Bundel - Gemeenteraad van 20 februari 2025

1 Opening

2 Vaststellen agenda

3 Ingekomen stukken
- Ontslagbrief Tara O'Connor
- Ontslagbrief Ramon Emmen
- Ontslagbrief Patrick Jansen
- Ontslagbrief Emma Kolenbrander
- Lijst van ingekomen stukken uit de commissies EDVW en MGOR
Ontslagbrief commissielid Tara O'Connor
Ontslagbrief commissielid Ramon Emmen
Ontslagbrief commissielid Patrick Jansen
Ontslagbrief commissielid Emma Kolenbrander
Openbare lijst ingekomen stukken

4 Geheimhouding
Status: A
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1. De geheimhouding op de aan de raad verstrekte documenten zoals voorgesteld in de bijlage 'Overzicht geheimhouding – gemeenteraad 20 februari 2025 op te heffen conform artikel 89 lid 4 Gemeentewet.
Raadsvoorstel opheffing geheimhouding 20 februari 2025
Overzicht geheimhouding - gemeenteraad 20 februari 2025
Raadsbesluit Opheffing geheimhouding 20 februari 2025 (toegevoegd op 4 maart 2025)

5 Notulen raadsvergadering 23 januari 2025
Ter vaststelling de notulen van de raadsvergadering van 23 januari 2025
1e raadsvergadering 23 januari 2025

6 Notulen Vragenuren 9, 16 en 30 januari 2025
Ter vaststelling de notulen van de vragenuren van 9, 16 en 30 januari 2025.
Notulen vragenuur 9 januari 2025
Notulen vragenuur 16 januari 2025
Notulen vragenuur 30 januari 2025

7 Actuele moties
De actuele moties zullen om 14:00 behandeld worden.

8 Benoeming commissieleden
Status: A
De raad besluit:
1. Op voorstel van de fractie van Student & Starter op grond van het bepaalde in artikel 6 lid 1 van de Verordening op de raadscommissies gemeente Utrecht, de volgende niet-raadsleden te benoemen als commissielid:
• Emma Usmany
• Felice Cicero
2. Op voorstel van de fractie van Stadsbelang Utrecht, op grond van het bepaalde in artikel 6 lid 1 van de Verordening op de raadscommissies gemeente Utrecht, de volgende niet-raadsleden te benoemen als commissielid:
• Robert Biever
3. Op voorstel van de fractie van UtrechtNu!, op grond van het bepaalde in artikel 6 lid 1 van de Verordening op de raadscommissies gemeente Utrecht, de volgende niet-raadsleden te benoemen als commissielid:
• Raphael Klijn
Raadsbesluit Benoeming commissieleden 20 februari 2025 (toegevoegd op 4 maart 2025)

9 Raadsvoorstel benoeming voorzitter adviescommissie participatie
Status: A
De raad besluit:
1. Op grond van het bepaalde in artikel 2 lid 4 van de Verordening op de commissie Participatie gemeente Utrecht de volgende raadsleden te benoemen tot voorzitter van de Adviescommissie Participatie
• Louise de Vries (voorzitter)
Raadsbesluit Benoeming Voorzitter Adviescommissie Participatie (toegevoegd op 4 maart 2025)

10 Raadsvoorstel Gunning externe accountant

Status: A
Het dagelijks bestuur van de raad stelt de raad voor te besluiten:
1. De aanbesteding van de controlewerkzaamheden van de jaarrekening voor de boekjaren 2025 t/m 2027 (met optie tot verlenging voor 3 keer 2 jaar) te gunnen en de overeenkomst hiervoor aan te gaan met inschrijver B.
2. De adviescommissie Controle en Financiën te belasten met de uitvoering van de overeenkomst.
3. De vaststelling van de jaarlijkse opdrachtbevestiging te mandateren aan de griffier voor de duur van deze overeenkomst.

Dossier 4528 voorblad
Raadsvoorstel Gunning externe accountant
Raadsbesluit Gunning externe accountant (toegevoegd op 4 maart 2025)

11 Raadsvoorstel Zienswijze Kaderbrief 2026 GGDrU
Status: A
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1. De bijgevoegde brief vast te stellen als zienswijze op de Kaderbrief 2026 GGDrU, waarin de raad aangeeft graag in gesprek te gaan met GGDrU over 2026 en verder, en voor dit gesprek alvast de volgende uitgangspunten en gespreksthema's meegeeft:
a. Verzoeken om extra middelen worden niet gehonoreerd. Gekeken moet worden naar de inzet die de meeste impact heeft voor de bevolking;
b. Kritisch kijken naar de overlap van taken en werkzaamheden tussen het organisatieonderdeel Volksgezondheid en de GGDrU;
c. Voortzetten van de lobby rondom een eerlijke verdeelsleutel van de regeling aanvullende seksuele gezondheid;
d. De vormgeving van de samenwerking tussen de gemeente Utrecht en de GGDrU op de programma's 'Verhogen Vaccinatiegraad' en het Meldpunt Advies en Bezorgd. Als opdrachtgever en partner kijkt de gemeente Utrecht specifiek naar de kosten, opbrengsten en invulling van de opdrachten.

Dossier 4501 voorblad
Raadsvoorstel kaderbrief 2026 GGDrU
Zienswijzebrief kadernota 2026 GGDrU
Brief van GGDrU aan raad over kaderbrief 2026
Kaderbrief 2026
Raadsbesluit Zienswijze Kaderbrief 2026 GGDrU (toegevoegd op 4 maart 2025)

12 Raadsvoorstel Vaststelling TAM (Tijdelijke Administratieve Maatregel) - omgevingsplan Warmtesysteem Papendorp
Status: A
Het college van burgemeester en wethouders stelt de gemeenteraad voor te besluiten:
1. Het TAM-omgevingsplan Warmtesysteem Papendorp, dat bestaat uit het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPTAMWARMPLANPAPEN-ON01, vast te stellen, dat het omgevingsplan van de gemeente Utrecht aanvult met regels die:
a. de aansluiting van nieuwbouw op het warmtesysteem verplicht stellen gedurende de bouwperiode van 20 jaar,
b. alleen gelden binnen het plangebied van het TAM-omgevingsplan en c. met een vergunningstelsel dat ruimte geeft aan andere duurzame oplossingen voor warmte voor zover deze passen binnen het gemeentelijke beleid.

Dossier 4420 voorblad
Raadsvoorstel TAM-omgevingsplan Warmtesysteem
TAM-omgevingsplan Warmtesysteem Papendorp
Plankaart TAM-omgevingsplan Warmtesysteem Papendorp
Link naar TAM-omgevingsplan op RO publiceer
Raadsbesluit Vaststelling TAM (Tijdelijke Administratieve Maatregel) - omgevingsplan Warmtesysteem Papendorp (toegevoegd op 4 maart 2025)

13 Raadsvoorstel Bezwaar Vuurwerkverbod
Status: A
Het betreft een bezwaarschrift gericht tegen het besluit van de gemeenteraad van 15 mei 2024 dat betrekking heeft op een verzoek op grond van de Algemene plaatselijke verordening. Het bezwaarschrift is behandeld door de raad benoemde bezwaarschriftencommissie en voorzien van advies en een concept beslissing op bezwaar.
De Verordening raadgevend referendum is niet van toepassing. Het betreft een raadsvoorstel over bezwaar- of beroepsprocedures of rechtsgedingen (artikel 1:2 lid 2 onder h Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

14 Raadsvoorstel Bezwaar Thematerkade A

Status: A
Het betreft een bezwaarschrift gericht tegen het besluit van de gemeenteraad van 6 juni 2024 dat betrekking heeft op een verzoek op grond van de Wet voorkeursrecht gemeenten van 14 september 2023. Het bezwaarschrift is behandeld door de door de raad benoemde bezwaarschriftencommissie en voorzien van advies en een concept beslissing op bezwaar.
De Verordening raadgevend referendum is niet van toepassing. Het betreft een raadsvoorstel over bezwaar- of beroepsprocedures of rechtsgedingen (artikel 1:2 lid 2 onder h Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

15 Raadsvoorstel Bezwaar Thematerkade B
Status: A
Het betreft een bezwaarschrift gericht tegen het besluit van de gemeenteraad van 6 juni 2024 dat betrekking heeft op een verzoek op grond van de Wet voorkeursrecht gemeenten van 14 september 2023. Het bezwaarschrift is behandeld door de door de raad benoemde bezwaarschriftencommissie en voorzien van advies en een concept beslissing op bezwaar.
De Verordening raadgevend referendum is niet van toepassing. Het betreft een raadsvoorstel over bezwaar- of beroepsprocedures of rechtsgedingen (artikel 1:2 lid 2 onder h Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

16 Raadsvoorstel Ontslag op eigen verzoek plaatsvervangend ombudsman
Status: A
Het dagelijks bestuur van de raad stelt de raad voor te besluiten:
1. Mevrouw Y.Y. Hoogendam op eigen verzoek ontslag te verlenen per 20 februari 2025.

Raadsvoorstel Ontslag op eigen verzoek plaatsvervangend ombudsman 20 feb 2025
Ontslag plv. ombudsman_kinderombudsman 28 januari 2025
Raadsbesluit Ontslag op eigen verzoek plaatsvervangend ombudsman (toegevoegd op 4 maart 2025)

17 Initiatiefvoorstel Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht
Status B
Gert Dijkstra stelt de raad voor te besluiten:
1. De participatie- en inspraakverordening vast te stellen, met als belangrijkste uitgangspunten:
a. Proactief tijdig betrekken van Utrechters
b. Wijze van betrekken voorleggen aan Utrechters
c. Duidelijkheid over wie sociaal eigenaar is
d. Bewonersbelang is zwaarwegend
e. Burgerparticipatie gaat altijd voor peilen, tenzij
f. Transparante en gelijkwaardige aanpak
g. Altijd eigen (burger)voorstellen kunnen doen, waar nodig met middelen gemeente
h. Bij een dispuut een beroep kunnen doen op onafhankelijke begeleiding
i. Duidelijkheid over waar bewoners wel zelf over kunnen beslissen
2. Het college op te dragen de beleidsnota Samen Stad Maken: Geen Utrecht zonder U op het volgende punt aan te vullen: voordat het kompas voor zeggenschap op p.22 wordt doorlopen bovenaan de vraag toe te voegen wie sociaal eigenaar is en de beleidsnota 'Samen Stad Maken: Geen Utrecht zonder U' dienovereenkomstig aan te passen.

Dossier 4527 voorblad
Initiatiefvoorstel Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht
STVV Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht- informatieve toelichting
Bewonersadviezen voor een beter UPP
Tien sleutelprincipes voor succesvolle (burger)participatie inclusief literatuurbronnen
Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht
STVV Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht met zichtbare wijzigingen
Utrechtse burgerparticipatie moet meer zijn dan alleen mooie woorden
STVV Initiatiefvoorstel Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht- met zichtbare wijzigingen

18 Raadsvoorstel Verordening Samenwerking, participatie en inspraak
Status: B
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1. De Verordening samenwerking, participatie en inspraak gemeente Utrecht vast te stellen, waarin:
a) is opgenomen dat het bestuursorgaan de leidende principes voor houding en gedrag uit de beleidsnota Samen stad maken in acht zal nemen;
b) het toepassen van het kompas voor zeggenschap uit de beleidsnota Samen stad maken wordt voorgeschreven;
c) een samenwerkingsplan wordt voorgeschreven waarin is uitgewerkt hoe de samenwerking met Utrechters er uit gaat zien;
d) een samenwerkingsverslag wordt voorgeschreven waarin is uitgewerkt welke inzichten zijn opgedaan in de samenwerking en hoe die inzichten zijn gewogen en
e) het bewonersbod is opgenomen, waaronder ook hoe dit wordt toegepast,

Dossier 4434 voorblad
Raadsvoorstel Verordening samenwerking, participatie en inspraak
Verordening samenwerking participatie en inspraak gemeente Utrecht
Verordening samenwerking participatie en inspraak gemeente Utrecht - Informatieve toelichting
Verordening samenwerking participatie en inspraak gemeente Utrecht (na verwerking amendementen)
Raadsbesluit Verordening Samenwerking, participatie en inspraak (toegevoegd op 4 maart 2025)

19 Raadsvoorstel Beleidsnota Sport en Bewegen 2025 - 2032
Status: B
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1. De beleidsnota Sport en Bewegen 2025-2032 'Sport en bewegen, de basis voor een gezond Utrecht!' vast te stellen, met daarin de volgende ambitie, leidende principes, doelstellingen en belangrijkste keuzes: a. Ambitie: Een leven lang sporten en bewegen voor alle Utrechters.
b. Leidende principes:
i. Een vitaal sportlandschap is een basisvoorziening voor alle Utrechters.
ii. Grondoorzaken aanpakken: voorkomen is beter dan genezen.
iii. Ongelijk investeren voor gelijke kansen.
iv. Samen de stad maken.
c. Doelstellingen:
i. In 2032 sporten en bewegen meer Utrechters waarbij we vooral aandacht hebben voor groepen die hierin achterblijven.
ii. In 2032 heeft Utrecht een vitaal en passend sport- en beweegaanbod.
iii. In 2032 sluiten onze sport- en beweegvoorzieningen aan bij de groei van de stad en bij de behoeften van Utrechters.
d. Belangrijkste keuzes:
i. Inzet van sport- en beweegstimulering op inwoners van 0-18 jaar met een lage Sociaal Economische Positie (SEP) inclusief de opvoeders in kwetsbare buurten en handhaven van de huidige inzet op mensen met een fysieke of verstandelijke beperking.
ii. Voorlopig alleen sport- en beweegevenementen financieel ondersteunen waar Utrechters aan mee kunnen doen.
iii. Prioriteit aan ondersteuning sport- en beweegaanbieders die kinderen en jongeren in kwetsbare buurten bereiken.
iv. In stand houden van huidige sport- en beweegvoorzieningen én inzet op toekomstige groei van sportvoorzieningen in lijn met de groei van de stad.
v. Niet of slechts zeer beperkte inzet op mogelijkheden voor breder maatschappelijk gebruik van sportaccommodaties.
2. In de programmabegroting 2025 de doelstellingen en bijbehorende indicatoren uit de beleidsnota Sport en Bewegen 2025-2032 'Sport en bewegen, de basis voor een gezond Utrecht!' op te 2 nemen in het programma 'Levendige en gezonde stad' ter vervanging van de huidige doelstelling 5 'Inwoners kunnen op hun eigen manier en niveau sporten en bewegen in een veilige omgeving.' en doelstelling 6 'Gelijk aan de groei van de stad heeft Utrecht voldoende, goede en toegankelijke sportvoorzieningen.' en bijbehorende indicatoren.
3. De Sportnota 2017-2023 en de Utrechtse Sportagenda in te trekken en in de Omgevingsvisie Utrecht de Sportnota 2017-2023 te vervangen door de beleidsnota Sport en Bewegen 2025-2032 'Sport en bewegen, de basis voor een gezond Utrecht!' en het overzicht 'Lijst beleidsdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/ hierop aan te passen.
Dossier 4429 voorblad
Beleidsnota Sport en Bewegen 2025-2032 (na verwerking amendementen)
Raadsvoorstel beleidsnota Sport en Bewegen 2025-2032
Beleidsnota Sport en Bewegen 2025-2032
Advies SportUtrecht op Nota Sport & Bewegen 2025-2032
Gezamenlijke reactie Utrechtse Sport op Nota Sport & Bewegen 2025-2032
2025 01 23 input vanuit su en sportcollectief voor commissiedebat versie jdv
20250129_brief aan wethouder en commissie sport_v3
Raadsbesluit Beleidsnota Sport en Bewegen 2025 - 2032 (toegevoegd op 4 maart 2025)

20 Raadsvoorstel Zienswijze kadernota 2026 VRU
Status: B
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1. De bijgevoegde brief vast te stellen als zienswijze van de raad op de Kadernota 2026 VRU, waarin de raad instemt met de Kadernota 2026 met uitzondering van de nacalculatie op de prijscompensatie, VRU verzoekt om vanaf 2026 een wijziging door te voeren in de begrotingssystematiek waarmee realistischer wordt begroot en benadrukt dat voor de periode na 2026 een nullijn scenario nodig is.

Dossier 4503 voorblad
Raadsvoorstel Zienswijze kadernota 2026 VRU
Zienswijzebrief Kadernota 2026 VRU (februari 2025)
Aanbiedingsbrief kadernota VRU 2026 - Gemeenteraden
Bijlage A - Kadernota VRU 2026 - vastgesteld
Bijlage B - Toekomstscenario's VRU
MET WIJZIGINGEN Zienswijzebrief Kadernota 2026 VRU (na VBF)
Raadsbesluit Zienswijze kadernota 2026 VRU (toegevoegd op 4 maart 2025)

21 Raadsvoorstel Regionale Aanpak Dakloosheid U16 2024-2030
Status: B
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1. De Nota Regionale Aanpak Dakloosheid U16 2024-2030 vast te stellen, waarin de kaders voor de gezamenlijke aanpak van dak- en thuisloosheid door de U16-gemeenten zijn vastgelegd.
Deze regionale gezamenlijk inzet is in deze nota uitgewerkt in drie pijlers: 1. Preventie 2. Wonen 3. Toegang (&opvang)
Door preventie, lokale voorliggende voorzieningen en door het realiseren van voldoende woonplekken werken we binnen de regio gezamenlijk aan het verminderen van dakloosheid. Waarmee regionaal in gezamenlijkheid gewerkt wordt om de druk op de opvang te verminderen. Door wijkgericht en integraal te werken, en binnen de U16 concrete afspraken te maken en waar mogelijk samen op te trekken en ervaringen te delen kan effectiever ingezet worden op het voorkomen van dakloosheid
De structurele Rijksmiddelen van EUR 3,693 miljoen in te zetten voor de uitvoering van deze aanpak. De extra middelen zijn inzetbaar voor het realiseren van projecten die uitvoering geven aan doelen en acties of voorzien in randvoorwaarden, zoals opgenomen in deze nota. Dit kan voor iedere gemeente anders zijn. Niet iedere U16 gemeente is even groot en/of heeft gelijke problematiek. Verdeling van de middelen vindt jaarlijks dan ook plaats naar inwonersaantal. Uitgangspunt is dat de projecten niet uit andere middelen gefinancierd kan worden.
Dossier 4425 voorblad
Raadsvoorstel Regionale Aanpak Dakloosheid U16 2024-2030
Regionale Aanpak Dakloosheid U16 2024 2030
Raadsbesluit Regionale Aanpak Dakloosheid U16 2024-2030 (toegevoegd op 4 maart 2025)

22 Raadsvoorstel Wijziging APV Utrecht 2010, partiële herziening Hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d. 2024, en Verordening horeca Utrecht 2024

Status: B
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1. De wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, partiële herziening Hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d. 2024 vast te stellen, met de volgende wijzigingen:
a. Actualisatie van begrippen door prostitutie(bedrijf) te vervangen door sekswerk of seksbedrijf en seksinrichting door seksbedrijf, met onderscheiden tussen seksbedrijf met en zonder sekswerkers (3:1);
b. De verplichting een nieuwe vergunningsaanvraag in te dienen bij het bevoegd bestuursorgaan als de aard van het seksbedrijf of het escortbedrijf wijzigt (3:4);
c. Onderscheid in eisen voor het bedrijfsplan tussen seksbedrijven met en zonder sekswerkers (3:4a):

I. Verplichting voor escort- en seksbedrijven tot samenwerking met hulp- en dienstverlening;
II. Verplichting voor seksbedrijven om een gemeenschappelijke ruimte beschikbaar te stellen;
III. Verplichting voor seksbedrijven zonder sekswerkers om te waarborgen dat er geen sekswerkers zullen zijn;
d. Opnemen dat een seksbedrijf bij verhuur van werkruimten maximaal 15 werkruimten mag hebben, en schrappen dat voor raamprostitutie een vergunning voor maximaal 128 werkruimten verleend kan worden (3:6);
e. Het vastleggen van vereisten voor schaarse vergunningen voor seksbedrijven:
I. Opnemen van de overgangsregeling van huidige geldige vergunningen met deze nieuwe wijziging (3:4);
II. Opnemen van de bevoegdheid van het bestuursorgaan voor het bekend maken van de aanvraagperiode en de bevoegdheid voor de procedure om vergunningen te verdelen volgens de methode loting (3:4a);
III. Het verlenen van de bevoegdheid aan het college van B&W om de lotingsprocedure technisch uit te werken in een nadere regeling (3:4a);
IV. De aanpassing van de geldigheidsduren het opnemen van een overgangstermijn voor huidige exploitanten (3:7); 2
f. Uitbreiding van het verbod om beheerderstaken naar personen die niet op het aanhangsel van de vergunning staan (3:8);
g. Het schrappen van bepalingen die betrekking hebben op het Nieuwe Zandpad (3:10);
h. De verplichting voor exploitant om intakegesprekken en doorlopend gesprekken te voeren met sekswerkers in het seksbedrijf, waarbij zij actief misstanden en mensenhandel signaleren en daar adequaat op reageren (3:11);
i. Wijziging van de minimale verhuurperiode van vier weken naar het verhuren per dagdeel en het opnemen van het verbod om de werkruimten binnen het bedrijf meer dan twaalf uur per dag te laten gebruiken door dezelfde sekswerker (3:13);
j. Wijziging van de sluitingstijden van 03.00 tot 07.00 uur naar 01.00 tot 06.00 uur en het opnemen dat in de vergunning andere sluitingstijden bepaald kunnen worden (3:14);
k. Het opnemen van bepalingen voor darkrooms in horecabedrijven en op evenementen:
I. Toevoeging van het begrip darkroom (3:1);
II. Uitsluiting van een darkroom in een horecabedrijf of op een evenement van de vergunningplicht seksbedrijven zonder sekswerkers (3:4);
III. Darkrooms uit te zonderen van regulier gebruik bij horecabedrijven en vergunningplichtig te maken (5:20);
IV. Darkrooms op evenementen vergunningplichtig te maken voor alle evenementen, ook onder de 2000 personen (5:21);
V. Het verlenen van de bevoegdheid aan het college van B&W tot het opstellen van een nadere regel waarin de voorwaarden voor darkrooms op evenementen verder uitgewerkt wordt (5:22, 5:33).
2. Het besluit tot wijziging van de Verordening horeca gemeente Utrecht vast te stellen, met de wijziging om darkrooms onder voorwaarden toe te staan als ondergeschikte activiteit in een horecabedrijf.

Dossier 4412 voorblad
Raadsvoorstel Vaststelling Besluit tot wijziging van de APV Utrecht, wijziging hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d
Besluit tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht 2010 , hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d
Overzicht van de wijzigingen APV (was-wordt lijst)
Toelichting bij Besluit tot wijziging van de APV hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d
Concept Handhavingsstrategie Sekswerk 2024
Terugverdientijd in de Utrechtse vergunde seksbranche
Besluit tot wijziging Verordening Horeca Utrecht
Toelichting Verordening horeca Utrecht
Was-wordt lijst Verordening horeca
CONCEPT Besluit tot wijziging Evenementen gemeente Utrecht - DROP
Toelichting Nadere regel evenementen
Was-wordt lijst Nadere regel evenementen

Raadsbrief stand van zaken Modernisering Sekswerk Q4 2024
Raadsbrief Aanvullende stap in participatieproces parkeergarage Paardenveld
Raadsbesluit Wijziging APV Utrecht 2010, partiële herziening Hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d. 2024, en Verordening horeca Utrecht 2024 (toegevoegd op 4 maart 2025)
Besluit tot wijziging Verordening Horeca Utrecht (na verwerking amendement)
Toelichting Verordening horeca Utrecht (na verwerking amendement)

22.1 Raadsmemo Technische vragen n.a.v. commissie VOWE seksbedrijven
Raadsmemo Technische vragen n.a.v. cie VOWE seksbedrijven en darkrooms

23 Raadsvoorstel Voorkeursrecht Overvecht Centrum Fase 1 en 2
Status: B
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1. Op grond van artikel 9.1 lid 1 sub c van de Omgevingswet, een voorkeursrechtbeschikking te nemen op basis waarvan op meerdere onroerende zaken die deel uitmaken van de herontwikkeling van Overvecht Centrum, Fase 1 en Fase 2, een voorkeursrecht wordt gevestigd:
- zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende en daarvan deel uit makende en als zodanig gewaarmerkte kadastrale tekening/kaart A 40.724a (bijlage);
- en de bijbehorende en daarvan deel uit makende perceellijst, waarop de kadastrale aanduiding is vermeld van de in de voorkeursrechtbeschikking opgenomen onroerende zaken, de grootte en naam en vestigingsplaats van de eigenaren en beperkt gerechtigden volgens de registers van het kadaster (bijlage);
met de aantekening dat deze onroerende zaken eerder zijn betrokken in de voorkeursrechtbeschikking van het college van 3 december 2024 en waarmee de gemeente het eerste recht van koop krijgt op deze onroerende zaken.
2. Dit raadsbesluit in werking te laten treden op de dag van vaststelling, op grond van artikel 1:4 lid 1 Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht.
Dossier 4410 voorblad
Raadsvoorstel Voorkeursrecht Overvecht Centrum Fase 1 en 2
Kadastrale Tekening a 40724a
Perceellijst Overvecht Centrum Fase 1 en 2
Raadsbrief Zienswijzen voorkeursrecht Overvecht Centrum
Bijlage bij raadsbrief zienswijzen voorkeursrecht Overvecht Centrum
Raadsbrief Extra zienswijzen voorkeursrecht Overvecht Centrum
Bijlage Zienswijzenbundel voorkeursrecht Overvecht Centrum
Raadsbrief vaststellingsrapport voorkeursrecht Overvecht Centrum
Vaststellingsrapport Overvecht Centrum
Zienswijzenbundel voorkeursrecht Overvecht Centrum
Raadsbesluit Voorkeursrecht Overvecht Centrum Fase 1 en 2 (toegevoegd op 4 maart 2025)

24 Raadsvoorstel Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2025 – 2040

Status: B
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1. De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 vast te stellen als kader voor ontwikkelingen in de wijk, waarin we een toekomstbeeld beschrijven voor 2040 dat we voor ogen houden als we richting geven aan de ontwikkelingen van Overvecht, met als belangrijkste onderdelen:
a) Er komt een centrale as als het hart van een vernieuwd Overvecht waarbij de wijk van station tot het bedrijventerrein verbonden is door een groene boulevard en waarbij een snelle bus op een vrije busbaan rijdt waarlangs extra woningen, voorzieningen en werk komen;
b) Groen verbeteren en versterken:
i. 57 hectare kwalitatief hoogwaardig groen extra;
ii. Bestaand groen wordt kwalitatief verbeterd;
c) Veilig en verbonden:
i. De buurten richten we opnieuw in met straten die veilig en aantrekkelijk zijn, met minder autoverkeer;
ii. Centrale as wordt grotendeels autovrij. Op de autovrije delen krijgt het HOV een vrije busbaan;
iii. Een fijnmaziger fiets- en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk en verbetering van bestaande routes;
iv. Opschaling van het openbaar vervoer met een centrale snelle bus (HOV) en buurtgericht openbaar vervoer volgens een dienstregeling;
v. Minder parkeren op straat om ruimte te maken voor onder andere groen, spelen en lopen;
d) Ruimte voor groei:
i. De groei van Overvecht levert een bijdrage aan de leefbaarheid en verblijfskwaliteiten van de buurten;
ii. De woonopgave met ten minste 5.000 woningen extra concentreren we met name in het centrumgebied en het station. Verdere verdichting komt langs de Centrale as. In de buurten komen alleen transformaties en kleinschalige nieuwbouw;
iii. De werkopgave van 3.000 werkplekken realiseren we door intensivering van het bedrijventerrein, in het stationsgebied, het centrumgebied, langs de centrale as en kleinschaliger in de buurten. Geen toevoeging van woningbouw op het bedrijventerrein;
e) Verschillend en voor iedereen:
i. Inzet op een groter en gemengd woningaanbod door nieuwbouw én door wijzigingen in de bestaande voorraad. Er wordt gebouwd voor de Overvechter om wooncarrière te maken en voor de woningvraag van buiten de wijk. We zetten in op woonvormen waarbij het vormen van gemeenschappen centraal staat; 2
ii. Voorzieningen groeien mee met de toename van woningen, zijn passend en zijn op loopafstand van de woningen;
f) Duurzaam en toekomstbestendig:
i. De openbare ruimte wordt groen en klimaatadaptief ingericht;
ii. Veel aandacht voor duurzaam en natuurinclusief bouwen bij nieuwbouw of renovatie;
iii. We passen duurzame energie en warmte toe.
2. De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht', als onderdeel van het gebiedsbeleid van de 'Omgevingsvisie Utrecht' door toevoeging aan het overzicht 'Lijst beleidsdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina https://omgevingsvisieutrecht.nl.

- Dossier 4339 voorblad
- Omgevingsvisie Overvecht_Verdieping
- Reactienota Omgevingsvisie Overvecht 20241125
- Bijlage bij Reactienota omgevingsvisie Overvecht 2040 - zienswijzen en antwoorden
- PlanMER Omgevingsvisie Overvecht
- Aanvulling MER omgevingsvisie Overvecht 20241125
- Participatieverslag omgevingsvisie Overvecht
- Beantwoording SV2024 nr 114 over Omgevingsvisie Overvecht; Mag Overvecht nog wel Overvecht blijven
- Raadsvoorstel Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040
- Raadsbesluit Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2025 - 2040 (toegevoegd op 4 maart 2025)
- Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht (na verwerking amendementen)

25 Afrondende besluitvorming na debat over Raadsbrief Programma van Eisen Bestemming Catharijnesingel

Status: B
Op 16 januari jl. is in de commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte gesproken over de geplande knip in de Catharijnesingel. De fracties van UtrechtNu!, DENK en VVD hebben enkele voorstellen aan de raad om dit debat af te ronden.
UtrechtNu! en DENK dienen een voorstel in om de knip Catharijnesingel af te schaffen. UtrechtNu! dient daarnaast voorstellen in om de knip aan te passen en om de samenhang van verschillende projecten beter in kaart te krijgen.
DENK dient tot slot nog twee voorstellen in om de impact van de knip op de ondernemers te onderzoeken en de druk op de omliggende wijken te onderzoeken.

Dossier 4340 voorblad
Raadsbrief Programma van Eisen Bestemming Catharijnesingel
Programma van Eisen Bestemming Catharijnesingel

26 Afrondende besluitvorming na debat over hervormingen in het sociale domein
Status: B
In de commissie Jeugd, Welzijn, Cultuur en Sport van 30 januari jl. is gesproken over de raadsbrief 'Hervormingen sociaal domein'. De fracties van VVD, D66, EenUtrecht, Volt, Student & Starter, CDA en de PvdA willen dit debat afronden met enkele voorstellen aan de raad. De agenderende partijen beogen met deze afrondende besluitvorming (meer) in control te komen wat betreft de hervormingen in het sociaal domein.
D66 zal komen met een voorstel om richting te geven aan de bestemmingsreserve sociaal domein.
EenUtrecht zal komen met twee voorstellen. Het ene voorstel is gericht op het beter in beeld krijgen van de behoefte naar sociale voorzieningen en dienstverlening voordat wordt overgegaan tot hervormingen. Het andere voorstel richting zich op het beter inzichtelijk maken wat er nodig is om de beweging van uitvoering door de gemeente, naar organisaties in de gemeenschap ('de kanteling') mogelijk te maken.
Het CDA komt met een voorstel om de positie van vrijwilligerswerk en informele zorg als onderdeel van de hervormingen inzichtelijk te maken en concreet te ondersteunen.
De PvdA komt met een voorstel om het principe van 'Ongelijk investeren voor gelijke kansen' meer terug te laten komen in de verdere hervormingen.

Dossier 4492 voorblad
Raadsbrief 4e kwartaal 2024 Hervormingen sociaal domein
210125 Aandachtspunten Sociale Visie Utrecht 2040 - WMO cliëntenraad Utrecht

27 Afrondende besluitvorming Raadsbrief tijdelijke en definitieve invulling Ravellaan 96
Status: B
Tijdens de commissie Energie, Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen van 6 februari 2025 is uitgebreid gesproken over de situatie op de Ravellaan 96. De huurcontracten van de bewoners lopen in mei af, waardoor zij op straat dreigen te komen staan. Het college heeft toegezegd met een brief te komen waarin verschillende scenario's met oplossingen worden geschetst. De fracties van Student & Starter, VVD, Partij voor de Dieren, GroenLinks, D66, PvdA, ChristenUnie, Volt, CDA, BIJ1 en Stadsbelang Utrecht willen dit debat afronden met voorstellen aan de raad om de zorgen van de bewoners te verlichten en oplossingen aan te reiken, op basis van de verschillende scenario's.

Dossier 4498 voorblad
Raadsbrief tijdelijke en definitieve invulling Ravellaan 96
Startdocument Ravellaan 96
Beantwoording SV2024 nr 217 over Toekomst van Ravellaan 96 en bewoners

27.1 Raadsbrief Scenario's Ravellaan 96
Raadsbrief Scenario's Ravellaan 96

Geachte voorzitter, beste Sharon Dijksma,

Op 28 februari 2024 ben ik beëdigd als commissielid namens EenUtrecht.
Ik wil via deze brief mijn ontslag aanbieden, omdat ik start met een nieuwe juridische baan.

Ik wil graag alle commissie- en raadsleden, de collegeleden, fractiemedewerkers, de medewerkers van de griffie en het stadhuis, en ambtenaren bedanken voor de fijne samenwerking.

Met vriendelijke groet,
Tara O'Connor

Geachte griffie,

Na een mooie periode als commissielid voor UtrechtNu! dien ik hierbij mijn ontslag in. Sinds een paar maanden ben ik begonnen als docent in het voortgezet onderwijs en de combinatie met de functie van commissielid is helaas toch te veel gebleken. Dat is ook de reden van mijn afwezigheid de afgelopen maanden. Ik dank de griffie voor alle hulp en de collega's voor de samenwerking.

Ik maak nog graag een afspraak om de laptop en telefoon in te leveren.

Met vriendelijke groet,

Ramon Emmen

Utrecht, 27 januari 2024

Geachte burgemeester en voorzitter van de raad, mevrouw Sharon Dijksma,

Hierbij wil ik u melden dat ik per 31 januari 2025 aftreed als commissielid namens Volt. Mijn rol als commissielid en woordvoerder VOWE heb ik met veel plezier vervult. Deze rol was echter een tijdelijke, ter vervanging van een langdurig afwezige collega en loopt op het einde van deze maand af.

Ik wil mijn dank uitspreken voor alle steun van de griffie en overige ambtenaren de afgelopen maanden. Alle raadsleden, commissieleden en fractiemedewerkers van de partijen in de raad wens ik veel succes bij het besturen van ons mooie Utrecht.

Hoogachtend,

Patrick Jansen
Volt Utrecht

Geachte voorzitter, beste Sharon,

Na een periode een onderzoeksstage gelopen te hebben bij Student & Starter, ben ik op 1 april 2024 geïnstalleerd als commissielid van deze prachtige partij. Met pijn in mijn hart heb ik moeten besluiten om afscheid te nemen van de fractie en mijn functie als commissielid vanaf 1 maart 2025. Deze functie is voor mij namelijk niet meer te combineren tijdens mijn master. Voordat ik zal starten aan mijn master in het bestuursrecht zal ik een aantal maanden gaan reizen door zuid-oost Azië.

Het volbrengen van het commissielidmaatschap bij Student & Starter is één van mijn waardevolste ervaringen tot nu toe geweest. Ik ben dankbaar dat ik de lokale democratie van dichtbij mee heb mogen maken. Ook wil ik graag aangeven enorm veel waardering te hebben voor iedereen die zich dagelijks inzet voor onze prachtige stad. We zitten met elkaar in een lastige periode; maar de Utrechtse raad heeft mij laten zien dat we nooit iemand zullen laten vallen.

Graag wil ik alle commissie- en raadsleden, fractiemedewerkers, de medewerkers van de griffie en het stadhuis, de collegeleden en ambtenaren bedanken voor de fijne samenwerking en alle hulp. Ook wens ik iedereen alle succes toe tijdens de verkiezingen in 2026.

Met vriendelijke groet,

Emma Kolenbrander

Openbare lijst van ingekomen stukken voor commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen van 6 februari 2025

Nummer	Ingekomen stuk	Afdoeningsvoorstel
1	Eisenoverhandiging Woonzekerheid	In handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.
2	Eisen Woonzekerheid	In handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.

Openbare lijst van ingekomen stukken voor commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte van 13 februari 2025

Nummer	Ingekomen stuk	Afdoeningsvoorstel
1	Diverse brieven over verkeerssituatie Draaiweg	In handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.
2	Klacht omtrent parkeerbeleid en verzoek om terugbetaling parkeerkosten en boetes	In handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.
3	Klachten betaald parkeren	In handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.

De ingekomen stukken staan voor leden, conform AVG, in iBabs achter een slotje.

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Opheffing geheimhouding

Opgesteld door	Stafbureau Gemeentesecretaris
Kenmerk	6838480/20250220
Vergaderdatum raad	20 februari 2025
Referendabel	Nee (artikel 1:2 lid 2 onder m Referendumverordening Utrecht)
Geheim	Nee
Bijlage	Overzicht geheimhouding 20 februari 2025

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1 De geheimhouding op de aan de raad verstrekte documenten zoals voorgesteld in de bijlage ‘Overzicht geheimhouding – gemeenteraad 20 februari 2025 op te heffen conform artikel 89 lid 4 Gemeentewet.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris

De burgemeester,

Onderwerp	Kenmerk/ Zaaknr	Datum aanbieding gemeenteraad	Wat is geheim?	Woo grond artikel	Is het stuk permanent geheim	Opgelegde geheimhoudingsduur	Verzoek	Opheffen per	Reden verzoek
Raadsbrief financiële gegevens tbv uitvoering motie 315 'Hand in eigen boezem: de bijlage ' Financiële gegevens uit te geven panden'	30174778	05-02-2025	Bijlage(n) bij raadsvoorstel	Artikel 5.1 lid 2 b	nee	totdat de overeenkomsten tot uitgifte in erfpacht zijn gesloten en de panden zijn overgedragen in eigendom	Opheffen	De tijdelijke geheimhouding op te heffen als aan één of meerdere van de volgende voorwaarden is voldaan: a) het moment genoemd in de kolom 'opgelegde geheimhoudingsduur' doet zich voor; b) het onderliggende belang op grond van de Woo dat de reden is om geheimhouding op te leggen is niet meer aanwezig; c) als een derde de informatie waarop geheimhouding is opgelegd in openbaarheid deelt of die informatie elders buiten de gemeente openbaar te vinden is.	Openbaar tenzij is uitgangspunt bij geheimhouding, door deze opheffing heeft het college de mogelijkheid om na de opgelegde geheimhoudingsduur of in geval van een actualiteit de raad in openbaarheid te informeren
Raadsbrief beleidsveld Circulaire Economie	30139582	05-02-2025	Raadsbrief	Artikel 5.1 lid 2 c	nee	Tot het moment dat in de raadsbrief genoemd staat	Opheffen	idem	idem
Raadsbrief Voortgangsrapportage realisatie sociale huisvesting Q4 2024: de bijlagen 'Pandenlijst bestuurlijk overwogen binnen trede 4'en 'Locatielijst tijdelijk wonen december 2024'	13092078	05-02-2025	Bijlage(n) bij raadsbrief	Artikel 5.1 lid 2 i	nee	totdat een overeenkomst is gesloten en voor de kansrijke genoemde locaties een omgevingsvergunning is aangevraagd	Opheffen	idem	idem
Raadsbrief Integriteitskwestie Stadsbedrijven: de bijlage 'Inhoudelijke toelichting Onderzoek naar normoverschrijdend gedrag'	30140517	03-02-2025	Bijlage(n) bij raadsbrief	Artikel 5.1 lid 2 e	Ja	permanent	nvt	nvt	nvt

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opheffing geheimhouding

Opsteller	Stafbureau Gemeentesecretaris
Zaaknummer	6838480/20250220
Jaargang en nummer	2025, nr. 28
Vergaderdatum Raad	20 februari 2025
Referendabel	Nee (artikel 1:2 lid 2 onder m Referendumverordening Utrecht)
Geheim	Nee
Bijlage	Overzicht geheimhouding 20 februari 2025

De raad besluit:

1. De geheimhouding op de aan de raad verstrekte documenten zoals voorgesteld in de bijlage ‘Overzicht geheimhouding – gemeenteraad 20 februari 2025 op te heffen conform artikel 89 lid 4 Gemeentewet.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 20 februari 2025.

De griffier,

Miguel Israel

De voorzitter,

Sharon A.M. Dijksma

Signed By: Dijksma, Sharon <s.dijksma@utrecht.nl>
04/03/2025 13:42:06 CET
ID: 12c67f76-9e38-46b4-a631-49083c522ba9
Auth: Scribble

Signed By: Israel, Miguel <miguel.israel@utrecht.nl>
21/02/2025 17:22:05 CET
ID: 12c67f76-9e38-46b4-a631-49083c522ba9
Auth: Scribble

Gemeente Utrecht

2025

NOTULEN VERGADERING GEMEENTERAAD UTRECHT

1e vergadering - 23 januari 2025

Vergadering van de gemeenteraad, gehouden op donderdag 23 januari 2025 te 10.00 uur.

Voorzitter: mevrouw Dijksma, burgemeester, afgewisseld door mevrouw Al-Saqaff.

Aanwezig zijn de leden: Aït Daoua, Al-Saqaff, Assen, Bode, Bos, Bosch, Chirino, Claasen, Dada-Anthonij, Dekkers, Deldjou Fard, Fattal, Van der Graaf, Heijne, Hellevoort, Van Heuven, Te Hoonte, Hornsveld, Kleinrensink, Koning, Maas, Meerding, Nolten, Paalman, De Pagter, Passier, Peters, Ramaker, Raaijmakers, Sasbrink, Snijder, Van Steeg, Stellinga, Stylianou, Sungur, Vasters, Vermeulen, Van Vliet, De Vries, Van der Wilt en Zwinkels.

Afwezig zijn de leden: Dijkstra, Hessel, Talhaoui en Van der Zweth.

Aanwezig zijn de wethouders: Eerenberg, Maatoug, Oosters, Schilderman, Streefland, Voortman en De Vries.

Griffier: de heer Israel.

1. Opening.

De **voorzitter** opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom. Bericht van verhindering is ontvangen van de leden Hessel, Dijkstra, Talhaoui en Van der Zweth. De leden Dijkstra, Talhaoui en Van der Zweth zullen vanavond wel aanwezig zijn bij de stemmingen. De heer Bos komt later ter vergadering.

In memoriam oud-raadslid, de heer Maarten van Ditmarsch.

Nadat de leden zijn gaan staan, spreekt de **voorzitter** de volgende woorden.
Leden van de gemeenteraad, leden van het college, beste belangstellenden en in het bijzonder de familie Van Ditmarsch. Vandaag hebben wij de verdrietige taak om stil te staan bij het overlijden op 78-jarige leeftijd van oud-gemeenteraadslid Maarten van Ditmarsch op 17 november jl. Het was helaas niet mogelijk om dit in memoriam op een eerder moment te doen, maar het is wel heel belangrijk dat we dat vandaag alsnog doen.
Maarten Van Ditmarsch was van 2006 tot en met 2010 namens de CDA-fractie gemeenteraadslid. Hij was ook twee jaar lang fractievoorzitter. Hij was woordvoerder voor onder meer welzijn, gehandicaptenzorg, cultuur en bibliotheek. Hij zat ook in de vertrouwenscommissie voor het burgemeestersreferendum in 2007.
Als lobbyist in de gehandicaptenzorg wist Maarten als geen ander dat doorzettingsvermogen je ver

kan brengen, ook in de gemeentepolitiek. Vooral onderwerpen in het sociaal domein maakten de vurige debater in hem los. Vaak vlijmscherp, soms wat lang van stof en nimmer zonder zijn onafscheidelijke stropdas. Met zijn charme, humor en zelfspot maakte Maarten zich geliefd.
Naast een betrokken en bevlogen volksvertegenwoordiger was Maarten van Ditmarsch ook een actieve vrijwilliger, onder andere als voorzitter van het Sint-Maartensberaad. Mede dankzij zijn inzet - en ook hier heeft hij al zijn lobbyskills uit de kast gehaald - werd de Sint-Maartentraditie Unesco immaterieel erfgoed. Verder was hij kerkrentmeester van de PKN Utrecht-Oost, lid van de raad van toezicht van de begraafplaats Oud-Zuilen en lid van de geschillencommissie Luchtvaart. De lijst is veel langer. Geen wonder dat Maarten bekend stond als een ambassadeur voor het vrijwilligerswerk. Mensen die veel met Maarten hebben samengewerkt, omschrijven hem als “een fijn, warm en bevlogen mens, die velen van ons heeft geraakt en geïnspireerd”. Hij was energiek, vrolijk en enthousiast en altijd op zoek naar de verbinding met anderen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA): Dank, voorzitter. Wij hebben als fractie Maarten persoonlijk gekend, dus wij vinden het belangrijk om hierbij stil te staan. Met verdriet en dankbaarheid hebben wij afscheid genomen van Maarten van Ditmarsch. We hebben Maarten gekend als een zeer betrokken inwoner van de stad Utrecht. Hij was actief in de besturen van vele maatschappelijke organisaties. De Utrechtse Sint-Maartentraditie kwam dankzij Maarten als voorzitter te vallen onder het Unesco immaterieel erfgoed.
Ook aan onze politieke partij heeft Maarten van jongs af aan vol overtuiging een belangrijke bijdrage geleverd. Eerst bij de ARJOS en de ARP en later binnen het CDA. Hij verenigde zijn grote betrokkenheid bij de stad Utrecht met zijn politieke interesse via zijn jarenlange lidmaatschap van deze gemeenteraad.
Ik kan me aansluiten bij de woorden van de burgemeester. Wij hebben Maarten leren kennen als een fijn, warm en bevlogen mens, die vele mensen heeft geïnspireerd en die mij altijd heeft gesteund in mijn werk in de gemeenteraad. Wij wensen Karin, Anne, Steven, Siemen, Marthe, Eline en Ruben veel kracht, troost en mooie herinneringen toe bij dit grote verlies en de lege plek die Maarten achterlaat. Lieve Maarten, dank voor alles wat je voor ons en de stad Utrecht hebt betekend. Je zult in onze herinnering blijven.

(Hierna nemen de aanwezigen staande een minuut stilte in acht.)

De voorzitter schorst daarop de vergadering voor enkele ogenblikken.

Na hervatting van de vergadering stelt de voorzitter aan de orde:

8. Benoeming commissieleden.

De **voorzitter** geeft het woord aan de voorzitter tot onderzoek van de geloofsbrieven, mevrouw Nolten.

Proces-verbaal van de commissie tot onderzoek van de geloofsbrieven van nieuw benoemde commissieleden.

Mevrouw **Nolten** (voorzitter commissie tot onderzoek van de geloofsbrieven) leest het proces verbaal voor. Zij heeft samen met het raadslid Charlotte Passier onderzoek gedaan naar de geloofsbrieven

van Hans Geleijns, Iskender Şimşek en Youness Raghib. De commissie is tot de conclusie gekomen dat zij allen voldoen aan de door de raad in de verordening op de raadscommissies gestelde vereisten voor het commissielidmaatschap. Ook hebben zij geen functies die onverenigbaar zijn met het commissielidmaatschap. De commissie adviseert de raad daarom om Hans Geleijns, Iskender Şimşek en Youness Raghib toe te laten als lid van de raadscommissies.

Hans Geleijns, Iskender Şimşek en Youness Raghib worden hierna bij acclamatie benoemd.

Hierna leggen Hans Geleijns, Iskender Şimşek en Youness Raghib in handen van de voorzitter de in de Gemeentewet voorgeschreven belofte af.

De **voorzitter** feliciteert de nieuwe commissieleden van harte met hun benoeming en wenst hen veel succes.
(Applaus.)

9. Benoeming tijdelijk plaatsvervangend voorzitter van de gemeenteraad.

De **voorzitter** deelt mede dat deze benoeming aan de orde is vanwege het tijdelijke verlof van de plaatsvervangend voorzitter van de gemeenteraad. Er zijn twee kandidaten: de heer David Bosch en mevrouw Mariam Al-Saqaff. Zij stellen zich kort voor. Daarna kunnen de raadsleden vragen aan hen stellen, waarna de stembriefjes worden uitgedeeld. Het stembureau bestaat uit de leden Peters, voorzitter, Maas en Van der Graaf.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) heeft een motivatiebrief aan de raad geschreven. Hij heeft zich vooral aangemeld omdat hij het voorzitten van een vergadering leuk vindt. Hij heeft ook ervaring als voorzitter van een commissie. Als raadslid kan hij in het debat fel zijn, maar als voorzitter is dat niet aan de orde. Hij houdt vergaderingen graag ontspannen, met humor. Voorts heeft hij ervaring in het DB, waar het belangrijk is om gevoelige onderwerpen goed te kunnen bespreken. Hem is de vraag gesteld naar de combinatie met het fractievoorzitterschap. Hij zal er in dat geval voor kiezen om het bij een schriftelijke bijdrage te laten.

De heer **Peters** (D66) vraagt welke belangrijke lessen de heer Bosch als raadslid heeft geleerd die gebruikt kunnen worden in de functie van plaatsvervangend voorzitter.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) meent dat je altijd moet willen leren van de fouten die je hebt gemaakt. Ook hij heeft weleens iets gezegd dat hij niet had moeten zeggen en dan moet je ook openstaan voor kritiek.

Mevrouw **Al-Saqaff** (VVD) stelt zich met veel enthousiasme kandidaat als tijdelijk plaatsvervangend voorzitter. Met haar ervaring en haar aanpak denkt zij een mooie bijdrage te kunnen leveren. Zij wil een aantal punten benadrukken. Van een voorzitter mag verwacht worden dat die het debat onpartijdig, objectief en voortvarend begeleidt, waarbij iedereen de ruimte moet krijgen voor zijn eigen inbreng. Zij verwijst naar haar voorzitterschap van de commissie ROG en naar de keren dat zij de raadsvergadering mocht voorzitten. Daar waar nodig moeten de grenzen van procedures bewaakt worden. Elke fractie dient gelijk behandeld te worden. Daarbij is het prettig om in een respectvolle en prettige sfeer te vergaderen. Iedereen moet het gevoel hebben dat hij gehoord wordt. Voor

besluiten moet breed draagvlak zijn. De begeleiding van het DB moet vlot, efficiënt en altijd met oog voor de inhoud en voor de belangen van de raadsleden. Zij hoopt als tijdelijk plaatsvervangend voorzitter een goede bijdrage te kunnen leveren aan de belangrijke zaken die de raad behandelt.

De heer **Sungur** (DENK) stelt dezelfde vraag als de heer Peters stelde aan mevrouw Al-Saqaff.

Mevrouw **Al-Saqaff** (VVD) meent dat iedereen in de raad de motivatie heeft om het beste te doen voor de raad. Raadsleden willen het woord voeren en interrupties kunnen plaatsen. Als voorzitter moet je daar oog voor hebben en er rekening mee houden dat er ruimte is voor iedereen.

Nadat de stembriefjes zijn ingevuld en opgehaald, schorst de voorzitter de vergadering, teneinde het stembureau in de gelegenheid te stellen de stembriefjes te tellen.

Na hervatting van de vergadering geeft de voorzitter het woord aan de heer Peters, voorzitter van het stembureau.

De heer **Peters** (voorzitter stembureau) deelt de uitslag van de stemming mede. Er zijn 40 stemmen uitgebracht, waarvan 1 stem op de heer Van Steeg, 16 stemmen op de heer Bosch en 23 stemmen op mevrouw Al-Saqaff. Daarmee is mevrouw Al-Saqaff benoemd tot tijdelijk plaatsvervangend voorzitter.
(Applaus.)

De **voorzitter** feliciteert mevrouw Al-Saqaff met haar benoeming tot tijdelijk plaatsvervangend voorzitter en dankt de heer Bosch voor zijn kandidatuur.

2. Vaststellen agenda.

   De **voorzitter** meldt dat degene die agendapunt 24 heeft geagendeerd, niet ter vergadering aanwezig is, maar te kennen heeft gegeven dat het punt van de agenda kan worden afgevoerd.

   De agenda wordt zonder stemming vastgesteld, met inachtneming van de aangebrachte wijziging.

3. Ingekomen stukken.

   Over de ingekomen stukken wordt zonder stemming besloten overeenkomstig hetgeen daaromtrent is voorgesteld.

4. Geheimhouding.

   De **voorzitter** stelt voor om, conform artikel 89, lid 4 van de Gemeentewet, de door het college opgelegde geheimhouding van de documenten zoals vermeld in de bij de agenda gevoegde bijlage, op te heffen.

   Zonder stemming wordt overeenkomstig het voorstel van de voorzitter besloten.

5. Notulen raadsvergaderingen 14 november en 12 december 2024.

Deze notulen worden zonder stemming ongewijzigd vastgesteld.

6. Notulen vragenuur 19 december 2024.

   Deze notulen worden zonder stemming ongewijzigd vastgesteld.

7. Actuele moties.

   Dit agendapunt wordt vanmiddag om 14.00 uur behandeld.

10. Raadsvoorstel Herstelbesluit bestemmingsplan “Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark”.

    Zonder stemming wordt overeenkomstig het voorstel besloten.

11. Raadsvoorstel Vaststelling gewijzigd Chw bestemmingsplan Kanaleneiland – Transwijk.

    Zonder stemming wordt overeenkomstig het voorstel besloten.

12. Raadsvoorstel Aanvraag bijdrage Gemeentefonds 2025 voor opsporen en ruimen van ontplofbare oorlogsresten uit de Tweede Wereldoorlog.

    Zonder stemming wordt overeenkomstig het voorstel besloten.

13. Raadsvoorstel inzake bijdrage van fracties aan presentievergoeding.

    De **voorzitter** verzoekt mevrouw Passier plaats te nemen in het collegevak.

    Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) zegt dat er een collectieve opgave is om een oplossing te vinden voor de overschrijding. Dit kan door het budget te verhogen of door de spelregels voor commissieleden aan te passen. Het DB stelt voor om het budget structureel te verhogen en de fractiebijdragen te verlagen.

    De heer **Sungur** (DENK) meent dat de overschrijding samenhangt met het aantal commissievergaderingen. Het zou kunnen dat er dit jaar minder vergaderingen zijn en er dus geen extra budget nodig is. Waarom zou je dan een structurele oplossing zoeken?

    Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) wil voorstellen om het eenmalig op te lossen op de wijze die het DB voorstelt en om in de tussentijd te kijken naar andere regels voor de volgende periode. Nu ontstaat er een fluctuatie en fracties willen zelf beslissen wat zij met hun budget doen.

    De heer **Sungur** (DENK) begrijpt dat het DB voorstelt om vanuit het fractiebudget iets in te leveren. De commissievergoedingen staan daar helemaal los van.

    Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) doet daarom een ander voorstel.

De heer **Peters** (D66) vraagt of GroenLinks blij is met de aanpassing in het voorstel dat, als er geld overblijft, dat volgens dezelfde verdeelsleutel terugvloeit naar de fracties.

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) zegt dat dat beslispunt voor GroenLinks overeind blijft. Zij vindt het belangrijk dat fracties zelf kunnen beslissen over de ondersteuning die zij willen. Zij wil eenmalig het probleem oplossen door het budget te verhogen en wil voor de lange termijn tot andere afspraken komen, waarbij het gebruik en de werkdruk uitgangspunten zijn. Zij dient daarom samen met Volt, CDA, VVD en D66 een amendement in (amendement 1, Fractiebijdrage voor commissieleden).

De heer **Sungur** (DENK) concludeert dat mevrouw Kleinrensink niet wil tornen aan de afspraken die voor deze raadsperiode zijn gemaakt, maar wel een voorstel doet om dit in 2025 af te breken. Hoe rijmt dat met elkaar?

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) komt niet aan de spelregels voor de commissieleden. Er is echter wel een oplossing nodig voor het tekort.

De heer **Sungur** (DENK) meent dat wel getornd wordt aan de afspraken voor deze raadsperiode.

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) vindt dat er iets moet gebeuren om het tekort op te lossen. De gemeente moet al veel bezuinigen. GroenLinks heeft gekozen voor een eenmalige oplossing.

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) denkt dat er nog een mogelijkheid is, namelijk om het geld ergens anders te zoeken en daarmee solidair te zijn met kleine fracties.

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) heeft in de commissie gevraagd naar die oplossing, maar heeft geen antwoord gekregen. Het kost altijd ergens geld.

De heer **Van Heuven** (PvdD) vraagt hoe een goed gesprek kan worden gevoerd onder de druk dat de verhoging eenmalig is.

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) vindt het geen wenselijke oplossing om het bedrag standaard uit de fractiebijdragen te halen. Daarom heeft zij gekozen voor een oplossing op de korte termijn en een gesprek voor de lange termijn.

De heer **Sungur** (DENK) meent dat in de commissie is gezegd dat het geld uit de algemene middelen kan komen of dat men zich aan de financiële afspraken houdt dat tegenvallers integraal worden behandeld bij de Voorjaarsnota of de Programmabegroting. Hij wijst op de regeling bij vervangende raadsleden.

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) antwoordt dat aan het begin van deze raadsperiode is afgesproken om de commissieleden te betalen uit de eigen budgetten. Daar is nu een tekort op en daar moet een oplossing voor komen.

De heer **Sungur** (DENK) wijst nogmaals op het beslag dat vervangende raadsleden op de budgetten leggen. Die kosten komen wel uit de algemene middelen.

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) zegt dat voor beide een andere financiële stroom is afgesproken.

De heer **Sungur** (DENK) meent dat vervangende raadsleden veelal bij fracties met meerdere raadsleden voorkomen, terwijl commissieleden vaak parallel moeten vergaderen omdat ze uit kleine fracties komen. Hij vindt het voorstel geen recht doen aan de commissie Werkdruk, die hier met een open vizier naar moet kijken.

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) zegt dat in het amendement juist wordt gewezen op de werkdruk. Zij vindt het ingewikkeld om een verschil te maken tussen wat kleine en grote fracties nodig hebben voor de vervanging van raadsleden.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) wijst er nog op dat de verhoging vanaf 1 januari voor raadsleden ook uit de algemene middelen gaat, volgens de circulaire van het ministerie. Dat zou ook voor commissieleden moeten gelden.

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) memoreert dat het altijd vanuit de fractievergoeding werd betaald. Aan het begin van de periode is bepaald dat het op een andere manier moest worden geregeld. Er is toen voor gekozen om het op deze manier te regelen.

De heer **Peters** (D66) zegt dat raadsleden democratisch gekozen zijn en dus bij ziekte vervangen moeten worden, terwijl een commissielid ter ondersteuning van een verkozen raadslid dient.

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) deelt die uitspraak, maar ziet de zorg van kleine fracties over het huidige systeem. Daar moet aandacht voor zijn.

De voorzitter schorst de vergadering voor enkele ogenblikken.

Na hervatting van de vergadering geeft de voorzitter het woord aan mevrouw Passier namens het DB.

Mevrouw **Passier** (DB) zegt dat het amendement technisch uitvoerbaar is. Het geeft een opdracht mee voor het DB en voor de commissie Werkdruk. Zij laat het oordeel over het amendement aan de raad.

De heer **Peters** (D66) vraagt naar de mening van het DB over de rol van de commissie Werkdruk. Is die adviserend of mede vormgevend?

Mevrouw **Passier** (DB) antwoordt dat het DB die rol als mede vormgevend ziet.

De heer **Peters** (D66) heeft begrepen dat de rol van de commissie Werkdruk adviserend is en dat het primaat bij het DB ligt. Hij verzoekt om dit te checken.

Mevrouw **Passier** (DB) excuseert zich. De rol is inderdaad adviserend. Er komt uiteindelijk een voorstel dat aan de raad wordt voorgelegd.

De heer **Sungur** (DENK) zegt dat de laatste twee jaren meer dan € 50.000 is uitgegeven voor vervanging van raadsleden. Hoe denkt het DB over bekostiging daarvan uit een bepaalde pot in

plaats van uit de algemene middelen?

Mevrouw **Passier** (DB) zegt dat ziektevervanging van raadsleden wordt bekostigd uit de post Raadsvergoedingen. Daar is geen aparte pot voor. Als de ziektekosten hoog oplopen, ontstaat een overschrijding van die pot.

De **voorzitter** sluit de beraadslaging over dit agendapunt. Stemming over het voorstel en het amendement vindt vanavond plaats.

14. Raadsvoorstel Beleidsnota Luchtkwaliteit.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) meent dat, als hij hoog op de Dom om zich heen kijkt, de lucht nog nooit zo schoon is geweest. Natuurlijk is er nog winst te halen, maar niet ten koste van de levensstandaard en de economie. In een goede economie heeft men oog voor de luchtkwaliteit. Verregaande maatregelen schaden de economie en de leefbaarheid. Dwingende maatregelen treffen Utrechters met een kleine beurs. Tweedehands auto's worden dan schaars en duurder. Hoe denkt het college voor inwoners en ondernemers een leefbare stad te creëren? Woont er straks in Utrecht een elite die het kan betalen of een sociale onderklasse die voor alles afhankelijk is van de gemeente? De WHO-normen zijn niet realistisch. In de commissie heeft hij gezegd: terug naar de middeleeuwen. Maar daar mocht je tenminste nog een stukje vlees eten of een vuurtje stoken. Ontwikkelingen op het gebied van schoon verkeer moeten gestimuleerd worden. In het voorstel wordt door het verbieden van benzine en diesel vanaf emissieklasse 6 een voorschot genomen op iets wat wettelijk nog niet kan. Dat is bespottelijk. Dat treft vele Utrechters. Mensen zullen vereenzamen of de stad verlaten. Het is verwerpelijk en abject om mensen nu een doembeeld voor te houden. Wat wel zou kunnen, is een referendum. De wethouder vond dat in de commissie treurig. Het houden van een referendum is een recht en UtrechtNu! roept Utrechters op om een referendum te starten. Dat kan gecombineerd worden met de gemeenteraadsverkiezingen.
UtrechtNu! dient een aantal amendementen in: amendement 2 (A t/m G weg ermee), amendement 3 (Geen verregaande maatregelen tegen onze middenklasse), amendement 4 (Geen verregaande maatregelen tegen onze middenklasse deel 2, lekker snorren en brommen), en amendement 5 (Geen onzinnige lobby).
Voorts dient hij een aantal moties in: motie 3 (Stoppen met landelijke en internationale lobby), motie 4 (Realistisch luchtkwaliteitsbeleid (niet terug naar de middeleeuwen aub)), en motie 5 (Inzicht in negatieve effecten verkeersmaatregelen op luchtkwaliteit).

De heer **De Pagter** (VVD) denkt dat iedere partij in de raad schone lucht wil. Met name door Europese maatregelen gaat het goed met de luchtkwaliteit in Nederland en Europa. Sinds 1990 is de concentratie stikstofoxide met 80% afgenomen en de concentratie fijnstof met 70%, een enorme verbetering. Bij dit voorstel gaat het erom of de door het college voorgestelde maatregelen effectief zijn om de lucht schoner te maken en of daar de komende jaren 20 miljoen moet worden uitgegeven. De VVD meent dat de maatregelen niet of niet meetbaar tot schonere lucht leiden en dat er bovendien maatregelen in de nota staan die niet kunnen. Daarom stemt de VVD tegen de nota.
De VVD wil twee punten uit de nota schrappen. Als eerste de bizarre maatregel om een milieuzone voor diesel en benzine voor de hele gemeente in te voeren. Daarom dient de VVD mede namens UtrechtNu! een amendement in (amendement 6, Verban niet de helft van de auto's).
De maatregel om de bestaande milieuzone uit te breiden naar de hele gemeente is niet effectief en

kost veel gemeenschapsgeld. Daarom dient hij mede namens UtrechtNu! een amendement in (amendement 7, Geen uitbreiding milieuzone).

De heer **Vasters** (D66) vindt de luchtkwaliteit in Utrecht op dit moment nog onvoldoende. D66 steunt de voorstellen in de beleidsnota, maar beseft dat de ingrepen grote impact hebben op bewoners, ondernemers en bezoekers. D66 vindt het essentieel om draagvlak te creëren. Het is belangrijk dat er een goede sloopregeling komt voor autobezitters. Daarom dient hij samen met CDA, PvdA en EenUtrecht een amendement in (amendement 8, Steun bij sloop – Help autobezitters bij uitbreiding milieuzone).
Voorts maakt D66 zich zorgen over ondernemers die zich niet allemaal automatisch voorbereiden op de nul-emissiezone. Om een proactieve houding van de gemeente met ondersteuning op maat mogelijk te maken, dient hij samen met de VVD en EenUtrecht een motie in (motie 6, Samen op weg: Steun ondernemers richting nul emissie).

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vraagt of D66 het voorstel wel rijp vindt voor besluitvorming.

De heer **Vasters** (D66) wijst op de lessen die getrokken moeten worden uit de per 1 januari 2025 ingevoerde nul-emissiezone voor de binnenstad. Met de motie worden die lessen meegenomen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vraagt of nu de deur wordt opengezet voor allerlei ontheffingen.

De heer **Vasters** (D66) antwoordt dat er wel kritisch naar ontheffingen gekeken moet worden.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vraagt of het dan niet beter is om het meer in de tijd te faseren.

De heer **Vasters** (D66) is geen voorstander van het aanpassen van de termijnen en meent dat de aankondigingen ruimschoots op tijd worden gedaan.
Een derde punt betreft de barbecue. Veel mensen beleven daar plezier aan en maken zich zorgen over een verbod.

De heer **Snijder** (Student & Starter) zegt dat barbecueën in de nota helemaal niet ter discussie staat. Waarom wil D66 daar een motie over indienen?

De heer **Vasters** (D66) wijst op de beleidsnota over luchtkwaliteit en het initiatiefvoorstel van vorig jaar over houtstook buiten. Hij vindt het dan ook vreemd dat het onderwerp barbecue niet in de nota staat. Daarom wil hij dat de raad daar iets over zegt.

De heer **Snijder** (Student & Starter) meent dat het onderwerp niet in de nota staat en dat het dus niet verboden wordt.

De heer **Vasters** (D66) signaleert onzekerheid bij inwoners en wil duidelijkheid scheppen. Hij dient daarom samen met VVD, CDA en PvdA een motie in (motie 7, Verbied de BBQ niet).

De heer **De Pagter** (VVD) heeft een vraag over het eerste amendement. Wat is een goede sloopregeling en moet die ook langs de raad?

De heer **Vasters** (D66) vindt dat de regeling een voldoende hoog bedrag moet bieden. Voorts is het belangrijk dat de regeling beschikbaar is voor mensen die het aangaat. Tot slot zou voor mensen met een U-pas een wat hogere vergoeding kunnen worden gegeven.

Mevrouw **De Vries** (PvdD) zegt dat de PvdD het college wil uitdagen om meer te doen aan de luchtkwaliteit. Zij heeft daarvoor een aantal voorstellen.
Als eerste een amendement om een algeheel verbod voor houtstook binnenshuis sneller te realiseren (amendement 9, Houtstook binnenshuis).
Het rookvrij maken van buitenruimtes is een effectieve maatregel voor het tegengaan van fijnstof. De PvdD wil graag dat parken ook onder de maatregelen gaan vallen en dient daarom mede namens Horizon, EenUtrecht en ChristenUnie een amendement in (amendement 10, Rookvrije generatie ook in Utrechtse parken).

Mevrouw **Heijne** (GroenLinks) deelt de inzet op een rookvrije generatie. Bij speeltuinen geldt bijvoorbeeld al een rookverbod. In parken verblijven echter veel mensen die dakloos zijn. Waar moeten zij dan heen als zij willen roken?

Mevrouw **De Vries** (PvdD) meent dat het belangrijkste hierbij is om ervoor te zorgen dat mensen niet dakloos zijn. Als iemand wil roken, kan dat ook bij de ingang van een park of daar net buiten.

Mevrouw **Heijne** (GroenLinks) vraagt wat de PvdD denkt van rookvrije zones in parken.

Mevrouw **De Vries** (PvdD) vindt het duidelijker om een heel park rookvrij te maken.
Barbecueën op houtskool en briketten is ook niet goed voor de luchtkwaliteit, maar in de beleidsnota staat hier niets over. Daarom dient zij mede namens EenUtrecht een amendement in (amendement 11, Geen vieze BBQ-rook in Utrechtse parken).

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) vraagt wie dat allemaal gaat handhaven.

Mevrouw **De Vries** (PvdD) vindt het belangrijk om een normverandering te bewerkstelligen.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) denkt dat je niets aan een norm hebt als mensen zich er niets van aantrekken.

Mevrouw **De Vries** (PvdD) denkt dat je altijd iets hebt aan een verbod en aan de communicatie die je daarmee oproept.
Tot slot wil de PvdD graag dat Utrecht meegaat als de WHO de normen aanscherpt. Daartoe dient zij mede namens EenUtrecht een motie in (motie 8, als de WHO aanscherpt dan doen wij mee!).

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) dankt de wethouder voor de toezeggingen over de scouting en de scholen. Zij dient twee amendementen in.
Het eerste amendement stelt voor om de focus op niet meer stoken te wijzigen in een focus op verantwoord stoken (amendement 12, Ga voor concrete verbetering en werkelijk effect op korte termijn).
Het tweede amendement pleit voor een gefaseerde aanpak door het houtstookverbod pas in 2034 te laten ingaan (amendement 13, Een gefaseerde aanpak met meer draagvlak voor het

houtstookverbod).

De heer **Snijder** (Student & Starter) is blij met de voorgestelde maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om te zorgen dat alle Utrechters kunnen meedoen aan de transitie, zijn de nodige maatregelen voorgesteld in de nota. Student & Starter wil dat de sloopregeling terechtkomt bij de mensen die ondersteuning het hardst nodig hebben, en dient daarom samen met GroenLinks, ChristenUnie en Volt een motie in (motie 9, Sociaal naar schone lucht).

Mevrouw **Raaijmakers** (PvdA) vraagt wat wordt bedoeld met de impact van de maatregelen op de mobiliteit van een persoon.

De heer **Snijder** (Student & Starter) wil dat onderzocht wordt welke personen het minst makkelijk mobiliteit op een andere manier kunnen bekostigen. Het gaat expliciet om de financiële middelen.

De heer **Vasters** (D66) meent dat het een heel omslachtige regeling wordt als je naar zo veel verschillende criteria kijkt.

De heer **Snijder** (Student & Starter) verwacht dat niet. De motie roept op om te kijken wat er juridisch mogelijk is.

De heer **Vasters** (D66) vreest een administratieve rompslomp voor de gemeente.

De heer **Snijder** (Student & Starter) wil de uitwerking aan de wethouder en de ambtenaren overlaten. De uitbreiding van de nul-emissiezone betekent dat ondernemers in Utrecht op termijn alleen nog een elektrische bestelbus kunnen gebruiken. Voor startende ondernemers kan dat een belemmering zijn. Daarom dient hij samen met het CDA een motie in (motie 10, Laat startende ondernemers niet stilstaan).

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) vindt het goed dat Utrecht vooroploopt bij luchtkwaliteit. Hij deelt dat er een goede sloopregeling moet komen en steunt daarom de motie van Student & Starter. De toezegging van de wethouder aan GroenLinks is niet voldoende om het repareren en doorverkopen van auto's naar het buitenland tegen te gaan. Daarom dient hij samen met Volt, GroenLinks en Student & Starter een motie in (motie 11, Klimaatrechtvaardigheid stopt niet aan de gemeentegrens).

De heer **Paalman** (Horizon) heeft een voorstel dat nog ambtelijk gecheckt wordt. Hij zal dat mogelijk in tweede termijn indienen.

Mevrouw **Heijne** (GroenLinks) is blij met deze ambitieuze beleidsnota. Met de nota is de lucht niet ineens helemaal schoon, maar de maatregelen dragen wel bij aan verbetering van de luchtkwaliteit. Luchtkwaliteit hangt samen met sociale rechtvaardigheid. GroenLinks wil dat er voor iedereen plek is in de stad, ook voor mensen met longklachten. Gezonde lucht is ook essentieel om te voldoen aan de woningbouwopgave. In de commissie heeft zij een voorstel gedaan om een verbod op houtstook al eerder, in 2027, in te voeren bij code rood of oranje. De wethouder pleitte ervoor om dat niet te doen. GroenLinks zal hiervoor geen voorstel indienen, maar hoort graag een bevestiging van de wethouder dat de komende vijf jaar flink wordt ingezet op een bewustwordingscampagne.

Mevrouw **De Vries** (PvdD) vraagt wat GroenLinks denkt over haar voorstel om het houtstookverbod naar voren te trekken.

Mevrouw **Heijne** (GroenLinks) vindt de gefaseerde aanpak in de nota goed. Mensen moeten de tijd krijgen om zich hierop voor te bereiden.

Mevrouw **De Vries** (PvdD) vraagt waarom GroenLinks het amendement niet steunt.

Mevrouw **Heijne** (GroenLinks) vindt een evenwichtig pakket dat rechtdoet aan de verschillen in de samenleving en aan de verschillen in de raad belangrijk.

Mevrouw **De Vries** (PvdD) hoort twee verschillende dingen. GroenLinks vindt het belangrijk om mensen de tijd te gunnen maar ook om lokaal te doen wat mogelijk is. Zij vindt die strijdig.

Mevrouw **Heijne** (GroenLinks) is het daar niet mee eens.
GroenLinks vindt dat het college een evenwichtig pakket heeft gemaakt met een goede balans. GroenLinks zal daarom geen voorstellen steunen die maatregelen vertragen, maar ook geen voorstellen steunen die versnellen. GroenLinks zal wel voorstellen steunen die bijdragen aan een goede landing van de maatregelen.

Mevrouw **Raaijmakers** (PvdA) vindt het belangrijk om nu grote stappen te zetten om de luchtkwaliteit te verbeteren. Lage inkomens moeten worden ontzien en sloopsubsidies moeten worden ingezet voor hen die ze het meest nodig hebben. Zij vraagt de wethouder om de toezegging uit de commissie te herhalen om in de uitwerking te onderzoeken of het mogelijk is te differentiëren op basis van inkomen.

Mevrouw **Passier** (Volt) is blij met de nota, waarin de WHO-advieswaarden worden geïmplementeerd en nagestreefd. De aanleg van rookkanalen in nieuwbouw wordt voorkomen, maar zij vindt dat ook na oplevering van nieuwbouw de aanleg van rookkanalen voorkomen moet worden. De wethouder antwoordde dat dit terugkomt in het uitvoeringsprogramma.

De voorzitter schorst hierna de vergadering.

Na hervatting van de vergadering geeft de voorzitter het woord aan de heer Paalman voor zijn bijdrage.

De heer **Paalman** (Horizon) heeft nog geen antwoord van de ambtenaren.

De **voorzitter** wijst op het belang van een tijdige voorbereiding op de raadsvergadering, zodat voorstellen in eerste termijn kunnen worden ingediend.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) meent dat de heer Paalman zijn motie kan indienen, zodat de wethouder er, ondersteund door de ambtenaren, op kan reageren.

De heer **Paalman** (Horizon) dient een motie in met betrekking tot rookvrije terrassen. Het is tijd om

daar concrete stappen in te zetten. Hij doelt specifiek op de uitbreiding van de terrassen in de zomermaanden (motie 12, Concrete stap naar rookvrije terrassen).

Mevrouw **Oosters** (wethouder) dankt de raad voor het levendige debat in de commissie en de raad. UtrechtNu! vraagt hoe ondernemers met een kleine portemonnee in Utrecht kunnen worden geholpen bij de transitie. Daar is aandacht voor. Zij neemt de suggesties inzake goede voorlichting, aandacht voor de economie en het stimuleren van de ontwikkelingen voor schoon vervoer ter harte.
Voorts reageert zij op de ingediende amendementen en moties, op volgorde per fractie.
De in amendement 2 voorgestelde maatregelen gaan het college niet ver genoeg om echt effect te sorteren. Het amendement wordt daarom ontraden.
Ook amendement 3 wordt ontraden, omdat maatregelen gericht op mobiliteit echt nodig zijn voor de verbetering van de luchtkwaliteit.
Vervolgens ontraadt zij amendement 4, omdat het college deze maatregel logisch vindt bij de ontwikkeling rond brom- en snorfietsen.
Amendement 5 en motie 3 gaan beide over de lobby. Zij ontraadt zowel het amendement als de motie. Er zijn nationale en internationale maatregelen nodig om echt schonere lucht te krijgen in Utrecht. Daarom moet hierover het goede gesprek worden gevoerd.
Motie 4 krijgt een positief advies. De WHO-waarde wordt als streefwaarde gebruikt.
Motie 5 inzake de verkeersmaatregelen wordt ontraden. Bij nieuwe projecten wordt altijd de luchtkwaliteit meegewogen. De motie maakt niet duidelijk of ook alle voorgaande projecten in de gemeente opnieuw in kaart moeten worden gebracht.
Amendement 6 wordt ontraden. Autoverkeer heeft een enorme negatieve impact op de luchtkwaliteit. Het college wil deze stip op de horizon zetten.
Amendement 7 wordt eveneens ontraden. Er is een onderzoek gedaan naar de maatregelen die effectief zijn voor lokale bronnen. Maatregelen voor mobiliteit dragen absoluut bij aan de luchtkwaliteit in de stad.
Amendement 8 krijgt een positief advies. Het is belangrijk dat de juiste kaders voor het invoeren van de regeling worden meegegeven. Zij begrijpt dat de raad voor een volgende stap in het aanscherpen van de milieuzone een goede sloopregeling wil. Die stap moet eerst wettelijk mogelijk zijn.
Motie 6 krijgt eveneens een positief advies. Er is al veel ervaring opgedaan met het invoeren van de zero-emissiezone in januari. Deze stap ligt wat verder in de toekomst.
Bij motie 7 laat zij het oordeel aan de raad. In de nota wordt niet aan barbecueën gerefereerd en wordt niets verboden. De motie stelt voor om dat ook in de verdere toekomst niet te doen.
Amendement 9 wordt ontraden. De ambitie is lovenswaardig, maar het is belangrijk om de bewoners te laten wennen aan de invoering van zo'n verbod. Daarom wordt het eerder invoeren van het verbod ontraden.
Amendement 10 wordt eveneens ontraden. In de commissie is al gezegd dat de aanpak van rookvrij is gericht op samenwerking in de stad. Op dit moment acht het college het niet haalbaar om een rookvrije locatie op deze schaal aan te wijzen.

Mevrouw **De Vries** (PvdD) meent dat het een kwestie is van een keuze maken. Waarom zou dit niet haalbaar zijn?

Mevrouw **Oosters** (wethouder) antwoordt dat het inderdaad een keuze is welke maatregelen van lokale bronnen de meeste impact hebben op de luchtkwaliteit en waar de inzet van handhaving en het uitwerken van regelingen moet worden ingezet. Het college acht een hard verbod op locaties

moeilijk te handhaven.

Mevrouw **De Vries** (PvdD) stelt dat de parken van de gemeente zijn en dat de samenwerking dus heel eenvoudig is.

Mevrouw **Oosters** (wethouder) wijst op de sociale controle onderling. Een dergelijk verbod kan niet worden ingevoerd zonder de juiste handhavingscapaciteit. Zij zal over dit onderwerp in gesprek gaan met wethouder Eerenberg.

Mevrouw **De Vries** (PvdD) vraagt hoe de wethouder denkt over alle mensen die last hebben van meeroken in zo'n park.

Mevrouw **Oosters** (wethouder) wil voorstellen doen die haalbaar zijn. Zij sluit een dergelijk verbod niet uit voor de toekomst, maar vindt het op dit moment te vroeg.

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) vraagt of de wethouder bereid is om op korte termijn naar de raad terug te koppelen wat de voortgang op dit punt is.

Mevrouw **Oosters** (wethouder) zegt toe hierover in Q2 met een brief terug te komen.

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) dankt de wethouder voor de toezegging. Hij wijst nog op sportclubs en sportparken, waar het ook lukt om rookvrije zones door te voeren. Hij is van mening dat het ook tijd is om het gesprek te voeren over rookvrije parken.

Mevrouw **Oosters** (wethouder) wil daar zeker het gesprek over voeren. Op dit moment komt de maatregel echter te vroeg.
Motie 11 moet zij ontraden. De impact van een maatregel inzake barbecueën is anders dan die van lokale bronnen. Het college wil breed draagvlak voor de maatregelen.
Motie 8 wordt eveneens ontraden. In de nota wordt gestreefd naar de advieswaarden van 2021 en dat vergt al heel veel. Daarom lijkt het niet haalbaar om direct te willen voldoen aan een hypothetische volgende stap.
Amendement 12 wordt ontraden. Het college maakt bewust de keuze om geen tussenstap te maken met handhaven op de codes rood en oranje, maar in plaats daarvan voor een totaalverbod te gaan.
Amendement 13 wordt eveneens ontraden. Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat schoner stoken een minder positief effect heeft dan werd verondersteld. Daarom wordt een totaalverbod voorgesteld.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vraagt hoe realistisch het is om zo'n totaalverbod te handhaven. Welke concrete verbetering zou er op korte termijn wel mogelijk zijn, in voorbereiding op een eventueel verbod?

Mevrouw **Oosters** (wethouder) antwoordt dat expres is gekeken wat het meest realistisch is. Een totaalverbod is duidelijk en beter te handhaven. In de aanloop naar 2030 wordt goed nagedacht over de handhaving en de communicatie.
Motie 9 geeft een onderzoeksrichting mee voor de uitwerking van de sloopregeling. De motie krijgt een positief advies, maar als winstwaarschuwing zegt de wethouder dat differentiatie zoals in de

motie wordt genoemd, wellicht niet mogelijk is.
Motie 10 wordt ontraden. De motie is technisch mogelijk maar niet wenselijk. Met dat geld zou je ook een eerste stap kunnen maken voor een regeling rond een volgende aanscherping van de milieuzone. Ook is er de kans dat het geld wél op gaat.

De heer **Snijder** (Student & Starter) vraagt op welke manier de wethouder aandacht kan besteden aan de startende ondernemer.

Mevrouw **Oosters** (wethouder) zegt dat die doelgroep bij de invoering richting 2030 wordt meegenomen.

De heer **Snijder** (Student & Starter) vraagt de wethouder een toezegging om daar in het vervolg op terug te komen.

Mevrouw **Oosters** (wethouder) zegt toe om hierop in het uitvoeringsprogramma nader in te gaan.
Motie 11 krijgt een positief advies. Het is een mooie steun in de rug om te zorgen dat auto's die gesloopt moeten worden, echt gesloopt worden.
GroenLinks heeft een toezegging gevraagd over het houtstookverbod. Het gaat zeker om een totaalverbod en het is belangrijk om hier tot 2030 de tijd voor te nemen.
De PvdA vraagt een toezegging uit het commissiedebat te herhalen, maar de wethouder kan niet toezeggen dat dit mogelijk is. Zij zegt dat er zeker vanuit het principe "ongelijk investeren voor gelijke kansen" naar wordt gekeken.
Motie 12 is een voorstel voor rookvrije terrassen. Het is nog niet duidelijk of het juridisch mogelijk is op deze manier.

De heer **Paalman** (Horizon) vraagt om een toezegging of onderzocht kan worden of dit mogelijk is.

Mevrouw **Oosters** (wethouder) zegt toe dit mee te nemen in de eerder toegezegde brief in Q2.

De heer **Paalman** (Horizon) zou graag zien dat dit voor de voorjaarsbehandeling in maart onderzocht wordt.

Mevrouw **Oosters** (wethouder) blijft bij haar toezegging.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) is bezig om ter vervanging van een van haar amendementen een motie voor te bereiden en vraagt om een korte schorsing.

De voorzitter schorst hierop de vergadering.

Na hervatting van de vergadering geeft de **voorzitter** het woord aan mevrouw Zwinkels.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) trekt amendement 12 in en dient in plaats hiervan een motie in (motie 13, Ga voor concrete verbetering en werkelijk effect op korte termijn).

Mevrouw **Oosters** (wethouder) deelt mede dat motie 13 een positief advies krijgt. De motie is in lijn met de aanpak voor de komende jaren.

De **voorzitter** sluit de beraadslaging over dit agendapunt. Stemming over het voorstel, de amendementen en de moties vindt vanavond plaats.

15. Raadsvoorstel Fusietraject "Naar een omgevingsdienst Utrecht" + zienswijzeprocedure fusietraject.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) heeft twee aanscherpingen op de zienswijze. Zij dient een amendement in met betrekking tot de Omgevingsdienst (amendement 14, Meer inhoudelijke visie op de Omgevingsdienst).

Mevrouw **Heijne** (GroenLinks) ziet dat het CDA alleen nieuwe taken wil toestaan als wordt gesneden in de gemeentelijke organisatie. Vindt het CDA het niet logisch om meer taken bij de Omgevingsdienst te leggen als de gemeente meer ambitie heeft?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) kan zich daarin vinden, maar vindt wel dat de gemeente moet oppassen dat er straks geen dubbele rekening wordt betaald voor zaken die zowel door de Omgevingsdienst als door het stadskantoor worden gedaan.
Zij vervolgt met een tweede amendement inzake de Omgevingsdienst (amendement 15, Samen verantwoordelijk voor de nieuwe Omgevingsdienst).

Mevrouw **De Vries** (PvdD) zegt dat de PvdD akkoord is met een fusie tot één Omgevingsdienst. De uitvoering op handhaving, vergunningverlening en toezicht moet echter niet in het gedrang komen door die fusie. Daarom dient zij mede namens GroenLinks, EenUtrecht en Volt een amendement in (amendement 16, Als de basis maar goed zit!).

Mevrouw **Oosters** (wethouder) gaat over tot de beantwoording. Zij zegt vooraf dat zij de in de commissie aangedragen punten heeft meegegeven aan de RUD. De RUD zal de raad een keer uitnodigen om meer over deze onderwerpen te vertellen.
De amendementen 14 en 15 krijgen oordeel raad.
Amendement 16 is een goede aanvulling op de zienswijze en krijgt een positief advies.

De **voorzitter** sluit de beraadslaging over dit agendapunt. Stemming over het voorstel en de amendementen vindt vanavond plaats.

(Mevrouw Dijksma draagt daarop het voorzitterschap van de vergadering over aan mevrouw Al-Saqaff.)

16. Raadsvoorstel Wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, partiële herziening 2024.

De heer **Peters** (D66) dient mede namens Student & Starter, EenUtrecht, GroenLinks en PvdA een amendement in om aan het harddrugsverbod een horizonclausule te koppelen, zoals voorheen het geval was (amendement 17, Horizonclausule harddrugsverbod).

De heer **Van Steeg** (CDA) vraagt wanneer de evaluatie komt.

De heer **Peters** (D66) zegt dat het gaat om een evaluatie van de maatregel die nu voor anderhalf jaar wordt verlengd.

De heer **Van Steeg** (CDA) vraagt waarom dat niet in het amendement wordt voorgesteld.

De heer **Peters** (D66) wijst op de overwegingen in het amendement.

De heer **Van Steeg** (CDA) zegt dat het beslispunt voorstelt om het artikel te schrappen.

De heer **Peters** (D66) meent dat na anderhalf jaar kan worden bezien of de maatregel verlengd moet worden, definitief wordt of geschrapt moet worden.

De heer **Maas** (Volt) vraagt of dit probleem volgens D66 is opgelost op 1 november 2026.

De heer **Peters** (D66) antwoordt dat het probleem dan niet is opgelost, maar er moet wel goed worden gekeken welke maatregelen helpen om de overlast aan te pakken. Als na de evaluatie blijkt dat een harddrugsverbod toch nodig is, moet daarover het gesprek worden gevoerd.

De heer **Maas** (Volt) vraagt zich af of het amendement niet overbodig is. Als het nodig is, kan op 1 november 2026 besloten worden om het alsnog uit de APV te halen.

De heer **Peters** (D66) meent dat dit geen wenselijk instrument is en dus zo snel mogelijk geschrapt kan worden als blijkt dat het niet nodig is.

De heer **Maas** (Volt) vindt dat het instrument duidelijk helpt en snapt dan ook niet waarom nu een horizonbepaling moet worden gedaan.

De heer **Peters** (D66) durft de conclusie dat het instrument helpt, te betwijfelen. Gezocht moet worden naar een oplossing om de overlast aan te pakken, ook zonder dit instrument.

De heer **Van Heuven** (PvdD) zegt dat het hier gaat over een evaluatie van één maatregel. Wanneer is het voor D66 duidelijk dat deze maatregel echt werkt?

De heer **Peters** (D66) antwoordt dat dit uit een evaluatie van de mix aan maatregelen moet blijken.

De heer **Van Heuven** (PvdD) vraagt of je niet beter nu kunt besluiten om ermee te stoppen.

De heer **Peters** (D66) denkt dat de mix aan maatregelen effectief is. Hij denkt dat een periode van anderhalf jaar ervaring met dit instrument nodig is.

De heer **Paalman** (Horizon) dient een amendement in (amendement 18, Een verkooppunt maakt iets nog niet gelijk aan een commercieel evenement).

De heer **Peters** (D66) vraagt of de kleine ondernemer hiermee wordt ondersteund.

De heer **Paalman** (Horizon) antwoordt dat dat klopt. Met de huidige APV is een dergelijk verkooppunt

niet mogelijk.

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) zegt dat BIJ1 tegen de voortzetting van het harddrugsverbod is. Daarmee wordt een kwetsbare groep mensen gecriminaliseerd vanwege hun poging tot overleven. Boetes werken averechts, zoals is bevestigd door deskundigen tijdens de raadsinformatiebijeenkomst. De zorg waarnaar wordt verwezen, is niet voor iedereen toegankelijk. Bij EU-arbeidsmigranten en ongedocumenteerden wordt ingezet op terugkeer. Uit angst om te moeten terugkeren mijden zij De Stek, terwijl er geen andere gebruiksruimten zijn waar zij terechtkunnen. Het zorgaspect sluit dus niet goed aan bij de vraag. Zorg zou voor iedereen toegankelijk moeten zijn en daarom dient zij samen met de PvdD en EenUtrecht een motie in (motie 14, Toegankelijke verslavingszorg voor iedereen).

Mevrouw **Assen** (PvdA) heeft een punt van orde. Zij meende dat alle APV-wijzigingen tegelijkertijd zouden worden besproken.

De **voorzitter** meent dat inderdaad is besloten om beide punten samen te nemen.

De heer **Van Steeg** (CDA) zegt dat nu de partiële herziening wordt besproken en bij het volgende agendapunt het buiten slapen.

Mevrouw **Meerding** (VVD) herkent de verwarring. De punten zouden in samenhang besproken worden. Zij stelt voor om beide punten nu apart te behandelen.

Mevrouw **Assen** (PvdA) heeft een samengevoegde inbreng en zal die bij het volgende agendapunt doen.

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) had begrepen dat beide punten apart worden besproken, zoals ook in de commissie is gedaan.

De **voorzitter** concludeert dat beide punten apart worden behandeld en dat mevrouw Assen bij het volgende punt een samengevoegde inbreng heeft.

De heer **Sungur** (DENK) ervaart een bepaald ongemak. Hij heeft gisteren een adviesrapport ontvangen over het APV-artikel inzake het verbod op technische hulpmiddelen. Daarin staat dat er een wezenlijke overlap is met artikelen in het Wetboek van Strafrecht. Ook wordt de effectiviteit van een bestuurlijke maatregel, zoals een last onder dwangsom, betwist en wordt voorgesteld om een dergelijk verbod strafrechtelijk aan te vliegen. Ook is het rechtszekerheidsbeginsel in het geding, omdat het voor burgers onduidelijk is met welke technische hulpmiddelen zij dit verbod overtreden. Hij meent dat hij het enige raadslid is dat dit rapport heeft ontvangen. Er is dus verschil in informatievoorziening tussen raadsleden. Daarom is hij van mening dat dit artikel moet worden geschrapt uit het raadsvoorstel. Hij dient daarom mede namens de PvdD een amendement in (amendement 19, Schrap verbod op Technische hulpmiddelen).
Tot slot vraagt hij de burgemeester toe te zeggen om het artikel over het verbod op technische hulpmiddelen over een jaar te evalueren, mocht dit toch door de gemeenteraad worden aangenomen.

Mevrouw **Meerding** (VVD) zegt dat de situatie rondom het Lucasbolwerk en omgeving de VVD lange tijd een doorn in het oog was. Zij is blij met de bestaande aanpak, waardoor het gebied een stuk veiliger is geworden. Daarbij hoort het verbod op harddrugsgebruik in de openbare ruimte. De VVD is daarom voorstander van het permanent in de APV opnemen van dit verbod. De overlast heeft zich nu verplaatst naar de Wittevrouwenstraat. De burgemeester heeft een toezegging gedaan, die volgens haar nog wat scherper kan. Kan de burgemeester toezeggen dat zij met de bewoners rondom de Wittevrouwenstraat in gesprek gaat om de overlast te bespreken en op te lossen?

De heer **Van Steeg** (CDA) vindt dat het gebruikersverbod permanent moet worden. Het is een noodzakelijke voorwaarde om de overige maatregelen tot een succes te maken. De burgemeester is bereid om het verblijfsontzeggingsgebied aan te passen als het daadwerkelijk tot overlast leidt, maar gaat eerst kijken naar fysieke maatregelen. Hij hoort graag hoe de burgemeester dat gaat doen. Een belangrijk punt is de meldingsbereidheid. Die kan onder druk komen te staan, waardoor het minder inzichtelijk is welke overlast er is. Graag een toezegging van de burgemeester dat meldingen zo eenvoudig mogelijk worden gemaakt en actief worden opgevolgd. Het is jammer dat de heer Sungur het rapport niet met de hele raad heeft gedeeld. Hij is blij met de toezegging dat de burgemeester de raad op de hoogte houdt van de ontwikkelingen.

De heer **Van Heuven** (PvdD) vindt het verbod op technische hulpmiddelen en het harddrugsverbod zorgwekkend. De consequenties van het verbod op technische hulpmiddelen blijven onduidelijk. Daarom heeft de PvdD het amendement van DENK mede ingediend. Het harddrugsverbod bestraft mensen met een verslaving met een boete die drie keer hoger is dan de boete voor overlast. Daarom dient hij samen met BIJ1 een amendement in (amendement 20, Mensen met een verslaving moeten we helpen, niet bestraffen).
De PvdD is blij met de verwerking van de rodekaartenevenementen.

Mevrouw **Fattal** (GroenLinks) heeft in de commissie steun uitgesproken voor het voorstel, met inachtneming van de randvoorwaarde uit het amendement van D66. De komende jaren moet worden verkend of dit een goed middel is om harddrugsgebruik in de stad tegen te gaan.

De heer **Van Heuven** (PvdD) wijst op het oordeel van GroenLinks over het eerder ingediende voorstel voor rookvrije parken. GroenLinks steunt wel het beboeten van harddrugsgebruik. Hoe rijmt GroenLinks dat met elkaar, gezien het feit dat dit ook vaak daklozen betreft?

Mevrouw **Fattal** (GroenLinks) meent dat het verbieden van harddrugsgebruik in de stad over een heel andere situatie gaat. Een grote groep mensen gebruikt drugs, vaak ten koste van hun eigen veiligheid en met dealers die de doelgroep proberen te overtuigen om nog meer drugs te gaan gebruiken.

De heer **Van Heuven** (PvdD) zegt dat het verbieden van roken ook gaat over mensen die verslaafd zijn. Roken heeft ook nog nadelige impact op natuur, milieu en meerokers.

Mevrouw **Fattal** (GroenLinks) is het ermee eens dat roken ook een schadelijke verslaving is. Bij het verbieden van harddrugsgebruik staat voorop dat deze mensen worden toegeleid naar hulp om van hun verslaving af te komen. Bij het verbieden van roken in parken is dat niet aan de orde.

Mevrouw **Assen** (PvdA) vindt het een moeilijke maatregel, maar ziet ook de resultaten. De gemeente zet alles op alles om mensen naar opvang en zorg te leiden, onder andere met de extra inzet met het Eropaf-team. De tijdelijkheid van het harddrugsverbod is voor de PvdA voorwaarde om dit te steunen. Daarom steunt de PvdA het amendement van D66. Zij is blij met de toezegging dat de zorg tot en met 2026 minimaal op het huidige niveau blijft en dat niet beboet wordt bij drugs op zak.

De **voorzitter** merkt op dat de vergadering tot 14.00 uur geschorst zal worden voor de lunch. Om 14.00 uur zullen eerst de actuele moties worden behandeld, waarna de behandeling van agendapunt 16 zal worden voortgezet.

De voorzitter schorst daarop de vergdadering.

De voorzitter heropent de vergadering en stelt aan de orde:

7. Actuele moties.

Actuele motie 1. Onvrede over NAVO-top.

De heer **Paalman** (Horizon) is een groot voorstander van de NAVO, van internationale samenwerking en van de Europese Unie, maar ziet daarentegen dat de Nederlandse regering in juni 2025 in Den Haag een NAVO-top organiseert waarbij 27.000 agenten gemobiliseerd worden. Veel essentieel politiewerk kan hierdoor niet uitgevoerd worden of blijft langer liggen. Hij dient daarom motie 2 (Onvrede over NAVO-top) in, die de gemeente oproept om uit te spreken dat Utrecht het onwenselijk vindt dat Nederland deze NAVO-top organiseert en dat Nederland in de toekomst internationale evenementen die zo'n extreme politie-inzet vereisen, aan zich voorbij moet laten gaan.

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) stelt dat juist in een wereld waarin op allerlei terreinen oorlogen worden gevoerd het verstandig is dat Nederland hier een bijdrage aan levert.

De heer **Paalman** (Horizon) erkent het belang om in tijden van oorlog samen te werken. Den Haag ligt echter twee uur van Brussel vandaan. Brussel kan deze NAVO-top prima organiseren.

De heer **Sungur** (DENK) vraagt wat het voor België zou betekenen als ook Frankrijk en Duitsland denken over de NAVO-top zoals de fractie van Horizon erover denkt.

De heer **Paalman** (Horizon) weet uit de geschiedenisboeken dat België de hoofdstad van de Europese Unie wil worden en een NAVO-hoofdkwartier in het land gevestigd wilde hebben. Bovendien heeft België hier de infrastructuur en middelen voor.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) ontraadt motie 02 en vindt het onverstandig om deze uitspraak te doen. Hoewel de organisatie van de NAVO-top een grote impact heeft op de capaciteit van de Nederlandse politie, zou dit niet moeten leiden tot een oproep als deze. Meer dan ooit is een NAVO-top van heel groot belang, ook voor de veiligheid van Europa als continent. In Midden-Nederland is het uitgangspunt dat men evenementen organiseert zonder inzet van de politie.

De heer **Paalman** (Horizon) vindt de NAVO-top een erg duur en erg ingewikkeld afscheidscadeau

voor de heer Rutte. Hij had gehoopt dat de gemeente Utrecht het voorbeeld van Nijmegen en Vijfherenlanden zou volgen door uit te spreken dat het ook op een andere manier kan.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) benadrukt dat de NAVO-top niet gezien mag worden als afscheidscadeau voor de heer Rutte. Dit is een zeer relevante NAVO-top die gaat over de actuele situatie in een door oorlog en conflict verscheurde wereld. Als de Wereldklimaatconferentie naar Utrecht zou komen, wat een vergelijkbare capaciteit zou vragen van de politie, zou de fractie van Horizon opnieuw deze oproep doen?

Actuele motie 2. #eXit.

Mevrouw **Passier** (Volt) stelt dat Elon Musk, met zijn sociale mediaplatform X, de democratieën in de VS, Europa en Utrecht tracht te ondermijnen en de haatdragende en populistische onwaarheden verspreidt. Onder de heer Musk is X veranderd van een vrij platform naar een politiek wapen. De fractie van Volt wil hier geen onderdeel meer van zijn en dient daarom motie 01 (#eXit) in, die het college opdraagt om:
1. Alle officiële gemeentelijke accounts op het sociale media platform X voor het einde van de maand januari 2025 "op zwart te zetten"'. Dat wil zeggen dat er geen nieuwe berichten meer op worden geplaatst;
2. Alle accounts op het sociale media platform X van officiële vertegenwoordigers van de gemeente Utrecht, zoals die van de burgemeester en de wethouders, voor het einde van de maand januari 2025 "op zwart te zetten", dan wel duidelijk te maken dat het account niet (meer) officieel de gemeente Utrecht vertegenwoordigt.
Tot slot roept Volt iedereen op om ook deze stap te zetten en over te stappen op een alternatief voor X, bijvoorbeeld Bluesky of Mastodon.

De heer **Sungur** (DENK) kan zich voorstellen dat mensen vergelijkbare gevoelens hebben bij Facebook en Instagram. Waar zou de grens moeten liggen?

Mevrouw **Passier** (Volt) vindt dat er een debat over de andere sociale mediakanalen moet komen indien zij een vergelijkbare weg als X inslaan.

Mevrouw **Nolten** (BIJ1), die namens het DB antwoordt, geeft aan dat met één druk op de knop het account van de gemeenteraad op X uit de lucht kan worden gehaald. Zij geeft ter overweging mee dat de gemeente aanwezig is op de onlinekanalen waar de inwoners van Utrecht zich bevinden. En X hoort hierbij. Op het X-account van de raad wordt neutrale informatie over de lokale democratie gedeeld.

Mevrouw **Streefland** (wethouder) begrijpt de zorgen over de ontwikkelingen op X, maar moet de motie ontraden. Het college is groot voorstander van strenge nationale en Europese wetgeving op het gebied van sociale media. Sociale media hebben de wereld tegelijkertijd ook veel gebracht. Op een laagdrempelige manier kunnen mensen elkaar ontmoeten en van gedachten wisselen. Dit is in sommige dictatoriale landen de enige manier om met de wereld in contact te blijven. De gemeente kan haar inwoners beter bereiken door actief te zijn op de plekken waar zij zich begeven. Het college formuleert op dit moment een algemeen standpunt over de sociale mediakanalen en zal de raad hierover op een later moment informeren.

De heer **Aït Daoua** (D66) vraagt of het een idee is om voor te sorteren op andere kanalen als Bluesky. De eigenaar van X verspreidt daadwerkelijk politieke ideeën en X is daarom anders dan andere kanalen.

Mevrouw **Streefland** (wethouder) antwoordt dat dit vraagt om een zorgvuldige en doorwrochte besluitvorming. In de afweging wordt meegenomen of met Bluesky voldoende Utrechters bereikt kunnen worden. De afdeling Communicatie zal hiernaar kijken.

Mevrouw **Passier** (Volt) stelt dat mensen op X gaan omdat daar het aanbod is. Indien er wordt gezorgd voor aanbod op andere kanalen, dan is het makkelijker voor mensen om over te stappen.

Mevrouw **Streefland** (wethouder) reageert dat er diverse redenen zijn waarom de gemeente toch een account op X zou moeten aanhouden. Het college zal dit eerst onderzoeken.

De heer **Sungur** (DENK) vraagt de wethouder om een concrete toezegging te doen inzake de verkenning naar sociale mediakanalen een om hier een termijn aan te koppelen.

Mevrouw **Streefland** (wethouder) zegt toe dat zodra uit de verkenning uitkomsten naar voren zijn gekomen over sociale mediakanalen en het gebruik door de gemeente hiervan, deze worden gedeeld met de raad.

De **voorzitter** deelt mee dat de stemming over de actuele moties vanavond zal plaatsvinden. Daarop stelt zij aan de orde de voortzetting van de behandeling van:

16. Raadsvoorstel Wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, partiële herziening 2024.

De **voorzitter** geeft het woord aan de burgemeester voor de beantwoording in eerste termijn.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) legt uit dat het raadsvoorstel een onderdeel is van een mix aan maatregelen, waarbij het verlenen van zorg enerzijds en het soms moeten gebruiken van repressieve maatregelen als sluitstuk anderzijds hand in hand gaan. Zij benadrukt dat beboeting van dak- en thuislozen indien zij buiten slapen altijd een aanleiding heeft en voorafgaat aan meerdere waarschuwingen, wat het middel beboeting rechtvaardigt. Geen van de hulpverleners en handhavers is erop uit om op voorhand iemand te beboeten. De voorgestelde APV kent geen horizonbepaling op het gebruik van harddrugs in de openbare ruimte. De mix aan maatregelen heeft voor verbetering gezorgd, niet alleen voor de omwonenden, maar ook in de toeleiding naar zorg. De Stek is beter op orde; de hostels hebben hun beleid aangepast om het gebruik ook in de hostels te kunnen verbeteren.
Zij reageert op amendement 17 inzake de horizonclausule harddrugsverbod. Zij geeft het amendement oordeel raad.
Zij reageert op amendement 18 inzake vergunningen voor straatfeesten. Zij ontraadt het amendement, want het is voor handhavers niet praktisch om te bepalen of de bijdragen van ondernemers tijdens straatfeesten wel of niet kostendekkend zijn.

De heer **Peters** (D66) stelt dat indien de aanvragers van straatfeesten bewoners zijn, terwijl ondernemers ondersteuning verlenen, duidelijk is waar het om gaat.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) licht toe dat met amendement 18 wordt beoogd om commercie een plek te geven in het straatfeest, waarbij de bijdragen kostendekkend maar niet winstgevend mogen zijn. De handhaver zal dan op basis van een begroting moeten vaststellen of er sprake is van een kostendekkend straatfeest. Dit zorgt voor onnodige complexiteit.

De heer **Peters** (D66) vraagt hoe de burgemeester kijkt naar een amendement voor de situatie waarin de aanvragers van het straatfeest bewoners zijn en waarin ondernemers eten en drinken verkopen.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) reageert dat er hierdoor meer mist wordt gecreëerd. Zolang de ondernemer spullen weggeeft en daar geen verdienmodel bij hanteert, is er sprake van een straatfeest. Indien de ondernemer de intentie heeft om zijn kosten terug te verdienen of om winst te maken, is er sprake van een evenement waarvoor een vergunning nodig is.

De heer **Peters** (D66) kan zich goed voorstellen dat de ondernemer mogelijkheden ziet om winst te maken bij een straatfeest. Het geldt als een win-winsituatie als de bewoners de initiatiefnemers zijn en de ondernemer ter ondersteuning zijn diensten kan aanbieden.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) stelt dat in alle andere situaties, normaal gesproken, ondernemers een vergunning dienen aan te vragen. Zolang de ondernemer spullen weggeeft en daar geen verdienmodel bij hanteert, is er sprake van een straatfeest. Maar zodra er een rekening wordt gepresenteerd, dient de ondernemer een evenementenvergunning aan te vragen.

De heer **Paalman** (Horizon) wijst op de geluiden in de stad dat het aanvragen van een evenementenvergunning niet altijd even makkelijk is. Organisatoren en ondernemers haken vaak af indien er een vergunning aangevraagd zou moeten worden. De gemeente zou het deze ondernemers makkelijker moeten en kunnen maken.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) is het daar niet mee eens. Wanneer er issues zijn rondom het aanvragen van een vergunning, dan kan VTH daarin ondersteuning verlenen.

De heer **Paalman** (Horizon) benadrukt dat een vergunning aanvragen voor veel mensen een drempel is, terwijl het fijn is voor de sociale cohesie en de leefbaarheid als mensen initiatief nemen om hun straat laten bruisen.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) reageert dat er daarom ook wijzigingen zijn aangebracht in de APV. Voor een deel van de straatfeesten hoeft hierdoor geen vergunning meer aangevraagd te worden.

De heer **Paalman** (Horizon) noemt het zonde dat ondernemers afhaken als zij voor het verkopen van een hapje en een drankje een vergunning moeten aanvragen.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) reageert dat het logisch is om een aantal regels af te spreken. Bovendien is het aanvragen van een vergunning eenvoudig.

De heer **Sungur** (DENK) vraagt of de burgemeester amendement 18 zo leest dat bijna ieder evenement door een individu uit een straat georganiseerd kan worden, zonder dat hier een vergunning voor nodig is, terwijl de ondernemer winst kan maken.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) benadert het amendement voornamelijk vanuit de handhavingsoptiek. Het is voor de boa lastig om te bepalen of er sprake is van een straatfeest. De boa zou een toetsing moeten doen op de kostendekkendheid en dit is een hels karwei.
Dan reageert zij op amendement 19 inzake het schrappen van het verbod op technische hulpmiddelen. Zij ontraadt dit amendement. AKD is gevraagd juridisch advies te geven over het APV-artikel. Een deel van dit advies is door het college overgenomen. Het verbod op technische hulpmiddelen zorgt er niet voor dat de rechtszekerheid van mensen wordt afgenomen. Het is wenselijk om iemand die eerder is veroordeeld en met een baken wordt opgepakt, niet alleen via het strafrecht maar ook via het bestuursrecht kan worden gestraft middels een last onder dwangsom. De verdachte heeft vervolgens de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

De heer **Sungur** (DENK) wijst op het adviesrapport van AKD, waarin letterlijk staat dat juist iets wat vooraf niet gedefinieerd is, op gespannen voet staat met de rechtszekerheid. Men moet namelijk vooraf kunnen weten of hij of zij een APV-bepaling overtreedt.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) hecht eraan dat altijd rekening wordt gehouden met de desbetreffende context. In een gelijksoortig artikel in de APV wordt ingegaan op het bezitten van inbraakspullen. Niet iedereen die over potentiële inbraakspullen beschikt, wordt op basis van dit APV-artikel gearresteerd of geconfronteerd met een last onder dwangsom.

De heer **Sungur** (DENK) geeft aan dat in het adviesrapport wordt gerefereerd aan het APV-artikel over inbrekerswerktuigen. Deze zouden vooraf niet zijn gedefinieerd, waarbij veel kritiek is inzake de rechtszekerheid.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) heeft begrepen dat het AKD-artikel de aanvankelijke definitie van de APV verruimt. Indien het voorstel tegen de rechtszekerheid zou indruisen, zou het door de bestuursrechter niet zijn toegelaten. In het advies van AKD staat dat de bestuursrechter dit toestaat.

De heer **Sungur** (DENK) hoort van de burgemeester graag waar de effectiviteit uit zou blijken van de last onder dwangsom. AKD is hier kritisch op en pleit voor de strafrechtelijke route in plaats van een bestuurlijke boete.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) kan zich daar niet in vinden. De politie geeft aan dat er soms situaties zijn waarin een erkend crimineel opnieuw met meerdere bakens wordt aangehouden. De politie staat in zo'n situatie met lege handen. Het bestuursrecht kan dan een preventief hulpmiddel zijn.
DENK vroeg de burgemeester tevens om het verbod op technische hulpmiddelen te evalueren. Zij zegt toe deze evaluatie op het verbod op technische hulpmiddelen na twee jaar op te nemen in een voortgangsrapportage.
De VVD vroeg de burgemeester in gesprek te gaan met bewoners van de Wittevrouwenstraat. De wethouder bevestigt dat dit gespreek reeds is begonnen. Tegelijkertijd zijn er enkele uitdagingen

rondom deze straat en het desbetreffende pand. Het is niet een kwestie van principe; op een gegeven moment moeten er voldoende verzoeken zijn gedaan om met het gebied te vergroten. Hier is momenteel geen sprake van.

De **voorzitter** bedankt de burgemeester voor haar beantwoording en geeft het woord aan wethouder Streefland.

Mevrouw **Streefland** (wethouder) reageert op amendement 20 inzake het helpen van mensen met een verslaving. In tegenstelling tot wat er in het amendement wordt gesteld, ondersteunt de gemeente wel degelijk mensen met een verslaving. Het schrappen van het harddrugsverbod in de openbare ruimte zou bovendien nadelige consequenties hebben. Zo zou het ervoor zorgen dat drugsdealers van buiten Utrecht opnieuw naar de stad komen. Bovendien kan rondom de aanwezigheid van buitenstaanders een schil van gebruikers en dealers ontstaan. Dit maakt het voor de hulpverleners moeilijk om mensen met een verslaving te helpen. Tevens zouden kwetsbare gebruikers kunnen worden teruggetrokken naar hotspotlocaties. Zijn ontraadt het amendement.

De heer **Eerenberg** (wethouder) licht toe dat verzekerde zorg ervoor zorgt dat reguliere verslavingszorg beschikbaar gemaakt wordt voor ongedocumenteerden en arbeidsmigranten. Er is veel discussie binnen instanties of verslavingszorg direct medisch-noodzakelijke zorg is. Daarnaast heeft het huidige kabinet besloten om te bezuinigen op verzekerde zorg. Als de gemeente deze verzekerde zorg zou moeten realiseren, gaat dit gepaard met veel extra kosten. Het college beschikt niet over deze middelen en moet daarom motie 14 ontraden.

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) heeft bij de behandeling van de Voorjaarsnota een voorstel ingediend voor de niet-acute medische zorg, waaronder ook verslavingszorg valt, voor onverzekerden.

De heer **Eerenberg** (wethouder) reageert dat het college reeds beleid voert op het gebied van verslavingszorg voor ongedocumenteerden en arbeidsmigranten. Tegen het landelijke beleid in kijkt de gemeente altijd of het mogelijk is om verslaafden onder een uitzonderingsregel te laten vallen. Het lijkt helaas echter niet mogelijk om de groep onverzekerden dezelfde zorg te bieden als de groep die wel verzekerd is.

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) concludeert daaruit dat de verslavingszorg voor onverzekerden nog niet op orde is. Momenteel ontvangen onverzekerden nog boetes in de hoop dat zij worden begeleid naar zorg.

De heer **Eerenberg** (wethouder) antwoordt dat er verschillende instanties zijn, waaronder Stek, die de doelgroep onverzekerden ondersteunt bij verslavingszorg. Het college kan niet toezeggen de reguliere verslavingszorg toegankelijk te maken voor de gehele groep onverzekerden.

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) vindt het problematisch dat er wordt gesproken van een perspectief. Mensen zijn hier niet voor niets en willen ook niet altijd terug, waardoor zij plekken als de Stek vermijden.

De heer **Eerenberg** (wethouder) licht toe dat er rondom de Stek collectieve voorzieningen voor onverzekerden zijn georganiseerd die door de gemeente worden gefinancierd. Voor aanvullende ondersteuning, zoals een Jellinek-traject, wordt soms gezocht naar de uitzondering. De motie geeft

geen financiële dekking voor het leveren van reguliere verslavingszorg aan onverzekerden.

De heer **Van Steeg** (CDA) merkt op dat de burgemeester nog zou ingaan op de meldingsbereidheid.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) legt uit dat het belangrijk is om zaken te melden op het moment dat er bijvoorbeeld discussie is over de grens van het verblijfsontzeggingsgebied. De meldingsbereidheid dient groot te blijven en de gemeente roept bewoners en ondernemers op om altijd een melding te maken als zij dit nodig achten.

De **voorzitter** inventariseert of raadsleden behoefte hebben aan een tweede termijn. Dat is niet het geval. Zij sluit de beraadslaging over dit agendapunt. Over de amendementen, de motie en het raadsvoorstel zal vanavond gestemd worden.

17. Afrondende besluitvorming na debat Stoppen met beboeten buiten slapen.

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) stelt dat niemand buiten zou moeten slapen en dat er in de stad zo snel mogelijk voldoende passende zorg en huisvesting geregeld moet worden voor mensen die noodgedwongen op straat leven en slapen. Het dreigen met boetes voor thuislozen is uiterst problematisch. Deze boetes kunnen vrijwel nooit betaald worden en kunnen ervoor zorgen dat iemand opnieuw op straat belandt. In het debat leek er consensus te zijn over het feit dat het beboeten van thuisloze mensen die buiten slapen, een middel is dat men liever niet of met de allergrootste voorzichtigheid gebruikt. Hoewel zorgverleners zeggen dat het beboeten van thuislozen geenszins effectief is, zijn er toch voorstanders die niet voorgoed afstand willen nemen van dit repressieve middel. Bovendien groeit het wantrouwen jegens instanties door deze beboeting, wat de begeleiding naar zorg moeilijker maakt en de vertrouwensband schaadt. BIJ1 heeft geen bewijs gezien voor de claim van het college dat beboeten ook daadwerkelijk effectief is bij de begeleiding naar zorg en dat beboeting het accepteren van zorg afdwingt. Wordt dit bijgehouden en kan het college deze cijfers inzichtelijk maken aan de raad? Er worden inmiddels 200 boetes per jaar uitgedeeld aan thuislozen. Daklozen willen en hebben recht op huisvesting en zorg en het is de taak van de overheid om dakloosheid aan te pakken en te verhelpen. Zij dient daarom mede namens UtrechtNu!, EenUtrecht, Utrecht Solidair, Partij voor de Dieren en DENK amendement 21 (Stop met beboeten van buiten slapen) in, met de strekking:
Aan beslispunt 1 van het ontwerp raadsbesluit tot wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, partiële herziening 2024, kenmerk 12718397, de volgende bepaling toe te voegen:
k. Schrappen van het verbod op het liggen of slapen op een openbare plaats (artikel 2:31 APV).
En roept daarmee het college op:
1. Per direct te stoppen met het beboeten van mensen die buiten slapen;
2. Handhavers in te lichten over dit besluit.

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) heeft van de wethouder vernomen dat beboeting soms de enige manier is om mensen die in een acute noodsituatie verkeren, naar zorg te geleiden. Amendement 21 beoogt dit volledig af te schaffen. Welke risico's ziet BIJ1 hierbij en hoe moeten deze worden ondervangen?

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) benadrukt dat er diverse artikelen in de APV zijn opgenomen die kunnen

worden ingezet wanneer iemand overlast veroorzaakt.

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) vraagt welke alternatieve instrumenten BIJ1 aan de boa's, die deze ingewikkelde taak moeten uitvoeren, wil meegeven.

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) stelt dat handhaving het wantrouwen bij thuislozen vergroot. Zij hoort graag wat de bewijzen zijn voor de effectiviteit van het beboeten van thuislozen.

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) geeft aan dat er grote zorgen zijn over mensen op straat die kampen met mentale en fysieke klachten. De gemeente wil deze mensen onderdak bieden, maar dit gaat echter niet altijd vanzelf. Hier zijn instrumenten voor nodig, waaronder beboeting. Welke risico's voorziet BIJ1 indien dit instrument wordt geschrapt?

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) ziet geen risico en wil uitgaan van een humane basis. Er is sprake van een grote woningcrisis, waardoor veel mensen in de armoede terechtkomen. De stad heeft haar huisvestingsbeleid kennelijk dus niet op orde. Thuislozen zouden hier niet letterlijk de prijs voor hoeven te betalen.

De heer **Peters** (D66) hoort in de inbreng van BIJ1 een fundamenteel wantrouwen over hoe het college omgaat met de instrumenten. Er wordt duidelijk aangegeven door het college dat beboeting de laatste oplossing is.

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) merkt op dat het college eerder de belofte heeft gedaan dat de gemeente thuislozen niet beboet voor het buitenslapen en dat er toch 200 boetes zijn uitgedeeld.

De heer **Peters** (D66) stelt dat enkel met het schrappen van dit uiterste instrument de zaken niet op orde worden gesteld.

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) zou alle voorstellen van BIJ1 kunnen noemen die de allerhardste klappen van het kapitalisme verzachten. Housing first, het opheffen van het kraakverbod en verbeterde zorg zijn enkele van deze voorstellen. Het beleid van de gemeente om de gevolgen van kapitalisme aan te pakken, is momenteel niet op orde. De kwetsbaren betalen hier nu een keiharde prijs voor.

De heer **Peters** (D66) wijst erop dat het ontnemen van dit uiterste instrument zijn negatieve gevolgen heeft, ook voor het welzijn van mensen.

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) reageert dat niet bewezen is dat beboeting voor buitenslapen helpt, terwijl dit als feit wordt gesteld. Veel thuisloze mensen willen volgens hulporganisaties geen zorgtraject ingaan.

De heer **Van Steeg** (CDA) geeft aan dat veel hulporganisaties ook zeggen dat beboeting voor buitenslapen uiteindelijk nodig is in de brede aanpak.

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) zegt dat hulporganisaties hebben aangegeven dat mensen op hun gedrag aangesproken moeten kunnen worden indien er sprake is van overlast. Dit kan via de APV en hoeft niet via beboeting.

De heer **Van Steeg** (CDA) heeft van hulporganisaties vernomen dat het beboeten van buitenslapen een uiterst redmiddel is.

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) wijst op de brief aan de raad van een aantal allianties en belangenvertegenwoordigers, waarin zij aangeven wat helpend is.
Zij beëindigt haar betoog met een citaat van het Straatconsulaat en Stichting Goud. De gemeente zou alle middelen moeten inzetten om de rechten van dakloze mensen beter te respecteren, te beschermen en te verwezenlijken. BIJ1 doet een oproep om dakloosheid in de breedte van het probleem aan te pakken en zal zich hiervoor blijven inzetten.

Mevrouw **Assen** (PvdA) komt tot de conclusie dat buitenslapen geen reden moet zijn voor beboeting of een strafblad. De PvdA pleit ervoor om het buitenslaapverbod uit de APV te halen en steunt amendement 21. De beperkte toelichting in de APV doet geen recht aan de zeer beperkte gronden waarop het artikel 2:31 gebruikt wordt. Daarom dient de PvdA mede namens D66, Student & Starter en ChristenUnie motie 15 (Rechtdoen aan Terughoudendheid) in, die het college opdraagt om:
1. Een toelichting aan het APV artikel 2:31 uit te werken die recht doet aan de terughoudendheid horend bij een allerlaatste wettelijk middel;
2. Bij de raad terug te komen in Q2 met een wijzigingsvoorstel van de APV met die toelichting.

Mevrouw **Meerding** (VVD) vraagt of motie 15 oproept tot een andere manier van handhaven.

Mevrouw **Assen** (PvdA) heeft het exacte antwoord niet paraat. De PvdA heeft eerder gevraagd hoe de toelichting aan het APV wordt ingezet en zal hierop toezien.

Mevrouw **Meerding** (VVD) vraagt of de lijn van de PvdA inzake het buitenslaapverbod onveranderd is gebleven.

Mevrouw **Assen** (PvdA) steunt amendement 21 van BIJ1, maar gebruikt op momenten andere woorden.

Mevrouw **Meerding** (VVD) stelt dat de inbreng van de PvdA tijdens de commissievergadering een andere was. Zij hoopt dat de woorden van het college tijdens de commissievergadering zijn blijven beklijven.

De heer **Sungur** (DENK) heeft een punt van orde. Is het mogelijk om via een motie een APV-artikel te wijzigen?

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) licht toe dat motie 15 een oproep aan het college is om binnen een bepaalde tijd met een voorstel naar de raad te komen om het APV-artikel te wijzigen.

De heer **Van Steeg** (CDA) constateert dat de PvdA een voorstel steunt om het buitenslaapverbod te schrappen, terwijl de partij zelf een voorstel indient om het verbod in stand te houden.

Mevrouw **Assen** (PvdA) reageert dat een motie met dezelfde strekking in juni 2024 is ingediend en niet werd gesteund door een meerderheid van de raad. De samenstelling van de raad is echter niet

gewijzigd. Artikel 2:31 doet tegelijkertijd geen recht aan hoe het verbod toch zou worden toegepast.

De heer **Van Steeg** (CDA) stelt dat er met motie 15 niets zou veranderen.

Mevrouw **Assen** (PvdA) is van mening dat de huidige tekst geen rechtdoet aan hoe het artikel, als het voorstel van BIJ1 niet wordt aangenomen, toegepast zou moeten worden en aan hoe het college reeds heeft aangegeven dat het toegepast wordt, namelijk met de grootst mogelijke terughoudendheid.

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) denkt dat de komst van motie 15 de kans dat amendement 21 wordt aangenomen, verkleint.

Mevrouw **Assen** (PvdA) heeft de motie niet zo bedoeld.

De heer **Van Heuven** (PvdD) heeft van meerdere experts vernomen dat de creatieve oplossing die door meerdere partijen is gevraagd, reeds bestaat. Landelijke wetgeving schrijft immers voor wanneer iemand verplicht mag worden tot zorg en dat hiervoor de burgemeester over voldoende instrumentarium beschikt. Indien een buitenslaper een gevaar voor zichzelf of voor anderen is, mag deze persoon gedwongen worden tot zorg. Dit geldt ook voor mensen die doodvriezen of lijden aan een psychose. De Partij voor de Dieren steunt amendement 21.

Mevrouw **Fattal** (GroenLinks) steunt amendement 21. Hoewel het college het verbod op buitenslapen toepast om zo veel mogelijk zorg te geven aan deze doelgroep, gelooft GroenLinks in een overheid die mensen niet dwingt tot zorg. Het is niet wenselijk om mensen met een boete te dwingen om zorg te ontvangen.

De heer **Maas** (Volt) stelt dat beboeten van buitenslapers ongewenst is, omdat het overgrote deel van de buitenslapers geen plek heeft om binnen te slapen, maar dat het tegelijkertijd wenselijk is dat de gemeente toch een laatste middel heeft voor toeleiding tot zorg. Daarom dient hij motie 16 (Liever niet beboeten buitenslapen) in, die het college opdraagt om:
1. Politie en handhaving te verzoeken niet meer of slechts in het uiterste geval over te gaan van beboeten van buitenslapers;
2. Dit in het handhavingsprogramma uit te werken, specifiek om hulpverlening door te laten gaan maar niet meer over te gaan tot beboeten van buitenslapers;
3. Hierover te rapporteren bij het begin van Q3 2025.

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) vraagt wat deze motie brengt, gezien het feit dat het college reeds heeft beloofd om geen buitenslapers te beboeten.

De heer **Maas** (Volt) reageert dat het volgens het college niet handig is om het verbod reeds uit de APV te schrappen en dat Volt dit ondersteunt. Het laatste redmiddel is daarmee namelijk niet meer gewaarborgd. Volt vraagt daarom aan het college om nadrukkelijk te onderzoeken hoe dit verbod in een handhavingsprogramma kan worden ondergebracht, zodat er geen nadelige gevolgen optreden.

De heer **Van Heuven** (PvdD) begrijpt motie 16 niet. Wil Volt wel of niet overgaan tot beboeten?

De heer **Maas** (Volt) beaamt dat de motie, die op verzoek van de wethouder op het laatste moment is gewijzigd, een lastige formulering heeft. Volt wil uiteindelijk dat er wordt gekomen tot een situatie waarin de gemeente buitenslapers niet beboet, maar tegelijkertijd wil Volt nog niet, totdat het onderzoek is afgerond, dat het verbod uit de APV wordt geschrapt.

De heer **Van Heuven** (PvdD) leest het woord 'onderzoek' niet terug in het dictum. De motie is verwarrend; hij adviseert Volt om de motie in te trekken en om een motie in te dienen die wel aansluit op de intenties van Volt. Wat wil Volt precies onderzoeken en wat beoogt Volt te veranderen?

De heer **Maas** (Volt) hoopt het verbod in de APV te handhaven, waarbij er wordt overgegaan o een handhavingsprogramma tot het niet beboeten.

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) sluit zich aan bij de woorden van de heer Van Heuven. Waarom sluit Volt zich niet aan bij vraag van BIJ1 om te zoeken naar de effectiviteit van het verbod op buitenslapen.

De heer **Maas** (Volt) reageert dat de gemeente Utrecht in dat geval de enige van de vier gemeenten zou zijn die in de APV niets heeft staan over een verbod op buitenslapen. Volt staat voor een groot deel achter de argumenten van BIJ1, maar Volt is ook voorstander van de mogelijkheid om in uiterste gevallen te beboeten.

Mevrouw **Meerding** (VVD) stelt dat in een ideale wereld niemand buiten zou moeten slapen. Echter, het is de vraag of het beboeten van buitenslapen als uiterst middel mag worden ingezet om overlast tegen te gaan en om als hulpmiddel mensen naar zorg te geleiden. De VVD vindt het verbod een belangrijk middel om de straten veilig te houden en om mensen zorg te bieden. Artikel 2:31 dient daarom in de APV te blijven.

De heer **Paalman** (Horizon) kondigt aan niet voor amendement 21 te zullen stemmen. Het betoog van de wethouder tijdens het commissiedebat was overtuigend.

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) constateert dat in de gemeenteraad breed draagvlak is voor barmhartige hulpverlening voor dak- en thuislozen. Hij spreekt zijn dank uit aan eenieder die hier een bijdrage aan levert. Het beboeten van buitenslapen is een middel dat soms helaas nodig is, bijvoorbeeld om mensen toch zorg te kunnen verlenen. De ChristenUnie kan niet instemmen met amendement 21, want er zijn op dit moment nog geen overtuigende instrumenten die aan mensen die op straat leven, zorg te kunnen verlenen.

De heer **Bosch** (Stadsbelang Utrecht) hoort van het college graag wat het zou betekenen voor toeristen die buiten in een tent in een park slapen indien de boete op buitenslapen wordt afgeschaft. Het zou onwenselijk zijn als deze mensen niet beboet kunnen worden.

De **voorzitter** geeft het woord aan de burgemeester voor een beantwoording op de ingediende moties en amendementen.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) merkt op dat beboeten op buitenslapen een gevoelig en zeer zichtbaar onderwerp is, wat verklaard wordt doordat het over een doelgroep gaat die zeer kwetsbaar is. Desalniettemin heeft het college de positie ingenomen dat als sluitstuk, waarbij het altijd begint

met een waarschuwing, beboeten van buitenslapen soms nodig is, al was het maar als leverage om mensen te dwingen om een zorgtraject in te gaan. Het college doet dit niet graag. Elke boete die uitgedeeld wordt aan een dak- of thuisloze is een verlies, want dit betekent dat het de gemeente niet gelukt is om mensen op een andere manier te helpen, waarbij vaak sprake is van overlast. Het college is zeer terughoudend in het uitdelen van boetes, zeker in vergelijking tot andere grote steden in Nederland. Het is dus niet zo dat Utrecht als enige een soort onbarmhartig beleid voert. Het helpen van mensen vereist soms een bepaalde strengheid, maar dit betekent niet dat de stad van Sint Maarten onbarmhartig is.

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) stelt dat Utrecht, als mensenrechtenstad, een streven zou kunnen hebben om nul boetes uit te delen. Utrecht kan daar toch in vooroplopen door andere middelen te kiezen om mensen uit hun daklozenbestaan te halen?

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) reageert dat andere middelen niet even bruikbaar zijn als het verbod op buitenslapen. Er is voor dit verbod niet zomaar een simpel alternatief te bedenken. Samen met de zorgpartners doet de gemeente er heel veel aan om mensen van de straat en richting onderdak te krijgen. Er zijn echter ook mensen die deze hulp weigeren en buiten blijven slapen. Niemand wordt in Utrecht beboet op het buitenslapen als er niet ook een probleem omheen zit. Het moet wel proportioneel zijn. Het beleid van de gemeente is om het beboeten van buitenslapen zo veel mogelijk te vermijden.
Zij reageert op amendement 21 inzake het stoppen met beboeten op buitenslapen. Zij ontraadt het amendement met klem. Het heeft namelijk tot gevolg dat er in Utrecht veel overlast zal worden veroorzaakt en dat de veiligheid van anderen of de thuisloze zelf in het geding komt. De gemeente kan zonder het verbod op buitenslapen niet adequaat handelen. De drempel om te kunnen optreden zou zo hoog worden gelegd dat optreden tegen overlast in het geheel niet meer mogelijk is. Bovendien gaat het in de praktijk, op straat, net wat anders dan soms in de theorie van het raadsdebat.

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) benadrukt dat BIJ1 de informatie uit de praktijk haalt.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) zegt dat BIJ1 ervoor kiest om sommige stemmen wel te horen en andere minder. Voorstanders van het afschaffen van het verbod op buitenslapen geven aan dat het signaal van de handhaver minder relevant is dan die van de doelgroep. Het college heeft echter te maken met meerdere afwegingen.

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) vraagt wat meer helpt, handig handhaven of zorg en huisvesting bieden aan dak- en thuislozen.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) is het niet eens met de veronderstelling dat mensen altijd huisvesting willen. Het college is op de hoogte van situaties waarin mensen überhaupt geen huisvesting willen. Het probleem is niet zomaar opgelost door iedereen een huis te geven. Zelfs als alle sociale huurwoningen met voorrang aan deze doelgroep worden toegewezen, blijft er op straat een problematiek bestaan waarbij mensen die op straat leven, niet meer in een huis willen wonen en bijzonder invasief gedrag vertonen.

De **voorzitter** benadrukt dat het niet wenselijk is om het commissiedebat over te doen.

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) zou graag hard gemaakt zien worden dat de 200 boetes die zijn uitgedeeld ook daadwerkelijk naar dak- en thuislozen zijn gegaan die absoluut zorg en huisvesting hebben geweigerd.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) zou die achtergrondinformatie en cijfers kunnen laten verzamelen. In het debat heeft mevrouw Nolten echter gezegd, na haar verzoek aan het college om cijfers te delen: "niet dat het wat uitmaakt voor mij, want ik zal dit voorstel altijd blijven indienen". Waarom vraagt BIJ1 het college iets aan te leveren als de uitkomst het standpunt van de partij niet toch kan wijzigen?

De **voorzitter** wil ervoor waken dat college- en raadsleden elkaar in het debat direct aanspreken.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) biedt voor die uitlokking haar excuses aan.

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) geeft aan dat BIJ1, als het gaat om het verbod op buitenslapen, een principiële keuze maakt. Bovendien is BIJ1 ervan overtuigd dat bijvoorbeeld niet in beeld gebracht kan worden hoeveel waarschuwingen dak- en thuislozen krijgen voordat hen een boete wordt opgelegd en dat niet inzichtelijk is wat de effectiviteit is van het beboeten.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) legt uit dat het opvoeren van een bewijslast en het bijhouden van het aantal waarschuwingen in combinatie met handhaving veel extra capaciteit kost. Dit is onverstandig.

De heer **Sungur** (DENK) constateert dat er sprake is van een emotioneel debat, waarbij tevens de burgemeester emotioneel is. Daaruit blijkt dat dit onderwerp veel gewicht heeft. Tegelijkertijd kan hij zich voorstellen dat partijen een principieel standpunt hebben, maar daarnaast ook benieuwd zijn naar de achterliggende redenen en de onderbouwing van de wederpartij. Hij vraagt de burgemeester dan ook om de raad deze informatie te doen toekomen.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) stelt voor om in plaats daarvan casussen in beeld te brengen. Daar heeft de raad namelijk meer aan.
Zij reageert op motie 15 inzake rechtdoen aan terughoudendheid. De wethouder geeft de motie een positief oordeel. In de tekst in de APV ontbeert namelijk het zorgcomponent. Het college zou bij de voorgestelde APV-wijziging een brief kunnen aanleveren waarop op casusniveau achtergrondinformatie wordt gegeven.
De burgemeester ontving een vraag van de heer Bosch over het beboeten van buiten slapende toeristen of van mensen die een illegaal tentenkamp opzetten. Wordt het verbod op buitenslapen afgeschaft, dan valt deze groep hier inderdaad ook onder.

De heer **Bosch** (Stadsbelang Utrecht) vraagt of dat betekent dat toeristen kunnen slapen in bermen, parken en groenstroken.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) legt uit dat met de APV wordt gekeken naar gedrag. Het zou voor de handhaver niet uitmaken of het gaat om een toerist of om een dakloze.

De heer **Bosch** (Stadsbelang Utrecht) reageert dat hierdoor de gemeente veel toeristenbelasting zou mislopen. Of kan de gemeente dat als stok achter de deur hanteren?

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) bewondert de geniale creativiteit van de heer Bosch, doch dit voert te ver. Het is daarentegen een feit dat het voor iedereen geldt indien het verbod op buitenslapen wordt opgeheven.

De heer **Bosch** (Stadsbelang Utrecht) stelt dat er beter nagedacht had moeten worden over amendement 21.

De **voorzitter** benadrukt dat iedereen over zijn eigen voorstellen gaat.

De heer **Bos** (UtrechtNu!) vraagt hoeveel studenten er in 2024 zijn beboet omdat zij buiten sliepen.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) licht toe dat er wel degelijk tentenkampen zijn met erbarmelijke omstandigheden en waar mensen uit financiële redenen noodgedwongen moeten verblijven. Dit zijn schrijnende situaties waar toeristen geen onderdeel van uitmaken. Zij geeft aan dat het een gevoelig onderwerp betreft omdat men niet slechts aan één kant van de streep kan staan. Het is niet zo dat men meer begaan is met dak- en thuislozen op het moment dat ze niet worden beboet. Barmhartigheid betekent niet dat er per definitie niet streng wordt opgetreden.

De **voorzitter** bedankt de burgemeester voor de beantwoording en geeft het woord aan wethouder Streefland.

Mevrouw **Streefland** (wethouder) benadrukt dat de stad zich ervoor inzet om mensen te zien en te helpen, wat ertoe leidt dat het Eropafteam samen met Handhaving ook 's nachts actief is en de mensen opzoekt. Handhaving en de zorgpartijen verdienen lof. Het lukt hen en het college echter niet om de situatie geheel dicht te krijgen. Dit heeft te maken met verschillende factoren die niet tegengehouden kunnen worden, waaronder migratie en echtscheidingen. Stichting Barka heeft in 2024 een hoog aantal, namelijk 364, dak- en thuislozen uit Oost-Europa geholpen richting accommodatie en werk. Meldpunt Perspectief en Stichting Barka zijn bovendien ontstaan in Utrecht, met als doel om dak- en thuislozen te helpen. Het beboeten van buitenslapen is daar soms een onderdeel van. De wethouder hoopt van dit instrument in uiterste gevallen gebruik te kunnen maken.

De heer **Van den Heuven** (PvdD) heeft een punt van orde. Raadsleden worden sterk op de klok gehouden, terwijl de wethouder precies hetzelfde betoog houdt als zij deed tijdens het commissiedebat. Lange uitweidingen vanuit het college zijn niet nodig.

De **voorzitter** beaamt dat de beantwoording vandaag wat langer duurt dan gebruikelijk en dat dit onwenselijk is. Zij roept iedereen op om hier rekening mee te houden.

Mevrouw **Streefland** (wethouder) laat weten dat raadsleden van harte welkom zijn op alle locaties waar hulp wordt geboden aan dak- en thuislozen.
Zij reageert op motie 16 inzake het liever niet beboeten van buitenslapen. De motie geeft weinig richting aan het te voeren beleid, wat ertoe leidt dat de wethouder de motie moet ontraden.

Motie 16 daarentegen geeft volgens de wethouder meer richting. Zij zegt toe gedetailleerder uit te werken hoe buitenslapers in uiterste gevallen toch beboet kunnen worden.

De **voorzitter** sluit de beraadslaging over dit agendapunt. Over de moties zal vanavond gestemd worden.

18. Afrondende besluitvorming na debat over Raadsbrief Maatregelen na rellen wedstrijd FC Utrecht – Go Ahead Eagles.

De heer **Van Steeg** (CDA) stelt dat de rellen tussen FC Utrecht en Go Ahead in mei 2024 volstrekt onacceptabel waren. Politiemensen kwamen hierdoor voor enorm grote veiligheidsuitdagingen te staan, met zowel fysiek als mentaal letsel tot gevolg. Thuiswedstrijden zouden een feest moeten zijn voor alle bezoekers, waarop alle supporters van FC Utrecht trots zijn, los van de uitslag van de wedstrijd. De rellen mogen echter nooit meer plaatsvinden en dit vraagt om maatregelen. Daarom dient hij mede namens ChristenUnie, de VVD, D66 en Student & Starter motie 17 (Verbeter veiligheid rond thuiswedstrijd) in, die het college opdraagt om:
1. Met FC Utrecht te komen tot nieuwe afspraken om de veiligheid in en om het stadion te verbeteren;
2. Daarbij minder inzet van politie als uitgangspunt te nemen;
3. Hierbij in ieder geval de volgende maatregelen in overweging te nemen:
a. Fysieke maatregelen rond de Bunnikside en rond het vak van de uitsupporters zoals vaste placering, toestaan van beperkt aantal bezoekers en het ophangen van netten;
b. Handhaving van het alcoholverbod voor minderjarigen;
c. De combinatie van het stadionverbod en de digitale meldplicht;
d. Digitale oplossingen om identificatie van supporters, op basis van een seizoenskaart te vereenvoudigen, zoals bijvoorbeeld gebruik van gezichtsherkenning;
e. Afspraken over de omgang met de harde kern van FC Utrecht supporters;
f. Omgang met uitsupporters, bij bewezen risico of eerder gewelddadig gedrag;
4. De raad jaarlijks voor de start van het nieuwe seizoen te informeren middels een concrete aanpak hoe de veiligheid concreet kan worden verbeterd en daarmee de druk op politiecapaciteit kan worden verlicht;
5. Strengere vergunningseisen te stellen indien geloofwaardige maatregelen uitblijven;
6. Hierin nog nauwer samen te werken met andere burgemeesters en een duidelijk geluid te laten horen richting de KNVB;
7. En de raad begin Q3 te informeren over de uitvoering.

De heer **Sungur** (DENK) dient motie 18 (FC Utrecht verdient geen collectieve straf) in, die de burgemeester verzoekt om:
1. In de toekomst af te zien van collectieve straffen en in plaats daarvan gerichte maatregelen te treffen tegen individuen die zich daadwerkelijk schuldig maken aan wangedrag;
2. In overleg te treden met FC Utrecht, supportersverenigingen, en andere betrokken partijen om te komen tot een rechtvaardiger en effectiever sanctiebeleid en het voorkomen van wangedrag.

De heer **Paalman** (Horizon) constateert dat op 26 mei 2024 het gigantisch misgegaan is tijdens de voetbalwedstrijd FC Utrecht - Go Ahead Eagles, waar er rellen zijn uitgebroken die tot diepe littekens geleid hebben bij de Utrechtse politiemensen en schade aan de stad. Dit gedrag is absoluut

ongewenst en wordt niet goedgekeurd door de gemiddelde voetbalsupporter. Dit vraagt om meer sociale controle bij voetbalwedstrijden. Hij dient daarom motie 19 (Routekaart om te voorkomen dat het weer misgaat) in, die het college opdraagt om een publieksvriendelijke routekaart te publiceren, met daarin duidelijk uitgelegd wat de maatregelen zijn die de gemeente neemt als het misgaat.

De heer **Snijder** (Student & Starter) wenst geacht te worden motie 17 niet mede te hebben ingediend.

De **voorzitter** geeft het woord aan de burgemeester voor de beantwoording op de ingediende moties.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) geeft aan dat er reeds in commissiedebatten en daarbuiten veel is gezegd over het incident dat plaatsvond op 26 mei 2024. Zij reageert op motie 17 inzake het verbeteren van de veiligheid bij thuiswedstrijden. Zij kan de motie positief adviseren. Een deel van de maatregelen waar het CDA om vraagt, zijn maatregelen die FC Utrecht moet nemen. De burgemeester wil dit dan ook graag bespreken met de voetbalclub, maar de burgemeester heeft zelf geen doorzettingsmacht als het gaat om de maatregelen die in het stadion moeten plaatsvinden. Daarnaast kan er in Q3 2025 een brief komen ter evaluatie van de maatregelen, maar zullen de vervolgmededelingen via de reguliere cycli lopen, bijvoorbeeld via de Veiligheidsagenda.
Zij reageert op motie 18 inzake geen collectieve straf voor FC Utrecht. Zij ontraadt de motie, want het college kan niet op voorhand uitsluiten dat voetbalwedstrijden zonder publiek worden gespeeld. Sancties dienen uiteraard rechtvaardig te zijn, maar het is niet voor niets dat er tientallen mensen voor de rechter gebracht zijn en stadion- en gebiedsverboden zijn opgelegd.
Zij reageert op motie 19 inzake een routekaart om te voorkomen dat er rellen ontstaan tijdens voetbalwedstrijden. Zij kan de motie positief adviseren. Er geldt een escalatieladder die bekend is bij de club en is afgestemd binnen de Vierhoek. Deze ladder kan tevens gedeeld worden met de supportersverenigingen. Het voeren van campagnes tegen rellen zal de probleemsupporters echter niet op andere gedachten brengen.

De **voorzitter** bedankt de burgemeester voor de beantwoording en sluit de beraadslaging over dit agendapunt. Vanavond zal gestemd worden over de ingediende moties.
Daarop schorst zij kort de vergadering.

(Bij hervatting van de vergadering heeft mevrouw Al-Saqaff het voorzitterschap van de vergadering overgedragen aan mevrouw Dijksma.)

De voorzitter heropent de vergadering en stelt aan de orde:

19. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk.

De heer **Stellinga** (CDA) is van mening dat ten aanzien van het bestemmingsplan voor de Veilingstraat het ook anders kan. Het bestemmingsplan ‘Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk’ staat de bouw toe van een woongebouw met maximaal 110 sociale huurappartementen, maar geen enkele woning uit de middencategorie. Ook staat het bestemmingsplan toe dat dit woongebouw een hoogteaccent van 37 meter kent, wat volgens het CDA veel te hoog is. Via diverse zienswijzen is dit door omwonenden aangegeven, waarmee bovendien niets substantieels is gedaan. 37 meter past niet in de hoogbouwvisie. Daarom dient hij amendement 22 (Veilingstraat 10 Het kan ook anders!) in.

De heer **Aït Daoua** (D66) vraagt waarom het CDA tegen volledige sociale huur is voor dit bestemmingsplan voor de Veilingstraat.

De heer **Stellinga** (CDA) is oprecht blij met alle sociale huur die aan de stad wordt toegevoegd, want dit is noodzakelijk. Het CDA onderschrijft de noodzaak voor sociale huur. Middenhuur wordt door de coalitie echter behandeld als het onderschoven kindje. Het CDA wil voor die middenhuur opkomen.

De heer **Aït Daoua** (D66) reageert dat in de buurt, de Dichterswijk, de sociale huur ondervertegenwoordigd is ten opzichte van de middenhuur.

De heer **Stellinga** (CDA) is daarvan op de hoogte, maar kent een belangrijkere betekenis toe aan de noodzaak om meer middenhuur toe te voegen in de gehele stad. De stad als geheel heeft relatief weinig middenhuur.

De heer **Aït Daoua** (D66) vraagt of het CDA een balans van verschillende woningen ook belangrijk vindt. Met het voorstel van het CDA voor de Dichterswijk is er geen balans.

De heer **Stellinga** (CDA) legt uit dat de balans in de stad als geheel volledig ontbreekt, omdat de stad over relatief veel sociale huurwoningen en vrije sectorwoningen beschikt.

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) constateert dat Kringloopwinkel De Waarde momenteel gevestigd is op Veilingstraat 10, maar dat deze het pand binnenkort moet verlaten. Kringlooporganisaties zijn bij uitstek maatschappelijke organisaties die bijdragen aan gemeentelijke doelen en uitvoering geven aan sociaal en circulair beleid. De organisaties zin cruciaal bij het realiseren van de circulaire economie en bieden werk aan mensen met afstand tot de arbeidsmarkt. Daarom dient hij mede namens Volt, GroenLinks, EenUtrecht, VVD, Partij voor de Dieren en CDA motie 20 (Kringloopwinkels behouden voor de stad) in, die het college opdraagt om:
1. Om regie te nemen en aan te sturen op een concrete oplossing voor een nieuwe locatie voor de kringloopwinkel De Waarde;
2. In gesprek te gaan met Kringloopwinkel De Waarde om samen naar geschikte opties te zoeken;
3. Daarbij nadrukkelijk te kijken welke mogelijkheden er zijn in eigen vastgoed van de gemeente Utrecht;
4. Binnen zes maanden een concrete oplossing te presenteren voor een nieuwe locatie voor kringloopwinkel De Waarde.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) vraagt of het college het onwenselijk vindt als het benzinestation in de Dichterswijk verdwijnt en langdurig braak komt te liggen. Kan de wethouder toezeggen uit te zoeken of hier sprake van zal zijn en waar de geruchten vandaan komen?

De heer **Te Hoonte** (VVD) stelt dat het oplossen van de woningcrisis in Utrecht soms om wat flexibiliteit omtrent percentages vraagt.

De **voorzitter** geeft het woord aan wethouder Eerenberg voor de beantwoording op de ingediende motie en het amendement.

De heer **Eerenberg** (wethouder) geeft aan dat met voorliggend bestemmingsplan veel sociale huurwoningen worden toegevoegd in een wijk met momenteel slechts 12% sociale huur, waarbij tevens het Ringpark wordt versterkt.
Hij reageert op amendement 22 inzake het kan ook anders. Hij ontraadt het amendement, want meer middenhuur in de Dichterswijk is niet wenselijk. Hij complimenteert het CDA echter met de bestendige lijn.
Dan motie 20 inzake kringloopwinkels behouden in de stad. De wethouder zegt toe kringloopwinkels, waaronder ook Kringloopwinkel De Waarde, een warm hart toe te dragen en voor deze winkels te willen kijken naar de mogelijkheden. De motie vraagt echter om een garantie om Kringloopwinkel De Waarde voort te laten bestaan en om dit binnen zes maanden te regelen. Hij kan dit echter niet waarmaken. De kringloopwinkel huurt 4.500 m^2 voor € 15 per vierkant meter, terwijl dit voor de gemiddelde vierkante meter van het eigen vastgoedbedrijf tegenwoordig € 100 bedraagt. De wethouder ontraadt motie 20.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) wijst erop dat motie 20 geen resultaatverplichting vraagt. De motie vraagt om het nemen van regie en het zoeken naar een oplossing.

De heer **Eerenberg** (wethouder) kan voor Kringloopwinkel De Waarde niet binnen zes maanden een concrete oplossing presenteren voor een nieuwe locatie.
De wethouder ontving een vraag van GroenLinks over de huidige locatie van de pomp. Deze locatie is in handen van een derde partij en deze partij mag een sloopmelding aanvragen. Het college is niet op de hoogte van de plannen van deze partij voor het stuk grond. De wethouder vraagt bij de eigenaar van de pomp in de Dichterswijk na wat de plannen zijn voor de grond en informeert de raad hierover in Q1 2025 per brief.

De **voorzitter** bedankt de wethouder voor zijn beantwoording en sluit de beraadslaging. Vanavond zal gestemd worden over het amendement, de motie en het raadsvoorstel.

20. Afrondende besluitvorming na debat over Raadsbrief Programmatische Verkenning Rijnenburg.

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) stelt dat er vandaag een belangrijke stap in de ontwikkeling van Rijnenburg besproken wordt. Deze ontwikkeling speelt niet alleen in op de grote woningnood, maar biedt ook kansen voor een duurzame en verbonden regio in deze hoek van de stad. De ChristenUnie vindt het essentieel dat deze ontwikkeling niet alleen gericht is op het creëren van een nieuw stadsdeel, maar dat die ook een verrijking wordt voor de omliggende wijken en gemeenten. De ChristenUnie wil dat in Rijnenburg niet alleen toekomstige bewoners een fijn thuis kunnen vinden, maar dat ook de omliggende gebieden ervan kunnen profiteren. Dit vraagt om een aanpak met aandacht voor wat er nodig is qua voorzieningen die samen met de omliggende gebieden wordt uitgevoerd. Daarom dient de heer Van der Graaf motie 21 (Rijnenburg, meer dan wonen) in, mede namens de fracties van VVD en GroenLinks. Hierin wordt het college opgedragen om te onderzoeken welke behoeften aan bovenwijkse voorzieningen er zijn in het omliggende gebeid, in overleg met omliggende gemeenten een uitgangspunt te bepalen dat duurzame mobiliteitsoplossingen versterkt en de verbindingen tussen Rijnenburg en omliggende wijken optimaliseert, in de verdere planvorming expliciet aandacht te besteden aan participatie van bewoners en stakeholders uit omliggende wijken en de raad bij oplevering van de uitgangspuntennotitie hierover te informeren.

De heer **Stellinga** (CDA) dient motie 22 (Woningmarkt in balans in Rijnenburg) in. Hierin wordt het college opgedragen om bij de verdere uitwerking van de Programmatische Verkenning Rijnenburg te onderzoeken welke percentages in de woningbouw in Rijnenburg moeten worden gehanteerd om optimaal van de ontwikkeling van dit stadsdeel te kunnen profiteren om een woningmarkt in balans mogelijk te maken, zowel in Rijnenburg zelf als in de gemeente als geheel en de raad over de uitkomsten van dit onderzoek uiterlijk in Q3 2025 te informeren.

De heer **Te Hoonte** (VVD) is blij dat er vandaag weer een stap wordt gezet in het starten van bouwen in Rijnenburg. Het is alweer vijf jaar geleden dat het initiatiefvoorstel van de heer Te Hoonte door het college tot de grond werd afgebroken, maar het gaat toch gebeuren. Hij ziet veel gelijkenissen met het voorstel dat hij toen heeft ingediend. De VVD-fractie heeft de motie van D66 medeondertekend waarin het college wordt opgedragen dat er een raadsvoorstel moet komen waarin wordt vastgelegd dat er 25.000 woningen komen, 12.500 arbeidsplaatsen en dat 60% van de woningen in het middensegment en de vrije sector vallen. Voor de VVD is dat een minimum. De fractie zal in de gaten houden dat de overige 40% ruim wordt ingevuld met woningen voor studenten, jongeren en bijvoorbeeld ouderen die aangewezen zijn op het sociale segment.
De VVD-fractie vindt dat het beleid rondom mobiliteit scherper kan. Daarom dient de heer Te Hoonte motie 23 (Mobiliteit Rijnenburg) in, mede namens de fracties van CDA en Volt. Hierin wordt het college verzocht om bij de verdere uitwerking in ieder geval voor de eerste fasen uit te gaan van een basis van realistische, uitvoerbare, betaalbare en bewezen mobiliteitsconcepten, bij het concentreren van mobiliteit uit te gaan van hubs in de nabijheid en rekening te houden met alle doelgroepen, bij de verdere uitwerking te onderzoeken of de ov-infrastructuur zodanig aangelegd kan worden dat het doorgroeien van en alternatieven voor tramverbindingen in westelijke richting, noordelijke richting en in zuidelijke richting mogelijk blijven en in kaart te brengen of de fietsroute richting CS via het energielandschap, nieuwe bedrijventerrein Strijkviertel, Papendorp-Noord en de De Meernbrug een sociaal veilige door functies begeleide hoofdfietsroute kan worden.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) vraagt of het met name voor het eerste punt in het dictum niet wat vroeg is. Ook GroenLinks heeft gevraagd om een realiteitstoets van het mobiliteitsconcept. Er is nog tijd om wat meer vergaande en meer experimentele vormen van het lokale mobiliteitsconcept uit te werken.

De heer **Te Hoonte** (VVD) antwoordt dat hij pilots en experimenten prima vindt, maar dat de afspraak gewoon is dat er vanaf 2035 woningen staan. De komende vijf, zes jaar moet er dus een planologische beslissing genomen worden die ook bij de rechter standhoudt. Er is dus weinig ruimte voor experimenten. Daarom wil de VVD naar de bewezen concepten kijken als basis en niet naar robotaxi's of kabelbanen.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) had die voorbeelden ook niet aangehaald, maar vindt het wenselijk om te zoeken naar vergaande mobiliteitsinitiatieven.

De heer **Te Hoonte** (VVD) is het met de heer Dekkers dat er experimenten en pilots uitgevoerd moeten worden in zo'n grote wijk. Dat is in Leidsche Rijn ook gebeurd, maar daar liep men soms iets te ver voor de troepen uit. Nu de gemeente uit de verkenning is en gaat programmeren is het tijd om die bij elkaar te laten komen. De heer Te Hoonte heeft er vertrouwen in dat men eruit gaat komen, zeker nu GroenLinks daar ook een wijk wil bouwen.

De heer **Koning** (D66) kan zich in delen van de motie vinden, maar wil niet afscheid nemen van het hele stuk “ambitieus en experimenteel”. Hoe moet dit gelezen worden?

De heer **Te Hoonte** (VVD) antwoordt dat hij zelf ook moeite had met het lezen van het voorstel. Er is een diepgravend onderzoek met drie scenario’s. Twee van die scenario’s leiden tot 25.000 woningen. Er is een oplegger met nog maar twee scenario’s en een brief waarin niet helemaal duidelijk is welk scenario gevolgd wordt. De VVD vindt het prima om experimentele en ambitieuze elementen te onderzoeken en te verkennen. Als het kan, kan het, maar als het niet kan, kan het niet. De basis moet echter realistisch en betrouwbaar zijn. Dat zit meer in het scenario “duurzaam stedelijk”. De volgende ontwerpopgave is dat men daartussen gaat zoeken wat wel en niet kan en men niet gaat zoeken tussen “conventioneel” en “duurzaam stedelijk”, maar meer aan de andere kant.

De heer **Koning** (D66) hoort dat de heer Te Hoonte naar het middenscenario wil, terwijl het nog onderdeel van onderzoek is of dit verstandig is. In de stukken staat ook dat het middenscenario duurder is dan “experimenteel ambitieus”. Het is dan ook lastig voor de raad om te zeggen wat de goede weg is. De heer Koning zou liever willen dat later alsnog de keuze gemaakt kan worden voor “experimenteel ambitieus”.

De heer **Te Hoonte** (VVD) antwoordt dat het college volgens hem niet al voor “experimenteel ambitieus” gekozen heeft, maar dat het onderzoekt hoe ver het kan gaan. De drie scenario’s zijn in extrema neergezet. “Conventioneel” kan hier waarschijnlijk niet. “Duurzaam” gebruikt iets meer grondgebied dan gewenst, dus daar moeten elementen aan toegevoegd worden uit “experimenteel ambitieus”, maar dat laatste scenario helemaal doorvoeren gaat wel heel ver. Daar mag bijvoorbeeld maar tien keer per jaar een bestelbusje bij een huis ontvangen worden. Dat is niet realistisch.
De heer Te Hoonte kijkt uit naar de volgende stap en dus ook naar het raadsvoorstel, zodat in deze raadsperiode nog een goede beslissing genomen kan worden. De fractie kijkt met interesse naar het spel tussen provincie en Rijk over hoe de tramlijnen gaan lopen. De VVD-fractie heeft daar gedachten over die ze in het U Ned-debat aan de orde zal stellen.

De heer **Koning** (D66) vindt dit eveneens een groot moment. In het commissiedebat was te zien dat er veel draagvlak in de raad is om te starten met de uitwerking van Rijnenburg. Er is al twee jaar hard aan gewerkt. In de programmatische verkenning is het resultaat daarvan al te zien. D66 kijkt ernaar uit om eind dit jaar een raadsvoorstel te zien, want het is belangrijk dat ook de mensen die nu opgroeien zicht hebben op een duurzaam, betaalbaar huis in Utrecht. Rijnenburg is hiervoor de aangewezen locatie.
Om het plan van het college democratisch beter te legitimeren dient de heer Koning motie 24 (Kaders voor een raadsvoorstel voor Rijnenburg) in, mede namens de fracties van GroenLinks, VVD, PvdA en Student & Starter. Hierin wordt het college verzocht om uiterlijk in Q4 2025 een raadsvoorstel aan de raad te sturen waarin de volgende kaders worden gehanteerd: circa 25.000 woningen en circa 12.500 werkplekken, het streven naar een woonprogramma conform 40% sociaal, 35% middensegment en 25% vrije sector, duurzaam bereikbaar met de stad en regio door in te zetten op een tramverbinding en een gebiedsontwikkeling waarin bodem en water sturend zijn, met aandacht voor klimaatadaptatie, waterberging en grondwaterstanden.
Vervolgens dient de heer Koning motie 25 (Grip op Grond en Ontwikkeling in Rijnenburg) in, mede

namens de fracties van GroenLinks, PvdA en Student & Starter. Hierin wordt het college opgedragen om in het Raadsvoorstel voor Q4 2025 een ambitiedocument toe te voegen met mogelijke grond- en ontwikkelstrategieën voor Rijnenburg.

De heer **Snijder** (Student & Starter) is blij dat men weer een stap dichterbij een plek is waar de kleinkinderen van de volwassenen van nu kunnen wonen. Elke stap dichter bij een mooi Rijnenburg is een stap dichter bij het oplossen van de grote woningnood.
Al jaren staat het roeien in Utrecht onder druk. Er is een dringende wens van roeiers en partijen in de raad voor een locatie met geschikt roeiwater. Rijnenburg biedt de kans om deze wens te vervullen. De verschillende belangen en functies moeten zorgvuldig afgewogen worden. Het expliciet kijken naar de roeifunctie in combinatie met andere functies als waterberging, recreatie en duurzame energie draagt bij aan efficiënt ruimtegebruik. Daarnaast is het nu belangrijk dat er alles aan gedaan wordt om de roeifunctie niet te belemmeren. Daarom dient de heer Snijder motie 26 (Zorg dat we in Rijnenburg met de stroom mee roeien!) in, mede namens de fracties van PvdA, D66, CDA, VVD, UtrechtNu! en EenUtrecht. Hierin wordt het college verzocht om te onderzoeken of in het integrale plan van Rijnenburg in het noorden expliciet wordt gekeken naar de mogelijkheden om de wateropgave voor roeiwater te realiseren, in combinatie met andere functies zoals recreatie, waterberging, sport, natuurontwikkeling en duurzame energievoorzieningen, zich bij het integraal ontwerp maximaal in te spannen om te voorkomen dat toekomstige ontwikkelingen de realisatie van roeitrainingswater belemmeren, door slimme oplossingen te benutten passend binnen de juridische kaders.

De heer **Te Hoonte** (VVD) heeft een punt van orde. EenUtrecht werd genoemd als medeondertekenaar, maar is vandaag niet aanwezig en heeft niet getekend voor aanwezigheid.

De **voorzitter** antwoordt, na overleg met de griffier, dat dit wel kan. De fractie van EenUtrecht zal wel aanwezig zijn bij de stemmingen.

De heer **Te Hoonte** (VVD) meent dat een motie alleen ingediend kan worden nadat het presentieboek is getekend. Dat betekent dat mensen de moeite moeten nemen om ’s ochtends op tijd het boek te tekenen. De raad moet dit nu niet goedkeuren.

De **voorzitter** weet dit nu niet en zal het uitzoeken. Ze is wel gevoelig voor het argument van de heer Te Hoonte.

Mevrouw **Bode** (Volt) merkt op dat Rijnenburg in het coalitieakkoord al wordt genoemd als onderzoekslocatie voor roeiwater. In de raadsbrief waarover nu gesproken wordt, gaat het ook over roeiwater in Rijnenburg. Wat voegt deze motie toe?

De heer **Snijder** (Student & Starter) antwoordt dat er in het commissiedebat wat onduidelijkheden waren over het roeien zelf. Student & Starter vond het belangrijk daar een goede afspraak over te doen.

Mevrouw **Bode** (Volt) begrijpt dat Student & Starter bang is dat er zonder deze motie geen aandacht zou zijn voor Rijnenburg, terwijl dit expliciet in de brief en in het coalitieakkoord staat.

De heer **Snijder** (Student & Starter) antwoordt dat Student & Starter bang is dat het zonder deze motie straks onmogelijk gemaakt wordt om nog te roeien in Rijnenburg.
Student & Starter erkent het belang van samenwerken met verschillende partijen, waarbij meerdere financieringsbronnen het project haalbaarder kunnen maken. Daarom dient de heer Snijder motie 27 (Samenwerking bij verkenning roeiwater in Rijnenburg) in, mede namens de fracties van UtrechtNu!, EenUtrecht, D66, PvdA en CDA. Hierin wordt het college verzocht om op zo kort mogelijke termijn het inhoudelijke overleg met de drie roeiverenigingen en de Stichting Watersportbaan Midden-Nederland te hervatten, in gesprek te gaan en in gesprek te blijven met relevante actoren om ruimtelijke en financiële samenwerkingsmogelijkheden te verkennen en waar mogelijk unieke kansen te benutten voor de aanleg van een multifunctionele inrichting van het noordelijke deel van Rijnenburg met roeiwater, te leren van een multi-governance samenwerking, zoals die van de Willem-Alexander Baan, en te onderzoeken of een dergelijke samenwerking ook mogelijk is in Utrecht en de uitkomsten van deze gesprekken op te nemen in het integrale plan voor Rijnenburg en de raad een tussenstand te geven bij de uitgangspuntennotitie en een update bij de volgende planfase.
Tot slot hoort Student & Starter ook graag in de beantwoording van de wethouder wanneer het onderzoek naar roei- en trainingswater is afgerond en of de wethouder al een tipje van de sluier kan oplichten.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) zou willen dat Rijnenburg een groene long voor de stad bleef, dat er werd geïnvesteerd in meer in plaats van minder natuur en dat het een leefgebied bleef voor dieren en natuur. Als er dan toch gebouwd moet worden, wil ze dat dit gebeurt zonder dat dieren in de klem raken bij de bouwactiviteiten. Daarom dient mevrouw Sasbrink motie 28 (Dieren op de tekentafel Rijnenburg) in. Hierin wordt het college opgedragen om als een van de uitgangspunten voor Rijnenburg op te nemen dat het leefgebied voor de nu in de polder aanwezige dieren gegarandeerd wordt door, als er dan toch gebouwd wordt, vooraf in beeld te brengen waar de in de bouwgebieden aanwezige dieren een nieuw leefgebied kunnen vinden en de bouw op een dusdanige manier te faseren dat dieren begeleid kunnen worden naar nieuwe leefgebieden.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) vindt de motie van mevrouw Sasbrink goed, maar vraagt zich tegelijkertijd af waarom de PvdD dan heeft ingestemd met windmolens waardoor de vogels uit het gebied worden verdreven.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) antwoordt dat dit een dilemma voor haar fractie was, maar bij de windmolens kunnen maatregelen worden genomen om de vogels te ontzien. Er is toen ook gekeken naar alternatieve leefgebieden voor de vogels. In Leeuwesteyn werd overal tegelijk gebouwd, waardoor de dieren nergens naartoe konden. Hier zijn veel weides omheen waar weidevogels nog wel een plek vinden. Als er dan toch gebouwd wordt, moet er bekeken worden waar de dieren heen kunnen en hoe er gezorgd wordt dat de dieren op een goede manier begeleid worden.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat het en-en is. Er worden windmolens geplaatst waarmee een deel van de vogels weggejaagd wordt naar een ander verzorgingsgebied. Vervolgens worden er woningen neergezet en wordt de rest weggejaagd die daar misschien een alternatief voor het windmolengebied had gevonden. De heer Bos vindt het een lastige afweging, ook voor de PvdD.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) antwoordt dat deze ellende vaker te zien is. Het leefgebied van dieren

wordt de hele tijd volgebouwd. Dieren komen steeds meer in de knel, omdat de mens overal wil bouwen. De PvdD zou willen dat er helemaal niet gebouwd werd in Rijnenburg. In die zin is het voor de partij geen dilemma, maar als er dan toch wordt gebouwd, wil ze dat er rekening wordt gehouden met de dieren die er nu leven.
Mevrouw Sasbrink vraagt aandacht voor de monumentale wilgen in de polder. Die vormen een onderdeel van de cultuurhistorische waarde in het landschap, maar bieden ook een thuis aan vogels, vleermuizen en insecten. Daarom dient mevrouw Sasbrink motie 29 (Behoud de monumentale wilgen in Rijnenburg) in. Hierin wordt het college opgedragen om als een van de uitgangspunten voor Rijnenburg op te nemen dat de monumentale wilgen behouden blijven.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) ziet praktische problemen. Er komt veel hoogbouw en panden worden kort op elkaar gebouwd. Wat zou de PvdD ervan vinden als die bomen worden verplaatst naar veilige plekken?

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) antwoordt dat deze bomen 110 jaar oud zijn. Die zijn daarom niet op een levensvatbare manier te verplaatsen. De heer Bos zegt dat er hoogbouw komt op een plek waardoor de wilgen verplaatst zouden moeten worden, maar op dit moment in de planvorming is nog niet bekend waar die bouw komt. Door nu uit te spreken dat deze wilgen ontzien worden, kan de bouw hierop aangepast worden.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat er enorme zandpakketten komen, waardoor de bomen in een kuil zouden verdwijnen. Dat maakt de situatie heel lastig.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) antwoordt dat er daarom in de overwegingen staat dat wat er met het grondwater gebeurt of met eventuele ophogingen rekening gehouden moet worden met wat die monumentale wilgen aan leefomstandigheden nodig hebben.

Mevrouw **Raaijmakers** (PvdA) vindt het mooi dat de eerste stappen voor bouw in Rijnenburg worden gezet. De inzet van de PvdA is een betaalbare, leefbare en duurzame wijk van de toekomst. Dit betekent energie opwekken in het noorden, sport-, park- en natuurfuncties en een wijk in de rest van de polder met veel betaalbare woningen en goed ov. Deze verkenning is een tussenproduct. Wat de PvdA betreft worden deze raadsperiode nog definitief de vertrekpunten vastgelegd, met onder andere betaalbaarheid, voorzieningen en mobiliteit. Daarom steunt de PvdA de motie van D66 hierover. Een voorwaarde voor realisatie van betaalbare woningen is grip op grond, actief grondbeleid. Daarom steunt de PvdA ook de motie van D66 hierover. Een andere voorwaarde is goed openbaar vervoer en minder autoverkeer. Dit vraagt echter een goed fijnmazig OV in de wijk en goede openbaarvervoerverbindingen met de rest van de stad. Juist omdat de ontwikkeling van de wijk er afhankelijk van is, moet gefocust worden op wat haalbaar is en steunt de PvdA de keuze voor de tramverbinding. Ook de moties van Student & Starter met betrekking tot roeien zal de PvdA steunen.

De heer **Paalman** (Horizon) is blij dat deze stap gezet wordt en dat er gebouwd zal worden in Rijnenburg.

De heer **Eerenberg** (wethouder) merkt op, voor hij de moties apprecieert, dat er best iets bijzonders wordt gedaan. Er wordt niet nagedacht over hoe de stad er voor de kinderen van de Utrechters van

nu uit zal zien, maar voor hun kleinkinderen. Dat zijn grote vragen die de raad en het college een grote verantwoordelijkheid geven. De woningen moeten niet alleen ingepast worden; dit moet ook op een groene en verantwoorde manier gebeuren. Ook de waterbergingen moeten goed geregeld worden. Het wordt een wijk voor iedereen, die past bij de toekomst.
Motie 21, Rijnenburg is meer dan wonen, geeft de wethouder een positief advies.
Motie 22, Geef Rijnenburg een woningmarkt in balans, valt in de categorie moties die de wethouder net te beperkend vindt voor het moment waar men nu in zit. Er komt een uitgangspuntennotitie. De raad heeft gevraagd om deze tot een raadsvoorstel te verheffen. De wethouder wil er dan naar kijken. Dan weet men net wat meer hoe die er precies uitziet. De motie komt in die zin te vroeg.

De heer **Stellinga** (CDA) vraagt waar die beperking in zit. In de motie wordt gevraagd om te onderzoeken welke percentages gehanteerd worden. In principe zijn dat die van het coalitieakkoord, maar het mogen ook andere zijn. De motie biedt dus best veel ruimte aan het college.

De heer **Eerenberg** (wethouder) antwoordt dat wat de heer Stellinga zegt in de constateringen staat. Hij zegt nu dat het open ligt, dat het coalitieakkoord het uitgangspunt is, dat daar begonnen kan worden en dat de raad geïnformeerd moet worden als het anders wordt. De wethouder las dit er niet in, maar als iets in die strekking zou bestaan zou hij daar een ander oordeel over vellen. Hij interpreteert moties niet.

De heer **Stellinga** (CDA) komt eventueel met een gewijzigde motie in de tweede termijn.

De **voorzitter** wil voorkomen dat er vanavond nog inhoudelijk punten behandeld moeten worden. Dit kan alleen als de raad meewerkt. De tweede termijn begint bijna, want de voorzitter wil niet meer schorsen.

Mevrouw **Passier** (Volt) heeft een punt van orde. Er wordt een raadsbrief behandeld, dus is er geen tweede termijn.

De **voorzitter** constateert dat mevrouw Passier gelijk heeft.

De heer **Eerenberg** (wethouder) zegt toe dat hij bij de uitgangspuntennotitie die de raad van het college krijgt, die hij zal baseren op de percentages uit het coalitieakkoord, inzichtelijk zal maken wat de bandbreedtes zijn. Van daaruit kan het gesprek gevoerd worden. De wethouder voelt zich gebonden aan het coalitieakkoord.

De heer **Stellinga** (CDA) zal nog overleggen met zijn fractie of hij de motie in stemming wil brengen.

De heer **Eerenberg** (wethouder) is bij motie 23, Mobiliteit Rijnenburg, van de VVD. Toen hij het dictum las, dacht hij dat het zou moeten kunnen, maar nadat hij de heer Te Hoonte hoorde, wilde hij de motie toch ontraden. Dit is de wijk voor de kleinkinderen van de Utrechters van nu. Dan moet men durven pionieren. De gemeente moet nieuwe dingen durven proberen. Utrecht kan hier de wijk van de toekomst vormgeven en trendsettend zijn in stedenbouw. De wethouder wil niet dat deze motie het onmogelijk maakt om dit te ontdekken en ontraadt haar dus.

De heer **Te Hoonte** (VVD) merkt op dat de motie de ruimte biedt om experimenten te doen, maar

tegelijkertijd is er woningnood in Utrecht en de stad kan het zich niet permitteren dat er straks door leuke experimenten geen woningen zijn. Het lijkt er nu op de wethouder een reden zoekt om de motie te ontraden.

De heer **Eerenberg** (wethouder) antwoordt dat dit niet waar is. Als er zo'n grote wijk zo ver in de toekomst gerealiseerd wordt, moet men het aandurven om nieuwe dingen te ontdekken. Dat moet de basishouding zijn. Het verhaal van de heer Te Hoonte interpreteerde de wethouder anders, namelijk dat het niet te spannend en innovatief moest worden. De wethouder denkt dat deze ruimte nodig is.

De heer **Te Hoonte** (VVD) hoorde de wethouder eerder zeggen dat hij moties niet wil interpreteren. Dit doet hij nu wel. De tekst in het dictum is concreet en biedt veel ruimte. Er heeft bovendien veel overleg over plaatsgevonden. De VVD gaat mee met de 40% in een motie. Misschien is het dan ook goed als andere partijen dan eens meegaan met ideeën van andere partijen.

De heer **Eerenberg** (wethouder) antwoordt dat dit laatste een oproep aan de raadsleden is.
Motie 24, Kaders voor een voorstel voor Rijnenburg, adviseert de wethouder positief.
In motie 25, Grip op grond en ontwikkeling in Rijnenburg, wordt aangegeven dat ook nagedacht moet worden over hoe omgegaan wordt met het eigendom. Deze motie adviseert de wethouder positief.
Met betrekking tot motie 26, Zorg dat we in Rijnenburg met de stroom mee roeien!, geeft de wethouder aan dat wethouder Oosters nog dit kwartaal komt met het antwoord op de vraag of Vianen een geschikte locatie is. Deze vraag moet eerst beantwoord worden. Gelukkig is er nog tijd voor de ontwikkeling van Rijnenburg. Nadat die vraag beantwoord is, kan de wethouder deze motie uitvoeren. Ze krijgt dus een positief advies, in de wetenschap dat de raad eerst nog het antwoord van wethouder Oosters krijgt.
Motie 27 gaat ook over roeien en daarin wordt opgeroepen om samen te werken. Ook deze motie geeft de wethouder een positief advies.
Motie 28, Dieren op de tekentafel, vindt de wethouder overbodig en ontraadt hij dus. In de nieuwe Omgevingswet staat al dat beschermde dieren naar een nieuwe plek geleid moeten worden. Dat moet gefaseerd gebeuren.

De heer **Te Hoonte** (VVD) hoort dat deze motie ontraden wordt, omdat het gevraagde al gedaan wordt. Hij constateert dat alles van de coalitiepartijen overgenomen wordt of een positief advies heeft gekregen en alles van de oppositie is ontraden. De heer Te Hoonte vindt dit lastig voor de stad, omdat men met z'n allen probeert om van Rijnenburg een goede wijk te maken. Dat vraagt van de coalitie om ruimte te geven aan samenwerking met andere partijen. Het college kan tijdens de dinerpauze nadenken over oplossingen om wel tot gedragen voorstellen te komen.

De heer **Eerenberg** (wethouder) trekt dit zich aan. Bij lezing van de moties vraagt hij zich af of de moties helpen bij de opdracht die men met elkaar heeft. Hij geeft antwoord op de moties en de vragen in het debat. Ook in andere debatten heeft de wethouder zonder aanziens des persoons en ongeacht de partij van die persoon naar eer en geweten gehandeld. Dit zal hij blijven doen. Hij leest de titel en de tekst van moties. Het logo erboven is van ondergeschikt belang.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) hoorde dat de wethouder in reactie op haar motie aangaf dat de gemeente het gevraagde al doet. Geldt dit voor alle dieren in de polder of alleen voor de dieren op de lijst van

wat de Wet natuurbescherming was en nu in de Omgevingswet zit?

De heer **Eerenberg** (wethouder) antwoordt dat de Omgevingswet dit voor beschermde dieren voorschrijft. Dit doet de gemeente uiteraard. Als in de motie alle dieren in Rijnenburg bedoeld worden, dan kan de wethouder dit niet beloven en ontraadt hij de motie.
In motie 29 wordt het college opgedragen om alle monumentale wilgen in Rijnenburg te behouden. De wethouder heeft nog helemaal geen tekening van Rijnenburg. Misschien komt men erachter dat dit een heel vervelend uitgangspunt is voor het maken van een mooie wijk, waar ook andere belangen een rol spelen dan het belang van de wilg. Het uitgangspunt is om de wilgen in te passen, maar de absolute tekst in de motie, dat elke monumentale wilg behouden moet blijven, is te strak en daar kan men last van krijgen. De wethouder adviseert de motie negatief.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) merkt op dat in de motie niet staat dat het uitgangspunt moet zijn dat absoluut alle wilgen behouden moeten blijven. Het uitgangspunt biedt juist bewegingsvrijheid aan het college.

De heer **Eerenberg** (wethouder) leest dat het uitganspunt moet zijn om de wilgen te behouden. Hierin hoort hij geen ruimte dat men tot een andere afweging komt. De wethouder zegt toe dat hij zijn uiterste best zal doen om de wilgen in te passen. Dit heeft hij al eerder toegezegd. Dit is iets anders dan wat er in de motie staat.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) vraagt of het een toezegging is dat de wilgen in principe blijven staan, tenzij het niet anders kan en moeilijk is, maar dat dit wel het uitgangspunt zal zijn.

De heer **Eerenberg** (wethouder) antwoordt dat hij het in het commissiedebat heeft gezegd en net twee keer. Hij zegt het voor een derde keer: er staan prachtige wilgen en waar die op een goede manier ingepast kunnen worden, moet dit gebeuren.

De heer **Paalman** (Horizon) trekt motie 12 in vanwege de toezegging van de wethouder.

De **voorzitter** sluit de beraadslaging over dit agendapunt. Vanavond zal gestemd worden over de ingediende moties.

21. Afrondende besluitvorming na debat over Raadsbrief Uitgangspunten Omgevingsvisie Jaarbeurs.

De heer **Snijder** (Student & Starter) stelt dat het Jaarbeursgebied een enorme potentie heeft om zich te ontwikkelen tot een levendig en veelzijdig onderdeel van de binnenstad, waar werk, wonen, cultuur en recreatie samenkomen. Het moet een plek worden die 24 uur per dag bruist. Student & Starter wil deze transformatie ondersteunen. De fractie gelooft in een Utrecht dat niet stopt bij het vallen van de avond. Wie kan dit beter symboliseren dan Armin van Buuren? Zijn iconische State of trance-events brachten duizenden mensen samen en vulden de stad met energie. Hoewel hij zijn shows niet meer in Utrecht geeft, vindt Student & Starter dat het tijd is om hem terug te brengen naar de stad. Utrecht zou grote sterren weer moeten verwelkomen. Het Jaarbeursgebied moet de plek wonen waar muziek, cultuur en nachtleven samensmelten en waar artiesten als Armin van Buuren de stad weer in een roes kunnen brengen. Daarom dient de heer Snijder motie 30 (Tijd voor een levendig Jaarbeursgebied) in, mede namens de fracties van D66, Volt en EenUtrecht. Hierin wordt

het college verzocht om levendigheid een centrale positie te geven in de uitwerking van de omgevingsvisie door het stimuleren van een mix van functies op de Jaarbeursboulevard en in de plinten van het Jaarbeurscomplex, het maken van concrete afspraken met Jaarbeurs om deze functies te realiseren, in de omgevingsvisie expliciet te maken dat 24/7 levendigheid een uitgangspunt is, met ruimte voor zwaardere horecacategorieën (zoals nachthoreca), zodat deze ambitie op termijn via het Omgevingsplan kan worden verwezenlijkt.
Naast levendigheid kunnen andere elementen het Jaarbeursgebied versterken, zoals waterrecreatie en een hoogwaardige ontwikkelingen. Zo kan het gebied een dynamische, aantrekkelijke ruimte worden die bijdraagt aan de leefbaarheid en ecologie. Ook moet het Jaarbeursgebied zich ontwikkelen tot een hoogwaardig iconisch stadsdeel. Het streven naar een gebied met gemengde functies en een levendige plint versterkt duurzame en esthetische verantwoorde architectuur. Dit kan bijdragen aan de internationale uitstraling van Utrecht. Het creëren van een landmark zou dit kunnen versterken. Daarom dient de heer Snijder motie 31 (Verken waterrecreatie en -integratie in het Jaarbeursgebied) in, mede namens de fracties van GroenLinks, Volt en EenUtrecht. Hierin wordt het college verzocht om in de uitwerking van de omgevingsvisie Jaarbeurs expliciet aandacht te besteden aan het onderzoeken van mogelijkheden voor waterrecreatie, zoals ontmoetingsplekken, fonteinen, aanlegplekken voor boten en horecagelegenheden en de integratie van water in het gebied en waar mogelijk biodiversiteit en het verminderen van hittestress te versterken door natuurvriendelijke oevers en waterpartijen, met aandacht voor waterberging en bestaande beleidsafspraken.
Tot slot dient de heer Snijder motie 32 (Hoog en waardige ontwikkeling Jaarbeursgebied) in. Hierin wordt het college verzocht om het streven naar een zeer stedelijk gebied met hoge dichtheid expliciet als uitgangspunt op te nemen in de Omgevingsvisie, hoogwaardige architectuur in de omgevingsvisie te borgen en dit uit te werken in een beeldkwaliteitsplan en te onderzoeken of het Jaarbeursgebied een landmark of iconisch gebouw kan bevatten.

Mevrouw **Bode** (Volt) had aangegeven iets te willen zeggen over minder parkeren, maar is ingehaald door de fijne realiteit dat de wethouder een brief heeft gestuurd waarin alle aandachtspunten van Volt werden geadresseerd. Ze heeft dan ook geen verdere aanvullingen.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) complimenteert de wethouder met de brief. Die heeft het voor meerdere mensen onnodig gemaakt om moties in te dienen. De wethouder heeft de raadsleden gevraagd om prioriteiten kenbaar te maken over levendigheid en groen. GroenLinks heeft samen met Student & Starter gewerkt aan het formuleren van die prioriteiten. De fractie steunt de moties van Student & Starter dan ook. De heer Dekkers wil nog benadrukken dat zowel de levendigheid als het groen van belang is. Hij wil met name niet dat er veel levendigheid direct langs de natuurvriendelijke westoever van het Merwedekanaal komt.

De heer **Te Hoonte** (VVD) had vragen over het gebied eromheen en de samenhang tussen de visies. Die zijn keurig in kaart gebracht. Eén kavel zit er niet in. De VVD houdt het in de gaten, want de fractie vindt niet dat er een harde rand tussen de Jaarbeurs en de rest van de stad moet ontstaan. De fractie zal niet om een extra visie gevraagd, want ze heeft ook weleens gevraagd om minder visies.

De heer **Eerenberg** (wethouder) stelt dat motie 30 goed aansluit bij het commissiedebat en de brief en kan de wethouder dan ook positief adviseren. Die komt het gebied ten goede en helpt bij de gesprekken met de Jaarbeurs.
Motie 31, Verken waterrecreatie en -integratie, laat de wethouder aan de raad. Aan de ene kant kan

gezegd worden dat er wat uitgezocht moet worden en men kan zien wat eruit komt. Aan de andere kant is men nu nog niet zover om het al over fonteinen te hebben.
De wethouder neemt aan dat het genoemde “zeer stedelijk gebied met hoge dichtheid” in motie 32, Hoog en waardige ontwikkeling Jaarbeursgebied, binnen de kaders van de gemeente valt. De wethouder geeft de motie een positief advies.

De **voorzitter** sluit de beraadslaging over dit agendapunt. Vanavond zal gestemd worden over de ingediende moties.

22. Afrondende besluitvorming na debat over Hond en Samenleving.

Mevrouw **Stylianou** (D66) ervaart dit debat als een debat over rood asfalt. Net als fietsers op het fietspad, wandelen hondeneigenaren meerdere keren per dag langs de hondenvoorzieningen. De gesprekken bij de hondenspeelweiden zorgen voor verbinding. Mensen krijgen lichaamsbeweging en de liefde voor dieren is iets om te koesteren. Rondom rood asfalt krijgen raadsleden altijd veel mails. Na het debat in november was dit ook het geval, zelfs vanuit Woerden. Daar heeft een groep hondeneigenaren actief meegedacht over het hondenbeleid. Mevrouw Stylianou spreekt haar lof uit voor de heer Vredeveldt. Die is een petitie gestart voor meer losloopgebieden die al 367 keer is ondertekend. Vanwege een technische hobbel is dit nog niet genoeg voor een inwonersmotie. Deze komt hopelijk nog, want dit onderwerp leeft echt. Daarom dient mevrouw Stylianou motie 33 (Hondenvoorzieningen naar een acceptabel niveau) in, mede namens de fracties van UtrechtNu!, EenUtrecht en CDA. Hierin wordt het college opgedragen om In nieuwe wijken standaard hondenvoorzieningen mee te nemen in het ontwerp en een voorbeeld te nemen aan Leidsche Rijn, in bestaande wijken terughoudend te zijn met het verwijderen van honden speelweides of losloopgebieden en in denk-meetrajecten te vragen of deelnemers hondeneigenaar zijn, zodat hun wensen als gebruikers expliciet gewogen kunnen worden en de mogelijkheid te onderzoeken om informatie over hondenbeleid en -voorzieningen aan te vragen en beschikbaar te stellen aan hondenbezitters bij het aanmelden van hun hond bij BGHU en de raad hierover te informeren in Q3. Vervolgens dient mevrouw Stylianou motie 34 (Hondendagopvang als waardevolle voorziening) in, mede namens de fracties van UtrechtNu!, EenUtrecht en CDA. Hierin wordt het college verzocht om tijdig mee te denken met locaties voor vestiging en continuering van hondendagopvang wanneer een vergunning niet verlengd of verleend kan worden voor een specifieke locatie, te zorgen voor meer duidelijkheid en continuïteit in de vergunningverlening voor bestaande opvanglocaties, zodat organisaties weten waar zij aan toe zijn en ook de ruimte krijgen om te professionaliseren en te investeren ten gunste van dierenwelzijn.
Mevrouw Stylianou begreep zojuist pas dat de kwaliteitsnormen en het dierenwelzijn in deze vergunning toch geen onderwerp kunnen zijn, dus ze hoopt dat de gemeente deze onderwerpen wel neemt in gesprekken met de hondendagopvang.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) vindt het schandalig dat er € 800.000 € aan hondenbelasting binnengehaald wordt, maar dat daarvan maar € 315.000 wordt uitgegeven voor honden. Het lijkt er stellig op dat dit net zo’n verdienmodel is als de onroerendzaakbelasting. Stadsbelang Utrecht vindt dat er best meer gedaan kan worden voor honden in de stad. Daarom dient de heer Bos motie 35 (Hondenbeleid) in. Hierin wordt het college verzocht om een onderzoek uit te voeren en een kostenraming te maken voor het verbeteren van hondenspeelweides, het afschaffen van hondentoiletten, het verstrekken van gratis hondenpoepzakjes bij alle hondenspeelweides en voor

een bewustwordingscampagne en de raad hierover uiterlijk Q3 2025 te informeren.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) merkt op dat het Solgu geadviseerd heeft om de hondentoiletten niet af te schaffen, omdat mensen met een rolstoel of rollator deze graag gebruiken. Zij kunnen de poep van hun hond immers niet oprapen. Wat denkt de heer Bos daarvan?

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) denkt dat mensen met een beperking hun hond nog steeds goed kunnen uitlaten als de hondentoiletten zijn afgeschaft. Hij vraagt in zijn motie om een onderzoek en dit kan daarin meegenomen worden.
Stadsbelang zou, zoals in de motie staat, graag een kostenraming willen hebben van gratis hondenpoepzakjes bij alle hondenspeeltuinen, waarbij minimaal één hondenpoepzakhouder per hondenspeelweide het uitgangspunt is. Het commissielid van Stadsbelang dat deze motie heeft voorbereid zal alle aanwezigen in het bezit stellen van een afbreekbaar hondenpoepzakje.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) gaat ervan uit dat dit zakje geen inhoud heeft. Anders wil hij dit zakje niet ontvangen.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) stelt de heer Bosch gerust.
Tot slot licht de heer Bos het laatste punt van zijn motie toe. Hij zou een onderzoek willen laten plaatsvinden naar communicatie en participatie en zou willen dat er een kostenraming wordt gemaakt van een bewustwordingscampagne voor hondeneigenaren en bewoners, zodat zij gestimuleerd worden om mee te denken en mee te werken met beheer. Dit hoeft niet zo veel te kosten. Bovendien wordt er genoeg hondenbelasting geheven om hier invulling aan te geven.

Mevrouw **Voortman** (wethouder) is het eens met mevrouw Stylianou dat het onderwerp leeft. Haar eerste motie was motie 33, Hondenvoorzieningen naar een acceptabel niveau. De ruimte in de stad is beperkt. Elke wens stapelt zich op. Aan de andere kant zijn er veel hondeneigenaren. Deze afweging is aan de raad. De wethouder laat het oordeel aan de motie dan ook aan de raad. De punten 3 en 4 uit het dictum kan de wethouder sowieso toezeggen. Hierover kan ze de raad ook informeren.
Met betrekking tot motie 34, Hondendagopvang als waardevolle voorziening, merkt de wethouder op dat hondendagopvangen net als andere organisaties gebruik kunnen maken van het macropunt Utrecht voor het zoeken van locaties. Het hangt van de locatie af of het college duidelijkheid en continuïteit in de vergunningverlening kan geven. Waar mogelijk zal de gemeente een permanente vergunning afgeven. De ervaring leert dat op veel locaties geen permanente toestemming mogelijk is, omdat een locatie niet langdurig beschikbaar is. De intentie is altijd om zo veel mogelijk duidelijkheid te geven.
Met betrekking tot motie 35, Hondenbeleid, geeft de wethouder aan dat het college een grove kostenraming zou kunnen maken. De wethouder kan nu al met zekerheid zeggen dat de gemeente onvoldoende financiële middelen zal hebben om het vervolgens uit te voeren. De vraag is dan wat men aan zo'n kostenraming heeft. Het afschaffen van de hondentoiletten en het verstrekken van gratis hondenpoepzakjes lijkt de wethouder niet wenselijk. De toiletten worden goed gebruikt. Het opheffen ervan zou de overlast van hondenpoep, die nu beperkt is, weer kunnen doen toenemen. Het gratis verstrekken van zakjes is niet per se een stimulans voor hondeneigenaren om op te ruimen. De wethouder wil niet dat die zakjes voor andere doeleinden gebruikt worden of op de grond belanden en in de natuur terechtkomen. Daarom ontraadt de wethouder deze motie.

De **voorzitter** sluit de beraadslaging over dit agendapunt. Vanavond zal gestemd worden over de ingediende moties.

23. Afrondende besluitvorming na debat over Raadsbrief Uitvoeringsprogramma oeverpark Rondje Stadseiland 2024-2026.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) vertelt dat in de commissievergadering al verschillende scenario's de revue hebben gepasseerd met het doel om het groene parkje aan de noordkant van deelgebied 11 te sparen. Ondertussen is de wethouder ter plekke geweest. Bewoners hebben haar zelf kunnen laten zien hoe krap het wordt als je hier een fietspad van 3,5 meter breed zou moeten aanleggen. Het probleem is dat er weinig ruimte is voor een alternatief. Met de keuze voor de breedte van 3,5 meter wordt echter al afgeweken van de kaders van Rondje Stadseiland. Daar staat in dat ze 4 of 5 meter breed moeten zijn. Als er dan toch al van de kaders wordt afgeweken, roept de PvdD op om de vrijheid te nemen om nog wat meer af te wijken, zodat er een echte oplossing kan komen. Daarom dient mevrouw Sasbrink motie 36 (Fietspad óm het groen in plaats van door het groen) in, mede namens de fracties van CDA, Volt en UtrechtNu!. Hierin wordt het college opgedragen om in deelgebied 11 af te wijken van de kaders van het Rondje Stadseiland en een alternatieve route voor het fietspad door het groen te kiezen zodat het fietspad niet door de groenstrook direct voor de woningen langs hoeft te gaan. Twee suggesties heeft mevrouw Sasbrink naar de overwegingen verplaatst, zodat het college nog iets meer ruimte heeft om zelf tot een mooie alternatieve route te komen.

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) had in de commissie al naar andere opties gevraagd. Ze vroeg met name of er een onderbouwing is waarom het omwisselen van het voetpad en het fietspad niet zou gaan of waarom ze niet naast elkaar zouden kunnen, uiteraard zonder groenverlies. Is het mogelijk om dit goed te onderbouwen bij het definitieve besluit?

Mevrouw **Stylianou** (D66) vertelt dat de wethouder in het commissiedebat aangaf dat ze zou kijken naar een natuurlijke scheidingslijn tussen het fietspad en het parkje, zodat het veiliger zou zijn voor honden, kinderen en andere gebruikers. Kan de wethouder aangeven hoe haalbaar dit is, zodat D66 de motie van de PvdD goed kan wegen?

Mevrouw **Voortman** (wethouder) was al eerder op de plek geweest, maar had afgelopen week inderdaad een behoorlijke groep bewoners gesproken. Ze heeft de route gelopen die zij voor ogen hebben en die in de motie als een van de opties wordt aangegeven. De wethouder denkt dat deze route juist leidt tot inpassingsproblemen en tot onveilige situaties door de menging van verschillende soorten verkeersstromen. Dit kan ook tot weerstand leiden bij bewoners van andere plekken. De wethouder is het ook niet eens met mevrouw Sasbrink dat dit geen precedent zou scheppen. Als op dit stuk wordt afgeweken van de door de raad vastgestelde principes van het Rondje Stadseiland, dan kunnen bewoners dit ook bij andere stukken zeggen. De wethouder hecht belang aan deze kaders. Daarom vindt zij deze motie onwenselijk en ontraadt zij deze.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) merkt op dat er ook andere alternatieven zijn, waardoor er op andere punten nog wel aan de kaders wordt vastgehouden.

Mevrouw **Voortman** (wethouder) antwoordt dat er al maatwerk verricht is. Mevrouw Sasbrink zegt dat

er, omdat er al afgeweken is van de kaders, dan ook maar flink afgeweken kan worden. De wethouder vindt dit juist niet de bedoeling. Er is al een aanpassing gedaan. Als de twee paden naast elkaar zouden komen, zoals mevrouw Kleinrensink ook vroeg, zou het weer ten koste gaan van bestaande bomen. Er moet een zo breed mogelijke berm komen tussen fietspad en voetpad, juist voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. Hier wordt alleen als het echt niet anders kan voor gekozen, bijvoorbeeld om bestaande bomen te behouden. In het huidige plan is ervoor gekozen het voetpad te laten liggen om zo min mogelijk schade toe te brengen aan bestaande bomen.

Mevrouw **Stylianou** (D66) had in de commissie gevraagd naar een natuurlijke scheidingslijn tussen het fietspad en het parkje. De wethouder zou hiernaar kijken. Mocht dat niet mogelijk zijn, dan zou ze eerder voor de alternatieven van de PvdD kiezen.

Mevrouw **Voortman** (wethouder) had in de commissie aangegeven dat ze wil kijken naar begroeiing bij het fietspad. Dit weerhoudt honden er ook van het fietspad op te gaan. Dit zal het college hierin meenemen.

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) hoort de wethouder op een van de twee ideeën reageren, maar vraagt of het een goed idee is om het voetpad en het fietspad om te draaien en het fietspad iets smaller te maken.

Mevrouw **Voortman** (wethouder) antwoordt dat het voetpad behoorlijk smal is. Het fietspad zou dan bijna gehalveerd worden, dus dat is geen optie. Er zitten ook boomwortels onder. Daarom is ervoor gekozen het voetpad te houden zoals het is.

De **voorzitter** sluit de beraadslaging over dit agendapunt. Vanavond zal gestemd worden over de ingediende motie.

24. Afrondende besluitvorming na debat over SV 2024 nr. 137, Hoe succesvol is Utrecht in de betaalbare woningmarkt?

Dit punt is van de agenda afgevoerd.

25. Afrondende besluitvorming na debat over Stand van Zaken Supermarkt op de Uithof en andere ruimtelijke ontwikkelingen

De **voorzitter** deelt mee dat een van de fracties geen spreektijd meer heeft, maar wel moties wil indienen. De indiener van deze moties mag alleen het dictum voorlezen.

Mevrouw **Raaijmakers** (PvdA) stelt dat de Uithof een buurt is en geen bedrijventerrein. Dit heeft gevolgen op de wijze waarop de gemeente stuurt op ruimtelijke ontwikkelingen. In de Omgevingsvisie is al een grotere supermarkt geamendeerd, maar de realiteit blijft weerbarstig. Daarom dient mevrouw Raaijmakers motie 37 (Een Grote Boodschap op de Uithof) in, mede namens de fracties van Student & Starter, Volt, Partij voor de Dieren en EenUtrecht. Hierin wordt het college opgedragen om een leefbaarheidsmaatstaf te hanteren bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en wijzigingen van het omgevingsplan op de Uithof, daarbij onder andere als criterium te hanteren dat er in de plannen een volwaardige full-service supermarkt moet worden opgenomen, deze maatstaf in

ieder geval ook toe te passen bij wijzigingen van het omgevingsplan ten behoeve van de sloop van het Langeveldgebouw, mocht dit vereist zijn en het voldoen aan de criteria van de leefbaarheidsmaatstaf als voorwaarde te stellen voor het aanbieden aan de raad van de wijzigingen van het omgevingsplan.

Mevrouw **Vermeulen** (GroenLinks) vraagt of mevrouw Raaijmakers wat meer toelichting kan geven op die maatstaf. Wat moet zij zich hierbij voorstellen?

Mevrouw **Raaijmakers** (PvdA) antwoordt dat dit een instrument is om te toetsen of de supermarkt staat ingetekend. Ook voor de raad is het zoeken hoe er gestuurd kan worden om daar een supermarkt te laten komen.

Mevrouw **Meerding** (VVD) wil dat het Utrecht Science Park een levendige wijk wordt met voldoende voorzieningen en waar het fijn is om te wonen. Dat is nu nog onvoldoende het geval. Al jaren spreekt de raad over de komst van een supermarkt. Het politieke draagvlak daarvoor is er. Toch loopt het steeds spaak en zit er geen schot in de zaak. Dat is bij het voorliggende locatieonderzoek ook weer zichtbaar. Het onderzoek is wat de VVD betreft te mager. Er zijn maar drie locaties onderzocht en soms ook nog met een summiere onderbouwing. De gemeente heeft het hier niet als enige voor het zeggen en is afhankelijk van de Universiteit Utrecht die de grond bezit. Het is schrijnend om te zien dat het keer op keer niet lukt. Het USP heeft echt een supermarkt nodig. Het is goed dat dit debat weer gevoerd wordt. Er zijn veel verschillende moties over dit onderwerp ingediend die in de beleving van de VVD vaak hetzelfde zeggen. De VVD steunt de motie die de ChristenUnie heeft opgesteld, maar die zo door GroenLinks wordt ingediend. Deze is het scherpst geformuleerd. Andere moties zeggen grotendeels hetzelfde, dus die zal de fractie waarschijnlijk ook steunen.

De heer **Snijder** (Student & Starter) dient motie 38 (Stappen zetten naar een volwaardige wijk) in, mede namens de fracties van PvdA en D66. Hierin wordt het college opgedragen om met urgentie een woon- en werkwijk te creëren op het USP, met een bredere woningmix, inclusief middenhuur en starterswoningen, zodat de wijk toegankelijk blijft voor een divers scala aan bewoners, aan te sturen op een levendige plint op het USP en hierbij te onderzoeken hoe gebouwen ruimere openingstijden kunnen krijgen en hoe ambities voor het oplossen van het grote tekort aan studentenwoningen niet in de weg te staan bij de uitvoering van deze plannen.

Mevrouw **Bode** (Volt) meent dat het toch juist niet de bedoeling is dat het USP een volwaardige wijk wordt met gezinswoningen en dergelijke. In de uitgangspuntennotitie werd juist meer ingestoken op studentenwoningen en de mensen die er werken en dergelijke.

De heer **Snijder** (Student & Starter) antwoordt dat er in coalitieakkoord vrij letterlijk staat dat het Utrecht Science Park een volwaardige wijk moet worden. Hier houdt de heer Snijder het college graag aan.

Mevrouw **Bode** (Volt) concludeert dat deze motie, als ze een bevestiging is van het coalitieakkoord, overbodig is.

De heer **Snijder** (Student & Starter) antwoordt dat het Utrecht Science Park in de praktijk nog altijd te weinig voorzieningen heeft. Een van de oplossingen daarvoor is hiervoor meer urgentie creëren en

de ruimte opzoeken om ervoor te zorgen dat de wijk levendiger wordt.
Vervolgens dient de heer Snijder motie 39 (Onderzoek en in gesprek over een supermarkt en levendig USP), mede namens de fracties van D66, UtrechtNu!, PvdA, GroenLinks en Partij voor de Dieren. Hierin wordt het college opgedragen om ten minste één diepgaande sessie te organiseren met belanghebbenden op het sciencepark om de uitdagingen en kansen van de ontwikkeling van een supermarkt door te nemen en hierbij de gemeenteraad uit te nodigen, in deze sessie waar mogelijk ook structurele belemmeringen van de gebiedsontwikkeling van het USP te identificeren en concrete stappen te formuleren om deze op te lossen, te bespreken hoe de leefbaarheid en levendigheid in het gebied kunnen worden verhoogd en de gemeenteraad periodiek te informeren over de voortgang van de gebiedsontwikkeling van het USP.

Mevrouw **Vermeulen** (GroenLinks) vindt leefbaarheid belangrijk. Hier horen ook voorzieningen bij. De fractie wil dat hier stappen in gezet worden. Daarom dient mevrouw Vermeulen motie 40 (Inzet voor een tijdelijke en volwaardige supermarkt op het USP) in, mede namens de fracties van Student & Starter, ChristenUnie, Partij voor de Dieren, PvdA, VVD en CDA. Hierin wordt het college opgedragen zich in te spannen om de tijdelijke supermarkt van 750 m² BVO zo snel mogelijk te realiseren, in samenwerking met betrokken partijen, zoals de Universiteit Utrecht, te onderzoeken welke aanvullende locaties binnen en rondom het USP geschikt zijn voor supermarktvoorzieningen, naast de in het haalbaarheidsonderzoek beoordeelde locaties voor de tijdelijke en definitieve realisatie van een volwaardige supermarkt van minimaal 900 m² BVO op het USP en de raad periodiek te informeren over de voortgang van de tijdelijke en de definitieve supermarktvoorziening en de resultaten van het locatieonderzoek.
Een gebied leefbaar maken moet samen met de partijen in het gebied gebeuren. GroenLinks wil dan ook dat bewoners betrokken worden en er gekeken wordt naar nieuwe ideeën, juist in dit deel van Utrecht, met zo veel kennis en kunde op het gebied van voedselkwaliteit en gezond stedelijk leven. Er liggen ook kansen. GroenLinks zou willen dat er samen met partners op het Utrecht Science Park naar mogelijkheden gekeken wordt op het gebied van placemaking en pop-ups om zo te komen tot een meer divers en passend winkelaanbod. Daarom dient mevrouw Vermeulen motie 41 (Placemaking en Pop-Ups USP) in, mede namens de fracties van Student & Starter, Horizon, PvdA, UtrechtNu!, ChristenUnie en D66. Hierin wordt het college verzocht om met de universiteit af te spreken dat ook bewoners worden betrokken bij het winkelaanbod op het Utrecht Science Park en om in samenwerking met bewoners en andere partijen op het Utrecht Science Park aan de slag te gaan met placemaking, pop-ups en start-ups om te komen tot een meer divers winkelaanbod dat past bij een levendig, innovatief en inspirerend stukje Utrecht.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat de wens de vader van de gedachte is, maar als men wenst dat er winkeliers en ondernemers komen, dan moet er ook verdienvermogen zijn. Dat is het grootste probleem met Utrecht Science Park. Geen winkelier wil daar een supermarkt van 900 m² vestigen, omdat er geen brood te verdienen is. De heer Bos hoort niet dat er oog en aandacht is voor de ondernemers die het risicodragend kapitaal moeten aanleveren. Hoe staat GroenLinks daarin? Wat vraagt mevrouw Vermeulen aan het college?

Mevrouw **Vermeulen** (GroenLinks) vindt het een terechte vraag. Dit gebied gaat groeien en gaat richting de 8.000 bewoners. Deze worden ook meer divers. Behalve studenten komen er ook medewerkers van het ziekenhuis. Daarnaast groeit ook het aantal bedrijven dat zich daar vestigt, bijvoorbeeld het RIVM en de internationale school. Het potentieel wordt groter, maar er kan ook met

de instellingen die er al zitten bekeken worden wat er past. Er moet goed marktonderzoek bij de bewoners worden gedaan. Daarom ging de tweede motie van mevrouw Vermeulen over placemaking en pop-ups. Zo kan bekeken worden wat echt goed aansluit.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) vindt dit geen antwoord op zijn vraag. Een ondernemer zal moeten beoordelen of de verdiencapaciteit goed genoeg is om daar te ondernemen. De partijen in de raad besteden daar geen aandacht aan, terwijl dit juist het punt is dat bepaalt of er wel of geen ondernemers komen.

Mevrouw **Vermeulen** (GroenLinks) antwoordt dat er in juni 2023 een haalbaarheidsonderzoek is geweest. Hierin wordt aangegeven dat het wel haalbaar is om daar te komen tot een volwaardige supermarkt.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) vraagt wie dat haalbaarheidsonderzoek heeft uitgevoerd. Was dat het college, de universiteit of een ondernemer? Ondernemers zouden dit massaal willen als zij dat haalbaarheidsonderzoek positief hadden beoordeeld.

Mevrouw **Vermeulen** (GroenLinks) antwoordt dat het onderzoek is uitgevoerd door Sweco. Dit staat in de voetnoot van de motie. De heer Bos kan het er zo bij pakken. Daaruit blijkt dat er wel ruimte voor een supermarkt is.

Mevrouw **Schilderman** (wethouder) vertelt dat zij in de commissie al uitgebreid is ingegaan op de situatie op het Science Park en wat het ingewikkeld maakt om er een supermarkt te vestigen. De ingediende moties hebben grosso modo dezelfde bedoeling: een aanmoediging sturen naar partijen die wellicht een supermarkt kunnen realiseren op het Utrecht Science Park. Dat was de bedoeling en dat blijft de bedoeling.
De PvdA diende motie 37 in. Het doel dat de PvdA nastreeft is heel herkenbaar, namelijk om erop in te zetten dat het juist gaat om een combinatieontwikkeling, waar ontwikkelingen van bepaalde locaties samengaan met investeringen in leefbaarheid. Dit is precies waar het college naar streeft. Daar wordt dan ook expliciet op getoetst bij het SPvE en daarna bij het Omgevingsplan. Deze zal de raad allemaal zien bij de besluitvorming. Er kan dan dus gecontroleerd worden of dat voldoende gelukt is. In de motie wordt echter ook gesteld dat de gemeente moet afdwingen dat er een supermarkt komt. Dat kan niet. Daarom moet de wethouder deze motie ontraden. De bedoeling van de PvdA zit echter in het beleid van het college.

Mevrouw **Raaijmakers** (PvdA) kent de zoektocht van de raad en vraagt of het Omgevingsplan niet het sterkste sturingsmiddel is van de gemeente om de supermarkt te realiseren.

Mevrouw **Schilderman** (wethouder) antwoordt dat de gemeente geen sturingsmiddel heeft om een supermarkt te realiseren. In de ruimtelijke ordening kan de gemeente zaken wel of niet toestaan. Er is een integrale omgevingsvisie gemaakt, zodat zo veel mogelijk investeringen die gedaan moeten worden op het gebied van leefbaarheid gecombineerd worden met andere investeringen op bijvoorbeeld het gebied van onderwijs of bedrijfsgebouwen. Zo ver als mogelijk worden die verweven met elkaar.
In motie 38, van Student & Starter, Stappen zetten naar een volwaardige wijk, herkent de wethouder meerdere zaken waar eerder op gericht is. In de Omgevingsvisie is hier aandacht voor geweest. Juist

een gemêleerder aanbod van woningen kan bijdragen aan meer leefbaarheid in het gebied en aan meer mensen en die heb je nodig om een volledige supermarkt te exploiteren. De wethouder adviseert de motie positief.
In motie 39 wordt verzocht om een onderzoek en om met de partners in gesprek te gaan. Er wordt voorgesteld om een bijeenkomst te organiseren. Vanuit de partners, de universiteit en de stichting, is al een uitgestoken hand gekomen. Ook deze motie adviseert de wethouder positief. De wethouder kan zich voorstellen dat dit zorgt voor een uitstraling richting de partners.
In motie 40, van GroenLinks, wordt om een inspanning voor een tijdelijke supermarkt verzocht. De motie is helder geformuleerd. Het college wil die inspanningen doen, maar de gemeente kan niet afdwingen dat die supermarkt er komt. Deze motie is wellicht geschreven om indruk te maken op partijen die initiatieven zouden kunnen nemen. De wethouder adviseert de motie positief.
Motie 41, tot slot, is ook van GroenLinks. Hierin wordt verzocht om het aanbod divers te maken en pop-ups als optie te zien. Ook deze motie adviseert de wethouder positief. De hoeveelheid moties had wat het college betreft lager mogen zijn, maar de wethouder ziet dit als een onderstreping van de inzet.

De **voorzitter** sluit de beraadslaging over dit agendapunt. Vanavond zal gestemd worden over de ingediende moties.

26. Afrondende besluitvorming na debat over Religieus erfgoed.

De **voorzitter** deelt mee dat het CDA de agenderende partij is. Deze fractie heeft geen spreektijd meer, maar wel twee moties.

De heer **Van Steeg** (CDA) dient motie 42 (Zichtbaar religieus erfgoed) in, mede namens de fracties van Stadsbelang Utrecht en Utrecht Solidair. Hierin wordt het college verzocht om het verhaal en de geschiedenis van religieus erfgoed verder te ontwikkelen en zichtbaar te maken voor inwoners en bezoekers, om de vindbaarheid van religieus erfgoed en de geschiedenis die het vertelt verder te verbeteren en de raad te informeren over de uitwerking hiervan en dit mee te nemen in een nieuw te vormen visie religieus erfgoed.
Vervolgens dient de heer Van Steeg motie 43 (Duurzaam religieus erfgoed) in, mede namens de fractie van Utrecht Solidair. Hierin wordt het college verzocht om de knelpunten en kansen voor verduurzaming van religieuze gebouwen in kaart te brengen, daarbij tijdslijnen op te nemen voor het onderhoud en de verduurzaming van gemeentelijke monumenten, vallend onder religieus erfgoed, eigenaren van religieus erfgoed te adviseren in verduurzamingsmaatregelen en te wijzen op de mogelijkheden van het Restauratiefonds en de raad in Q4 van 2025 te informeren over de uitvoering en de manier waarop dit wordt geborgd in het beleid.

Mevrouw **Ramaker** (VVD) vraagt hoe de uitvoering van de eerste motie betaald gaat worden.

De heer **Van Steeg** (CDA) antwoordt dat dit in ieder geval een signaal is. Hier gebeurt al het nodige. Er moet een extra stap gezet worden. Dit moet met partners gebeuren. Daarom wordt Utrecht Marketing genoemd. Die heeft kennis om stappen te zetten. Het hoeft niet vandaag. De ontwikkeling die in gang is gezet moet verder gaan. Het CDA wil graag extra middelen aan erfgoed geven. Er is een knelpunt. Het klopt dat het krap is.

Mevrouw **Hornsveld** (GroenLinks) is zich zeer bewust van het belang en de schoonheid van religieus erfgoed. Het Fraterhuis aan de Grave van Solmsstraat maakt hier onderdeel van uit. Dit gemeentelijk monument heeft een binnentuin die helaas geen monumentale status heeft. Aan de achterkant komen nieuwbouwwoningen. In een van de plannen van Portaal is het de bedoeling om deze binnentuin vol te bouwen. Deze tuin is de laatste jaren veranderd in een groene oase. Het is onacceptabel als die verloren gaat. Nu wordt die plek gebruikt door de kunstenaars van het Fraterhuis, maar het is goed voorstelbaar dat iedereen hier gebruik van zou kunnen maken, bijvoorbeeld door een poortgebouw. Dit is de uitdrukkelijke wens van de buurtbewoners. Daarom dient mevrouw Hornsveld motie 44 (Behoud de tuin van het Fraterhuis) in, mede namens de fracties van Stadsbelang Utrecht, Partij voor de Dieren, CDA, Volt, PvdA, EenUtrecht, UtrechtNu! en ChristenUnie. Hierin wordt het college opgedragen om in ieder geval voor een scenario te kiezen waarin de tuin van het monumentale Fraterhuis behouden blijft en openbaar toegankelijk wordt gemaakt, zonder dat dit ten koste gaat van het aantal te ontwikkelen woningen.

De heer **Sungur** (DENK) dient motie 45 (Behoud en Onderhoud Religieus Erfgoed) in. Hierin wordt het college verzocht om de mogelijkheden te verkennen om religieus erfgoed in aanmerking te laten komen voor specifieke onderhoudssubsidies, religieuze erfgoedinstellingen actief te informeren over relevante beschikbare subsidieprogramma's en andere financiële regelingen binnen en buiten de gemeentelijke regelingen, praktische ondersteuning te bieden aan eigenaren van religieus erfgoed bij het doen van subsidieaanvragen en de raad hierover te informeren in Q3 van 2025.

Mevrouw **Chirino** (ChristenUnie) stelt dat de zorg voor religieus erfgoed niet alleen draait om het fysieke behoud van kerken, synagogen of moskeeën, maar ook om de betekenis die deze gebouwen hebben voor de gebruikers. Juist deze verbinding tussen gebouw, interieur en gebruikers zorgt ervoor dat het erfgoed ook in de toekomst levend blijft. Een onderbelicht aspect is het interieur van religieuze gebouwen. Daarom dient mevrouw Chirino motie 46 (Zorg voor je erfgoed: binnen en buiten erfgoed) in, mede namens de fracties van EenUtrecht, Volt, DENK, UtrechtNu! en GroenLinks. Hierin wordt het college verzocht om in overleg te treden met eigenaren, gebruikers en relevante erfgoedorganisaties om knelpunten en kansen rond interieurbehoud in kaart te brengen, te onderzoeken hoe de gemeente ondersteuning kan bieden voor het behoud en onderhoud van religieus interieur erfgoed en de raad bij de eerstvolgende rapportage te informeren over de stand van zaken.
Een urgente uitdaging is de groeiende vraag naar huisvesting onder religieuze migrantengemeenschappen. Steeds meer historische kerkgebouwen komen leeg te staan en deze groepen hebben moeite om geschikte ruimtes te vinden. Het Makelpunt speelt hier een belangrijke rol, maar bereikt niet altijd de gemeenschappen die het hardst behoefte hebben aan een plek en die kunnen bijdragen aan de zorg voor het Utrechts erfgoed. Het college kan een verbinding vormen tussen deze gemeenschappen en leegstaand religieus vastgoed. Daarom dient mevrouw Chirino motie 47 (Maak ruimte voor migrantengemeenschappen) in. Hierin wordt het college verzocht om te onderzoeken hoe migrantengemeenschappen beter betrokken kunnen worden bij initiatieven zoals het Makelpunt Utrecht en Kerkvernieuwers en de raad bij de eerstvolgende rapportage te informeren over de resultaten en conclusies in het behoud van religieus erfgoed in relatie tot de behoeften en bijdragen van religieuze migrantengemeenschappen. De wethouder zou kunnen opmerken dat deze visie zich alleen richt op fysieke gebouwen, maar de ChristenUnie wil benadrukken dat religieus erfgoed niet losstaat van de gemeenschappen en de functies die zij dienen en de groepen die bereid zijn de stad te dienen.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) hoort een paar goede motie en ook een recyclemotie van het CDA. Dit was motie 202 uit 2017 van de heer Bos. Die heeft het CDA toen gesteund, dus hij zal nu deze motie steunen. Ook de moties van DENK en de ChristenUnie kan Stadsbelang steunen.

Mevrouw **Streefland** (wethouder) ontraadt de motie van het CDA, Duurzaam religieus erfgoed. Het college adviseert eigenaren al via de route van het Energieloket en de Energiescan. Veel mensen in de stad met een monumentaal pand weten die te vinden. Dit geldt ook voor kerkeigenaren. Er wordt meegedacht en advies gegeven. Er kan veel, ook zonder vergunningen. De gemeente doet dit proactief. Daarnaast is er hulp met verwijzing naar het Utrechts Restauratiefonds, dat ook gericht is op verduurzaming en financiering biedt met lage rente. De kern is dat de gemeente niet de eigenaar is en dus wel kan ondersteunen, maar dat mensen het zelf moeten doen. Daarom ontraadt de wethouder de motie.
De vraag in de andere motie van het CDA, Zichtbaar religieus erfgoed, is mooi, maar je kunt je afvragen of dit een taak is voor de gemeente. De wethouder ontraadt de motie daarom. Er zijn wel mensen met expertise en kunde bij de gemeente, maar hier is geen enkele financiering voor. De gemeente doet wel al veel. Er is een informatiekaart online met religieus erfgoed. De gemeente verleent subsidie. De kerken zijn uitgelicht op de website van Utrecht Marketing. De meeste kerken zijn voorzien van een ANWB-informatiebord. De gemeente informeert gebedshuizen om zelf informatieborden aan te vragen.
De motie van GroenLinks over het Fraterhuis ontraadt de wethouder. De afweging vindt plaats binnen het dossier RO, dat in mei op de agenda van de raad staat. De raad maakt dan de afweging wat openbaar is. Overigens wordt in de motie nog de verkeerde tuin genoemd. Bij de behandeling in mei zal de raad alert moeten zijn om de goede afweging te kunnen maken.

Mevrouw **Hornsveld** (GroenLinks) vraagt of het niet handig is om, als de raad vindt dat die tuin behouden moet blijven, dat nu uit te spreken, zodat dat hele plan niet ontwikkeld hoeft te worden. Dat scheelt tijd en geld.

Mevrouw **Streefland** (wethouder) antwoordt dat dit al in een van de varianten is meegenomen. Als de raad dit nu al besluit, moet bekeken worden of de businesscase rond kan komen. Het is belangrijk dat op dat moment de afweging gemaakt wordt met de varianten die dan voorliggen. De variant van mevrouw Hornsveld is er daar een van.

Mevrouw **Hornsveld** (GroenLinks) merkt op dat in de andere variant de tuin van het Fraterhuis niet openbaar is. Dat is wel de uitdrukkelijke wens van de bewoners en gebruikers van het Fraterhuis.

Mevrouw **Streefland** (wethouder) begrijpt dit. Dit hoort ook bij de afweging.
Met betrekking tot motie 45, van DENK, merkt de wethouder op dat er onderhoudssubsidies zijn bij het Rijk en de provincie voor rijksmonumenten. Daar is een meldpunt. De gemeente doet dit via de Energiescan. Eén medewerker bij erfgoed houdt zich hier proactief mee bezig. Via de bestaande route kan men dus al contact opnemen. De wethouder ontraadt deze motie daarom.

Mevrouw **Assen** (PvdA) had nog een vraag over de vorige motie. Zij had eerder begrepen dat het in de tijd niet zou passen, maar de wethouder zegt nu dat de raad, wanneer ze in mei een besluit neemt en dit nadrukkelijk ook een optie is, zeker op tijd is.

Mevrouw **Streefland** (wethouder) antwoordt dat de besluitvorming over dit plan in mei plaatsvindt. Er zijn verschillende varianten uitgewerkt. Dit gaat over de vraag hoeveel woningen er komen, over de vraag of de tuin open wordt of gedeeltelijk open wordt. De raad besluit hier dan over. De tuin is niet aangemerkt als erfgoed en heeft dus geen erfgoedwaarde. Vanuit de afdeling Erfgoed en vanuit haar portefeuille kan de wethouder dus niet beïnvloeden of dit er wel of niet in zit. Deze discussie wordt dus op de verkeerde plek gevoerd.
Motie 46, van de ChristenUnie, ontraadt de wethouder. Het is aan de eigenaar van het erfgoed om voor het interieur te zorgen. De gemeente komt langs en is beschikbaar voor hulp, maar controleert, bij wijze van spreken, niet of de banken goed gelakt zijn.

Mevrouw **Chirino** (ChristenUnie) merkt op dat de wethouder het over gelakte banken heeft, maar dat het hier over kunstwerken gaat of orgels van grote historische waarde. Kerken worden soms omgebouwd tot restaurants of andere zaken. De vraag is niet of de gemeente ervoor wil zorgen, maar of ze in overleg wil treden om ervoor te zorgen dat er voor het interieur wordt gezorgd.

Mevrouw **Streefland** (wethouder) ontraadt de motie omdat de gemeente dit al doet. Er wordt geadviseerd over wat er behouden moet blijven. De gemeente kijkt mee en is alert.
Tot slot komt de wethouder op de motie over de migrantengemeenschappen. De wethouder deelt van harte dat gemeenschappen een belangrijke rol hebben voor een samenleving. In de motie wordt gevraagd om deze groepen actief te benaderen. Hier zit een punt van zorg, want de gemeente heeft het nodig dat deze groepen de gemeente actief benaderen. De wethouder heeft contact met ze. Ze hebben vaak een vastgoedvraag. De contacten zijn dan nog niet zo ver ontwikkeld. Er zijn op het moment geen kerken in de stad die vrij staan. Bovendien is het niet aan de gemeente om er zorg voor te dragen dat iemand met een dergelijke vraag gehuisvest wordt. Dat is aan de eigenaren van de kerkgemeenschappen. De wethouder ontraadt de motie dan ook. De wethouder heeft met veel gemeenschappen, waaronder religieuze, contacten. Deze groepen zijn hier welkom. De gemeente kan ze uitnodigen om de verbinding, die zij zelf moeten maken, te realiseren. De gemeente zal hier stimulerend in zijn.

Mevrouw **Chirino** (ChristenUnie) hoort dat de wethouder hier positief tegenover staat, dus snapt niet waarom ze de motie dan ontraadt.

Mevrouw **Streefland** (wethouder) kan, met de kerkvernieuwers, het contact faciliteren, maar in de motie wordt meer gevraagd dan de wethouder kan waarmaken. Het is ook aan de gemeenschappen zelf om proactief naar plekken te zoeken. Die is voor iedereen helaas schaars.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) vraagt of de wethouder, als hij in haar hart zou mogen kijken, andere antwoorden zou hebben gegeven.

Mevrouw **Streefland** (wethouder) antwoordt dat dit niet het geval is. Als ze deze gemeenschappen spreekt, zegt ze ook tegen hen dat ze hun netwerken op orde moeten hebben en proactief moeten zijn. Deze vragen gaan vaak over een gebouw en de wethouder heeft hier niet altijd maar een oplossing voor. De wethouder roept groepen op om contact met elkaar te leggen en gebouwen te delen.

De **voorzitter** sluit de beraadslaging over dit agendapunt. Na de schorsing zal gestemd worden over de ingediende moties.
Daarop schorst zij de vergadering tot 20.00 uur.

(Bij hervatting van de vergadering heeft mevrouw Dijksma het voorzitterschap van de vergadering overgedragen aan mevrouw Al-Saqaff.)

De **voorzitter** heropent de vergadering en heet de aanwezigen welkom, ook de gasten van de raad, de overige aanwezigen op de publieke tribune en de mensen die thuis meekijken of meeluisteren. Daarop geeft zij het woord aan de heer Koning, die zal uitleggen waarom de aanwezigen vanavond worden getrakteerd op een gebakje.

De heer **Koning** (D66) merkt op dat zowel hij als Rick van der Zweth vader zijn geworden. Zij wonen vlak bij elkaar in de buurt en hebben gemeend om samen voor een traktatie te zorgen. Hij vraagt om een applausje voor de geboorte van Loes, dochter van Rick.
(Applaus.)

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vraagt op zijn beurt om een applausje voor Maarten Koning, de trotse vader van Stelvio.
(Applaus.)

De **voorzitter** feliciteert Maarten en Rick met het ouderschap en dankt hen voor de traktatie.
Zij deelt mee dat mevrouw Deldjou Fard en mevrouw Hessel afwezig zijn, zodat met 43 raadsleden zal worden gestemd.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) merkt op dat hij dankzij paracetamol toch kan deelnemen aan de stemmingen.
Hij heeft begrepen dat er vandaag wat onduidelijkheid over was of hij, ondanks zijn afwezigheid vanmorgen en vanmiddag, toch mede-indiener kon zijn van moties. Hij heeft daar met de griffie over gesproken. In het reglement van orde staat daar niets over. Zijn naam kan dus onder de desbetreffende moties blijven staan.

De heer **Maas** deelt mee dat motie 16 wordt ingetrokken.

Aan de orde is de stemming over de actuele motie 1 (#eXit).

Mevrouw **Fattal** (GroenLinks) merkt op dat GroenLinks tegen de motie zal stemmen. Wel wil haar fractie graag dat de accounts van de gemeenteraad op X verwijderd worden. GroenLinks zelf is al van X af. Zij laat het aan het college over wat wijsheid is in dezen.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) vindt dat de gemeente en de gemeenteraad niet van sociale media af moeten als de eigenaar van een van die media de gemeenteraad niet meer aanstaat. De gemeenteraad moet zich op zo veel mogelijk kanalen begeven. De gemeenteraad wil de mensen immers bereiken. Daarom stemt UtrechtNu! tegen de motie.

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) merkt op dat de ChristenUnie in de motie een plan voor een

alternatief mist. Eind januari is ook nogal snel. De voordelen van X wegen echter al heel lang niet meer op tegen de nadelen. Daarom stemt de ChristenUnie voor de motie.

De heer **Aït Daoua** (D66) stelt dat D66 sympathiek staat tegenover de motie, maar dat ze wil afwachten tot er meer duidelijkheid is over de impact en de mogelijke alternatieven. D66 stemt dus tegen de motie.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) stelt dat hier sprake is van een stukje zelfcensuur die zijn weerga niet kent. Hij stemt niet in met deze bizarre motie.

De voorzitter schorst daarop de vergadering, vanwege technische problemen met het digitaal stemmen.

De **voorzitter** heropent de vergadering en deelt mee dat de technische problemen zijn opgelost, zodat kan worden overgegaan tot stemming over de actuele motie 1.

Over de actuele motie 1 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 11 tegen 32 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over de actuele motie 2 (Onvrede over NAVO-top).

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) merkt op dat BIJ1 het niet eens is met de reden in het dictum betreffende de politiecapaciteit. Maar BIJ1 is tegen de NAVO, dus daarom stemt ze toch voor de motie.

Over de actuele motie 2 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 2 tegen 41 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over amendement 1 (Fractiebijdrage voor commissieleden).

De heer **Van Heuven** (PvdD) merkt op dat dit amendement beoogt een overschrijding terug te draaien, terwijl de werkgroep nog naar een oplossing zoekt. De Partij voor de Dieren wil de werkgroep eerst haar werk laten doen. Als de fracties meer moeten betalen voor de inzet van commissieleden, dan is zijn fractie daartoe bereid. Zijn fractie is tegen het amendement, maar voor het raadsvoorstel. Hij dankt de griffie voor de strekt ter vervanging.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) zal tegen de motie stemmen, om heel veel redenen. Maar daar bovenop komt nog eens het feit dat het jaar al begonnen is en veel eenmansfracties hun budget al gepland hebben, zodat zij in feite een deel van het geld weer moeten teruggeven. Hij vindt het voorstel onbeholpen en daarom stemt zijn fractie tegen.

De heer **Sungur** (DENK) stelt dat hetzelfde voor zijn fractie geldt. Je kunt niet midden in een jaar dit soort dingen met elkaar afspraken. Zijn fractie overweegt ook om de factuur die ze zal ontvangen niet te betalen en te kijken wat er dan gebeurt. Zijn fractie stemt tegen.

Over amendement 1 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het amendement met 32 tegen 11 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over het geamendeerde raadsvoorstel inzake bijdrage van fracties aan presentievergoeding commissieleden.

Over het geamendeerde raadsvoorstel wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het geamendeerde raadsvoorstel met 39 tegen 4 stemmen is aangenomen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) heeft een punt van orde. Zij zou graag zien dat motie 13 voorafgaand aan het raadsvoorstel in stemming wordt gebracht.

De **voorzitter** stelt vast dat de raad hier geen bezwaar tegen heeft. Er zal dus eerst gestemd worden over motie 13.

Aan de orde is de stemming over motie 13 (Ga voor concrete verbetering en werkelijk effect op korte termijn).

Over motie 13 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 38 tegen 5 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over amendement 2 (A t/m G weg ermee).

Over amendement 2 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het amendement met 8 tegen 35 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over amendement 3 (Geen verregaande maatregelen tegen onze middenklasse).

Over amendement 3 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het amendement met 8 tegen 35 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over amendement 4 (Geen verregaande maatregelen tegen onze middenklasse deel 2, lekker snorren en brommen).

Over amendement 4 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het amendement met 8 tegen 35 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over amendement 5 (Geen onzinnige lobby).

Over amendement 5 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het amendement met 3 tegen 40 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over amendement 6 (Verban niet de helft van de auto's).

Over amendement 6 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het amendement met 11 tegen 32 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over amendement 7 (Geen uitbreiding milieuzone).

Over amendement 7 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het amendement met 8 tegen 35 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over amendement 8 (Steun bij sloop - Help autobezitters bij uitbreiding milieuzone).

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) merkt op dat hij, nu de amendementen 2 tot en met 7 zijn weggestemd, met een andere werkelijkheid te maken heeft. Deze stemverklaring geldt voor de amendementen 8 en 13 en motie 9. UtrechtNu! kan zich niet vinden in alle doelen en uitspraken in het amendement, maar de bijsturing zorgt toch voor een verbetering. Daarom stemt UtrechtNu! voor.

De heer **De Pagter** (VVD) stelt dat met dit amendement een voorwaarde ontstaat voor het daadwerkelijk aanscherpen van de milieuzone. Daarom zal de VVD zeker voor het amendement stemmen.

Over amendement 8 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het amendement met 40 tegen 3 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over amendement 9 (Houtstook binnenshuis).

Over amendement 9 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het amendement met 4 tegen 39 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over amendement 10 (Rookvrije generatie ook in Utrechtse parken).

Over amendement 10 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het amendement met 8 tegen 35 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over amendement 11 (Geen vieze BBQ-rook in Utrechtse parken).

Over amendement 11 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het amendement met 3 tegen 40 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over amendement 13 (Een gefaseerde aanpak met meer draagvlak voor het houtstookverbod).

De heer **De Pagter** (VVD) stelt dat de VVD in principe niet voor een houtstookverbod is. Deze maatregel start echter later in de tijd, in 2034. Om die reden zal de VVD voorstemmen.

Over amendement 13 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het amendement met 11 tegen 32 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over het geamendeerde raadsvoorstel Beleidsnota Luchtkwaliteit.

De heer **Snijder** (Student & Starter) merkt op dat Student & Starter blij is met de ambitieuze stappen die met deze nota gezet worden naar een schone lucht in Utrecht. Dit is belangrijk voor de gezondheid van alle Utrechters, nu en in de toekomst. Student & Starter stemt uiteraard voor het raadsvoorstel.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) vindt dat er sprake is van een aardige nota. Tegelijkertijd mist hij maatregelen tegen het bouwen in gebieden waar de luchtkwaliteit ontzettend slecht is. Daar wordt niets tegen gedaan. Sterker nog: dat wordt prima gevonden door veel partijen in de raad. Stadsbelang Utrecht kan er niet mee instemmen. WHO-normen zijn WHO-normen, dus die zouden ook nageleefd moeten worden. Stadsbelang Utrecht zal tegen het raadsvoorstel stemmen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) merkt op dat de CDA-fractie kritisch is geweest en een aantal andere voorstellen op tafel heeft gelegd. Ze vraagt zich ook af of de nota op onderdelen wel realistisch is. Tegelijkertijd ziet de CDA-fractie al een heel mooi pakket aan maatregelen ten behoeve van gezonde lucht. De CDA-motie is zojuist aangenomen en de CDA-fractie heeft vandaag een aantal dingen gehoord die haar weer wat vertrouwen geven. Daarom stemt de CDA-fractie voor het raadsvoorstel.

Over het geamendeerde raadsvoorstel wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het geamendeerde raadsvoorstel met 35 tegen 8 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 3 (Stoppen met landelijke en internationale lobby).

Over motie 3 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 2 tegen 41 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over motie 4 (Realistisch luchtkwaliteitsbeleid (niet terug naar de middeleeuwen a.u.b.)).

Over motie 4 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 28 tegen 15 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 5 (Inzicht in negatieve effecten verkeersmaatregelen op luchtkwaliteit).

Over motie 5 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 11 tegen 32 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over motie 6 (Samen op weg: Steun ondernemers richting nul emissie).

Over motie 6 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 38 tegen 5 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 7 (Verbied de BBQ niet).

Mevrouw **Passier** (Volt) merkt op dat haar fractie geworsteld heeft met deze motie. De motie is in feite een lege huls, want de motie verandert feitelijk niets aan het voorgestelde beleid. Toch stemt

haar fractie voor, omdat deze motie voor de socials is, aldus Student & Starter, en de Volt-fractie een tegenstem niet uitgelegd zou krijgen.

Over motie 7 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 30 tegen 13 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 8 (Als de WHO aanscherpt dan doen wij mee!).

Over motie 8 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 11 tegen 32 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over motie 9 (Sociaal naar schone lucht).

Over motie 9 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 37 tegen 6 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 10 (Laat startende ondernemers niet stilstaan).

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) vraagt zich af waarom alleen startende ondernemers gesteund zouden moeten worden. Ook de huidige ondernemers hebben niet altijd geld om een elektrisch busje aan te schaffen. Het neigt een beetje naar oneerlijke concurrentie. Daarom stemt UtrechtNu! tegen de motie.

Mevrouw **Passier** (Volt) stelt dat de Volt-fractie de motie sympathiek vindt, maar dat de wethouder ook een punt heeft. Vandaar dat de Volt-fractie tegen de motie stemt.

Over motie 10 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 6 tegen 37 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over motie 11 (Klimaatrechtvaardigheid stopt niet aan de gemeentegrens).

De heer **De Pagter** (VVD) merkt op dat de VVD het ook prima vindt als een auto naar het buitenland gaat om daar een nog viezere auto te vervangen. Maar als je een sloopregeling invoert, moet je wel de zekerheid hebben dat de auto's ook daadwerkelijk gesloopt worden. Daarom stelt de VVD toch voor.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) stelt dat UtrechtNu! het niet eens is met alle constateringen. Voor UtrechtNu! hoeft deze regeling eigenlijk helemaal niet. Maar als dan toch besloten wordt om die in te voeren, moet het wel correct gebeuren, anders worden andere landen opgezadeld met de auto's die hier worden afgedankt. Daarom stemt UtrechtNu! wel voor de motie.

Over motie 11 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 42 stemmen tegen 1 stem is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over amendement 14 (Meer inhoudelijke visie op de Omgevingsdienst).

Over amendement 14 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het amendement met 42 stemmen tegen 1 stem is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over amendement 15 (Samen verantwoordelijk voor de nieuwe Omgevingsdienst).

Over amendement 15 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het amendement met 25 tegen 18 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over amendement 16 (Als de basis maar goed zit!).

Over amendement 16 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het amendement met algemene stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over het geamendeerde raadsvoorstel Fusietraject "Naar een omgevingsdienst Utrecht" + zienswijzeprocedure fusietraject.

Over het geamendeerde raadsvoorstel wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het geamendeerde raadsvoorstel met algemene stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over amendement 17 (Horizonclausule harddrugsverbod).

Over amendement 17 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het amendement met 26 tegen 17 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over amendement 18 (Een verkooppunt maakt iets nog niet gelijk een commercieel evenement).

Mevrouw **Meerding** (VVD) merkt op dat de VVD er een groot voorstander is om de regels voor ondernemers te versoepelen, maar dat ze de motie in deze context niet snapt. Het gaat om straatfeesten, en de VVD weet eigenlijk niet wat commerciële ondernemers daar te zoeken hebben. De VVD zal daarom toch tegenstemmen.

Over amendement 18 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het amendement met 1 stem tegen 42 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over amendement 19 (Schrap verbod op Technische hulpmiddelen).

Over amendement 19 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het amendement met 7 tegen 36 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over amendement 20 (Mensen met een verslaving moeten we helpen, niet bestraffen).

Over amendement 20 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het amendement

met 4 tegen 39 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over amendement 21 (Stop met beboeten van buiten slapen).

Over amendement 21 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het amendement met 20 tegen 23 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over het geamendeerde raadsvoorstel Wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, partiële herziening 2024.

De heer **Van Heuven** (PvdD) merkt op dat de Partij voor de Dieren, nu drie voor haar belangrijke amendementen zijn weggestemd, tegen het raadsvoorstel moet stemmen. Dat betekent ook dat de Partij voor de Dieren tegen de rode kaart voor festivalorganisatoren moet stemmen. Dat vindt de partij voor de Dieren doodzonde, want ze heeft er van tevoren al voor gewaarschuwd dat alle onderdelen in één raadsvoorstel aan de raad zouden worden voorgelegd. Daar is geen gehoor aan gegeven, dus dat betekent dat de Partij voor de Dieren gehoor geeft aan haar tegenstem.

De heer **Van Steeg** (CDA) stelt dat het ook voor de CDA-fractie teleurstellend is dat het amendement over de horizonbepaling is aangenomen. Gezien echter alle andere wijzigingen die zijn aangebracht, stemt de CDA-fractie toch voor het raadsvoorstel.

De heer **Sungur** (DENK) merkt op dat voor DENK een vergelijkbaar standpunt geldt. Ook DENK ziet onderdelen waar ze voor is, maar ook onderdelen waar ze op tegen is. Daarom stemt DENK noodgedwongen tegen het raadsvoorstel.

Over het geamendeerde raadsvoorstel wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het geamendeerde raadsvoorstel met 37 tegen 6 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 14 (Toegankelijke verslavingszorg voor iedereen).

Over motie 14 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 9 tegen 34 stemmen is verworpen.

De voorzitter stelt aan de orde de stemming over de motie die is ingediend tijdens de behandeling van agendapunt 17, Afrondende besluitvorming na debat Stoppen met beboeten buiten slapen.

Aan de orde is de stemming over motie 15 (Rechtdoen aan Terughoudendheid).

Mevrouw **Meerding** (VVD) merkt op dat de VVD de motie zo leest dat er alleen maar sprake is van een tekstwijziging in de APV en dat er een toelichting daarop wordt opgenomen. Dat vindt de VVD logisch.
Qua handhaving gaat het wat de VVD betreft goed, dus daar verwacht ze ook geen verandering. Daarom zal de VVD voor de motie stemmen.

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) stelt dat de motie volgens BIJ1 niet ver genoeg gaat. Gezien het feit dat amendement 21 van BIJ1 het niet heeft gehaald, stemt ze voor deze motie.

De heer **Van Heuven** (PvdD) deelt mee dat de Partij voor de Dieren een sterk tegenstander is van het verbod in de APV. Ze is ook niet heel enthousiast over de tussenoplossing, maar de raad heeft tegen de echte oplossing gestemd. Motie 15 roept in ieder geval op tot iets goeds, zodat de Partij voor de Dieren voorstemt.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat Stadsbelang Utrecht voor de motie zal stemmen.

De heer **Van Steeg** (CDA) is van mening dat motie 15 de huidige praktijk wil bevestigen en die beter wil organiseren. Daar is de CDA-fractie voor, zoals al bleek tijdens het debat. De CDA-fractie zal voor de motie stemmen.

Over motie 15 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met algemene stemmen is aangenomen.

De **voorzitter** heet de nieuwe gasten van de raad welkom. Zij vertelt hun dat de raad momenteel bezig is met de stemmingen over de voorstellen die eerder vandaag aan de orde zijn geweest.

De voorzitter stelt aan de orde de stemming over de moties die zijn ingediend tijdens de behandeling van agendapunt 18, Afrondende besluitvorming na debat over Raadsbrief Maatregelen na rellen wedstrijd FC Utrecht – Go Ahead Eagles.

Aan de orde is de stemming over motie 17 (Verbeter veiligheid rond thuiswedstrijd).

De heer **Van Heuven** (PvdD) stelt dat de Partij voor de Dieren geen fan is van de gezichtsherkenning die in de motie als oplossing genoemd wordt. Omdat ze de rest van de motie wel goed vindt, stemt ze toch met de motie in.

De heer **Snijder** (Student & Starter) merkt op dat Student & Starter de strekking van de motie steunt, maar toch tegenstemt vanwege het punt van de gezichtsherkenning.

Over motie 17 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 36 tegen 7 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 18 (FC Utrecht verdient geen collectieve straf).

Mevrouw **Meerding** (VVD) merkt op dat de VVD van mening is dat terughoudend moet worden omgegaan met collectieve straffen. Soms is het echter in uitzonderingssituaties gewoon nodig. De VVD hoopt dat deze straf niet nogmaals hoeft te worden opgelegd, maar ze wil dit instrument ook niet afpakken. Daarom stemt ze tegen de motie.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) vindt het schandalig dat een grote schare fans een straf wordt opgelegd voor een handeling van een enkeling. Stadsbelang Utrecht zal daarom voor de motie stemmen.

De heer **Van Steeg** (CDA) stelt dat de CDA-fractie vindt dat collectief straffen alleen als uiterste

middel gebruikt mag worden. Gezien de ernst van de situatie die zich in mei voordeed, vindt ze het gerechtvaardigd dat dit middel toen wel gebruikt is. Daarom stemt de CDA-fractie tegen de motie.

Over motie 18 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 5 tegen 38 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over motie 19 (Routekaart om te voorkomen dat het weer misgaat).

De heer **Maas** (Volt) merkt op dat Volt van mening is dat deze motie niets gaat bijdragen tegen hooligans die willen gaan rellen. Daarom stemt Volt tegen de motie.

Over motie 19 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 37 tegen 6 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over amendement 22 (Veilingstraat 10: Het kan ook anders!).

Over amendement 22 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het amendement met 4 tegen 39 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over het raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk.

De heer **Stellinga** (CDA) merkt op dat de CDA-fractie tegen het SPvE was en dat ze ook tegen dit bestemmingsplan is. De wethouder heeft gelijk dat de CDA-fractie op dit punt heel consequent is. Dit is een slecht plan. 37 meter is te veel. En er mogen ook wel wat middencategoriewoningen bij. De CDA-fractie stemt tegen het raadsvoorstel.

Mevrouw **De Vries** (PvdD) stelt dat de Partij voor de Dieren zorgen heeft over de hoogte van het nieuwe gebouw en de gevolgen die dat zal hebben voor de leefbaarheid in de wijk. Maar ze ziet ook dat er heel veel betaalbare sociale woningen komen, zonder dat dit ten koste gaat van dieren of natuur. Daarom stemt de Partij voor de Dieren na wikken en wegen toch voor het raadsvoorstel.

Over het raadsvoorstel wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het raadsvoorstel met 37 tegen 6 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 20 (Kringloopwinkels behouden voor de stad).

Over motie 20 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 29 tegen 14 stemmen is aangenomen.

De voorzitter stelt aan de orde de stemming over de moties die zijn ingediend tijdens de behandeling van agendapunt 20, Afrondende besluitvorming na debat over Raadsbrief Programmatische Verkenning Rijnenburg.

Aan de orde is de stemming over motie 21 (Rijnenburg, meer dan wonen).

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) merkt op dat de Partij voor de Dieren niet wil dat er op deze plek gebouwd wordt. Maar als het dan toch zover komt, is het verstandig in de uitgangspunten goed rekening te houden met de benodigde voorzieningen. De Partij voor de Dieren zal ook stemmen voor enkele andere moties die bij dit agendapunt zijn ingediend, ondanks haar algehele standpunt over de polder Rijnenburg.

Over motie 21 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met algemene stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 22 (Woningmarkt in balans in Rijnenburg).

De heer **Te Hoonte** (VVD) stelt dat de VVD niet zo veel snapt van de beantwoording. Over een andere motie wordt gezegd dat het vastleggen van de afspraken in het coalitieakkoord niet te ver gaat, terwijl het onderzoeken hoe een en ander eruit zou moeten zien wél te ver gaat. Daarom steunt de VVD deze motie van harte, omdat ze denkt dat het nodig is om te bekijken hoe de wijk echt gaat werken.

Over motie 22 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 10 tegen 33 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over motie 23 (Mobiliteit Rijnenburg).

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) merkt op dat de gemeente Utrecht niet over het aanleggen van tramverbindingen gaat. Trams kosten miljoenen. De motie spoort niet en daarom stemt UtrechtNu! ertegen.

De heer **Koning** (D66) stelt dat de motie de nodige nuances kent, wat voor D66 heel belangrijk is. D66 ziet ook dat de motie niet betekent dat er afscheid genomen wordt van het scenario experimenteel en ambitieus, wat ook voor D66 een belangrijke richting kan zijn. Met die kanttekening kan D66 voor de motie stemmen.

Mevrouw **Raaijmakers** (PvdA) vindt dat de OV-ambities bij Rijnenburg ambitieus, maar ook realistisch moeten zijn. De Partij van de Arbeid schrijft het scenario ambitieus en experimenteel niet af, maar andere opties moeten wel opengehouden worden, voor het geval het niet lukt qua OV. Daarom steunt de Partij van de Arbeid motie 23.

Over motie 23 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 30 tegen 13 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 24 (Kaders voor een raadsvoorstel voor Rijnenburg).

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) stelt dat zijn fractie op zich wel voor de strekking van de motie kan zijn. Er staan echter een aantal specifieke dingen in die zijn fractie liever heel anders zou willen zien. Daarom moet zijn fractie helaas tegenstemmen, hoewel ze wel het gevoel heeft dat er nu iets moet worden vastgelegd qua kaders. Helaas had zijn fractie vandaag vanwege zijn afwezigheid geen gelegenheid om zelf met een alternatief te komen. Zijn fractie zal tegen het raadsvoorstel stemmen.

Mevrouw **Bode** (Volt) deelt mee dat Volt voor deze motie en de volgende moties zal stemmen. Daarbij plaatst ze wel de kanttekening dat Volt toch de sterke verwachting heeft dat de uitkomsten zonder deze moties ook zo zouden zijn geweest.

Over motie 24 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 37 tegen 6 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 25 (Grip op Grond en Ontwikkeling in Rijnenburg).

De heer **Te Hoonte** (VVD) merkt op dat de VVD het idee steunt dat er een ontwikkelstrategie moet komen die helder zal maken hoe de polder zal worden ontwikkeld. De overwegingen in de motie opteren echter wat meer naar het voeren van een heel actief grondbeleid. Daarom zal de VVD toch tegenstemmen. Ze kijkt uit naar de uitwerking van deze motie.

Over motie 25 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 33 tegen 10 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 26 (Zorg dat we in Rijnenburg met de stroom mee roeien!).

Over motie 26 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 41 tegen 2 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 27 (Samenwerking bij verkenning roeiwater in Rijnenburg).

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) is van mening dat alle bij dit agendapunt ingediende moties overbodig zijn. In de moties wordt alleen maar vastgesteld wat in het coalitieakkoord is overeengekomen. Hij stemt ertegen omdat hij ze overbodig vindt.

Over motie 27 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 41 tegen 2 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 28 (Dieren op de tekentafel Rijnenburg).

De heer **Te Hoonte** (VVD) merkt op dat de VVD voor deze motie zal stemmen. Ook bij Leeuwesteyn heeft men kunnen zien dat zaken soms oplosbaar zijn als er aan de voorkant wordt geprobeerd daar net iets meer rekening mee te houden. Als men dat goed doet, zou dat misschien in de komende tien jaar heel veel aanvullende moties kunnen schelen. Dat is de uitdaging waar de raad voor staat.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) stelt dat zijn fractie bij Leeuwesteyn met hetzelfde dilemma zat. Samen met de Partij voor de Dieren heeft hij toen gestemd voor het behoud van de dieren, maar ook voor het behoud van de bomen – hoewel het tweede wat lastiger was dan het eerste. Hij zal voor de motie stemmen.

Over motie 28 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 15 tegen 28 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over motie 29 (Behoud de wilgen in Rijnenburg).

Over motie 29 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 16 tegen 27 stemmen is verworpen.

De voorzitter stelt aan de orde de stemming over de moties die zijn ingediend tijdens de behandeling van agendapunt 21, Afrondende besluitvorming na debat over Raadsbrief Uitgangspunten Omgevingsvisie Jaarbeurs.

Aan de orde is de stemming over motie 30 (Tijd voor een levendig Jaarbeursgebied).

Over motie 30 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 35 tegen 8 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 31 (Verken waterrecreatie en -integratie in het Jaarbeursgebied).

Over motie 31 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 29 tegen 14 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 32 (Hoog en waardige ontwikkeling Jaarbeursgebied).

Over motie 32 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 30 tegen 13 stemmen is aangenomen.

De voorzitter stelt aan de orde de stemming over de moties die zijn ingediend tijdens de behandeling van agendapunt 22, Afrondende besluitvorming na debat over Hond en Samenleving.

Aan de orde is de stemming over motie 33 (Hondenvoorzieningen naar een acceptabel niveau).

Mevrouw **Nolten** (BIJ1) merkt op dat in de motie wordt gesproken over diversiteit en inclusie. Wat BIJ1 betreft gaat dat vooral over gemarginaliseerde stemmen. Niet iedereen die een hond heeft, is per definitie gemarginaliseerd. BIJ1 wil dus niet dat deze terminologie op deze manier wordt uitgehold. Daarom stemt BIJ1 tegen de motie.

De heer **De Pagter** (VVD) stelt dat de VVD wat twijfelde over deze motie, aangezien er nogal veel details zijn opgenomen in de punten 3 en 4 van het dictum. De wethouder heeft juist die punten toegezegd. Om die reden stemt de VVD voor de motie.

Mevrouw **Passier** (Volt) dankt D66 en Stadsbelang Utrecht voor het feit dat zij dit onderwerp op de agenda hebben gezet. Helaas ziet Volt op dit moment geen mogelijkheden om de motie te steunen, gezien de hoeveelheid opgaven die de gemeente op dit moment al heeft in de openbare ruimte en de financiële situatie. Volt zal tegen alle drie de ingediende moties stemmen.

De heer **Van Heuven** (PvdD) merkt op dat woorden als "hondenbezit" en "eigenaren" niet de woorden

van de Partij voor de Dieren zijn. Maar met de inhoud van de motie en die van de volgende twee moties kan de Partij voor de Dieren instemmen. De Partij voor de Dieren zal dus voor deze moties stemmen.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) stelt dat honden heel veel voor mensen kunnen betekenen, ook voor veel mensen die in een sociaal isolement zitten, oud zijn of mankementen hebben. Stadsbelang Utrecht vindt dat hondenbezit een goede zaak is voor mens en dier. Daarom zal hij voor de moties stemmen.

Over motie 33 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 25 tegen 18 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 34 (Hondendagopvang als waardevolle voorziening).

Over motie 34 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 22 tegen 21 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 35 (Hondenbeleid).

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) merkt op dat er sprake is van een mooie motie van Stadsbelang Utrecht. Alleen het punt van het afschaffen van de hondentoiletten blijft voor UtrechtNu! doorslaggevend, gelet op het feit dat mensen die minder goed ter been zijn daar graag gebruik van maken. Daarom stemt hij tegen de motie.

Over motie 35 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 4 tegen 39 stemmen is verworpen.

De voorzitter stelt aan de orde de stemming over de moties die zijn ingediend tijdens de behandeling van agendapunt 23, Afrondende besluitvorming na debat over Raadsbrief Uitvoeringsprogramma oeverpark Rondje Stadseiland 2024-2026.

Aan de orde is de stemming over motie 36 (Fietspad óm het groen in plaats van door het groen).

De heer **De Pagter** (VVD) merkt op dat de VVD graag het Rondje Stadseiland wil afmaken. Ze heeft een duidelijke voorkeur voor een fietspad aan de voorkant van de woningen, langs de oever. Maar wat de VVD betreft kan een alternatief wel onderzocht worden. Om die reden is de VVD voor de motie.

Over motie 36 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 20 tegen 23 stemmen is verworpen.

De voorzitter stelt aan de orde de stemming over de moties die zijn ingediend tijdens de behandeling van agendapunt 25, Afrondende besluitvorming na debat over Stand van Zaken Supermarkt op de Uithof en andere ruimtelijke ontwikkelingen.

Aan de orde is de stemming over motie 37 (Een Grote Boodschap op de Uithof).

Mevrouw **Meerding** (VVD) merkt op dat nu een aantal moties aan de orde komen die allemaal erg op elkaar lijken. De VVD heeft een aantal bezwaren van de wethouder gehoord. Maar de VVD vindt het echt heel belangrijk dat er nu eindelijk wat meer levendigheid en meer voorzieningen komen op de Uithof. Daarom zal de VVD voor alle moties over dit onderwerp stemmen.

Mevrouw **Vermeulen** (GroenLinks) stelt dat GroenLinks de intentie van motie 37 steunt. Maar ze heeft ook de wethouder goed gehoord dat de motie niet uitvoerbaar is, wat zeker geldt voor punt 3 van het dictum van de motie. GroenLinks stemt daarom tegen de motie.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) legt ook een stemverklaring over alle moties af. Zijn stemverklaring sluit aan bij die van de VVD. Ook hij zal voor alle moties over dit onderwerp stemmen.
Voorts is hij van mening dat er moet worden gesproken over "de Uithof".

De heer **Paalman** (Horizon) zal ook voor alle moties over dit onderwerp stemmen. Zijn fractie hoopt dat daarmee het supermarktverhaal kan worden uitgevoerd en dat er meer komt dan alleen een supermarkt.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat de moties gekenmerkt worden door een grote mate van wensdenken. Het belangrijkste is dat er een of meerdere ondernemers gevonden worden die er brood in zien om daar te gaan ondernemen. Die ondernemers heeft men in de afgelopen jaren niet kunnen vinden, terwijl er al meer dan tien jaar initiatieven zijn geweest om daar een supermarkt te vestigen. Zijn fractie zal de motie steunen. Maar er zal wel een verdienvermogen moeten zijn voor een ondernemer voordat die daar een business zal starten.

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) stelt dat de raad al veel heeft geprobeerd om een supermarkt op de Uithof te krijgen. Dit keer wordt het geprobeerd met vele moties. Zijn fractie hoopt dat dit succes zal hebben. In elk geval zitten er een aantal lichtpuntjes in de moties die eraan bijdragen dat de weg vooruit wordt ingezet. Zijn fractie zal voor de motie stemmen.

Over motie 37 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 27 tegen 16 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 38 (Stappen zetten naar een volwaardige wijk).

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) merkt op dat zijn fractie er kritisch op is of de Uithof een volwaardige wijk moet worden. Het Science Park is een andere wijk dan de andere wijken in de stad en dat zal ook zo blijven. Tegelijkertijd is het zeker wel van belang om aandacht te hebben voor de leefbaarheid in de Uithof. Daarom zal zijn fractie voor de motie stemmen.

Over motie 38 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 40 tegen 3 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 39 (Onderzoek en in gesprek over een supermarkt en levendig USP).

Over motie 39 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 40 tegen 3 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 40 (Inzet voor een tijdelijke en volwaardige supermarkt op het USP).

Over motie 40 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met algemene stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 41 (Placemaking en Pop-Ups USP (betrek bewoners bij passend winkelaanbod)).

Over motie 41 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met algemene stemmen is aangenomen.

De voorzitter stelt aan de orde de stemming over de moties die zijn ingediend tijdens de behandeling van agendapunt 26, Afrondende besluitvorming na debat over Religieus erfgoed.

Aan de orde is de stemming over motie 42 (Zichtbaar religieus erfgoed).

De heer **Peters** (D66) legt een stemverklaring af over alle moties over dit onderwerp. D66 heeft de wethouder goed gehoord over de werkdruk en de capaciteitsproblemen die er zijn bij de afdeling Erfgoed. Tegelijkertijd vindt D66 dat religieus erfgoed geen voorrang moet hebben, gelet op de scheiding van kerk en Staat; al het erfgoed zou dus gelijkwaardig moeten zijn. In bijna alle moties wordt opgeroepen tot een voorkeursbehandeling voor religieus erfgoed. Daarom zal D66 tegen al deze moties stemmen.

Mevrouw **Ramaker** (VVD) merkt op dat ook de VVD tegen alle moties over dit onderwerp zal stemmen, met dezelfde argumentatie als die van D66: scheiding van kerk en Staat en capaciteit en inzet van de gemeente zelf.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) stelt dat het grote verschil tussen cultureel erfgoed en kerkelijk erfgoed is dat kerkelijk erfgoed geen toegang heeft tot vele financieringsbronnen. Vanuit dat perspectief moet er extra gas gegeven worden voor kerkelijk erfgoed. Daarom zal zijn fractie alle moties over dit onderwerp steunen.

De heer **Snijder** (Student & Starter) heeft een punt van orde. Hij roept op om niet eindeloos lange stemverklaringen af te geven; dat heeft geen zin.

Over motie 42 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 11 tegen 32 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over motie 43 (Duurzaam religieus erfgoed).

Over motie 43 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 17 tegen 26 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over motie 44 (Behoud de tuin van het Fraterhuis).

Over motie 44 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 28 tegen 15 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 45 (Behoud en Onderhoud Religieus Erfgoed).

Over motie 45 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 7 tegen 36 stemmen is verworpen.

Aan de orde is de stemming over motie 46 (Zorg voor je erfgoed: binnen en buiten).

Over motie 46 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 26 tegen 17 stemmen is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 47 (Maak ruimte voor Migrantengemeenschappen).

Over motie 47 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de motie met 14 tegen 29 stemmen is verworpen.

De **voorzitter** stelt vast dat alle stemmingen zijn verricht. Zij dankt alle raadsleden en wenst alle aanwezigen wel thuis en een fijne nacht.

De voorzitter sluit daarop, te 21.19 uur, de vergadering.

Signed By: Dijksma, Sharon <s.dijksma@utrecht.nl>
03/03/2025 15:02:11 CET
ID: caf4e7b4-4b3e-4452-8454-7d0fb1c941ef
Auth: Scribble

Signed By: Israel, Miguel <miguel.israel@utrecht.nl>
21/02/2025 17:18:28 CET
ID: caf4e7b4-4b3e-4452-8454-7d0fb1c941ef
Auth: Scribble

INHOUD

1. Opening Pag. 1

In memoriam oud-raadslid, de heer Maarten van Ditmarsch Pag. 1

8. Benoeming commissieleden Pag. 1

9. Benoeming tijdelijk plaatsvervangend voorzitter van de gemeenteraad Pag. 3

2. Vaststellen agenda Pag. 4

3. Ingekomen stukken Pag. 4

4. Geheimhouding Pag. 4

5. Notulen raadsvergaderingen 14 november en 12 december 2024 Pag. 4

6. Notulen Vragenuur 19 december 2024 Pag. 5

10. Raadsvoorstel Herstelbesluit bestemmingsplan “Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark” Pag. 5

11. Raadsvoorstel Vaststelling gewijzigd Chw bestemmingsplan Kanaleneiland – Transwijk Pag. 5

12. Raadsvoorstel Aanvraag bijdrage Gemeentefonds 2025 voor opsporen en ruimen van ontplofbare oorlogsresten uit de Tweede Wereldoorlog Pag. 5

13. Raadsvoorstel inzake bijdrage van fracties aan presentievergoeding Pag. 5 + 60

14. Raadsvoorstel Beleidsnota Luchtkwaliteit Pag. 8 + 61

15. Raadsvoorstel Fusietraject "Naar een omgevingsdienst Utrecht" + zienswijzeprocedure fusietraject Pag. 16 + 64

16. Raadsvoorstel Wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, partiële herziening 2024 Pag. 16 + 22 + 65

7. Actuele moties Pag. 20 + 58

17. Afrondende besluitvorming na debat Stoppen met beboeten buiten slapen Pag. 26 + 65

18. Afrondende besluitvorming na debat over Raadsbrief Maatregelen na rellen wedstrijd FC Utrecht – Go Ahead Eagles Pag. 34 + 66

19. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk Pag. 35 + 67

20. Afrondende besluitvorming na debat over Raadsbrief Programmatische Verkenning Rijnenburg Pag. 37 + 67

21. Afrondende besluitvorming na debat over Raadsbrief Uitgangspunten Omgevingsvisie Jaarbeurs Pag. 45 + 70

22. Afrondende besluitvorming na debat over Hond en Samenleving Pag. 47 + 70

23. Afrondende besluitvorming na debat over Raadsbrief Uitvoeringsprogramma oeverpark Rondje Stadseiland 2024-2026 Pag. 49 + 71

24. Afrondende besluitvorming na debat over SV 2024 nr. 137, Hoe succesvol is Utrecht in de betaalbare woningmarkt? Pag. 50

25. Afrondende besluitvorming na debat over Stand van Zaken Supermarkt op de Uithof en andere ruimtelijke ontwikkelingen Pag. 50 + 71

26. Afrondende besluitvorming na debat over Religieus erfgoed Pag. 54 + 73

Lijst van toezeggingen, gedaan in de raadsvergadering van 23 januari 2024.

Raadsvoorstel Beleidsnota Luchtkwaliteit.

Wethouder Oosters

- zal de raad in Q2 2025 in een brief informeren over de voortgang van het onderzoek naar de mogelijkheid van het invoeren van een rookverbod in parken.

- zal in de voor Q2 2025 toegezegde brief ingaan op de vraag of het juridisch mogelijk is om op de voorgestelde manier rookvrije terrassen door te voeren.

Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk.

Wethouder Eerenberg

- zal bij de eigenaar van de pomp in de Dichterswijk navragen wat de plannen zijn voor de grond en de raad hierover in een brief informeren in Q1 2025.

Gemeente Utrecht

2025

NOTULEN VRAGENUUR

Vragenuur 9 januari 2025

Vragenuur, gehouden op donderdag 9 januari 2025 te 17.00 uur.

Voorzitter: mevrouw Stylianou.

Aanwezig zijn de leden: Hessel, Meerding, Raaijmakers, Van Steeg en Vermeulen.

Voorts is aanwezig het commissielid: Van Straalen.

Namens het college zijn aanwezig: burgemeester Dijksma en de wethouders Eerenberg en Voortman.

Griffier: de heer Corten.

Opening van het vragenuur.

De **voorzitter**: Van harte welkom bij het eerste vragenuur van 2025. De beste wensen nog voor de mensen die hier op de publieke tribune zitten, die online met ons meekijken, en natuurlijk de raadsleden, de wethouders en de griffier. We hebben vandaag vier vragen op de agenda staan, en daar gaan we mee beginnen. De eerste vraag is over het noodfonds energie, ingediend door de PvdA en GroenLinks. Ik geef het woord aan mevrouw Raaijmakers.

1. Mondelinge vragen van de fracties van de PvdA en GroenLinks over Stoppen noodfonds energie.

Mevrouw **Raaijmakers** (PvdA): Voorzitter. Dank u wel en ook aan u natuurlijk nog de beste wensen. Talloze huishoudens raken in financiële problemen nu het noodfonds voor de energierekening voor 2025 is gestopt. In 2023 en 2024 konden huishoudens die moeite hadden met het betalen van hun energierekening financiële steun krijgen via dit fonds. Het kabinet heeft in december aangekondigd mogelijkheden te verkennen om ook in 2025 huishoudens te ondersteunen, maar het is nog niet duidelijk wat de vervolgstappen zijn. Een van de opties is om geld via gemeenten naar huishoudens in nood door te sluizen. Maar huishoudens in de knel kunnen hier niet op wachten.
Daarom hebben wij de volgende vragen aan het college.

1. Heeft het college zicht op hoeveel huishoudens uit Utrecht eerder steun ontvingen uit dit fonds en geraakt worden door het besluit?
2. Welke mogelijkheden ziet het college om deze huishoudens te ondersteunen?
3. Is het college in gesprek met het Rijk om aan te dringen op een oplossing voor dit probleem?

Het Rijk heeft 60 miljoen euro gereserveerd voor het ondersteunen van huishoudens die moeite hebben met het betalen van de energierekening in 2025.

4. Indien dit geld via gemeenten beschikbaar wordt gesteld, hoe gaat het college ervoor zorgen dat het geld zo snel mogelijk bij de huishoudens in de knel terechtkomt?

De **voorzitter**: Dan geef ik het woord aan wethouder Voortman voor de beantwoording.

Mevrouw **Voortman** (wethouder): Voorzitter. Dank aan de fracties van GroenLinks en de PvdA voor deze vragen en aan mevrouw Raaijmakers. Zij vroeg of wij zicht hebben op hoeveel huishoudens eerder steun ontvingen uit dit fonds. Dat inzicht hebben wij. Het noodfonds energie was in 2024 geopend tussen januari en eind maart. In die periode hebben 3888 Utrechtse huishoudens een aanvraag gedaan. Daarvan zijn er 2100 goedgekeurd, en het gemiddelde steunbedrag was ongeveer 80 euro per maand. Wie zich afvraagt hoe het kan dat wij dit zo precies en snel weten: die cijfers zijn te raadplegen via een dashboard van het noodfonds energie.
Dan de tweede vraag, welke mogelijkheden wij zien om deze huishoudens die gebruikmaakten van het fonds te ondersteunen. Wij zetten in op verduurzaming, want minder energieverbruik betekent natuurlijk ook lagere kosten. Zo organiseren we inkoopacties waarmee bewoners tegemoetkomingen of volledige vergoedingen voor isolatiemaatregelen kunnen krijgen. Ook gaan we in buurten met veel huurwoningen langs met een energiecoach en een energiebox om tips te geven en kleine besparende maatregelen aan te bieden. Daarnaast kunnen inwoners met een laag inkomen en hoge energiekosten door bijzondere omstandigheden – bijvoorbeeld als het gaat om een slecht geïsoleerde woning of chronische ziekte – bijzondere bijstand aanvragen. Daarbij kijken we ook naar de persoonlijke situatie van mensen en brengen we deze ook in contact met energiecoaches. Wel zijn de inkomens- en vermogensvoorwaarden voor bijzondere bijstand strenger dan voor het noodfonds energie.
Dan de vraag of wij in gesprek zijn met het Rijk om een oplossing voor het probleem te vinden. Wij zijn niet specifiek in gesprek met het Rijk over een nieuw noodfonds energie. Het kabinet heeft dat onderzocht en geconcludeerd dat het juridisch en financieel niet haalbaar is. Wat wel speelt, is het Social Climate Fund van de Europese Commissie. Dat fonds is bedoeld om huishoudens met lage inkomens te ondersteunen bij hoge energie- en vervoerskosten. Samen met de VNG, de G4 en andere gemeenten lobbyen we bij het Rijk om deze middelen via gemeenten beschikbaar te maken. Ons doel daarbij is om structurele maatregelen te realiseren, zoals woningisolatie, die mensen juist op de lange termijn echt helpen.
Meer in het algemeen wil ik zeggen dat het niet per se een goede oplossing is om een tekortschietend inkomensbeleid – dat is hier namelijk ook aan de hand – steeds te compenseren met een pleister voor iedere aparte kostenpost. Energiearmoede los je niet op met een energiefonds.
Dan de vierde vraag, hoe we ervoor zorgen dat het geld dat via gemeenten beschikbaar zou komen, snel bij huishoudens in de knel terechtkomt? Het is nog onduidelijk of er geld naar gemeenten gaat en onder welke voorwaarden. De wijze waarop het beschikbaar wordt gesteld aan huishoudens hangt sterk af van de kaders die het Rijk stelt. Op dit moment bieden bestaande regelingen geen ruimte voor een generieke uitkering, zoals dat wel het geval was bij de eenmalige energietoeslag in 2022 en 2023.

De **voorzitter**: Dank u wel. Zijn er nog aanvullende vragen? Ik zie er geen. De indiener?

Mevrouw **Raaijmakers** (PvdA): Dat zijn dus 2100 huishoudens in Utrecht die dit jaar bijna € 1000 tekortkomen. Hebben we ook zicht op wie dit zijn en zouden we hen proactief kunnen benaderen?

Mevrouw **Voortman** (wethouder): Voorzitter. Die gegevens hebben we niet. Ik moet er wel bij zeggen dat het noodfonds energie vrij ruim was opgezet: huishoudens tot een inkomen van 200% van het sociaal minimum konden daar een beroep op doen. We hebben dus geen specifiek zicht op wie deze huishoudens zijn. Daarnaast mag die informatie, volgens mij, niet zomaar gedeeld worden.

De **voorzitter**: Dan gaan we door naar de volgende vraag.

2. Mondelinge vragen van de fracties van ChristenUnie, VVD en CDA over Jaarwisseling Kanaleneiland.

De heer **Van Straalen** (ChristenUnie): Voorzitter. In de dagen rond de afgelopen jaarwisseling ging het in Kanaleneiland enorm mis. Door brandstichting, ingegooide ruiten, illegale straatraces en zwaar vuurwerk terroriseerde een kleine groep relschoppers de wijk. Dit zorgde voor een gevoel van wetteloosheid en onveiligheid. Daarnaast werden hulpverleners bekogeld met zwaar vuurwerk en belaagd. Dit is natuurlijk compleet onacceptabel. Naast het veroordelen van deze zinloze geweldsuitbarsting willen wij onze dank uitspreken richting alle hulpverleners die zich hebben ingezet voor een goede en gemoedelijke jaarwisseling. Politie, brandweer en medisch personeel, maar ook buurtvaders en andere verbindingspersonen, mogen niet vergeten worden. Zij staan daar voor ons allemaal. Maar in plaats van oliebollen en de beste wensen kregen zij te maken met vuurwerk en verwensingen. Het almaar toenemende geweld tegen deze mensen is onacceptabel en moet stoppen.
Daarom heeft de ChristenUnie, mede namens de VVD en het CDA, de volgende vragen.

1. Hoe kon de situatie zo uit de hand lopen, ondanks een brede inzet voor en tijdens de jaarwisseling?
2. Wat kan het college zeggen over de strafrechtelijke vervolging van de daders, met name van degenen die hulpverleners belaagden?
3. Buurtvaders en andere bewoners gaven aan vooraf signalen te hebben ontvangen dat het uit de hand zou lopen. Hebben deze signalen de driehoek bereikt, en wat is daarmee gedaan?
4. Omwonenden spraken over gerichte acties waarbij zij vermoedden dat de daders niet uit de wijk zelf kwamen. Herkent het college dit beeld, en zo ja, hoe kan dit worden verklaard?
5. de ongeregeldheden zorgden voor een sterk gevoel van onveiligheid onder bewoners. Welke acties onderneemt het college om dit gevoel weg te nemen?

De **voorzitter**: Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de burgemeester voor de beantwoording.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester): Voorzitter. Hartelijk dank. Ook dit jaar was de jaarwisseling een behoorlijke opgave voor alle veiligheidspartners in de stad. Ik kan u verzekeren dat we altijd proberen om zo goed mogelijk voorbereid te zijn. Dat brandweer en politie tijdens hun werk bekogeld zijn met zwaar vuurwerk en we uiteindelijk de inzet van de ME nodig hebben gehad om hulpverleners hun werk te laten doen, gaat inderdaad alle perken te buiten. U weet dat er elk jaar na de jaarwisseling, aan het eind van januari, een brief wordt verstuurd waarin we hierop terugkomen. Daar zullen we ook nog nader op ingaan.
Op 31 december is de situatie op de Marshalllaan aan bod gekomen. De signalen van bewoners zijn besproken. De zogenaamde hotspots worden meestal langere tijd van tevoren in beeld gebracht. Tot enkele dagen voor de jaarwisseling was de Marshalllaan echter nog niet als hotspot aangemerkt. Deze locatie kwam pas in een vrij laat stadium in beeld.

De stadsmakers, veiligheidspartners en jongerenwerkers hebben deze locatie daarom alsnog extra meegenomen in hun rondes. Zij zijn veel in de wijk geweest en hebben jongeren aangesproken. Vaak werkt deze de-escalerende aanpak ook goed. We hebben dat op andere plekken in de stad wel zien gebeuren. Maar de hoeveelheid en hevigheid van het vuurwerk maakten het voor de jongerenwerkers en buurtvaders onmogelijk om nog effectief te handelen. Zoals gezegd, werden op de Marshalllaan ook hulpdiensten bestookt met zwaar vuurwerk. Daarom was de inzet van de ME noodzakelijk.
De tweede vraag gaat over de strafrechtelijke vervolging van daders. Dit is uiteindelijk een zaak van het OM, maar als uitgangspunt wordt een drievoudig hogere strafeis gehanteerd bij zaken die betrekking hebben op een veilige publieke taak. Ook geeft het OM prioriteit aan dit type zaken. De jaarwisseling wordt door het OM beschouwd als een evenement waarbij een hogere strafeis geldt. Wij kijken momenteel met onze juristen naar aanvullende mogelijkheden voor bestuurlijke maatregelen. Ik denk hierbij aan het opleggen van gebiedsverboden. Ik kom daar later nog op terug.
Dan de derde vraag. Zoals gezegd, zijn de hotspots in Kanaleneiland voorafgaand aan de jaarwisseling besproken in de driehoek. Op dat moment waren er echter nog geen concrete signalen dat het specifiek op de Marshalllaan uit de hand zou lopen. In de laatste twee dagen voor de jaarwisseling was er echter sprake van veel vuurwerkoverlast op deze locatie. Dit is gedeeld met de wijkagenten van Kanaleneiland. Er waren beelden beschikbaar, en meerdere jongeren zijn voorafgaand herkend. Ook zijn er gesprekken gevoerd met ouders om hen aan te sporen hun kinderen binnen te houden. De wijkagenten hebben aanvullend een oproep gedaan in de WhatsApp-groep van Kanaleneiland. Er is dus wel degelijk actie ondernomen, maar helaas is dit niet voldoende gebleken om de escalatie te voorkomen.
De vierde vraag: herkennen we het beeld dat er ook mensen van buiten de wijk betrokken waren? Ja, deels herkennen we dat. De stadsmakers en jongerenwerkers geven aan dat er ook overlastgevers uit andere wijken aanwezig waren, vaak met de auto. Het leek erop dat groepen het op elkaar hadden gemunt en dat zij met zwaar vuurwerk over en weer op elkaar schoten. Toen hulpdiensten arriveerden, werden deze vervolgens doelbewust met zwaar vuurwerk bekogeld. Het is belangrijk om te vermelden dat de personen die zijn aangehouden allemaal afkomstig zijn uit Kanaleneiland.
Afrondend. Ik begrijp heel goed dat dit soort ongeregeldheden – of beter gezegd, geweldsexplosies – een enorme impact hebben op de bewoners van de wijk. Daarom organiseren we op 16 januari een bijeenkomst voor bewoners. Tijdens deze bijeenkomst kunnen de mensen die in de wijk werken, zoals jongerenwerkers en stadsmakers, samen met bewoners in gesprek gaan. Het doel is om ervaringen en zorgen te bespreken en te kijken hoe we in de toekomst beter kunnen samenwerken.

De **voorzitter**: Dank u wel. Mevrouw Meerding?

Mevrouw **Meerding** (VVD): Voorzitter. Ik hoor de burgemeester zeggen dat dit jaarlijks een behoorlijke opgave is. Maar het beeld van de VVD is dat het dit jaar toch echt wel extremer was dan in voorgaande jaren. Ondanks het feit dat we elk jaar het uiterste proberen te doen, is het dit jaar blijkbaar niet goed gelukt. Kan de burgemeester daarop reflecteren en aangeven of zij dit beeld deelt?

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester): Voorzitter. Ik denk dat je, als je tot twee keer toe de ME moet inzetten op zo'n avond, in vergelijking met jaren waarin dat niet nodig was, kunt zeggen dat het grimmiger was. Het gaat niet alleen om de hoeveelheid incidenten, maar vooral om de aard ervan. Dat er op een gegeven moment zwaar vuurwerk in een brandweerauto is beland, is natuurlijk echt ongelooflijk. Aan de voorkant hebben we heel veel gedaan, zoals de hotspotbenadering, het gericht

inzetten van jongerenwerkers en politie, om dit soort geweld te voorkomen. Tegelijkertijd hebben we, zowel in Utrecht als in andere grote steden, gezien dat het geweld dit jaar heftig was. Mijn beeld is ook dat het grimmiger was.

Mevrouw **Meerding** (VVD): Dan ben ik benieuwd: gaan we daar als gemeente iets mee doen? Wordt er gekeken naar een trend, en hoe we daarmee moeten omgaan? Wat gaan we volgend jaar anders doen? Komt er een andere aanpak?

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester): Ja, we gaan hier zeker iets mee doen. We evalueren deze avonden altijd met alle partners. Daarom is bijvoorbeeld zo'n bewonersgesprek ook belangrijk, om van hen te horen wat ze hebben gezien en wat we daarvan kunnen leren.
We hebben dit jaar voor het eerst jongeren waarvan bekend is dat ze vaak betrokken zijn bij geweld, preventief een last onder dwangsom toegezonden. Dat is een voorbeeld van een maatregel die we aan de voorkant hebben genomen. Wij blijven voortdurend nadenken over verdergaande maatregelen om geweld te voorkomen. Ik ben het zeer eens met mevrouw Meerding dat we opnieuw naar aanvullende stappen moeten kijken.

Mevrouw **Meerding** (VVD): Dank, voorzitter. Om het af te ronden en van alle vragen af te zijn: wordt dan ook de toename van het aantal autobranden meegenomen? Dat vond ik namelijk een schrikbarend cijfer.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester): Ja, dat vond ik ook. We zagen dat we daarmee in de buurt kwamen van de regio Rijnmond, die toch aanzienlijk groter is dan Utrecht. Dat cijfer moeten we zeker meenemen in de evaluatie. We zullen naar het totale plaatje kijken, inclusief alle vormen van geweld en vernieling. Zoals gezegd, ontvangt u eind januari een brief waarin we onze bevindingen en eerste plannen uiteenzetten.

De heer **Van Steeg** (CDA): Voorzitter. Dank voor de antwoorden van de burgemeester. De burgemeester zei dat er ook groepen uit andere wijken naar Kanaleneiland kwamen en dat er gewelddadigheden waren tussen verschillende groepen. Kan de burgemeester hier nog nader op ingaan?

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester): Voorzitter, het is nog te vroeg om hier uitgebreid op in te gaan. Dit is een onderwerp dat we in de driehoek nog verder willen bespreken. U bent er vroeg bij dit jaar met uw mondelinge vragen, en we zijn deze zaken nog aan het analyseren. Ik begrijp de relevantie van uw punt, en ik zorg ervoor dat dit onderwerp in de brief die u eind januari ontvangt, uitgebreid aan bod komt.

De heer **Van Steeg** (CDA): Dank. Wat ik daarbij ook relevant vind, is de digitale component. Sociale media spelen vaak een rol, zeker als groepen elkaar online oproepen tot geweld. Wat betekent dit, en hoe wordt dit meegenomen in de analyse?

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester): Ja, voorzitter, dat is een terechte vraag. De analyse van wat er precies gebeurde tussen groepen, wie van buiten kwamen en waarom, moet ook deze sociale mediacomponent meenemen. Dit wordt een integraal onderdeel van onze evaluatie. Ik zal er in de brief specifiek aandacht aan besteden.

De heer **Van Steeg** (CDA): Dank. Tot slot nog één vraag. We hebben eerder rellen gehad in Kanaleneiland. Naar aanleiding daarvan is een sociale mediastrategie opgezet die destijds goed werkte. Wordt die strategie nu ook opnieuw bekeken?

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester): Ja, voorzitter. Dat is een goede vraag. We zullen in onze evaluatie niet alleen kijken naar wat op sociale media is gebeurd, maar ook naar de effectiviteit van bestaande strategieën. Als de eerdere aanpak goed heeft gewerkt, is het belangrijk om te zien of en hoe we die opnieuw kunnen inzetten of verbeteren. Dit punt neem ik mee in onze analyse en de brief.

Mevrouw **Hessel** (Utrecht Solidair): Kan de burgemeester zich erin vinden dat het heel frustrerend is voor Utrechters dat we de ergste vuurwerkavond ooit hebben, terwijl er dik vijf ton voor een burgerberaad is met betrekking tot het verbod van vuurwerk en er allerlei feestjes worden gegeven?

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester): Ik vind het met heel veel Utrechters frustrerend dat het, hoewel het in delen van de stad relatief rustig is gebleven, op een aantal plekken zo extreem uit de hand loopt en dat daarbij de mensen die namens ons allemaal op zo'n avond aan de slag zijn, met gevaar voor eigen leven worden bedreigd. Dat zware vuurwerk is namelijk gewoon een wapen dat wordt ingezet. Dat is zeer frustrerend en dat kan ik die zin goed onderschrijven. Dat gevoel deel ik wel.

Mevrouw **Hessel** (Utrecht Solidair): Mijn vraag was ook of de burgemeester het niet zonde vindt van dat miljoen euro en of dat niet beter besteed had kunnen worden.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester): Dat vind ik een te snelle conclusie voor een veel groter punt van discussie. Het burgerberaad heeft gezegd wat de nieuwe norm moet worden rond vuurwerk in deze stad. De raad heeft dat in meerderheid omarmd, via een democratisch genomen besluit, en heeft vastgesteld dat er alternatieven moesten worden georganiseerd. Die zijn niet gratis.
Ik wil erop wijzen dat bijvoorbeeld het feest op het Jaarbeursplein succesvol was. Het is niet fair om wat daar goed ging volledig te laten overschaduwen door de incidenten die elders in de stad uit de hand liepen. Voor mij zijn dat twee verschillende discussies.

De heer **Van Straalen** (ChristenUnie): Voorzitter. Dank aan de burgemeester voor haar heldere afkeuring van wat heeft plaatsgevonden. Ik denk dat het belangrijk is om hier lessen uit te trekken en het veiligheidsgevoel in de wijk te herstellen. Mijn vraag is: kunt u buurtvaders en sleutelfiguren in de wijk nadrukkelijker betrekken? Zij voelen en weten vaak als geen ander wat er speelt.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester): Voorzitter. Ik geloof niet dat er iemand in deze zaal is die zegt dat het wel meeviel of zich er niets van aantrekt. De raad mag van mij verwachten dat ik mij hier stevig over uitspreek. Juist onze bondgenoten, zoals de buurtvaders en sleutelfiguren, zijn ongelooflijk belangrijk. Zij investeren veel tijd en energie, vaak vrijwillig, in hun wijk. Het is essentieel dat we niet alleen goed naar hen luisteren en hen zien, maar ook dat we hun werk blijven waarderen, ook als het niet altijd het gewenste effect heeft.

De **voorzitter**: Ik zie geen vervolgvragen. Dan gaan we door naar de volgende vragenset.

3. Mondelinge vragen van de fracties van GroenLinks, PvdA, DENK en EenUtrecht over Is er na de kerstvakantie nog een schoollunch?

Mevrouw **Vermeulen** (GroenLinks): Voorzitter. Net voor de kerstvakantie ontving onze fractie berichten van enkele bezorgde leerkrachten, scholen en leveranciers over het plotseling stopzetten van de subsidie voor de schoollunch. Het was onverwacht en zorgde voor onrust. Partijen lieten weten ontevreden te zijn over de doorlooptijd van het proces, het gebrek aan transparantie, de onduidelijke criteria voor subsidieverlening en de onvoldoende samenwerking tussen publieke en private partijen.
Samen met de fracties van de Partij van de Arbeid, DENK en Utrecht Een hebben wij de volgende vragen opgesteld:

1. Herkent het college de bovengenoemde signalen? Realiseert het college zich dat door deze ervaringen het draagvlak voor deelname aan het programma Gezond Leren op School afneemt?
2. Hoe kan het dat, ondanks de extra bijdrage die bij de voorjaarsnota is vrijgemaakt, verschillende scholen die al langer lunches aanbieden nu verrast werden door het feit dat ze geen subsidie meer krijgen voor 2025, terwijl ze hier wel op rekenden?
3. Hoe kan het dat scholen pas in de week voor de kerstvakantie te horen kregen dat ze geen subsidie meer zouden ontvangen?
4. Ook vorig jaar verliep het proces rondom subsidieverlening rommelig, wat toen al voor onvrede zorgde. Er was afgesproken het proces dit jaar te verbeteren. Hoe komt het dat dit toch weer mis is gegaan en welke lessen trekt het college hieruit voor de toekomst?
5. Gaat het college dit jaar stappen zetten om de samenwerking tussen publieke en private partijen te verbeteren, zodat scholen structureel van lunches kunnen worden voorzien?

De heer **Eerenberg** (wethouder): Voorzitter. Ik wil graag eerst in algemene zin iets zeggen over dit proces en zal daarmee een groot deel van de vragen hebben beantwoord. Ik heb zelf een dubbel gevoel over hoe dit proces is verlopen. Aan de ene kant is het goed nieuws dat we nu twaalf scholen kunnen ondersteunen met schoollunches, terwijl dat voorheen slechts tien scholen waren. Aan de andere kant moeten we helaas ook scholen teleurstellen. We weten dat er in totaal 42 scholen in onze stad zijn die eigenlijk in aanmerking zouden moeten komen voor deze ondersteuning.
Het proces rond het einde van het jaar is, zoals ik het zie, een botsing tussen de systeemwereld en de bedoeling. Laat me uitleggen wat ik daarmee bedoel. In de eerste plaats worden de middelen voor de schoollunches verdeeld via de nadere regels voor onderwijssubsidies. Dit betekent dat we werken met een vaste deadline van 1 oktober, zodat scholen verschillende regelingen tegelijk kunnen aanvragen. Maar tussen 1 oktober en 31 december is de beschikbare tijd relatief kort. In de tweede plaats bleef het lang onduidelijk of er nog rijksmiddelen beschikbaar zouden komen voor schoollunches. In eerste instantie leek dat niet zo, maar tijdens de beoordeling bleek dat er toch extra middelen beschikbaar waren. We hebben toen besloten die middelen te gebruiken om meer scholen te ondersteunen. Dat betekende echter dat de beoordeling opnieuw moest worden gedaan. Dat klinkt eenvoudig, maar in de praktijk is dat ingewikkeld en tijdrovend.
Een ander punt is dat scholen die al lunches aanboden, opnieuw beoordeeld moesten worden volgens de subsidiewetgeving. Onze juristen wijzen erop dat we elke keer opnieuw moeten toetsen of een school voldoet aan de criteria. Dat is wat de regelgeving van ons vraagt, maar ik begrijp dat dit voor scholen frustrerend is. Dit is iets waar ik komend jaar verder over wil praten.

Mijn antwoord op de eerste vraag is dus dat wij de signalen inderdaad en zeker herkennen, ook de frustratie. We hebben tijdens het proces wel geprobeerd scholen zo goed mogelijk te informeren, bijvoorbeeld via e-mails en een webinar, maar ik begrijp dat dit niet alles oplost.
De tweede vraag gaat over de voorjaarsnota. Ik ben heel blij dat de raad heeft besloten geld vrij te maken, maar met dat geld kunnen we die twaalf scholen bedienen en niet de 42. Dan moet er een ander bedrag vrijgemaakt worden, laat staan een collectieve voorziening voor iedereen. Het blijft kiezen in schaarste.
Op de derde vraag over de tijdlijn ben ik al ingegaan. Wel gaan we er met de scholen over nadenken hoe dit het volgend jaar moet en of het sneller kan na 1 oktober dan wel of we de bundeling van de regelingen moeten loslaten.
Mij hebben geen signalen bereikt dat het laat en rommelig was, ook niet van de scholen. Mochten de vragensteller die concrete signalen wel hebben, dan ontvang ik ze graag want dan kunnen we er weer van leren.
De laatste vraag ging over publiek-private samenwerking. Daar zijn we volop mee bezig en zelfs zo concreet dat de drie scholen die wij moesten afwijzen rond de kerst door de private partij werden “opgepakt”. Dankzij die private partij hebben wij gelukkig niemand hoeven teleurstellen voor het komende halfjaar. Dan heb ik weer huiswerk voor het halfjaar daarna.

De heer **Van Straalen** (ChristenUnie): Het is mooi als ook private partijen een bijdrage willen leveren. Is daar breder zicht op, zodat het uitkomst kan bieden voor meer scholen om die lunches aan te bieden?

De heer **Eerenberg** (wethouder): We zijn in gesprek met verschillende private partijen om een bijdrage te leveren. Er zijn ook landelijke regelingen die dit ondersteunen. In dit specifieke geval wil ik het graag benoemen: het is Albron geweest die de drie afgevallen scholen geadopteerd heeft. Verder lopen er gesprekken met verschillende ondernemers die wellicht willen bijdragen. Het is natuurlijk verleiden en enthousiasmeren, dus ik kan niets beloven, maar ik hoop dat meer ondernemers dit voorbeeld volgen.

Mevrouw **Vermeulen** (GroenLinks): Mijn vraag gaat over het proces. De communicatie is als rommelig ervaren, vooral omdat scholen net voor de kerstvakantie te horen kregen of ze wel of geen subsidie kregen. Voor sommige scholen, zoals in het speciaal onderwijs, is het belangrijk om meer structuur en duidelijkheid te bieden. Hoe kan de communicatie vanuit de gemeente hierin verbeteren, ook al zitten we met de beperkingen van het huidige systeem?

De heer **Eerenberg** (wethouder): Dat is een terecht punt. Ik wil hier zeker van leren en zal dit bespreken met bijvoorbeeld SO-Lux. Een mogelijkheid is om sneller te beoordelen, al brengt dat andere uitdagingen met zich mee. We zouden ook kunnen overwegen om er een aparte regeling van te maken, maar dat kan weer meer bureaucratie opleveren. Ik ben benieuwd of SO-Lux aanwezig was bij de webinar die we organiseerden. Als dat niet zo was, wil ik graag horen waarom niet. Ik zal met hen in gesprek gaan om te kijken wat er beter kan. We moeten er echt voor zorgen dat het proces volgend jaar soepeler verloopt.

De **voorzitter**: We gaan door naar de laatste vragenset van dit vragenuur.

4. Mondelinge vragen van de fractie van Utrecht Solidair over Een katheter plaatsen met behulp van YouTube filmpjes.

Mevrouw **Hessel** (Utrecht Solidair): Voorzitter. In november 2024 verschijnt een intern rapport van de politie “Criminelen in de zorg, een grote zorg”, over de schrikbarende toename van zware criminelen in de zorg. Drugshandelaren, plofkrakers en geweldplegers zijn op grote schaal actief in de zorgsector. Zonder opleiding “behandelen” ze kwetsbare patiënten. Een agent van Midden-Nederland verklaart dat van de 100 gearresteerde dealers ongeveer 80 in de zorg werken. De nota "Grenzen stellen, perspectief bieden" stelt expliciete keuzes voor gericht op het doorbreken van criminele carrières en van criminele geldstromen. Van de leiders van Utrechtse plofkraakgroepen is bekend dat zij betrokken zijn bij drugshandel en witwassen. Om het bedrijventerrein Nieuw Overvecht minder kwetsbaar voor ondermijnende criminaliteit te maken, heeft de gemeente een vergunningplicht instellen voor de autobranche in dit gebied.

1. Vindt het college ook dat we zo snel mogelijk alles op alles moeten zetten om deze zorginstellingen te stoppen?
2. Kan er voor zorginstellingen op bedrijventerrein Overvecht ook een vergunningsplicht komen net als in de autobranche?
3. Ziet het college mogelijkheden om de zorginstellingen in gebieden waar plofkrakers en drugcriminelen bekend extra te controleren?

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester): Voorzitter. Het is een terecht punt dat mevrouw Hessel aansnijdt. We hebben inderdaad ook een technische sessie gehad, waar mevrouw Hessel bij aanwezig was, op 26 november. Tijdens die sessie hebben we de omvang van de problematiek rondom ondermijnende criminaliteit en de raakvlakken met de zorg benoemd. Ik heb dat destijds ook niet voor niets aangekaart bij het Landelijk Strategisch Beraad Ondermijning. Dit is namelijk geen probleem dat uitsluitend in Utrecht speelt. Het is in de hele keten zichtbaar en het rapport waarnaar gerefereerd wordt, is op mijn verzoek mede door de politie Midden-Nederland opgesteld. Dit rapport geeft een goed inzicht in de zwakke schakels binnen de keten.
Nog deze maand komt het uitvoeringsplan Toezicht in het sociaal domein uit, waarin ook aandacht zal worden besteed aan ondermijning in de zorg.
Mevrouw Hessel stelde voor om, net zoals dat is gebeurd in de autobranche, een vergunningplicht voor zorginstellingen in te voeren, bijvoorbeeld op bedrijventerrein Overvecht. Op dit moment werken we samen met de driehoekspartners om te kijken welke verdere stappen we in onze aanpak moeten zetten. Dit betreft zowel gebieden waar we signalen hebben, als lopende opsporingszaken waarin we het net verder willen sluiten. Of een vergunningplicht in Overvecht of wellicht breder effectief zou zijn, kan ik op dit moment nog niet zeggen. Het is echter zeker een logische vraag die u stelt, en we zullen dit onderwerp ook bespreken met onze partners. Tegelijkertijd zijn er mogelijk ook andere maatregelen te bedenken die we zouden kunnen nemen.
De laatste vraag is of zorginstellingen in gebieden waar plofkrakers of drugscriminelen actief zijn extra gecontroleerd kunnen worden. Wij werken vanuit de nota Grenzen stellen, perspectief bieden en ondernemen actie wanneer er concrete signalen zijn. Samen met betrokken organisaties bekijken we dan welke interventies mogelijk zijn. Dat betekent overigens niet dat we ons uitsluitend richten op bepaalde gebieden, want het kan voorkomen dat criminaliteit in één gebied plaatsvindt terwijl zorgfraude elders gebeurt. Het blijft belangrijk om scherp te zijn op signalen en trends.
Ik dank mevrouw Hessel voor deze vragen, want dit onderwerp is voor ons komend jaar een prioriteit.

Mevrouw **Hessel** (Utrecht Solidair): Ik dank de burgemeester voor de beantwoording. Waar ik eigenlijk naar op zoek ben, is een maatregel zoals een vergunningplicht, iets wat vrij snel effect zou kunnen hebben. Bij de autobranche hadden we misschien te maken met slechte monteurs, maar hier gaat het om mensen die zich, zoals recent uit onderzoek bleek, richten op zwaar gehandicapte mensen die slecht kunnen communiceren, waardoor misstanden niet snel aan het licht komen. De gevolgen hiervan zijn zo onmenselijk en schadelijk, dat ik hoop dat er iets kan worden gevonden waarmee we hier snel bovenop kunnen zitten.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester): Ik deel deze zorgen volledig. Het gaat hier inderdaad om de kwetsbaarste mensen, die soms op het punt van mishandeling terechtkomen. Het is buitengewoon gevaarlijk en vraagt om grote urgentie. We zijn het erover eens dat er snel een oplossing moet komen. Dat kan bijvoorbeeld een vergunningplicht zijn, maar we kijken ook naar andere mogelijkheden, zoals het aanpakken van opleidingen. Dit doen we in samenwerking met het ministerie van OCW. De komende tijd zal moeten uitwijzen wat het effectiefst is. Maar dat we hier bovenop moeten zitten, daar zijn we het volkomen over eens.

De **voorzitter**: Dank u wel. U bent helaas door uw tijd heen. Ik zie dat u tevreden bent en dat is mooi. Dan sluit ik hierbij de vergadering. Ik wens iedereen een fijne avond en kom goed thuis!

De voorzitter sluit daarop, te 17.42 uur, het vragenuur.

Gemeente Utrecht

2025

NOTULEN VRAGENUUR

Vragenuur 16 januari 2025

Vragenuur, gehouden op donderdag 16 januari 2025 te 17.00 uur.

Voorzitter: mevrouw Deldjou Fard.

Aanwezig zijn de leden: Aït Daoua, Hellevoort, Hessel, Van Heuven, Hornsveld, Passier en Zwinkels.

Voorts zijn aanwezig de commissieleden: Beekmans, Leever en Van Meerveld.

Namens het college zijn aanwezig: burgemeester Dijksma en de wethouders Maatoug, Oosters, Streefland, Voortman en De Vries.

Griffier: mevrouw Bouts.

Opening van het vragenuur.

De **voorzitter**: Een heel goedemiddag. Mijn naam is Melody Deldjou Fard en vanavond heb ik de eer om als voorzitter op te treden tijdens het vragenuur. Ik heette iedereen welkom: alle raadsleden, commissieleden, wethouders, de burgemeester, het publiek op de tribune, en natuurlijk ook iedereen die thuis met ons meekijkt. Zoals altijd hadden we een uur de tijd, en dit keer staan er maar liefst elf vragen op de agenda. We zullen proberen zo veel mogelijk vragen te behandelen, maar eventuele overgebleven vragen moeten worden doorgeschoven naar het volgende vragenuur.

1. Mondelinge vragen van de fractie van Utrecht Solidair over Triage op Woo-verzoek ongehoord.

Mevrouw **Hessel** (Utrecht Solidair): Voorzitter. De gemeente Utrecht is bij de behandeling van Woo-verzoeken overgestapt op een zeer discutabel triagesysteem. Hiermee bepaalt de gemeente de voorrang waarin Woo-verzoeken behandeld worden en of deze verzoeken al dan niet binnen de termijn worden afgehandeld, zo concludeert expertisecentrum SPOON. Het systeem is in meerdere opzichten zonder meer in strijd met de wet. Bovendien bevat het geen enkele garantie dat verzoeken van de voorrangsgroepen daadwerkelijk sneller zullen worden afgehandeld dan nu het geval is. Maar Utrecht heeft een eigen aanpak uitgedokterd om de verzoeken de baas te blijven. Op een triageformulier geeft de gemeente je verzoek en jouzelf punten op vijf aspecten: soort verzoeker, belang van het verzoek, werklast, gedrag van de verzoeker en dergelijke. In bijzondere omstandigheden ziet Utrecht aanleiding voor bonussen of aftrekpunten.
Wij hebben daarom de volgende vragen.
1. Ziet het college in dat deze “eigen aanpak” in strijd is met de wet?
2. Is het college bereid deze aanpak onmiddellijk te staken?

3. Ziet het college in dat de kwaliteit en transparantie van het handelen in de uitvoering van de gemeente leidt tot meer of minder Woo-verzoeken?
4. Is het college bereid om een vertaalslag te maken naar een betere dienstverlening inzake Woo-verzoeken?
5. Ziet het college in dat het uitvoerend apparaat nooit degene kan zijn die beoordeelt of een Woo-verzoek belangrijk is of niet?

Mevrouw **Streefland** (wethouder): Voorzitter. Ik wil allereerst een goed beeld schetsen van hoe onze huidige werkwijze in elkaar zit, omdat er in enkele recente artikelen in Binnenlands Bestuur en op de website van Expertisecentrum SPOON onjuiste informatie is gedeeld. Overigens hebben wij vanmiddag met Binnenlands Bestuur, voordat deze vragen binnenkwamen, een goed gesprek gehad over de nuance die nu ontbreekt in het artikel. Bovendien waren niet al onze opmerkingen meegenomen in het artikel. Deze publicaties stellen bijvoorbeeld dat onze nieuwe aanpak reeds als vast beleid is ingevoerd, terwijl het in werkelijkheid om een pilot gaat. Dit betekent dat we een nieuwe werkwijze testen om beter aan te sluiten op de behoeften van verzoekers en om Woo-verzoeken sneller en efficiënter te kunnen verwerken. Als overheid is het belangrijk om aanraakbaar en nabij te zijn en deze pilot draagt daaraan bij. Het betreft geen vastgesteld beleid en is daarom ook nog niet gedeeld met de raad.
De pilot houdt in dat we een nieuw werkproces testen, ondersteund door een ambtelijk werkdocument. Dit document helpt onze behandelaars bij het voorbereiden en verwerken van verzoeken. Uiteraard ontvangen alle verzoekers volgens de wet een ontvangstbevestiging met een beslistermijn. Op basis daarvan organiseren wij ons op het binnen de termijn afhandelen van het verzoek. Bij omvangrijke verzoeken, waarbij die termijn niet haalbaar blijkt, treedt de gemeente ingevolge artikel 4.2 van de Woo vroegtijdig in overleg met de verzoeker over de prioritering van de afhandeling van het verzoek, zodat delen van het verzoek eerder afgehandeld kunnen worden en andere onderdelen later worden uitgewerkt. Deze aanpak stelt ons in staat om vanaf het begin realistische termijnen in te schatten en zorgt voor een beter contact met verzoekers. Tot nu toe zijn zowel de verzoekers als wijzelf tevreden over de verbeterde samenwerking en afhandeling. De pilot is mede gebaseerd op inzichten die we hebben opgedaan via sessies met het Adviescollege Openbaarheid en Informatiehuishouding – ACOI – en via overleg met het ministerie van Binnenlandse Zaken, die ons juist heeft verzocht deel te nemen aan deze pilot. Hierbij waren ook vertegenwoordigers uit de media en juridische experts betrokken.
Ik wil benadrukken dat het merendeel van de Woo-verzoeken afkomstig is van onze inwoners. Een groot deel daarvan wordt zelfs binnen een week afgehandeld.
Vraag 1. Graag benoem ik nogmaals dat de aanpak onderdeel is van een pilot. Daarnaast is er geen sprake van tegenstrijdigheid met de wet. Het trainen van medewerkers en het testen van werkprocessen ter verbetering en verhoging van de snelheid om de inwoner te voorzien is wettelijk toegestaan. Wij proberen dat dus ook. De raad ontvangt binnenkort een brief over de Woo in 2024, waarin hierover ook is te lezen.
Vraag 2. We voeren deze pilot uit voor een betere dienstverlening door juist sneller in contact te komen met verzoekers en samen te komen tot een wenselijke en efficiënte afhandeling. Het is een pilot en geen vaststaand beleid.
Vraag 3. De stijging van het aantal Woo-verzoeken komt met name door ontwikkelingen bijvoorbeeld in de woningmarkt – meer verbouwingen, zoals ook te zien was in de Coronaperiode – actualiteiten, zoals demonstraties, en maatschappelijke thema's.

Vraag 4. Het college is bereid een vertaalslag te maken en dat gebeurt door de pilots uit te voeren op verschillende onderdelen van het werkproces en door medewerkers te trainen om samen inhoudelijk goed in gesprek te kunnen gaan met de verzoekers.
Vraag 5. Met deze pilot werken we aan een snellere inhoudelijke en goede afhandeling van Woo-verzoeken, juist voor degene die een Woo-verzoek indient.

De heer **Aït Daoua** (D66): Voorzitter. Ziet de wethouder ook dat Woo-verzoeken vaak lijken te worden ingediend door een beperkte groep inwoners met hetzelfde profiel en wat vindt de wethouder daarvan?

Mevrouw **Streefland** (wethouder): Wij zien dat ook. Wij zien een bepaalde, kleine, groep inwoners die vaak een groot Woo-verzoek doet. We zien gelukkig ook heel veel andere inwoners, journalisten en anderen, die ons verzoeken doen waaraan wij refereren. Er is inderdaad een kleine groep die veel grote en omvangrijke verzoeken indient. Die proberen we op de juiste manier te behandelen.

De heer **Aït Daoua** (D66): En wat vindt de wethouder daarvan?

Mevrouw **Streefland** (wethouder): Het is misschien een beetje de tand des tijds. Binnenkort is er een rondetafelgesprek in de Tweede Kamer waar dit ook onderwerp van gesprek is. Voor een deel van de inwoners is het een informatievraag. Soms zien we ook – los van de veelvragers – dat zij naar iets anders op zoek zijn. Wij komen dus ook naderbij. Er inderdaad is er een groep die veelvuldig vraagt en waar we alle zeilen moeten bijzetten en soms extra mensen moeten aannemen om aan zeer omvangrijke verzoeken te kunnen voldoen. Dat willen we ook.

De **voorzitter**: Zijn er nog meer partijen met een aanvullende vraag? Dat is niet het geval. Mevrouw Hessel?

Mevrouw **Hessel** (Utrecht Solidair): Voorzitter. Kan de wethouder de pilot zo snel mogelijk toesturen en dan vooral het triageformulier?

Mevrouw **Streefland** (wethouder): Wij zullen de raad informeren met een brief in het eerste kwartaal, zoals ik zojuist al aangaf. Tijdens het rondetafelgesprek in de Tweede Kamer kunnen wij uitleg geven over de triage. Het is overigens ook onderwerp van gesprek tussen de leden van de Tweede Kamer.

Mevrouw **Hessel** (Utrecht Solidair): De wethouder refereert aan de vragen in de Tweede Kamer hierover, waarbij die leden die het triageformulier gezien hadden, veronderstelden dat dit wel tegen de wet was. Het lijkt mij dan ook heel belangrijk dat dit snel komt, omdat je ook de schijn weg moet nemen dat je tegen de wet handelt. Wat vindt de wethouder daarvan?

Mevrouw **Streefland** (wethouder): Wij hebben een goed en heel zinvol gesprek gehad met Binnenlands Bestuur en SPOON heeft nooit het principe van hoor en wederhoor toegepast. Dat is heel spijtig. Het is sowieso altijd goed om te vertellen hoe we het doen. Een brief aan de raad helpt daar ook bij.

2. Mondelinge vragen van de fracties van de PvdD en GroenLinks over Veel vuurwerkoverlast in Utrecht.

De heer **Van Heuven** (PvdD): Voorzitter. Net als voorgaande jaren heeft de Partij voor de Dieren tussen 1 november 2024 en 8 januari van dit jaar een vuurwerkmeldpunt ingesteld op haar site. In die korte periode kregen we net als vorig jaar meer dan 900 meldingen van vuurwerkoverlast. Het viel wederom op dat veel mensen melding doen van doodsbange huisdieren en wilde dieren, dat er veel vuurwerk wordt afgestoken in en rond parken en dierenweides en dat het vaak ging om jonge vuurwerkafstekers. We hebben de meldingen met deze vragen meegestuurd.
De Partij voor de Dieren en GroenLinks hebben de volgende vragen.

1. Komen de meldingen van het Vuurwerkmeldpunt van de PvdD overeen met de meldingen die bij de gemeente binnenkwamen? Zo nee, wat valt op aan de verschillen?
2. Hoe kan het dat er nog steeds veel vuurwerk afgestoken wordt op momenten dat het sowieso al niet mocht en hoe kan de handhaving hierop beter?
3. Wij zijn van mening dat de gemeente teveel in haar communicatie heeft benadrukt dat ze niet voldoende kon handhaven, waardoor veel mensen het vuurwerkverbod niet serieus namen. Deelt het college deze mening? Zo nee, waarom niet?
4. Hoe kijkt het college terug op de gevoerde campagne ten behoeve van de jaarwisseling? Lag de nadruk met name op de alternatieve vieringen, het verbod of iets anders?
5. Hoe gaat het college ervoor zorgen dat er bijvoorbeeld via betere communicatie en aantrekkelijke alternatieven en meer/betere handhaving volgend jaar daadwerkelijk veel minder vuurwerk afgestoken wordt, ook tijdens de jaarwisseling?

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester): Voorzitter. Dit zijn de te verwachten vragen van de Partij voor de Dieren en GroenLinks. Het gemeentelijk meldpunt heeft dit jaar ruim 2700 meldingen gekregen, fors meer dan in voorgaande jaren. De aard van de meldingen verschilt niet significant van de afgelopen jaren, maar veel melders verwijzen we naar het gemeentelijk afsteekverbod. Tegelijkertijd moet ik vaststellen dat Thor noch de politie het beeld heeft dat er meer vuurwerk is afgestoken dan voorgaande jaren. De analyse van de meldingen bij het meldpunt van de Partij voor de Dieren en onze eigen cijfers wordt nog gemaakt. Daar kan ik nu nog niets over zeggen. Wel wil ik toezeggen dat ik in de evaluatiebrief over de jaarwisseling enkele zaken hierover zal opnemen.
Vraag 1, hoe het kan dat er nog steeds vuurwerk wordt afgestoken, terwijl dit al verboden is en hoe we beter kunnen handhaven. Hier speelt het belang van heterdaad betrappen een grote rol. Er is vanaf 11 oktober al veel extra aandacht geweest van wijkboa's, en van 16 december tot en met 1 januari heeft het speciale vuurwerkteam extra ingezet. Toch blijven er beperkingen door de vereiste heterdaadvaststelling, de beschikbare middelen en de beperkte handhavingscapaciteit. Dit maakt handhaven lastig. We gaan deze aanpak breed evalueren, samen met de driehoek, en kijken naar verbetermogelijkheden binnen de handhaving.
Dan de vraag over communicatie. Misschien is het goed om nog iets te zeggen over de communicatie rondom het afsteekverbod. De communicatie was gericht op het lokale afsteekverbod dat specifiek gold tussen 31 december 18.00 uur en 1 januari 02.00 uur. Voor en na die tijden was het sowieso al verboden om vuurwerk af te steken. Bij de communicatie hebben we ervoor gekozen om alternatieve vieringen te promoten, mede op advies van experts. Zij benadrukken dat het realiseren van een culturele verandering tijd kost. Dit soort veranderingen bereik je niet alleen met handhaving, maar met een combinatie van maatregelen. Het is belangrijk om dit goed te blijven communiceren.
We moeten reëel zijn: we hebben niet op elke hoek van de straat een boa of agent. Het zou niet eerlijk zijn om dit naar de bevolking toe te suggereren. Dit proces is vergelijkbaar met een verkeerslicht. In Nederland hebben we de afspraak dat je stopt bij rood licht, zonder dat er op elk

kruispunt een agent staat. Gelukkig houden de meeste mensen zich hieraan. Dat is waar we ook naartoe willen met het vuurwerkverbod.
Ik kijk terug op een goede campagne waarin we alternatieve vieringen goed onder de aandacht hebben gebracht. Dit was gebaseerd op adviezen van gedragsexperts.
Dan de vraag over de landelijke aanpak. Wat betreft het lokale afsteekverbod: ik wil benadrukken dat een landelijk vuurwerkverbod essentieel blijft. Het is toch vreemd dat je vuurwerk wel mag verkopen, maar het niet mag afsteken. Als we dit landelijk regelen, hebben we als burgemeesters meer vertrouwen in effectievere handhaving en kunnen we versnellen in het veranderen van deze traditie. Binnenkort zal er een uitgebreide raadsbrief komen met een terugblik op de jaarwisseling. Hierin zullen we ook de handhaving en communicatie rond het afsteekverbod evalueren.

De **voorzitter**: Zijn er partijen die aanvullende vragen willen stellen? Nee? Dan gaan wij terug naar de indiener.

De heer **Van Heuven** (PvdD): Voorzitter. Ik zou hier wel duizend vragen over kunnen stellen, maar gezien de tijd beperk ik me tot één vraag. De campagne richtte zich sterk op alternatieven, maar tijdens het fietsen door de stad viel me op dat er weinig werd gecommuniceerd over het feit dat vuurwerk afsteken met oud en nieuw zelf verboden was. Waren inwoners zich voldoende bewust dat dit jaar vuurwerk afsteken in die specifieke tijd niet was toegestaan? Kan de burgemeester hier in de evaluatiebrief verder op ingaan?

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester): Dat is een goed punt. Ik moet even nadenken over hoe we dit kunnen vaststellen. Het is waar dat het besluit van uw raad en het vuurwerkverbod breed in de media en publiciteit zijn besproken. Van columnisten tot nieuwsitems: iedereen had er een mening over. Je zou zeggen dat het bijna niet gemist kan zijn, maar toch weet je het niet zeker. Ik denk dat dit een faire vraag is, en ik wil mijn best doen om in de evaluatie te kijken of we hier iets zinnigs over kunnen bovenhalen.

De **voorzitter**: We gaan door naar de volgende set vragen.

3. Vragen van de fracties van CDA, Volt, UtrechtNu!, Utrecht Solidair, PvdD en PvdA over Als je niet kunt lopen, loop je maar om.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA): Voorzitter. Vorige week woensdag hebben wij als raadsleden een werkbezoek georganiseerd. Samen met vertegenwoordigers van Solgu en enkele ouderen zijn we op pad gegaan om te kijken naar de staat van de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (AGP's). In twee auto's hebben we een rondje door de stad gereden, en de deelnemende fracties waren geschrokken van wat we aantroffen: hoe weinig van dit soort plekken er zijn en hoe slecht toegankelijk, onveilig en onduidelijk ze soms zijn. We hebben een beleidsnota over parkeren en toegankelijkheid uit maart 2022, maar die leidt in de praktijk tot te weinig goed resultaat. Ook lijkt de motie Denk Andersom, die op één stem na unaniem werd aangenomen, niet te worden uitgevoerd. Deze motie vroeg om altijd eerst te denken aan mensen met een beperking bij de inrichting van openbare ruimten.
Tijdens het werkbezoek hebben we foto's gemaakt, die zijn bijgevoegd, en we hebben de volgende vragen.

1. Hoeveel inwoners van Utrecht hebben een gehandicaptenparkeerkaart (GPK), in welke wijken wonen zij voornamelijk, en kunnen zij gratis en toegankelijk parkeren in parkeergarages? Wat is de verwachte toename van GPK-houders gezien de vergrijzing, zowel in Utrecht als daarbuiten?
2. Wat is het verloop van de AGP's in de binnenstad geweest? Hoeveel plekken zijn toegevoegd, verwijderd, of aangekondigd maar niet gerealiseerd? Kloppen de cijfers, aangezien soms wordt aangegeven dat er een plek is, terwijl deze er in de praktijk niet blijkt te zijn?
3. Waarom is de proef met de goedwerkende On Wheels-app gestopt? Hierdoor hebben mensen nu geen inzicht meer in de beschikbare plekken en moeten zij onnodig zoeken en omrijden.
4. Om welke reden worden de plekken aan de Mariaplaats verplaatst?
5. Waarom zijn de plekken aan de Nieuwegracht zo smal en strak langs de gracht? Kan dit niet anders?

De **voorzitter**: Ik nodig wethouder Senna Maatoug uit voor de beantwoording. Een kleine opmerking richting het college: houdt u het alstublieft iets korter. Drie minuten per beantwoording graag.

Mevrouw **Maatoug** (wethouder): Voorzitter. Ik zal mijn best doen om het kort te houden, maar ik wil alle vragen recht doen. Enorm dank aan de indieners van deze vragen, en ik waardeer de brede politieke vertegenwoordiging. Net als tijdens eerdere debatten ben ik blij dat organisaties zoals Solgu genoemd worden. Het is heel belangrijk dat zij de ogen en oren in de stad zijn en dat wij als college scherp gehouden worden.
Ik waardeer het werkbezoek van de raadsleden en wil ook zelf binnenkort samen met Solgu op pad gaan. Nu de beantwoording van de vragen:
Hoeveel inwoners hebben een GPK en waar wonen zij? In Utrecht zijn er 4152 houders van een Europese gehandicaptenparkeerkaart (GPK). Met een GPK mag men gratis parkeren op openbare reguliere parkeerplaatsen op straat. Echter, deze kaart geeft geen recht op gratis parkeren in parkeergarages. We hebben op dit moment geen gegevens over de verwachte toename van GPK-houders door de vergrijzing. Wel heb ik eerder toegezegd om in het tweede kwartaal van dit jaar een brief te sturen waarin we ingaan op parkeren in private garages en de impact van de vergrijzing.
Wat is het verloop van AGP's in de binnenstad? In de afgelopen jaren zijn door de uitbreiding van het voetgangersgebied AGP's verplaatst. Het is voorgekomen dat na een herinrichting minder AGP's zijn teruggebracht dan er oorspronkelijk waren. Vorig jaar hebben we vijf nieuwe AGP's aangewezen, en in overleg met Solgu werken we aan het op orde brengen van het aanbod in de binnenstad. Bij het project Binnenstad Autoluw worden extra AGP's aangelegd op locaties waar reguliere parkeerplaatsen worden opgeheven.
In het stationsgebied zijn de afgelopen twee jaar zeven AGP's toegevoegd. De locaties van AGP's staan op een plattegrond op de website van de gemeente, die regelmatig wordt bijgewerkt. Helaas gebeurt het soms dat een locatie al wordt opgenomen op basis van een gepubliceerd verkeersbesluit, terwijl de plek nog niet fysiek is aangelegd. Dat punt corrigeren we deze week nog.
Waarom is de proef met de On Wheels-app gestopt? De proef met de On Wheels-app liep twee jaar en had als doel om sensortechnologie te testen op circa 50 AGP's. Deze sensoren waren bedoeld om de bezetting van AGP's te meten. Het primaire doel was niet om de informatie via de app beschikbaar te maken, maar om te zien of de techniek betrouwbaar genoeg is voor bredere uitrol. Na de proef bleven de sensoren zichtbaar in de app totdat On Wheels stopte met het aanbieden van de dienst.
Waarom worden de AGP's aan de Mariaplaats verplaatst? Ik vind het, eerlijk gezegd, lastig om hierop een goed antwoord te geven. De verplaatsing is onderdeel van een herinrichting. We zorgen ervoor

dat de toegankelijkheid behouden blijft, maar we zullen in de evaluatie goed kijken of de verplaatsingen voldoen aan de behoeften van de doelgroep.
Waarom zijn de plekken aan de Nieuwegracht zo smal? De huidige plekken langs de gracht zijn inderdaad smal en strak geplaatst. Dat is een gevolg van de beperkte ruimte in het gebied. De binnenstad is niet gebouwd op het gebruik van de auto. We weten dat er behoefte is aan AGP's op deze locatie en we onderzoeken of er alternatieve oplossingen mogelijk zijn, waarbij zowel de veiligheid als de toegankelijkheid worden verbeterd. Ook dit neem ik zeker mee in de schouw.

De **voorzitter**: Hartelijk dank voor de beantwoording. Ik zie verder geen aanvullende vraag.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA): Voorzitter. Ik ben blij dat dit voortvarend wordt opgepakt. De cijfers met betrekking tot vergrijzing zou de gemeente toch wel moeten weten. Kan de wethouder daarop iets toezeggen?

Mevrouw **Maatoug** (wethouder): In mijn brief voor Q2 heb ik al veel toezeggingen gedaan met betrekking tot dit onderwerp. Vergrijzing wil ik daarin meenemen, echter met de winstwaarschuwing dat ik niet weet of daar iets nuttigs uitkomt. Wij zullen kijken wat er bekend is over de prognoses. In de vraag ging het ook over wijken. Dan ga je heel gericht kijken waar mensen wonen en dat vind ik niet wenselijk. De trend rond vergrijzing wil ik echter wel meenemen in de brief in Q2.

De **voorzitter**: Daarmee ronden we deze vragen af. We gaan door naar het volgende agendapunt.

4. Mondelinge vragen van de fracties van GroenLinks, D66, PvdA, Student & Starter en BIJ1 over Ook belangen van jongeren moeten behartigd.

Mevrouw **Hellevoort** (GroenLinks): Voorzitter. Vanaf 1 januari 2025 is U-2BHeard gestopt met haar activiteiten. Dit betekent dat er op dit moment geen aparte organisatie meer is voor de belangenbehartiging van dak- en thuisloze jongeren, terwijl uit de eerste ETHOS-tellingen blijkt dat een groot deel van de dak- en thuisloze mensen onder de 27 is.
De fracties van GroenLinks, D66, Partij van de Arbeid, Student en Starter, en BIJ1 vinden het belangrijk dat ook de belangen van dak- en thuisloze jongeren goed worden behartigd en hebben daarom de volgende vragen.
1. Wat heeft het college gedaan om te voorkomen dat de activiteiten van U-2BHeard moesten worden gestopt?
2. Heeft het college meegedacht over alternatieven, bijvoorbeeld het onderbrengen bij een andere organisatie, en waarom is dit niet gelukt?
3. Wat gaat het college doen om ervoor te zorgen dat de belangen van dak- en thuisloze jongeren in de toekomst weer goed behartigd worden, en worden dak- en thuisloze jongeren hier zelf ook bij betrokken?
4. Is het een optie om dit in regionaal verband te organiseren, eventueel met cofinanciering vanuit andere gemeenten?

De heer **De Vries** (wethouder): Voorzitter. Dank voor het stellen van deze belangrijke vragen. Ik zal ze één voor één snel beantwoorden.
Wat heeft het college gedaan om te voorkomen dat U-2BHeard moest stoppen? In september 2024 heeft de gemeente het bericht ontvangen van het bestuur van U-2BHeard dat zij in 2025 geen

gebruik meer wilden maken van de subsidie. Ze gaven aan dat ze hun rol in de stad niet langer konden vervullen, onder andere vanwege langdurige ziekte en een tekort aan middelen. Dit bericht heeft de gemeente overvallen, omdat we in mei 2024 nog hadden afgesproken dat ze, ondanks personele problemen, onvoorwaardelijke steun zouden krijgen om hun werk voort te zetten. Gezien het financiële tekort van de gemeente Utrecht was het echter niet haalbaar om een hogere subsidie dan 85.000 euro te verlenen. Wij vinden dat ontzettend jammer, want U-2BHeard was een belangrijke partner in Utrecht, die stem en gezicht heeft gegeven aan jongeren die dak- en thuisloos zijn of dreigen te raken. Met U-2BHeard zijn de laatste maanden in 2024 ook gesprekken gevoerd over afronding.
Dan de tweede vraag. Heeft het college meegedacht over alternatieven?
Het college heeft geprobeerd alternatieven te vinden door met andere organisaties te overleggen, onder andere met het bestuur van GOUD met de vraag of zij interesse hebben in de belangenbehartiging van deze doelgroep. Doorstarten zou niet in één of twee maanden lukken, maar in 2025 bekijken wij samen met GOUD en uiteraard met jongeren en partners in de stad waar er behoefte aan is. In het begin van 2025 is er dus geen belangenbehartiging, maar wel is het subsidiebedrag dat bestemd was voor U-2BHeard gereserveerd voor GOUD, zodat we vervolgen die afspraken kunnen maken. Met de Stadsteam Back Up gaan wij kijken welke andere dienstverlening daarbij past.
Dan het antwoord op de derde vraag. Samen met GOUD dienst en onze partners in de stad en natuurlijk ook jongeren maken we een projectvoorstel. De gemeente zet zich in om de belangenbehartiging voort te zetten en zal ook de afspraken initiëren. Voor de financiering hebben wij, zoals gezegd, een bedrag gereserveerd.
Da het laatste antwoord over met name de regionale component. Het is zeker een optie om de belangenbehartiging van dak- en thuisloze jongeren regionaal te organiseren. In de beleidsnota Aanpak dakloosheid U16 is afgesproken dat de belangenbehartiging ook regionaal wordt opgepakt. Hiervoor is ook budget beschikbaar. Dit geldt zowel voor belangenbehartiging voor jongeren, jongvolwassenen en volwassenen.

De **voorzitter**: Zijn er aanvullende vragen? Dat is niet het geval. Ook de indiener heeft geen vragen meer en daardoor gaan wij door naar de volgende set vragen.

5. Mondelinge vragen van de fracties van GroenLinks, PvdA, Student & Starter en ChristenUnie over Ruimte voor het stadshospice.

Mevrouw **Hornsveld** (GroenLinks): Voorzitter. Het Stadshospice aan de Kanaalstraat is een fantastische plek waar professionals en vooral vrijwilligers liefdevolle zorg bieden aan mensen in de laatste fase van hun leven. Dit voorkomt overbelasting van mantelzorgers en biedt een waardige plek om te sterven voor mensen die geen sociaal netwerk hebben. Het hospice beschikt momenteel over zes kamers, maar voor een stad als Utrecht is dat te weinig. Het hospice zou graag een tweede ruimte openen om kleinschalige zorg te kunnen blijven bieden. Ze zijn op zoek naar schenkingen voor de bekostiging en naar geschikt huisvesting, bij voorkeur op een centrale locatie zodat familie en vrienden makkelijk op de fiets op bezoek kunnen komen.
Daarom hebben wij de volgende vragen:
1. Ziet het college, net zoals wij, de waarde van deze zorg die in het Stadshospice geboden wordt?
2. Ziet het college, met ons, de noodzaak voor kleinschalige uitbreiding in een groeiende stad?

3. Is de gemeente Utrecht bereid mee te denken om te zoeken naar geschikte mensen of partijen die kunnen zorgen voor financiering en huisvesting?
4. Kan het college op korte termijn in contact treden met het Stadshospice en hierover in gesprek gaan?

Mevrouw **Voortman** (wethouder): Voorzitter. Eerst wil ik ingaan op de vraag of wij de waarde van de zorg in het Stadshospice zien. Wij zien het belang van deze plek op dezelfde manier als de vragenstellers. Het Stadshospice biedt een waardige plek om te sterven, het voorkomt overbelasting van mantelzorgers en is een plek waar Utrechters zich vrijwillig inzetten voor elkaar. Dit zijn zaken waar wij als stadsbestuur volledig achter staan. Ik heb veel waardering voor de professionals en vrijwilligers die deze belangrijke zorg leveren.
Dan de vraag of wij de noodzaak zien voor kleinschalige uitbreiding van het Stadshospice. Die zien wij. Net als andere voorzieningen in de stad, zou het aantal hospiceplekken mee moeten groeien met de groei van de stad. Dit geldt zeker gezien de toename van alleenwonenden en thuiswonende ouderen in de stad.
Dan of wij bereid zijn om mee te denken over mensen of partijen die kunnen zorgen voor de financiering en geschikte huisvesting. Wij zijn inderdaad bereid om mee te denken en te zoeken. Wat betreft huisvesting zijn er al gesprekken geweest tussen het Makelpunt en het Stadshospice, en we zoeken momenteel samen naar een geschikte locatie.
Wat betreft financiering willen we ook meedenken, maar het is belangrijk om te benadrukken dat hospicezorg grotendeels wordt bekostigd door het ministerie van VWS via de subsidieregeling voor palliatieve terminale zorg en de Zorgverzekeringswet. Dit is dus niet primair een taak voor de gemeente, dus ik wil daar wel helder over zijn. Het Stadshospice ontvangt wel subsidie voor de vrijwillige inzet van zorg voor mantelzorgers, maar gezien de financiële situatie van de gemeente ligt het niet voor de hand om deze subsidie op dit moment uit te breiden. Ik hoop dat daar begrip voor is, maar ik wil wel toezeggen dat we in gesprek blijven en meedenken over andere vormen van financiering.
Wat betreft de vraag om op korte termijn in contact te treden met het Stadshospice en hierover in gesprek te gaan, kan ik zeggen dat wij graag in gesprek gaan met het Stadshospice om te verkennen wat wij voor hen kunnen betekenen. Ik wil ook nog toevoegen dat, naar aanleiding van een artikel in het AD, ik een afspraak heb gemaakt met het Stadshospice om daar zelf te zien hoe belangrijk de zorg die zij leveren is. Deze afspraak staat gepland voor februari.

De **voorzitter**: Ik zie geen aanvullende vraag, ook niet van de indiener en daarom gaan wij door naar de volgende vraag.

6. Mondelinge vragen van de fracties van BIJ1, GroenLinks, PvdA, DENK, PvdD en Student & Starter over Geen plek voor haat in Utrechts onderwijs.

Mevrouw **Beekmans** (BIJ1): Voorzitter. Recent is bekend geworden dat de grote Nederlandse studentenvereniging GNSV, een club die banden onderhoudt met extreemrechtse organisaties, een afdeling wil openen in Utrecht en een kennismakingsborrel organiseert. De ideologie van de GNSV staat haaks op democratische waarden en streeft naar een samenleving waarin etnische minderheden geen gelijke rechten hebben. De fracties van Partij Bijeen, GroenLinks, Studenten Starter, PvdA, DENK en de Partij voor de Dieren vinden dat dergelijke haatdragende ideologieën niet thuishoren in een mensenrechtenstad als Utrecht. De komst van de GNSV roept vragen op over de verantwoordelijkheid

van de gemeente om te zorgen voor een veilige en inclusieve stad voor alle studenten. Het is noodzakelijk om actief op te treden tegen discriminerende of haatdragende ideologieën, zowel binnen het onderwijs als daarbuiten.
Wij hebben daarom de volgende vragen.

1. Is het college op de hoogte van de komst van de rechts-extremistische GNSV naar Utrecht en herkent het college dat hun gedachtengoed in strijd is met de waarden van de mensenrechten?
2. Wat heeft het college ondernomen naar aanleiding van dit nieuws?
3. Welke mogelijkheden ziet de wethouder om preventief in te grijpen en ervoor te zorgen dat universiteiten en studentenorganisaties zich actief uitspreken tegen dit soort extremistische verenigingen?

Is de wethouder bereid, in samenwerking met de universiteit, een plan te ontwikkelen om rechts-extremistische activiteiten binnen studentenkringen te monitoren en tegen te gaan?

4. Hoe werkt de gemeente samen met onderwijsinstellingen om studenten te informeren over waar zij terecht kunnen bij discriminatie of bedreigingen door groepen zoals de GNSV?

Mevrouw **Voortman** (wethouder): Voorzitter. Wij zijn inderdaad op de hoogte van de oprichting van een afdeling van de GNSV in Utrecht. Vooropgesteld, iedereen heeft recht op vrijheid van vereniging, wat een grondrecht is in onze Grondwet. Echter, uit onderzoek blijkt inderdaad dat leden van deze vereniging banden hebben met groepen die als rechts-extremistisch getypeerd kunnen worden en dat staat natuurlijk lijnrecht tegenover de waarden waar wij als mensenrechtenstad voor staan. Er zijn echter geen strafbare feiten gepleegd en dat betekent dat het voorkomen van vestiging door ons niet aan de orde is. Wel onderhouden we contact met de universiteit en met de hogeschool en we hebben ook contact opgenomen met de bewuste organisatie. Uit het gesprek met de Universiteit Utrecht blijkt dat zij geen contact hebben met de organisatie en dus ook geen financiering verstrekken. Mocht deze vereniging in de toekomst een erkenningsverzoek doen, dan zal de Universiteit Utrecht dit samen met de Hogeschool Utrecht onderzoeken op basis van de bestaande criteria. Een van die erkenningscriteria is dat een vereniging geen politiek belang mag hebben. De Universiteit Utrecht en de Hogeschool Utrecht kunnen het bestaan van de vereniging ook niet verbieden, maar beiden erkennen verenigingen op basis van een strike set criteria.
wij als mensenrechtenstad voor staan.
Echter, er zijn geen strafbare feiten gepleegd, en dat betekent dat het voorkomen van de vestiging van deze vereniging door ons niet aan de orde is. Wat wij wel hebben gedaan, is contact onderhouden met de Universiteit Utrecht en de Hogeschool Utrecht, en we hebben ook contact opgenomen met de betrokken organisatie. Uit ons gesprek met de Universiteit Utrecht blijkt dat zij geen contact hebben met de organisatie en dus ook geen financiering verstrekken. Mocht deze vereniging in de toekomst een erkenningsverzoek indienen, dan zal de Universiteit Utrecht dit samen met de Hogeschool Utrecht onderzoeken op basis van de bestaande criteria. Een van die erkenningscriteria is dat een vereniging geen politiek belang mag hebben, en de universiteit en hogeschool kunnen een vereniging niet verbieden, maar ze erkennen verenigingen op basis van strikte criteria.
De derde vraag moet ik ontkennend beantwoorden. Wij kunnen dat niet. De monitoring van vermoedens van rechts-extremistische activiteiten is belegd bij de AIVD. Dat is geen rol voor de gemeente.
Dan de vierde vraag. De onderwijsinstellingen hebben een eigen gedragscode ter voorkoming en bestrijding van ongewenst gedrag. De universiteit beschikt over vertrouwenspersonen en deze vertrouwenspersonen hebben een onafhankelijke positie binnen de universiteit en genieten daarin

ook bescherming van de werkgever. Zij staan ook altijd aan de kant van de melder of de klager. Studenten en werknemers worden actief geïnformeerd over de mogelijkheden om melding te doen. In ernstige gevallen kan aangifte worden gedaan bij de politie.

De **voorzitter**: Ik zie geen aanvullende vragen. Dan geef ik het woord aan de indiener.

Mevrouw **Beekmans** (BIJ1): Voorzitter. Als de gemeente niet in staat is om rechtstreeks in te grijpen, hoe ziet de wethouder dan de rol van de gemeente in het borgen van een inclusieve en veilige omgeving voor studenten?

Mevrouw **Voortman** (wethouder): Wij doen allerlei dingen als het gaat om diversiteit en inclusie. Wij werken aan een stad waarin iedereen meetelt en een gelijke behandeling en gelijke kansen krijgt. Maar hier gaat het specifiek om de vraag of we iets kunnen doen om een vereniging te verbieden. Dat kan niet. We dragen inclusiviteit en diversiteit actief uit op allerlei manieren en blijven dat doen. Ik denk dat we dezelfde zorgen delen over deze organisatie als de fractie van BIJ1, maar ook hier is sprake van het recht op vereniging.

Mevrouw **Hornsveld** (GroenLinks): Maar hoe kan de wethouder dan de balans bewaken tussen het recht op vereniging en het waarborgen van de veiligheid van gemarginaliseerde groepen? Wat is onze verantwoordelijkheid als mensenrechtenstad in deze kwestie? Wanneer wordt het recht op vereniging in conflict gebracht met haatzaaien en discriminatie? Wat is dan de verantwoordelijkheid van de gemeente?

Mevrouw **Voortman** (wethouder): Dat is op het moment dat er sprake is van strafbare feiten.

De **voorzitter**: Dank u wel. Wij gaan door met de volgende set vragen.

7. Mondelinge vragen van de fracties van PvdA, D66, Stadsbelang Utrecht, ChristenUnie en GroenLinks over Laat Utrechters andere Utrechtse (aankomende) gezinnen helpen.

Mevrouw **Leever** (PvdA): Voorzitter. Te veel gezinnen in Utrecht leven in armoede, en helaas raakt dit ook jonge kinderen, en kinderen die in aantocht zijn. Tegelijkertijd gaat het gelukkig goed met veel Utrechters, en wij zijn ervan overtuigd dat Utrechters naar elkaar omkijken. Afgezien van het feit dat het hergebruik van spullen ouders kan helpen om goed voor hun kinderen te zorgen en een kind een fijne start te geven, is het ook nog eens duurzaam. Daarom zou de PvdA graag zien dat er verspreid over de stad meer plekken komen waar goede spullen en kleding voor kinderen kunnen worden gebracht, zodat Utrechters dit kunnen doneren.
Wij hebben de volgende vragen.

1. Welke resultaten zijn er al geboekt door de samenwerking van de gemeente met Stichting Babyspullen? En hoe kunnen Utrechters andere Utrechters hiermee helpen?
2. Is de gemeente Utrecht betrokken geweest bij de start van de nieuwe Babyspullenbank? Hoe zag dat eruit?
3. Kan de gemeente ervoor zorgen dat zoveel mogelijk Utrechters weten van Stichting Babyspullen en de Babyspullenbank om kleding en spullen te doneren? Zo ja, hoe gaat de gemeente dit dan aanpakken?

4. Kan de gemeente ervoor zorgen dat zoveel mogelijk Utrechters die in aanmerking komen voor hulp via Stichting Babyspullen en de Babyspullenbank, en professionals die als intermediair optreden, hiermee bekend zijn en een aanvraag kunnen doen?
5. De Babyspullenbank is uiteraard niet de enige organisatie in Utrecht die hieraan bijdraagt. Ook andere organisaties, zoals de Kledingbank of de Voedselbank, leveren hier een bijdrage. Hoe zorgt de gemeente dat ook deze organisaties bij mensen bekend zijn? En helpt de gemeente deze organisaties ook om met elkaar in contact te komen?

Ik wil een oproep doen aan iedereen in de zaal en mensen die via de livestream kijken, die eventueel kinderspullen over hebben, om deze te doneren aan de eerdergenoemde organisaties.

Mevrouw **Voortman** (wethouder): Voorzitter. Allereerst wil ik de oproep van mevrouw Leever van harte ondersteunen. Het is inderdaad erg goed als mensen die babyspullen overhebben, deze doneren aan de mensen die er echt om zitten te springen. Misschien zijn er hier in de zaal ook wel mensen die spullen kunnen doneren.
Ik kom op de eerste vraag over de resultaten. In 2024 zijn er 278 babystartpakketten verspreid in Utrecht, en Utrechters kunnen andere Utrechters wijzen op de mogelijkheid om zo'n pakket aan te vragen bij hulpverleningsorganisaties, zoals de huisarts of de jeugdgezondheidszorg.
Dan de vraag of wij betrokken zijn geweest bij de start van een nieuwe Babyspullenbank. De gemeente is op de hoogte van de opzet van de nieuwe Babyspullenbank, waar inwoners babyspullen, zoals kinderwagens of ledikanten, kunnen doneren. Dit kan via een online platform, en vanaf 2 februari 2025 kunnen inwoners van Utrecht daar gebruik van maken.
Wat betreft de bekendheid van de Stichting Babyspullen kan ik melden dat we samen met de stichting werken aan de bekendheid hiervan. We gaan bijvoorbeeld in gesprek met verloskundigen en de jeugdgezondheidszorg om dit onder de aandacht te brengen.
We zorgen er ook voor dat Stichting Babyspullen vermeld wordt in de Wegwijzer voor Utrechtse gezinnen met weinig geld, en we zorgen ervoor dat de betrokken professionals hiervan op de hoogte zijn. Een paar voorbeelden. Op twee locaties van de jeugdgezondheidszorg staat een babystartpakket in de wachtkamer om het pakket onder de aandacht te brengen bij inwoners. De geboortezorgnetwerken in de wijken zijn op de hoogte van de babystartpakketten en deelnemende professionals vragen deze ook regelmatig aan voor hun gezin en de Stichting Babyspullen wordt ook vermeld in e-learning voor professionals over kansrijke start.
Ten slotte merk ik op, we zorgen ervoor dat ook andere organisaties, zoals de Kledingbank en de Voedselbank, bekend zijn bij de mensen die hulp nodig hebben, en we zorgen ervoor dat zij zichtbaar zijn in de Wegwijzer voor Utrechtse gezinnen. Deze organisaties worden ook genoemd in de e-learning voor professionals over kansrijke start.

De **voorzitter**: Zijn er aanvullende vragen? Dat is niet het geval. De indiener?

Mevrouw **Leever** (PvdA): Nee, alles was helder. Dank u wel.

De **voorzitter**: We gaan door met de volgende set vragen.

8. Mondelinge vragen van de fracties van Student & Starter en BIJ1 over Is het tijd om te bussen?

Mevrouw **Van Meerveld** (Student & Starter): Voorzitter. Afgelopen week publiceerde NOS Stories een bericht over het Safe'R Spot-initiatief in Rotterdam, een veilige plek waar het uitgaanspubliek terecht

kan als ze zich onveilig voelen of hulp nodig hebben tijdens het uitgaan. Het project, een samenwerking tussen de gemeente Rotterdam en Stichting De Veilige Nacht, blijkt een waardevolle toevoeging te zijn voor een veiliger uitgaansleven. Dit succes roept de vraag op of een dergelijk initiatief ook in Utrecht gerealiseerd kan worden.
Daarom stellen wij, samen met Bijeen, de volgende vragen aan het college.

1. Is het college bekend met het Safe'R Spot-initiatief in Rotterdam, dat een veilige plek biedt aan uitgaanspubliek tijdens het uitgaan? Hoe kijkt het college naar dit initiatief?
2. Heeft het college zelf al initiatieven genomen of overwogen die vergelijkbaar zijn met de Safe Spot om de veiligheid in het Utrechtse nachtleven te verbeteren? Wat waren hiervan de afwegingen?
3. Is het college bereid om een verkennend onderzoek te starten naar de mogelijkheden van de Safe Spot in Utrecht? Zo ja, kunnen de uitkomsten van dit verkennende onderzoek worden meegenomen in de volgende nota over nachtcultuur?

Mevrouw **Oosters** (wethouder): Voorzitter. In de eerste plaats zijn wij zeker bekend met het initiatief en we hebben ook kennisgenomen van het feit dat de pilot in Rotterdam erg goed is bevallen.
De tweede vraag. We stimuleren altijd uitgaanspubliek om melding te doen van onveilige situaties of gevoelens van onveiligheid. Dit kan bij beveiligers, personeel van de uitgaanslocaties, bij de politie of zelfs bij de gemeente. Er zijn al veel plekken waar mensen terecht kunnen zonder dat er een specifieke locatie nodig is om een melding te maken. We moedigen uitgaanslocaties aan om hun medewerkers te trainen, zodat zij weten hoe om te gaan met dergelijke meldingen. Vanuit de aanpak van straatintimidatie en veilig uitgaan bieden we Safe Clubbing-trainingen aan, waarin personeel handvatten krijgt om preventief en de-escalerend te handelen in ongewenste situaties. Dit draagt bij aan een inclusiever en sociaal veiliger nachtleven. In 2024 organiseerden we bijvoorbeeld een training voor beveiligers. Ook werkt de nachtcultuursector in navolging van de vastgestelde nachtvisie aan een campagne die later dit jaar van start gaat en die sociale veiligheid in het nachtleven bevordert.
De derde vraag was of we bereid zijn om een verkennend onderzoek naar het Safe'R Spot-initiatief in Utrecht te starten: we doen al veel op dit gebied, samen met de stad, en op dit moment zien we geen aanleiding voor een specifiek onderzoek. Sociale veiligheid blijft echter een belangrijk thema en heeft een prominente plek in het beleid voor nachtcultuur. Als reactie op deze vragen hebben we ons netwerk geraadpleegd om te kijken hoe een dergelijk initiatief zou kunnen bijdragen aan de veiligheid in het nachtleven. Maar ik wil wel waarschuwen dat we momenteel niet de financiën hebben om zo'n initiatief volledig uit te voeren. Als we hiermee verder zouden willen gaan, betekent dit dat andere onderdelen van de aanpak wellicht moeten worden aangepast of niet door kunnen gaan. Dit zullen we verder verkennen en de resultaten zullen in de raadsbrief over de nachtcultuur in Q1 2025 worden gedeeld, want een nieuwe nota zit niet in de pijplijn.

De **voorzitter**: Ik zie verder geen aanvullende vragen en ook de indiener is tevreden met de beantwoording. Dan gaan wij door met de volgende set vragen.

9. Mondelinge vragen van de fractie van Volt over #eXit.

Mevrouw **Passier** (Volt): Voorzitter.

1. Is het college bekend met de beweging #eXit? Dit gaat over organisaties die het sociale mediaplatform X verlaten.

2. Is het college het met ons eens dat X niet meer een vrije digitale ontmoetingsplek is waar ideeën en inzichten uitgewisseld kunnen worden, maar wordt gebruikt als politiek wapen om eenzijdige en onwaarheden te verspreiden.
3. Ook vragen we of het college het met ons eens is dat de overheid de plicht heeft om onze democratische rechtsstaat, vrijheid van meningsuiting en toegankelijke digitale openbare ruimte te beschermen, en dat platformen die ondemocratische en polariserende waarden en gedrag bevorderen, niet ondersteund zouden moeten worden.

Mevrouw **Streefland** (wethouder): Voorzitter. Dank voor deze zeer relevante en actuele vragen. Op de eerste vraag kan ik antwoorden dat het college daar inderdaad bekend mee is, ook met het landelijk initiatief van Volt deze week om te stoppen met X.
Vraag 2 en 3 zal ik samen beantwoorden. Het college, ikzelf en velen van u hebben zorgen over de ontwikkelingen bij grote techbedrijven en hun eigenaars. De scheidende president Biden sprak afgelopen nacht over de dreiging van oligarchie in de VS, waarbij ongecontroleerde techmiljardairs de democratische rechtsstaat en fundamentele vrijheden onder druk zouden kunnen zetten. Dit geldt uiteraard ook voor bedrijven zoals X, Meta en Amazon. Het is belangrijk om alert te blijven en de signalen serieus te nemen. De EU is hier al langer mee bezig en heeft strengere wetgeving ingevoerd, wat overigens leidt tot reacties van deze bedrijven. Ik ben het dan ook eens met de fractie Volt dat het onze taak is om op te komen voor de democratie en de rechtsstaat. U kunt erop vertrouwen dat ik en het college deze verantwoordelijkheid serieus nemen en dat we samen met de raad aan uw zijde staan in dit belang. Het college is dan ook een voorstander van strenge nationale en Europese wetgeving op dit gebied en de handhaving daarvan. Om concreet in te gaan of social media: ik zie dat de technologische ontwikkeling van sociale media ons ook veel heeft gebracht. Mensen kunnen elkaar laagdrempelig ontmoeten, van gedachten wisselen en elkaar volgen, wat zeker in landen met repressieve regimes een manier is om met elkaar en door de wereld heen contact te hebben. Ook in onze stad kunnen we mensen bereiken door actief te zijn op de plekken waar inwoners ook hun informatie vandaan halen. Dan is het lastig om te stellen dat X helemaal geen vrije ontmoetingsruimte is, omdat er veel stemmen ook uit deze raad actief zijn op het medium maar ik zie zeker een keerzijde. Het enorme dilemma is dat er door de algoritmen steeds grotere bubbels ontstaan, feiten die niet gecheckt worden, desinformatie, bedreigingen en onfatsoen zijn zeker op X eerder regel dan uitzondering geworden. Ook verslaving aan social media ligt op de loer. Het is tenslotte ook niet altijd duidelijk welke gegevens in welke handen vallen. In die ontwikkelingen gaan we mogelijk zelfs een verkeerde kant op. Voortdurend wegen wij als gemeente op welke kanalen wij actief zijn om bewoners zo neutraal mogelijk van informatie te voorzien. Als college bespreken wij, als een soort moreel beraad, binnenkort de vraag hoe wij tot een vervolgbesluit hierop kunnen komen. Daarna zullen wij de raad daarover informeren. Zodra er een ander besluit over wordt genomen, krijgt de raad dit te horen.

De **voorzitter**: Ik zie geen aanvullende vragen en ook de indiener heeft geen behoefte aan vervolgvragen. Wij gaan door met de volgende set vragen.

10. Mondelinge vragen van de fracties van Volt, PvdA, Student & Starter en PvdD over Onduidelijke brieven van de gemeente.

Mevrouw **Passier** (Volt): Voorzitter. Deze week werd bekend dat inwoners van Arnhem onduidelijke brieven van de gemeente terug kunnen sturen. Ze moeten met een markeerstift aangeven welke delen van de brief onduidelijk zijn en de brief per post of e-mail retour sturen.
Dit is uiteraard een proef, maar wij, de Partij van de Arbeid, Student & Starter en de Partij voor de Dieren, hebben een aantal vragen.

1. Op welke manier wordt 'Dat kan beter' in Utrecht aan inwoners gecommuniceerd dat dit mogelijk is?
2. Op welke manier wordt feedback van onze inwoners opgepakt? Wordt de betreffende tekst bijvoorbeeld binnen een bepaalde termijn aangepast, en indien nodig, wordt er een nieuwe brief verstuurd?
3. Is het college bereid om de proef in Arnhem te volgen en na de evaluatie te laten weten wat Utrecht kan leren van deze proef?

Mevrouw **Voortman** (wethouder): Voorzitter. De eerste vraag gaat over hoe we in Utrecht aan inwoners communiceren dat ze brieven kunnen terugsturen als deze onduidelijk zijn. Tussen 2016 en 2018 heeft Utrecht de gemeentelijke campagne "Dat kan beter" een gemeentelijke campagne opgezet, waarbij inwoners de mogelijkheid kregen om onbegrijpelijke brieven terug te sturen. Dit resulteerde in het meldpunt "Dat kan beter", dat nog steeds via de website bereikbaar is. Inwoners kunnen via dit meldpunt per e-mail, via het servicepunt of per post onduidelijke brieven melden. We zien echter dat de respons beperkt is gebleven. Dit is deels te verklaren doordat inwoners van ons verwachten dat we duidelijke brieven sturen. Om deze reden hebben we ervoor gekozen om de beperkte middelen die beschikbaar zijn niet meer in campagnes voor inwoners te steken, maar te investeren in verbetering en bewustwording bij de bron. We investeren gemeentebreed al jaren in onderzoeksmethoden, handvatten, trainingen, schrijfcoaches en bewustwordingsacties binnen de organisatie. Vakafdelingen onderzoeken, testen en herschrijven regelmatig hun brieven samen met hun doelgroep.
Op de tweede vraag over het ophalen van feedback van inwoners kan ik antwoorden dat feedback over het verbeteren van brieven met de vakafdelingen wordt gedeeld. De vakafdeling bespreekt of ze de brief kunnen aanpassen en neemt contact op met de indieners van de feedback om hen op de hoogte te stellen van de wijziging. We hebben geen specifieke termijn afgesproken wanneer dit opgelost moet zijn, maar het is goed om te weten dat we in Utrecht veel verschillende feedbackopties op processen hebben ingericht en via onze dienstverleningskanalen krijgen we veel signalen van inwoners terug. Uit dit signalen komen ook weer nieuwe inzichten waarmee brieven nog weer verder op verbeterd kunnen worden. Die worden ook weer teruggelegd bij de vakafdelingen.
Wat betreft de derde vraag, of wij bereid zijn de proef in Arnhem te volgen, kan ik melden dat wij daar natuurlijk toe bereid zijn. Utrecht maakt deel uit van een landelijk netwerk van professionals en gemeenten die bezig zijn met direct duidelijke taal en daarin leren wij voortdurend van elkaars ontwikkelingen. Wij zullen de resultaten van de proef na afloop ook opvragen. Ik zeg toe dat ik via de voortgangsbrief Dienstverlening ook zal laten weten of daar nog specifieke verbeteracties voor Utrecht uit voortkomen.

De **voorzitter**: Zijn er aanvullende vragen?

Mevrouw **Hornsveld** (GroenLinks): Is de wethouder het met mij eens dat ook gewaakt moet worden tegen het overmatig gebruik van Engelse uitdrukkingen termen, bijvoorbeeld in de Jeugdnota waar wordt gesproken over "It takes a village to raise a child"?

Mevrouw **Voortman** (wethouder): Wat mij betreft wel. Het is ook een taak voor ons allemaal, want ik hoor het hier in deze zaal ook nog weleens voorbijkomen.

De **voorzitter**: Ik zie verder geen aanvullende vragen en ook de indiener heeft geen behoefte aan verdere verduidelijking.
Hartelijk dank.
Dit was het. We hebben helaas de allerlaatste vraag niet kunnen behandelen. Deze gaat door naar het volgende vragenuur. Voor nu wens ik iedereen een heel prettige avond. Tot de volgende keer.

De voorzitter sluit daarop, te 18.03 uur, het vragenuur.

Lijst van toezeggingen, gedaan tijdens het vragenuur van 16 januari 2025.

Mondelinge vragen van de fractie van Utrecht Solidair over Triage op Woo-verzoek ongehoord.

Wethouder Streefland

- zal de raad in het eerste kwartaal informeren over het triageformulier.

Mondelinge vragen van de fracties van de PvdD en GroenLinks over Veel vuurwerkoverlast in Utrecht.

Burgemeester Dijksma

- zegt toe in de raadsbrief met terugblik en evaluatie 2024-2025 (Q1 2025) ook in te gaan op het bereik van de communicatie rondom het afsteekverbod.

Vragen van de fracties van CDA, Volt, UtrechtNu!, Utrecht Solidair, PvdD en PvdA over Als je niet kunt lopen, loop je maar om.

Wethouder Maatoug

- zegt toe in de Q2-raadsbrief over mogelijkheden ontheffingen voor Catharijnesingel voor gehandicapten tevens in te gaan op de vergrijzingstrend.

Mondelinge vragen van de fracties van Student & Starter en BIJ1 over Is het tijd om te bussen?

Wethouder Oosters

- zegt toe in het netwerk op te halen hoe een initiatief zoals Safe'R Spot in Utrecht zou kunnen bijdragen aan veiligheid nachtcultuur en de uitkomsten mee te nemen in de raadsbrief over de nachtcultuur in Q1 2025.

Gemeente Utrecht

2025

NOTULEN VRAGENUUR

Vragenuur 30 januari 2025

Vragenuur, gehouden op donderdag 30 januari 2025 te 17.00 uur.

Voorzitter: mevrouw Stylianou.

Aanwezig zijn de leden: Dada-Anthonij, Van Heuven, Ramaker, Van Steeg, Talhaoui, Van der Wilt, Vermeulen, Van Vliet en Zwinkels,

Voorts zijn aanwezig de commissieleden: Leever, Van Meerveld, Raghib, A. Stam en Westra-van Til.

Namens het college zijn aanwezig de wethouders: Eerenberg, Oosters, Schilderman, Voortman en De Vries.

Griffier: de heer Corten.

Opening van het vragenuur.

De **voorzitter**: Welkom aan iedereen die online meekijkt en de mensen op de tribune, de raadsleden, wethouders en natuurlijk de griffie. We hebben een volle agenda vandaag. Er zijn acht vragen ingediend en omdat we iets later zijn begonnen, zullen we ook iets later stoppen. We gaan het uur rond, dus we zullen iets na zessen afronden.
We beginnen met de vragen die zijn ingediend door de Partij voor de Dieren en Volt over het actieplan drinkwater.

1. Mondelinge vragen van de fracties van de PvdD en Volt over het Actieplan drinkwater.

De heer **Stam** (Volt): Voorzitter. Maandag 13 januari 2025 stuurde de minister van Infrastructuur en Waterstaat het actieprogramma Beschikbaarheid Drinkwaterbronnen aan de Tweede Kamer. De aanleiding voor dit actieprogramma zijn de verwachte drinkwatertekorten in 2030. In Utrecht is die dreiging het grootst.
We hebben de volgende drie vragen.

1. Hoe is de gemeente Utrecht voorbereid op een crisissituatie zoals in Los Angeles, waar de bosbranden mede verergerden door een tekort aan water?
2. Deze gemeenteraad heeft al meerdere malen aandacht gevraagd voor de verwachte drinkwatertekorten. Heeft het college kennisgenomen van het actieprogramma Beschikbaarheid Drinkwaterbronnen 2023-2030, en kan het college al een indicatie geven van het effect hiervan op de gemeente Utrecht?

3. Op 8 oktober organiseerden wij een raadsinformatiebijeenkomst over de watertransitie. De belangrijkste les hieruit was dat er systematisch naar waterproductie, gebruik en opslag moet worden gekeken, volgens KWR. Is het college het ermee eens dat het gepubliceerde actieprogramma te weinig handvatten biedt voor de noodzakelijke omslag naar een duurzaam zoetwatersysteem? En zo ja, is het college bereid om werk te maken van het advies van KWR?

Mevrouw **Schilderman** (wethouder): Voorzitter. Om eerst in te gaan op de bosbranden in Los Angeles: de situatie in Utrecht is anders. Wij bevinden ons in een verstedelijkt gebied waar de kans op het ontstaan van zulke branden kleiner is en de verspreiding minder risicovol. De brandweer maakt gebruik van het drinkwaternetwerk voor bluswerkzaamheden. Indien dat niet beschikbaar of onvoldoende zou zijn, kan de brandweer water gebruiken uit oppervlaktewater, dat op veel plekken in en om onze gemeente aanwezig is.
Dan de tweede vraag. Ja, wij hebben kennisgenomen van het actieprogramma. Uitbreiding van bestaande waterwinningen en het realiseren van nieuwe winningen in onze regio is niet voorzien binnen onze gemeentegrenzen. Indirect heeft het wel invloed, omdat de drinkwatervoorziening in belangrijke mate afhankelijk is van winningen in onze buurgemeenten. De groeiende vraag in onze regio wordt voor een belangrijk gedeelte veroorzaakt door de woningbouw in onze stad. Wij worden geïnformeerd door de provincie over de uitwerking van het Regionaal Drinkwaterplan voor de provincie Utrecht. Dit plan moet eind van dit jaar worden vastgesteld en dan kunnen we beter bekijken wat dit betekent voor onze gemeente.
Tot slot antwoord drie. Het actieplan richt zich op de beschikbaarheid van drinkwaterbronnen en is slechts een van de vier landelijke bouwstenen voor het realiseren van een toekomstbestendige drinkwatervoorziening. Deze bouwsteen is gericht op de korte termijn en betreft dus niet de langetermijnvoorziening. In de Kamerbrief bij het actieplan wordt aangegeven dat de Kamer over enkele maanden wordt geïnformeerd over de langetermijnplannen van het kabinet. Wij wachten dat moment en de besprekingen over regionale drinkwatervoorzieningen af, voordat we kunnen bepalen welke rol wij daarin verder kunnen spelen.

De **voorzitter**: Dan kijk ik rond voor additionele vragen. Volt? Nee? Dan dank ik de wethouder voor de beantwoording en gaan we door naar het volgende onderwerp.

2. Mondelinge vragen van de fracties van D66, PvdA, GroenLinks en Student & Starter over Ook kleine oplossingen kunnen bijdragen aan de oplossing van grotere problemen.

Mevrouw **Dada-Anthonij** (D66): Voorzitter. Er is veel te doen rondom het tegengaan van prestatiedruk onder de jeugd, zo ook hier in Utrecht. De Utrechtse jeugd kampt met deze druk. Het was dan ook bemoedigend dat de NOS het nieuws deelde over een pilot op het Jordan Montessori Lyceum in Zeist, waarbij ouders niet langer cijfers konden inzien via Magister. Dit werd zowel door ouders als leerlingen overwegend positief ervaren. Dit soort relatief makkelijke en kleine ingrepen kunnen bijdragen aan de oplossing van grotere problemen. Het werkt ook preventief. Het verlaagt niet alleen de algemene druk die sommige leerlingen ervaren, maar werkt ook preventief tegen stressmomenten. Met het oog op de financiële uitdagingen waar de gemeente voor staat, is het juist belangrijk nu dit soort kleine aanpassingen te identificeren en toe te passen.
Daarom stellen D66, PvdA, GroenLinks en Student & Starter de volgende vragen.

1. Hoe kijkt het college naar het succes van de proef, waarbij ouders geen cijfers meer konden inzien via Magister? Heeft het college contact met onderwijspartners, bijvoorbeeld via de stadstafel Onderwijs en Jeugd, over dergelijke initiatieven om prestatiedruk te verminderen?
2. Hoe kan de gemeente scholen ondersteunen bij het bevorderen van de autonomie van leerlingen, bijvoorbeeld door het stimuleren van gesprekken tussen ouders en kinderen over prestaties in plaats van directe monitoring?
3. Ziet het college mogelijkheden om in het kader van de bezuinigingen binnen het sociale domein, samen met partners binnen de sociale basis, actief op zoek te gaan naar dit soort relatief simpele en kleinere oplossingen om grondoorzaken aan te pakken en hierover voor de voorjaarsnota terug te koppelen?

De heer **Eerenberg** (wethouder): Voorzitter. Inderdaad, het initiatief in Zeist is een hartstikke mooi voorbeeld. Dat is ook hoe we er als college naar kijken. Het helpt bij het verminderen van stress, maar niet alleen dat. Het helpt ook bij het eigenaarschap: je bent als leerling zelf eigenaar van de resultaten die je haalt. Velen van ons zullen zich herinneren dat je op enig moment zelf met je rapport naar je ouders moest. Dat had je dan ook zelf in de hand. Dit is anders dan wanneer ouders direct na een proefwerk online kijken naar je resultaat.
Het is dus een goed initiatief, en ik vind het inspirerend. Ik stel voor om binnen de Utrechtse onderwijsagenda, specifiek bij de tafel over prestatiedruk en mentale gezondheid, de collega's uit Zeist uit te nodigen om te vertellen hoe zij het hebben aangepakt en wat hun ervaringen zijn. Dat kan als inspiratie dienen. Ik weet dat een aantal scholen in Utrecht al speelt met het idee. Sommigen denken eraan om Magister alleen rondom toetsweken tijdelijk dicht te zetten, zodat de druk minder wordt. Dat is een concreet idee dat in onze stad leeft.
Daarnaast werken we, in antwoord op vraag 3, aan het uitvoeringsprogramma Mentale Gezondheid, dat gaat over normaliseren en bespreekbaar maken. Wat hoort nou gewoon bij het leven? Het hoort erbij dat je mag falen. Je mag een keer een onvoldoende halen, dat is niet erg. Er lopen allerlei campagnes over, en een daarvan gaat via het onderwijs: de Unbox me-campagne. Wat we daarin bespreekbaar maken met onderwijsbesturen, is het zogenaamde driehoeksoverleg tussen school, kind en ouder over hoe het gaat. Dat is het moment om prestaties te bespreken. Veel scholen in Utrecht gebruiken dat driehoeksgesprek al, een aantal nog niet. Die blijven we via die tafel stimuleren om het ook te doen. In het uitvoeringsprogramma Mentale Gezondheid is hier meer over te lezen.

Mevrouw **Vermeulen** (GroenLinks): Ik heb een korte vraag. Die is deels al beantwoord, maar ik ben heel benieuwd of er al scholen zijn begonnen met het stopzetten van Magister. Ik hoorde daarover al in de wandelgangen, maar misschien is er al een school die het voorbeeld van het Jordan heeft gevolgd?

De heer **Eerenberg** (wethouder): Niet dat ik weet. We hebben een aantal schoolbesturen gesproken en die geven aan dat ze het overwegen. Een concreet idee dat ik vandaag vernam, is om Magister specifiek rondom toetsweken dicht te zetten. Maar ik heb nog niet alle scholen vandaag kunnen spreken, dus wie weet is er al een school die een stap verder is. Dat zou mooi zijn.

Mevrouw **Leever** (PvdA): De wethouder gaf aan dat dit onderwerp geadresseerd gaat worden binnen de Utrechtse onderwijsagenda. Daar zijn wij heel blij mee. Wij vragen ons alleen af wanneer er dan teruggekoppeld kan worden naar de Raad?

De heer **Eerenberg** (wethouder): Ik hoop eigenlijk dat ik dit meteen mee kan laten lopen in het uitvoeringsprogramma Mentale Gezondheid. Lukt dat niet, dan komt het in een kwartaalbrief Onderwijs. Het is natuurlijk uiteindelijk aan de scholen om te besluiten hoe zij met Magister omgaan. Ik zit hier vooral in de rol van inspirerend en faciliterend. Daardoor kan ik ook niet zeggen dat het morgen of overmorgen geregeld is. Het zal dus een beetje flexibel zijn wanneer ik erop terugkom.

Mevrouw **Ramaker** (VVD): Voorzitter. Magister is vooral bedoeld voor middelbare scholen, maar ik weet uit eigen ervaring dat ook basisscholen cijfers bijhouden. In hoeverre ziet de wethouder mogelijkheden om ook basisscholen hierbij te betrekken in het gesprek met het onderwijs?

De heer **Eerenberg** (wethouder): Ik weet niet in hoeverre er al digitale platforms bestaan waarmee je een kind realtime door de basisschool kunt volgen. Ik hoop dat we niet een samenleving worden waarin dat al met onze jonge kinderen gebeurt. Mijn basisschool doet dit in ieder geval niet. Als dit wel het geval is, dan ben ik daar geen voorstander van. Ik vind dit echt niet passend bij de manier waarop we kinderen voorbereiden op de maatschappij en het draagt niet bij aan een ontspannen schoolervaring. Dit zal ik ook op dezelfde manier aan de basisscholen communiceren.

Mevrouw **Dada-Anthonij** (D66): Voorzitter. Ik heb nog een aanvullende vraag. Tijdens landelijke congressen heb ik samen met enkele fractiegenoten een motie met een vergelijkbare strekking ingediend. Mijn vraag aan de wethouder is of hij bereid is om dit onderwerp ook landelijk verder aan te kaarten, zodat dit mogelijk op nationaal niveau geregeld kan worden. Dat zou natuurlijk veel efficiënter zijn.

De heer **Eerenberg** (wethouder): Dat zal ik doen, voorzitter.

De **voorzitter**: Oké, dan gaan we door naar de volgende vraag, ingediend door CDA Utrecht, Solidair Utrecht Nu en de ChristenUnie.

3. Mondelinge vragen van de fracties van CDA, Utrecht Solidair, UtrechtNu! en ChristenUnie over Petitie geluidsoverlast in korte tijd al 286 keer ondertekend.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA): Voorzitter. Deze week ontvingen wij een mail van inwoners waarin zij aangaven een petitie te zijn gestart vanwege de geluidsoverlast bij Beton-T. De inwoners geven aan voorstander te zijn van kleinschalige activiteiten op het plein, die bijdragen aan de levendigheid van de buurt. In die zin is het mooi voor de buurt en zijn mensen blij dat het er is. Echter, er schijnen ook grote evenementen, de zogenaamde L- en XL-evenementen, plaats te vinden die veel geluidsoverlast veroorzaken. Er is een groot aantal handtekeningen in een zeer korte tijd verzameld. In de afgelopen dagen hebben wij met zowel de inwoners als Beton-T zelf gesproken. Er blijkt al onderling contact te zijn, en de organisatie neemt al maatregelen zoals realtime geluidsmetingen om normoverschrijdingen te voorkomen en het beperken van grote evenementen. De stad groeit en daarmee veranderen ook de omstandigheden, zoals meer woningen en andere geluidsbronnen.
Wij hebben de volgende vragen aan het college.
1. Is het college bekend met deze situatie?

2. Deelt het college de mening dat deze locatie zich niet leent voor grote evenementen met hard geluid midden in een woonwijk en dat goed moet worden gekeken naar de proportionaliteit van deze events?
3. Passen de events binnen de beleidskaders van de gemeente en de verstrekte vergunningen? Hoe verhoudt de situatie zich tot de recent vastgestelde locatieprofielen?
4. Wat zijn de toegestane geluidsniveaus en het aantal evenementen per jaar? Wordt hierop gehandhaafd en worden metingen verricht?
5. Is het college het met ons eens dat, zelfs als aan de beleidsnormen wordt voldaan, het alsnog wenselijk is om in overleg te treden wanneer zo veel inwoners dit signaal afgeven?
6. Welke maatregelen zou de gemeente zelf kunnen nemen om geluidsoverlast te verminderen?
7. Is het college bereid om met betrokken partijen naar een passende oplossing te zoeken?

Mevrouw **Oosters** (wethouder): Voorzitter. Ik begin natuurlijk met vraag 1. Ja, het college is bekend met deze situatie. Tijdens het wijkspreekuur op 15 januari is de petitie formeel overhandigd aan wethouder Dennis de Vries, die deze met mij heeft gedeeld. De gemeente was al in december 2024 op de hoogte van het initiatief, en op 7 januari zijn we in gesprek gegaan met Stichting Vechtclub. Daarbij zijn de zorgen van omwonenden besproken, en de stichting heeft uiteengezet welke maatregelen zij nemen om overlast te voorkomen. Dat heeft de stichting aan de raad gezonden, met onder andere de bijlage van het Omgevingsplan. Daarin zijn deze afspraken vastgelegd en deze kunnen worden gedeeld indien gewenst. Vandaag heb ik zelf ook een gesprek gevoerd met de Stichting Vechtclub en met de indieners van de petitie over hun zorgen en de overlast die zij ervaren.
Dan vraag 2. In het locatiebeleid voor evenementen is de belangrijkste doelstelling een goede spreiding van evenementen over de stad en het jaar. We vinden evenementen belangrijk voor de stad, maar erkennen ook dat sommige locaties dicht bij woningen liggen. Beton-T past binnen onze ambities voor een levendige en leefbare Maria Kanaalzone. We delen dus niet de mening dat de locatie ongeschikt is.
Vraag 3. grote evenementen bij Beton-T voldoen aan de voorwaarden van de omgevingsvergunning en evenementenvergunning. Beton-T is niet opgenomen in de 10 vastgestelde locatieprofielen en valt daardoor buiten dat kader.
Vraag 4. Voor L-evenementen geldt een geluidsnorm van 70 dB(A) en 85 dB(C), voor XL-evenementen 80 dB(A) en 95 dB(C), gemeten bij de dichtstbijzijnde gevels. Beide categorieën mogen zes keer per jaar plaatsvinden, in totaal twaalf evenementen. Geluidsmetingen tonen aan dat de normen worden nageleefd.
Vraag 5. Overleg is noodzakelijk. De vergunning is onherroepelijk, dus we moeten tot afspraken komen. We zijn daarom in gesprek met Beton-T over communicatie en beperking van overlast. De medewerkers van Beton-T hebben regelmatig contact met omwonenden en informeren hen over de aanstaande evenementen.
Vraag 6. Beton-T heeft maatregelen genomen zoals een geluidswal en herpositionering van geluidsbronnen. Er is akoestisch onderzoek gedaan en aanpassingen aan de locatie worden onderzocht. Stichting Vechtclub heeft echter geen middelen voor verdere aanpassingen. De gemeente onderzoekt of de openbare ruimte zodanig kan worden aangepast om geluidsoverlast te beperken, al zijn hiervoor nog geen middelen begroot.
Vraag 7. Ja, we zijn zowel ambtelijk als bestuurlijk in gesprek en verkennen mogelijke oplossingen. De raad wordt hierover uiterlijk in Q3 dit jaar geïnformeerd.

De heer **Van Heuven** (PvdD): Voorzitter. Een groot probleem is niet alleen dat er meer grote evenementen plaatsvinden bij Beton-T, maar dat bewoners worden geconfronteerd met evenementen in zowel Park Transwijk als Beton-T. Hierdoor ervaren zij het hele jaar door overlast. Ziet de wethouder in dat bewoners hierdoor extra worden belast?

Mevrouw **Oosters** (wethouder): Inderdaad is er in dit deel van Utrecht een cumulatie van geluid uit Park Transwijk en Beton-T. Dit hangt af van het type evenement en de weersomstandigheden. Echter, dat er het hele jaar door overlast is, deel ik niet, evenmin als de stelling dat er buitensporig veel evenementen zijn.

De heer **Van Heuven** (PvdD): Maar erkent de wethouder dat meer regels nodig zijn voor andere locaties? De afstand tussen Park Transwijk en Beton-T is slechts één kilometer, en bewoners zitten constant in de herrie. Is de wethouder bereid om cumulatief beleid te ontwikkelen, waarin bij de organisatie van festivals rekening wordt gehouden met andere festivals?

Mevrouw **Oosters** (wethouder): Het uitbreiden van locatieprofielen naar meer locaties in de stad zou kunnen helpen. Dit hebben we besproken bij het vaststellen van de locatieprofielen, maar momenteel zijn er geen middelen beschikbaar om alle 39 locaties uit te werken.

De heer **Van Heuven** (PvdD): Ja Misschien ook, maar hoe dan ook, maar is de wethouder dan wel bereid om rond de tien locatieprofielen wel bekend beleid te maken over rekening houden met evenementen van andere locaties?

Mevrouw **Oosters** (wethouder): Ja voorzitter, we hebben de locatieprofielen net met elkaar vastgesteld en die kunnen dus ook niet zomaar worden gewijzigd. Ik wil dat ook niet voorstellen.

De heer **Van Vliet** (D66): Is het college het met mij eens dat initiatieven, zoals die van Beton-T juist specifiek ook passen in dat ideaal van de 10-minutenstad, waarbij dergelijke culturele voorzieningen overal op zo'n 10 minuten fietsafstand van willen hebben?

Mevrouw **Oosters** (wethouder): Zoals ik al zei, past dat goed bij onze visie van een levendige Merwedekanaalzone. Wij willen graag dat hier dingen worden georganiseerd. Ik denk wel dat het belangrijk is om dat in overleg ook met andere omwonenden In de wijk te doen en te kijken waar daar de oplossingen liggen, zodat het voor iedereen een leuke situatie is.

Mevrouw **Ramaker** (VVD): Misschien was het voor mij nog niet helemaal duidelijk genoeg. Er wordt wel gesproken met Beton-T en de andere club, maar wordt er ook gesproken met de omwonenden die klagen? Denkt de gemeente ook mee samen met de omwonenden om met oplossingen te komen.

Mevrouw **Oosters** (wethouder): Voorzitter. Ja, zelfs met twee wethouders sterk dus. Zowel de heer De Vries heeft op zijn wijkspreekuur met de bewoners gesproken en ik ga dat contact in de komende tijd nog zoeken, want de petitie zouden zij ook graag aan mij als wethouder aanbieden. Dat gesprek gaan we zeker met elkaar voeren.

Mevrouw **Ramaker** (VVD): Zullen de wethouders de bewoners ook betrekken bij de herinrichting van de openbare ruimte?

Mevrouw **Oosters** (wethouder): Dat zou een van de oplossingen kunnen zijn. Wij zullen de opties waar we nog uit te kiezen hebben zeker met de bewoners bespreken?

Mevrouw **Van der Wilt** (D66): Voorzitter. Een punt van orde. De wethouder heeft aangegeven dat de petitie al zou zijn overhandigd aan het college. Dat is niet gebeurd. Ze willen graag de petitie alsnog aan wethouder Oosters overhandigen, zo heb ik begrepen. Dat wilde ik even gecorrigeerd hebben. Verdere dank ik de wethouder voor de beantwoording.

Mevrouw **Oosters** (wethouder): De petitie is aangeboden aan wethouder De Vries. Wij zijn een college, dus de petitie is officieel aangeboden aan het college. Ik zal haar echter graag nogmaals in ontvangst nemen, dus dat doe ik ook namens mij.

De **voorzitter**: Volgens mij wordt die afspraak nader gemaakt na deze vergadering. Wij gaan door met de volgende set vragen.

4. Mondelinge vragen van de fracties van CDA, D66, PvdA en Student & Starter over Geen uitstel meer voor Nedereindse Berg.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Steeg, u kunt ook alleen de vragen voorlezen, zodat u straks misschien nog tijd heeft voor een vervolgvraag.

De heer **Van Steeg** (CDA): Voorzitter, dank voor de tip. We hebben recent vragen over de Nedereindse berg gesteld en dat zal geregeld gebeuren door de renovatie van het skeeler- en wielerparcours. Nu krijgen we verschillende signalen van de vereniging in vanuit het Stadskantoor en daarom hebben wij de volgende vragen.

1. Klopt het dat er nog geen concrete planning en geen concreet plan zijn om het parcours van de Nedereindse berg te renoveren? Hoe rijmt dit met de toezegging in dit in overleg en passend bij de kalender van de betrokken verenigingen te organiseren?
2. Klopt het dat is toegezegd dat er iets zou worden gedaan aan de wateroverlast waarvan al sinds december sprake is? Zo ja, waarom is dat nog niet verholpen?
3. Hoe kan het dat vanuit de ene afdeling wordt gecommuniceerd dat de renovatie zal worden ingepland, maar een aantal maanden later een andere afdelingen aangeeft dat er geen financiële middelen beschikbaar zijn. Waarom worden gedane toezeggingen niet uitgevoerd?
4. Wanneer zal de renovatie plaatsvinden?

Mevrouw **Oosters** (wethouder): Voorzitter. Het antwoord op de eerste vraag. Er is een planning op hoofdlijnen. Renovatie gaat in 2025 plaatsvinden en we zijn gestart met de voorbereidingen daarvoor. Binnenkort gaan de gesprekken hierover met de coöperatie Nedereindse Berg ook starten en dat dan vindt ook afstemming plaats over de beoogde periode voor renovatie.
Vraag 2. Ja, dit is toegezegd. In het verleden is een extra drainage aangelegd voor de afvoer van water en We zijn relevante informatie aan het verzamelen qua ontwerp, tekeningen, opdracht, aannemer et cetera. Met deze informatie kan gericht gezocht worden naar het probleem en dit ook verholpen worden. Gezien de urgentie pakken we dit op en maken we hier eenmalig budget voor vrij, dus uit de begroting van dit jaar. Een structureel budget voor beheer en onderhoud was nog niet beschikbaar en op dit moment wordt gewerkt aan een meerjarenonderhoudsplan, zodat duidelijk is

wat hiervoor precies nodig is, waarna we dit structureel kunnen verwerken in de begroting van 2026. Dat is waarschijnlijk ook de verwarring geweest.
Vraag 3. Meerdere afdelingen zijn betrokken bij de renovatie. Zoals net aangegeven, wordt het wieler- en skeelerparcours gerenoveerd en vervolgens in structureel beheer en onderhoud genomen dat tot op heden incidenteel heeft plaatsgevonden in plaats van planmatig. Daar moeten we dus nog wat op doen met elkaar.
Vraag 4. Zoals ook bij vraag een aangegeven gaat de renovatie in 2025 plaatsvinden. Er is voorbereidend werk nodig, waarna de aanbesteding plaatsvindt en dit kan worden uitgevoerd. Hier zijn we, zoals gezegd, mee bezig en dit gebeurt natuurlijk in afstemming, ook met de coöperatie.

De heer **Van Steeg** (CDA): Dank voor de antwoorden. Als het in 2025 plaatsvindt, kan zijn de wethouder dan zo snel mogelijk de planning bekend maken met de verenigingen, want er is echt behoefte aan om dat te kunnen communiceren naar de gebruikers van de banen. Dan is het heel onhandig als een afdeling zegt dat er eigenlijk geen financiële middelen zijn. Dat roept heel veel verwarring op. Kan de wethouder dat toezeggen?

Mevrouw **Oosters** (wethouder): Voorzitter. Dat ben ik met de heer Van Steeg eens. Ik zal ervoor zorgen dat er duidelijk wordt gecommuniceerd met de coöperatie over wat zij wanneer van ons kunnen verwachten.

De **voorzitter**: Dank voor de beantwoording. Wij gaan door met de volgende vragen.

5. Mondelinge vragen van de fracties van ChristenUnie, CDA, VVD, GroenLinks en UtrechtNu! over Herdenken in Utrecht/Holocaust en Februaristaking 2025.

Mevrouw **Westra-van Til** (ChristenUnie): Voorzitter. Op 27 januari wordt wereldwijd de Holocaust herdacht. Dit jaar markeert de 80ste verjaardag van de bevrijding van het vernietigingskamp Auschwitz. Utrechtse slachtoffers, waaronder joden, Roma en Sinti, werden vanaf het Maliebaanstation gedeporteerd. Op 26 januari vond de eerste Holocaustherdenking bij het namenmonument plaats, een initiatief van Stichting Vlam, een breed gesteund door inwoners. Ook de Februaristaking van 26 februari 1941, een belangrijk protest tegen de Jodenvervolging verdient erkenning. De eerder aangenomen motie Herdenk het verzet ook in Utrecht roept op tot samenwerking om deze daad van verzet passend te herdenken.
Daarom stelt de ChristenUnie samen met de fracties van CDA, VVD, GroenLinks in UtrechtNu! de volgende vragen aan het college.
Holocaustherdenking.
1. Was het college op de hoogte van deze eerste herdenkingen was de gemeente hierbij vertegenwoordigd? Hoe is hierover gecommuniceerd naar inwoners?
2. Nu er draagvlak is voor een structurele herdenking, welke rol ziet het college voor de gemeente?

Februaristaking.
3. Hoe heeft het college uitvoering gegeven aan de motie over een jaarlijkse herdenking van deze staking?
4. Hoe ziet het college de relatie tussen de herdenking van deze staking en bestaande Utrechtse herdenkingen zoals die van de Holocaust en 4 mei?

Herdenkingsbeleid en 80 jaar bevrijding Utrecht.

5. Welke mogelijkheden ziet het college om herdenkingen structureel te verankeren en breder zichtbaar te maken?
6. Is het college bereid een centrale online vindplaats te creëren voor alle herdenkingen in 2025 en de raad hierover op korte termijn te informeren?

Mevrouw **Voortman** (wethouder): Voorzitter. Ik vervang op dit punt vandaag de burgemeester. Dank aan mevrouw Westra en anderen voor het stellen van deze vragen. Ten eerste de vragen over de Holocaust. Allereerst de vragen over de Holocaustherdenking. Bij de jaarlijkse dodenherdenking op 4 mei wordt al lange tijd stilstaan bij de slachtoffers van de verschrikkelijke Holocaust tijdens de Tweede Wereldoorlog, maar het is heel erg mooi om te zien dat het daarnaast ook een lokaal initiatief is ontstaan door op 27 januari, de dag waarop de overlevenden van Kamp Auschwitz bevrijd werden, een herdenking te organiseren. Het belang van het blijven herdenken van de Holocaust wordt door iedereen diep herkend vanuit de organisaties zijn op voorhand geen specifieke wensen richting de gemeente geuit over de organisatie van deze herdenking, maar we zullen met de organisatie verkennen of en in welke vorm ondersteuning van de gemeente wenselijk is.
Dan de vragen over de Februaristaking. Naar aanleiding van de motie zijn we aan de slag gegaan met een aantal partijen in de stad om te bekijken hoe de Februaristaking en de herinnering daaraan een structurele vorm kan krijgen. Dat heeft geleid tot een gedenkteken waarover ik op dit moment nog geen verdere details prijs wil geven. Binnenkort ontvangt u een uitnodiging voor de onthulling.
Wat betreft de samenhang tussen de herdenking van de Februaristaking en bestaande Utrechtse herdenkingen, wil ik benadrukken dat het herdenken op zich al van groot belang is. Waar mogelijk proberen we initiatieven met elkaar te verbinden.
Ten aanzien van het herdenkingsbeleid en de viering van 80 jaar Bevrijding Utrecht: in de aanloop naar 4 en 5 mei proberen we zoveel mogelijk initiatieven te bundelen. Binnenkort zullen we op de website utrecht.nl/80jaarvrijheid een overzicht delen, zodat geïnteresseerden eenvoudig toegang hebben tot de relevante informatie.
Ik deel de mening van de vraagstellers dat het herdenken van deze gebeurtenissen essentieel is, zeker nu er steeds minder mensen zijn die deze geschiedenis persoonlijk hebben meegemaakt. Het is daarom belangrijk dat wij deze herinneringen blijven doorgeven en borgen voor toekomstige generaties.

Mevrouw **Ramaker** (VVD): De VVD vindt herdenken heel erg belangrijk. Ik hoor over 5 mei en 80 jaar na de Tweede Wereldoorlog en een natuurlijk gegeven hierbij is dat mensen ons door de dood ontvallen. Los van het feit dat er steeds minder mensen zijn, hoe blijven we dit herdenken? Hoe zit het met de jongeren?

Mevrouw **Voortman** (wethouder): Dat is inderdaad een belangrijke vraag. Dit kunnen wij als gemeente inderdaad niet alleen. Samenwerking met het Comité 4 en 5 mei, scholen en andere instanties is cruciaal. Op deze manier houden we de herinnering levend en zorgen we ervoor dat toekomstige generaties blijven leren over het verleden.

Mevrouw **Ramaker** (VVD): Worden scholen hier specifiek bij betrokken?

Mevrouw **Voortman** (wethouder): Ik weet niet in detail hoe dit momenteel is georganiseerd, maar uit eigen ervaring als moeder van een dochter weet ik dat scholen aandacht besteden aan deze thema's. Dit is van groot belang en verdient verdere aandacht.

De **voorzitter**: Ik zie verder geen vragen. Dan gaan we door naar de volgende vraag.

6. Mondelinge vragen van de fractie van DENK over Aandacht voor dodelijke stikspellen.

De **voorzitter**: Het is het eerste optreden van de heer Raghib bij dit vragenuur.

De heer **Raghib** (DENK): Voorzitter. In diverse steden zien we een gevaarlijke trend waarbij jongeren deelnemen aan stikspellen. Dit houdt in dat zij hun ademhaling bewust belemmeren om een kortstondig euforisch gevoel te ervaren. Dit heeft in verschillende gevallen geleid tot ernstig letsel en zelfs dodelijke incidenten. Ook in Utrecht is dit fenomeen niet onbekend, en jongeren in kwetsbare posities lopen een verhoogd risico. Het is belangrijk dat de gemeente proactief optreedt door in te zetten op bewustwording, preventie en samenwerking met scholen en jeugdorganisaties. Jongeren moeten zich bewust zijn van de risico's en ouders en professionals moeten handvatten krijgen om signalen te herkennen en het gesprek aan te gaan.
Mijn vragen aan de wethouder zijn als volgt.
1. Wat is de huidige kennis van de gemeente over de trend van stikspellen onder jongeren en de mogelijke risico's?
2. Welke signalen heeft de gemeente ontvangen over de aanwezigheid van deze trend in Utrecht?
3. Hoe worden scholen, jeugdorganisaties en wijkteams geïnformeerd en welke voorlichtingsmaatregelen zijn al genomen?
4. Op welke manier kan de gemeente bijdragen aan het vergroten van bewustwording en preventie van stikspellen onder jongeren en hun ouders?

De heer **De Vries** (wethouder): Voorzitter. Het antwoord op de eerste en tweede vraag pak ik even samen. In januari is in Utrecht een 15-jarige leerling van het Anne van Rijn College in Nieuwegein overleden door een zogeheten stikspel, the challenge. Het was een noodlottig incident waarbij geen andere personen betrokken waren en dat plaatsvond buiten de school. Volgens Stichting 113 Zelfmoordpreventie komen dergelijke gevallen meerdere keren per jaar voor, vooral onder kinderen en jongeren. De stichting biedt ondersteuning en advies aan onderwijsinstellingen. Op dit moment zijn ons geen andere incidenten in Utrecht bekend en we houden lokaal geen cijfers hierover bij. Wel weten we dat veel jongeren bekend zijn met deze spellen, hoewel slechts een beperkt aantal ze daadwerkelijk uitvoert. Dit blijkt ook uit signalen van onze partners, zoals het jongerenwerk van Stichting JOU.
Dan het antwoord op de derde vraag. Het Bureau Jeugd & Media geeft informatie over dit fenomeen en verwijst onder andere voor een film en een mentorles naar de website van de Stichting Ouders van Tim, waar opvoeders advies kunnen vinden. Ook Stichting JOU volgt online trends en gaat in gesprek met jongeren over gevaarlijke challenges. Daarnaast geven zij workshops aan ouders en docenten over de online leefwereld van jongeren. Op verschillende scholen, waaronder Nuovo en het Anne van Rijn College, zijn gesprekken gevoerd met leerlingen over dit onderwerp.
Het antwoord op de vierde vraag, we vertrouwen op de professionals in onderwijs en zorg om het gesprek hierover te voeren. Wanneer daar behoefte aan is, kan de gemeente ondersteuning bieden in de voorlichting en preventie. Daarnaast is in 2024 een Utrechtse online coalitie opgezet met partners uit de jeugdzorg, het onderwijs en de veiligheidssector. Deze coalitie houdt trends in de online leefwereld van jongeren in de gaten en werkt samen om risico's tijdig te signaleren.

De heer **Talhaoui** (PvdA): Dank voor het antwoord. Als docent heb ik geleerd dat het soms beter is om dit soort onderwerpen niet expliciet te bespreken, omdat dit jongeren kan triggeren om het juist te proberen. Hoe kijkt de wethouder hiernaar?

De heer **De Vries** (wethouder): Toevallig ben ik zelf ook docent geweest. Het is belangrijk om dit soort onderwerpen in een veilige pedagogische omgeving te bespreken, zodat jongeren zich bewust worden van de risico's zonder dat het hen juist aanzet tot experimenteren. Een sterke basis in het onderwijs is hierin cruciaal. Als je begint na een incident is het niet goed.

De **voorzitter**: Ik zie dat er geen verdere vragen zijn en dan gaan we door naar de volgende vraag.

8. Mondelinge vragen van de fracties van Student & Starter, D66, BIJ1, PvdA, UtrechtNu! en Volt over Laat het kind niet vergeten worden.

Mevrouw **Van Meerveld** (Student & Starter): Voorzitter. Onlangs publiceerde de organisatie Het Vergeten Kind twee documenten waarin zij aandacht vragen voor de problematiek rondom doorplaatsing van kinderen in de jeugdzorg. Het rapport Van Cijfer naar Stem en het manifest Stop Doorplaatsen pleiten voor ingrijpende veranderingen in de zorg voor kinderen die tijdelijk niet thuis kunnen wonen.
Dit was voor ons aanleiding om vragen te stellen aan het college.

1. Is het college bekend met de publicatie Van Cijfer Naar Stemmen het manifest Stop het doorplaatsen van kinderen in jeugdzorg van Het Vergeten Kind? wat is de visie van het college op de problematiek die in deze documenten wordt besproken?
2. In hoeverre is het college op de hoogte van de effecten van doorplaatsingen op kinderen binnen de jeugdzorg? Welke maatregelen neemt het college om doorplaatsingen onder deze groep te voorkomen?
3. Hoe is de huidige situatie met betrekking tot de uithuisplaatsingen van kinderen in Utrecht?
4. Welke initiatieven neemt het college om meer stabiliteit en continuïteit te bieden voor kinderen die uit huis geplaatst zijn/worden in Utrecht?
5. In het manifest wordt benadrukt dat er meer aandacht moet komen voor de context van het kind in plaats van alleen het probleemgedrag. Hoe ziet het college de rol van preventie en ondersteuning in de thuisomgeving om uithuisplaatsing te voorkomen in Utrecht?

De heer **De Vries** (wethouder): Voorzitter. Ik zal de vragen een voor een behandelen. Het antwoord op de eerste vraag. Ja, de gemeente is bekend met het manifest van Het Vergeten Kind. Gisteren heb ik samen met aanbieders een gesprek gevoerd met de stichting en het manifest in ontvangst genomen. We onderschrijven de oproep om de schadelijke effecten van doorplaatsing zoveel mogelijk te voorkomen.
De tweede vraag. We zijn ons bewust van de nadelige gevolgen van veelvuldig wisselende omgevingen voor de hechting en ontwikkeling van een kind. Kinderen moeten telkens opnieuw verbindingen aangaan, wat een gevoel van onveiligheid kan geven. Daarom werken we in Utrecht al enkele jaren volgens het principe Breng de zorg naar het kind in plaats van het kind naar de zorg, zodat zij thuis en in de wijk kunnen blijven. Indien hoogspecialistische jeugdhulp met verblijf noodzakelijk is, wordt dit aangeboden door JEP. Dankzij onze taakgerichte bekostiging en langjarige overeenkomst heeft JEP de ruimte om flexibel te handelen. Soms betekent dit dat een plek wordt gereserveerd voor een kind zonder dat het daar direct verblijft, omdat dit de best passende

oplossing is. In sommige gevallen worden tijdelijk twee plekken bekostigd om een soepele overgang mogelijk te maken.
De derde vraag. Gisteren benoemde Het Vergeten Kind dat Utrecht het relatief goed doet. We hebben minder uithuisplaatsingen dan veel andere gemeenten en regio's. Dit is mede te danken aan onze investeringen in het sociaal domein en onze aanpak waarbij hulp zo dichtbij mogelijk wordt georganiseerd.
De vierde vraag. Als een uithuisplaatsing noodzakelijk is, zetten we in op zo thuis mogelijk wonen. In 2023 hebben we de gesloten jeugdzorgvoorziening Klaverhof getransformeerd naar kleinschalige woonvormen. Daarnaast ontwikkelen we momenteel bovenregionale alternatieven voor gesloten jeugdhulp. Gezinshuis Nest in Vleuten is een goed voorbeeld van deze benadering. We onderzoeken de mogelijkheden om meer van dergelijke plekken te creëren, maar dat blijft uitdagend gezien de woning- en vastgoedmarkt. Tot slot hebben we afgesproken met Het Vergeten Kind om doorplaatsingen te monitoren, zodat we verbeteringen kunnen realiseren.
Dan de laatste vraag. In Utrecht doen we al relatief veel en we zien dat dit effect heeft. Het aantal uithuisplaatsingen is laag. Dit komt mede doordat professionals in de buurtteams breed kijken naar de context en dit meenemen in het ondersteuningsplan.

Mevrouw **Ramaker** (VVD): Het is goed om te horen dat Utrecht hierin vooroploopt, maar hoe zit het als je in De Bilt woont? Ben je dan afhankelijk van de gemeente?

De heer **De Vries** (wethouder): Dat hangt af van de organisatie van de zorg. Utrecht is een eigen jeugdhulpregio, wat betekent dat wij invloed hebben op de zorg die wordt geleverd. In omliggende gemeenten kan de organisatie anders zijn. Hoogspecialistische zorg, zoals JeugdzorgPlus , wordt bovenregionaal geregeld en daar maken we afspraken over. Als regio zitten we wat dat betreft op de goede weg.

Mevrouw **Ramaker** (VVD): Dat is het voordeel als je raadslid bent, want vanavond spreken we over daklozenopvang in de regio. Hoe verhoudt dit zich tot daklozenopvang en preventie? Specialistisch is regionaal, maar hoe ziet de wethouder bijvoorbeeld preventie

De heer **De Vries** (wethouder): Dat is een terechte vraag. Het een kan niet zonder het ander. In bestuurlijk overleg over bovenregionale samenwerking breng ik dit altijd ter sprake. We kunnen het hebben over bovenregionale zorg, maar we moeten ook nadenken over preventie en hoe we zorg lokaal organiseren. Dit vereist goede samenwerking met buurtteams en lokale zorgorganisaties. Ik heb daar geen invloed op, maar ik vind er wel wat van. Uiteraard bespreek ik dat met mijn collega's in het bovenregionaal overleg.

Mevrouw **Van Meerveld** (Student & Starter): Allereerst wil ik aangeven dat wij het fijn vinden dat het zo goed gaat in Utrecht. De wethouder stelt echter dat dit komt door de vele investeringen in het sociale domein. In hoeverre vormen hervormingen en bezuinigingen een risico voor de huidige cijfers?

De heer **De Vries** (wethouder): We doen het relatief goed, maar natuurlijk is er altijd een risico. We sturen op heldere principes, zoals zo thuis mogelijk. Dit betekent dat we altijd zoeken naar de minst ingrijpende oplossing, zoals logeren of kamertraining voor oudere jongeren. Daarnaast nemen we de

stem van het kind mee in de zorg. Dit beleid is niet alleen afhankelijk van middelen, maar ook van de inhoudelijke keuzes die we maken.

Mevrouw **Van Meerveld** (Student & Starter): Dus u verwacht niet dat de cijfers sterk zullen veranderen door bezuinigingen?

De heer **De Vries** (wethouder): Ik zou willen dat ik een glazen bol had. Daarom zijn deze gesprekken zo belangrijk. We moeten monitoren hoe het sociaal domein zich verhoudt tot de jeugdzorgvraag. Dit debat voeren we continu.

De **voorzitter**: We gaan door met de laatste vraag.

9. Mondelinge vragen van de fractie van de PvdA over Wat wordt de nieuwe bestemming van de Julianaschool?

De heer **Talhaoui** (PvdA): Voorzitter. Het voormalige Julianaschoolgebouw heeft lange tijd maatschappelijke organisaties gehuisvest. Momenteel inventariseert de gemeente samen met buurtbewoners welke nieuwe functies het gebouw kan krijgen. Op de projectwebsite worden opties genoemd zoals woningen, een plek voor ondernemers en een fietsenstalling. Tegelijkertijd heeft de raad eerder benadrukt dat er in Noordwest behoefte is aan maatschappelijke functies zoals jongerenplekken en huisvesting voor organisaties zoals de voedselbank in Ondiep en is het buurthuis in de speler voor veel bewoners te ver weg. Vanwege de genoemde doelen voor de Julianaschool vrezen wij dat onder andere het maken van plekken voor jongeren hier geen aandacht krijgt, terwijl dit gebouw daar juist heel mooie kansen voor zou bieden, dit terwijl we bij de voorjaarsnota de noodzaak hiervan hebben benadrukt en gelden hiervoor hebben vrijgemaakt.

1. Hoe is bij de Julianaschool gekeken naar doelen die raad en college eerder met maatschappelijk/eigen vastgoed hebben genoemd en hoe verhouden die zich tot de opties die genoemd zijn?
2. Gaat het college naast de input die buurtbewoners naast de input die buurtbewoners geven op het project, inzetten op de realisatie van jongerenplekken, zeker omdat er in de nabijgelegen Geuzenwijk al jaren behoefte is aan meer plekken en er daar geen ruimte voor is?
3. Is het college met maatschappelijke organisaties in gesprek over het gebruik van het gebouw voor dit soort andere maatschappelijke functies? Zo niet, waarom niet?

De heer **De Vries** (wethouder): Voorzitter. Het is fijn de heer Talhaoui weer zo in actie te zien, zodat we het debat kunnen voeren met elkaar.
Het antwoord op de eerste vraag. De opties die in de raadsbrief zijn genoemd, zijn sociaal wonen, een broedplaats voor creatieve ondernemers, een fietsenstalling en andere maatschappelijke functies in lijn met het ambitiedocument maatschappelijke meerwaarde vastgoed. Die lijn zetten we ook In de beleidsnota vastgoed voort. We zijn tot deze optie gekomen via een brede inventarisatie bij alle beleidsafdelingen wat de kansen en de mogelijkheden voor deze locatie zijn, maar ook waar we tegenaan lopen. Dit was echt een eerste verkennende fase. In de haalbaarheidsfase kijken we ook naar technische en ruimtelijke mogelijkheden van het gebouw en de buitenruimte en of er nog andere invullingen gewenst en mogelijk zijn vanuit omwonenden en de buurt. Een daarvan is een plek verzorgen. We benaderen dit zo integraal mogelijk.

De tweede vraag. Eisen voor de nieuwe invulling zijn in ieder geval dat het aansluit op wat er nodig is in de buurt en de stad, dat het past bij het gebouw en de omgeving, dat het praktisch en financieel mogelijk is en dat het past binnen het huidige omgevingsplan. Vooral ten aanzien van de financiële mogelijkheden is een jongerenplek wel lastiger, maar als uit het haalbaarheidsonderzoek blijkt dat dit een functie is die passend, haalbaar en gewenst is, is een jongerenplek een van de opties. Het zou ook heel goed kunnen in combinatie met bijvoorbeeld andere maatschappelijke functies.
De derde vraag. Er zijn een aantal maatschappelijke organisaties die hun interesse voor deze locatie aan ons hebben laten blijken. Dat nemen we ook mee in verdere fases van de ontwikkeling van dit gebouw. We zijn op dit moment ook bezig om breed te peilen n de buurt in het kader van Samen stad maken, zoals in de raadsbrief genoemd. We zetten ons hier in om zo breed mogelijk te peilen en extra in te zetten om de visie van jongeren ook te betrekken. Tegelijkertijd doen we vervolgonderzoek naar alle juridische, ruimtelijke, technische en financiële mogelijkheden. Met behulp van al die inzichten uit de fase peilen en andere onderdelen van het haalbaarheidsonderzoek, beleidsmatig, juridisch, ruimtelijk, technisch, financieel en operationeel stellen wij als gemeente eisen op waar dan die plannen aan moeten voldoen en vervolgens nodigen we alle organisaties met interesse uit om plannen in te dienen, dus ook maatschappelijke organisaties die mogelijkheden zien in dit gebouw. Bij de uitnodiging maken we inzichtelijk hoe we de plannen beoordelen op haalbaarheid en wenselijkheid.

Mevrouw **Dada-Anthonij** (D66): Ik hoor heel veel criteria en natuurlijk moeten aan regels vandaan worden, maar we hebben ook de motie Mixen maar die we enige tijd geleden met andere partijen hebben ingediend. Soms bekruipt mij het gevoel dat het best wel traag gaat omdat r zoveel criteria zijn. Kijkt de wethouder daarnaar en hoe kan hij mij geruststellen?

De heer **De Vries** (wethouder): Dan hoop ik maar dat dat gaat lukken. Ik heb echter zojuist in mijn beantwoording al geprobeerd iets te zeggen. We kunnen specifiek kijken naar een plek voor jongeren, maar je kan ook kijken hoe je dat juist kan combineren met andere onderdelen. Ik heb zojuist het voorbeeld van een creatieve broedplaats genoemd, want we zien vaak dat jongeren wat te doen willen. Daar zou je combinaties in kunnen maken en dat is uitdrukkelijk onderdeel van wat we hier aan het doen zijn.

De heer **Talhaoui** (PvdA): Dank voor de beantwoording. In de raad hebben we het heel vaak over jongerenontmoetingsplekken gehad. We hebben amendementen en moties ingediend die aangeven dat die plekken er moeten komen. Nu is er een ideale mogelijkheid om die te realiseren. Kan de wethouder toezeggen dat ook in combinatie met andere functies er in ieder geval een jongerenplek komt?

De heer **De Vries** (wethouder): Nee, dat kan ik niet toezeggen. Ik heb net het proces omschreven, dus ik sluit het ook niet uit. Ik vind het alleen wel netjes om het proces uit te lopen, ook vanuit Samen stad maken en ook met de buurt. Ik heb ook benoemd dat we daarbij dit vraagstuk meenemen.

De heer **Talhaoui** (PvdA): Dat is toch wel jammer, want de raad geeft van alles mee om te zoeken naar jongerenplekken en dan hebben we eindelijk een leeg gebouw in een wijk waar het heel erg nodig is, de Geuzenwijk. Kan de wethouder zich dan niet meer inzetten om dat in ieder geval daar te realiseren?

De heer **De Vries** (wethouder): De heer Talhaoui slaat de spijker op zijn kop als hij zegt dat de raad van alles meegeeft. Dat klopt, maar de raad geeft ook mee dat we op zoek moeten gaan naar vierkante meters voor creatieve broedplaatsen. De raad geeft ook mee dat we voldoende fietsen moeten stallen en dat we moeten kijken naar voldoende betaalbare woningen. Ik kan wel even doorgaan, maar u begrijpt me denk ik wel. We doen echt ons best en we proberen te kijken of we het kunnen combineren en een plekje kunnen geven binnen de spaarzame ruimte, maar volgens mij is dit dan het juiste proces.

De **voorzitter**: Ik denk niet dat de heer Talhaoui hier met een vervolgvraag het gewenste antwoord gaat krijgen. Hij laat het erbij? Dat is het geval. Dan wil ik de wethouder danken voor de beantwoording. Daarmee is het vragenuur voor vandaag afgesloten.

De voorzitter sluit daarop, te 18.04 uur, het vragenuur.

Lijst van toezeggingen, gedaan tijdens het vragenuur 30 januari 2025.

Mondelinge vragen van de fracties van CDA, Utrecht Solidair, UtrechtNu! en ChristenUnie over Petitie geluidsoverlast in korte tijd al 286 keer ondertekend.

Wethouder Oosters

- zal de raad uiterlijk in Q3 informeren over eventuele passende oplossingen.

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Benoeming commissieleden 20 februari 2025

Beleidsveld	Bestuurlijke Zaken
Organisatieonderdeel	Raadsorganen
Opsteller	Secretaris Gemeenteraad
Zaaknummer	30183210
Jaargang en nummer	2025, nr. 14
Vergaderdatum Raad	20 februari 2025
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. Op voorstel van de fractie van Student & Starter op grond van het bepaalde in artikel 6 lid 1 van de Verordening op de raadscommissies gemeente Utrecht, de volgende niet-raadsleden te benoemen als commissielid:

    - Emma Usmany
    - Felice Cicero

2. Op voorstel van de fractie van Stadsbelang Utrecht, op grond van het bepaalde in artikel 6 lid 1 van de Verordening op de raadscommissies gemeente Utrecht, de volgende niet-raadsleden te benoemen als commissielid:

    - Robert Biever

3. Op voorstel van de fractie van UtrechtNu!, op grond van het bepaalde in artikel 6 lid 1 van de Verordening op de raadscommissies gemeente Utrecht, de volgende niet-raadsleden te benoemen als commissielid:

    - Raphael Klijn

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 20 februari 2025.

De griffier,

Miguel Israel

De voorzitter,

Sharon A.M. Dijksma

Signed By: Dijksma, Sharon <s.dijksma@utrecht.nl>
04/03/2025 13:41:33 CET
ID: 4d75861d-1f24-43bf-91c3-2d0d7c6df4f7
Auth: Scribble

Signed By: Israel, Miguel <miguel.israel@utrecht.nl>
21/02/2025 17:23:04 CET
ID: 4d75861d-1f24-43bf-91c3-2d0d7c6df4f7
Auth: Scribble

Signed By: Israel, Miguel <miguel.israel@utrecht.nl>
21/02/2025 17:22:50 CET
ID: 0118eb54-12c4-47e2-b17d-52387ce85217
Auth: Scribble

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Benoeming voorzitter Adviescommissie Participatie

Beleidsveld	Bestuurlijke Zaken
Organisatieonderdeel	Raadsorganen
Opsteller	Imke Sierksma
Zaaknummer	30139037
Jaargang en nummer	2025, nr. 11
Vergaderdatum Raad	20 februari 2025
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. Op grond van het bepaalde in artikel 2 lid 4 van de Verordening op de commissie Participatie gemeente Utrecht de volgende raadsleden te benoemen tot voorzitter van de Adviescommissie Participatie
   - Louise de Vries (voorzitter)

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 20 februari 2025.

De griffier,	De voorzitter,
Miguel Israel	Sharon A.M. Dijksma

Signed By: Dijksma, Sharon <s.dijksma@utrecht.nl>
04/03/2025 13:41:44 CET
ID: 0118eb54-12c4-47e2-b17d-52387ce85217
Auth: Scribble

Gemeenteraad

Dossiernummer	4528
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 februari 2025
Agendapunt	10
Titel	Raadsvoorstel Gunning externe accountant
ID	4749
Behandelend ambtenaar	Adviescommissie Controle en Financiën
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Schilderman
Beleidsveld	Financiën
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	20 februari 2025

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Gunning aanbesteding externe accountant vanaf boekjaar 2025

Opsteller	Adviescommissie Controle & Financien
Kenmerk	30139028
Vergaderdatum Raad	20 februari 2025
Referendabel	Nee
Geheim	Nee

Het dagelijks bestuur van de raad stelt de raad voor te besluiten:

1. De aanbesteding van de controlewerkzaamheden van de jaarrekening voor de boekjaren 2025 t/m 2027 (met optie tot verlenging voor 3 keer 2 jaar) te gunnen en de overeenkomst hiervoor aan te gaan met inschrijver B (Deloitte accountants B.V).
2. De adviescommissie Controle en Financiën te belasten met de uitvoering van de overeenkomst.
3. De vaststelling van de jaarlijkse opdrachtbevestiging te mandateren aan de griffier voor de duur van deze overeenkomst.

Het dagelijks bestuur van de raad,

De griffier,
Miguel Israel

De voorzitter,
Sharon A.M. Dijksma

Context

Op grond van artikel 3, lid 2 onder a van de 'Verordening op de adviescommissie Controle en Financiën" adviseert de adviescommissie de raad over de opdrachtverlening aan de accountant. Naast de wettelijk verplichte controle, kunnen dit ook bijzondere controleopdrachten zijn. Op grond van artikel 4, lid 1 van voornoemde verordening is de adviescommissie het contactorgaan van de accountant.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

- 29 februari 2024 Raadsvoorstel verlenging externe accountant 2024 e.v.
- 10 oktober 2024 Raadsbrief Aanbesteding externe accountant

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

<table>
<tr><td colspan="2">Beslispunt</td></tr>
<tr><td></td><td></td></tr>
<tr><td>1.</td><td>De aanbesteding van de controlewerkzaamheden van de jaarrekening voor de boekjaren 2025 t/m 2027 (met optie tot verlenging voor 3 keer 2 jaar) te gunnen en de overeenkomst hiervoor aan te gaan met inschrijver B (Deloitte accountants B.V).</td></tr>
<tr><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">Argumenten</td></tr>
<tr><td>1.</td><td><u>De Raad is het bevoegde orgaan voor het aangaan van de overeenkomst.</u></td></tr>
<tr><td></td><td>Deze opdracht wordt gegund aan de inschrijver met de beste prijs-kwaliteitverhouding. Dit betekent dat, na toetsing aan de geschiktheidseisen en uitsluitingsgronden, de kwaliteit van de inschrijving door de beoordelingscommissie is beoordeeld en de prijs conform de gestelde beoordelingsmethodiek is meegewogen.

In de beoordelingscommissie namen zitting: een vertegenwoordiging van de adviescommissie (4 leden), de directeur F&I, de afdeling concerncontrol, de manager concernaudit en de commissiegriffier, ondersteund door de inkoopadviseur. Twee kantoren hebben een inschrijving gedaan. Na de toets op de geldigheid van deze inschrijvingen, heeft de beoordelingscommissie punten toegekend op verschillende gunningscriteria. Zoals uiteengezet in de eerdere raadsbrief zijn de volgende gunningscriteria opgenomen in de aanbesteding:
<table>
<tr><td>Gunningscriterium</td><td>Weging</td></tr>
<tr><td>Plan van aanpak</td><td>30%</td></tr>
<tr><td>Digitalisering en samenwerking concernaudit</td><td>20%</td></tr>
<tr><td>Invulling van de adviesfunctie</td><td>30%</td></tr>
<tr><td>Prijs</td><td>30%</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">Kanttekeningen/Risico's</td></tr>
<tr><td>1.</td><td>-</td></tr>
</table>

Beslispunt	
2.	De adviescommissie Controle en Financiën te belasten met de uitvoering van deze overeenkomst.
Argumenten	
2.	Conform artikel 4 lid 1 van de 'Verordening op de adviescommissie Controle & Financiën' is de adviescommissie belast met de uitvoering van de door de raad verleende opdracht en verzorgt het periodieke afstemmingsoverleg met de accountant. Ten aanzien van de accountant heeft de adviescommissie in ieder geval de volgende taken: • Zij voert overleg met de accountant over het jaarlijkse auditplan van de accountant, dat door de accountant is opgesteld naar aanleiding van de opdracht van de raad voor de accountantscontrole; • Zij voert overleg met de accountant over de voortgang van de controlewerkzaamheden zoals vastgelegd in het auditplan van de accountant. • Zij voert tweemaal per jaar overleg met de accountant over de (tussentijdse) bevindingen van de accountant. • Zij bespreekt indien gewenst de jaarlijkse opdrachtbevestiging van de accountant.
Kanttekeningen/Risico's	
2.	-

Beslispunt	
3.	De vaststelling van de jaarlijkse opdrachtbevestiging te mandateren aan de griffier voor de duur van deze overeenkomst.
Argumenten	
3.	Jaarlijks werkt de accountant afspraken voor het specifieke boekjaar uit in een opdrachtbevestiging die met de adviescommissie wordt afgestemd en (bij positief advies van de adviescommissie) door de griffier wordt ondertekend. Omdat de opdrachtbevestiging een jaarlijkse formele bevestiging is stellen wij deze werkwijze voor. Indien de opdrachtbevestiging in enig jaar afwijkt van de overeenkomst dan is vaststelling door de raad nodig.
Kanttekeningen/Risico's	
3.	-

Financiën
Dit voorstel heeft geen financiële consequenties voor de begroting 2025 van Raadsorganen.

Vervolg
De overeenkomst wordt conform mandaatbesluit ondertekend door de griffier en daarnaast door het accountantskantoor. Eventuele verlenging van de overeenkomst wordt voorbereid door de adviescommissie Controle en Financiën en middels een raadvoorstel vastgesteld door de raad.

De accountant rapporteert over haar controlebevindingen met een controleverklaring bij de jaarrekening en een verslag van bevindingen (voorjaar). Ook rapporteert de accountant over haar interim-controle met een Boardletter (najaar). De adviescommissie benoemt in de overleggen met de accountant speerpunten, die opgenomen worden in de jaarlijkse auditplannen.

Communicatie

-

Niet-Referendabel

De Verordening raadgevend referendum is niet van toepassing. Het betreft een raadsvoorstel ter uitvoering van een besluit van een hoger bestuursorgaan of de wetgever waaromtrent de raad geen beleidsvrijheid heeft (artikel 1:2 lid 2 onder k Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Gunning aanbesteding externe accountant vanaf boekjaar 2025

Opsteller	Adviescommissie Controle & Financien
Zaaknummer	30139028
Jaargang en nummer	2025, nr. 16
Vergaderdatum Raad	20 februari 2025
Referendabel	Nee
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. De aanbesteding van de controlewerkzaamheden van de jaarrekening voor de boekjaren 2025 t/m 2027 (met optie tot verlenging voor 3 keer 2 jaar) te gunnen en de overeenkomst hiervoor aan te gaan met inschrijver B (Deloitte accountants B.V).
2. De adviescommissie Controle en Financiën te belasten met de uitvoering van de overeenkomst.
3. De vaststelling van de jaarlijkse opdrachtbevestiging te mandateren aan de griffier voor de duur van deze overeenkomst.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 20 februari 2025.

De griffier,

Miguel Israel

De voorzitter,

Sharon A.M. Dijksma

Signed By: Dijksma, Sharon <s.dijksma@utrecht.nl>
04/03/2025 13:42:51 CET
ID: 52b05209-3c95-491c-a9af-665bcb973fd1
Auth: Scribble

Signed By: Israel, Miguel <miguel.israel@utrecht.nl>
21/02/2025 17:22:36 CET
ID: 52b05209-3c95-491c-a9af-665bcb973fd1
Auth: Scribble

Gemeenteraad

Dossiernummer	4501
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 februari 2025
Agendapunt	11
Titel	Raadsvoorstel Zienswijze Kaderbrief 2026 GGDrU
ID	4721
Behandelend ambtenaar	Marianne van der Velde
Telefoon	06-42927399
E-mail	marianne.van.der.velde@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Volksgezondheid en milieu
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Beleidsveld	Volksgezondheid
Referendabel	Nee
Reden niet referendabel	Sub i: Raadsvoorstel over de Wet gemeenschappelijke regeling.
Raadsadviseur (lijst)	Willemien Kok/Cie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie/06-24862310
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	**20 februari 2025**

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Zienswijze Kaderbrief 2026 GGDrU

Beleidsveld	Volksgezondheid
Organisatieonderdeel	Volksgezondheid
Opsteller	Marianne van der Velde
Kenmerk	30110562
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Nee (artikel 1:2 lid 2 onder i Verordening raadgevend referendum)
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De bijgevoegde brief vast te stellen als zienswijze op de Kaderbrief 2026 GGDrU, waarin de raad aangeeft graag in gesprek te gaan met GGDrU over 2026 en verder, en voor dit gesprek alvast de volgende uitgangspunten en gesprekstheema's meegeeft:
   a. Verzoeken om extra middelen worden niet gehonoreerd. Gekeken moet worden naar de inzet die de meeste impact heeft voor de bevolking;
   b. Kritisch kijken naar de overlap van taken en werkzaamheden tussen het organisatieonderdeel Volksgezondheid en de GGDrU;
   c. Voortzetten van de lobby rondom een eerlijke verdeelsleutel van de regeling aanvullende seksuele gezondheid;
   d. De vormgeving van de samenwerking tussen de gemeente Utrecht en de GGDrU op de programma's 'Verhogen Vaccinatiegraad' en het Meldpunt Advies en Bezorgd. Als opdrachtgever en partner kijkt de gemeente Utrecht specifiek naar de kosten, opbrengsten en invulling van de opdrachten.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting
In de zienswijze geeft de raad een aantal punten mee aan het algemeen bestuur van de GGDrU voor het vaststellen van de kaderbrief 2026. De raad vraagt nadrukkelijk om aandacht voor de financiële situatie van gemeenten de komende jaren, de soms afwijkende positie van de gemeente Utrecht binnen de GGDrU en de kosten en invulling van een aantal specifieke opdrachten, waaronder de (extra) inzet op het Rijksvaccinatie-proces en de toekomstbestendigheid van de inzet op OGGZ specifiek MAB. Tenslotte het expliciet verkennen van partnerschap waar het gaat om overstijgende soms landelijke thema's en de duurzame samenwerking hierop.

Context
Aanleiding
De gemeente Utrecht neemt sinds 2014 deel aan de Gemeenschappelijke Regeling GGD regio Utrecht (GR GGDrU). De deelname van de gemeente Utrecht aan de GR GGDrU volgt uit de Wet Publieke Gezondheid (WPG). De gemeente Utrecht heeft bij de GGDrU basistaken uit de WPG belegd op het gebied van de gezondheidsbescherming, advies en ondersteuning bij crisissituaties, en heeft daarnaast maatwerkafspraken gemaakt op het gebied van de Openbare Geestelijke Gezondheid, de uitvoering van de Wet verplichte GGZ (WvGGZ) en de lijkschouw. In de GR GGDrU staat dat de gemeenteraad in gelegenheid is om een zienswijze in te dienen op kaderbrieven. Via een zienswijze kan de raad invloed uitoefenen op het beleid van de GGDrU. Op 26 maart 2025 besluit het Algemeen Bestuur van de GGDrU over de kaderbrief 2026. Op 11 december 2024 heeft de Directeur Publieke Gezondheid de raad per brief in de gelegenheid gesteld om een zienswijze op de concept kaderbrief 2026 in te dienen. Zienswijzen die uiterlijk op 14 maart 2025 zijn ingediend worden betrokken bij de besluitvorming over deze kaderbrief.

Juridische context
De grondslag voor het bieden van de gelegenheid aan de raad om een zienswijze in te dienen op de kaderbrief 2026 van GGDrU is artikel 43 van de Gemeenschappelijke regeling GGDrU.

Beslistermijn
De uiterlijke beslistermijn is 14 maart 2025. Zienswijzen die raden na 14 maart indienen bij de GGDrU worden niet meegenomen in de besluitvorming.

Beoogd effect
De zienswijze zal worden betrokken bij de besluitvorming over de kaderbrief 2026 GGDrU door het Algemeen Bestuur van de GGDrU op 26 maart 2025.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
Niet van toepassing.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico’s

Beslispunt	
1	De bijgevoegde brief vast te stellen als zienswijze op de Kaderbrief 2026 GGDrU, waarin de raad aangeeft graag in gesprek te gaan met GGDrU over 2026 en verder, en voor dit gesprek alvast de volgende uitgangspunten en gespreksthema’s meegeeft: a. Verzoeken om extra middelen worden niet gehonoreerd. Gekeken moet worden naar de inzet die de meeste impact heeft voor de bevolking; b. Kritisch kijken naar de overlap van taken en werkzaamheden tussen het organisatieonderdeel Volksgezondheid en de GGDrU; c. Voortzetten van de lobby rondom een eerlijke verdeelsleutel van de regeling aanvullende seksuele gezondheid; d. De vormgeving van de samenwerking tussen de gemeente Utrecht en de GGDrU op de programma’s ‘Verhogen Vaccinatiegraad’ en het Meldpunt Advies en Bezorgd. Als opdrachtgever en partner kijkt de gemeente Utrecht specifiek naar de kosten, opbrengsten en invulling van de opdrachten.

Argumenten	
1.1	Het is nog niet bekend welke effecten de kwetsbare financiële positie van de gemeente Utrecht, als gevolg van bezuinigingen van het Rijk, gaat hebben op de beschikbare budgetten van de gemeenschappelijke regelingen
	De gemeenten in Nederland worden geconfronteerd met aanzienlijke bezuinigingen die voortvloeien uit de herziening van de financiële afspraken tussen het Rijk en de lokale overheden. Deze herziening leidt tot een vermindering van de beschikbare financiële middelen voor gemeenten. Dit heeft verstrekkende gevolgen voor de manier waarop gemeenten hun taken kunnen uitvoeren. In dit bredere kader wordt de financiële positie van de gemeente Utrecht ook steeds meer onder druk gezet. De bezuinigingen die vanuit het Rijk zijn doorgevoerd, hebben directe gevolgen voor de lokale begroting en vagen om scherpere keuzes. Dat betekent dat de gemeente Utrecht in de toekomst niet zonder meer geld beschikbaar is voor de diensten zoals nu afgenomen of dat aanpassing nodig is. Ook de toekomstige financiering van de basistaken (plus) is mogelijk onzeker. Wij willen graag een betrouwbare partner zijn en in gezamenlijkheid onderzoeken wat de inzet betekent voor de Utrechtse burger en daarom stellen wij in de zienswijze kaderbrief 2026 de GGDrU hier al van op de hoogte. De afgelopen maanden is in gesprekken met de GGDrU al aangeven dat we niet kunnen uitsluiten dat dat ook huidige afspraken zal gaan beïnvloeden.
1.2	De kaderbrief 2026 met bijbehorende zienswijzen zijn de basis van de ontwerpbegroting 2026 van de GGDrU
	In lijn met de zienswijze ontwerpbegroting 2025 herhalen we ons verzoek voor een goede onderbouwing van (meer)kosten waarbij de GGDrU onderscheidt maakt tussen gewenste en noodzakelijke aanpassingen. Mocht de financiële situatie (ravijnjaar 2026) aanleiding geven tot scherpe keuzes, dan helpt een goede onderbouwing in de ontwerpbegroting 2026 de gemeenteraad met de inschatting van wat de gevolgen zijn van het al dan niet instemmen met continuering van opdrachten zoals het MAB. Voor sommige onderdelen uit de kaderbrief zijn de financiële gevolgen nog niet bekend, zoals rondom de infectieziektebestrijding. Bij andere taken, zoals het Meldpunt Advies en Bezorgd weten we al dat er meer vraag is dan beschikbaar budget (zoals ook in voorgaande jaren 2023 en 2024 het geval is geweest). Daarnaast vallen de kosten voor bepaalde diensten mogelijk hoger uit doordat andere gemeenten geen gebruik meer maken van de inzet van de GGDrU. Er bestaat de gerede kans dat hierdoor frictiekosten voor een ander financieel plaatje zorgen. De consequenties worden door de GGDrU uitgewerkt en opgenomen in de ontwerpbegroting 2026. Daarom zijn we nu al in continue afstemming over de invulling van de opdracht van de GGDrU.
1.3	Binnen het organisatieonderdeel Volksgezondheid is heel veel gezondheids- en epidemiologische kennis aanwezig. Het organisatieonderdeel adviseert zelf rechtstreeks aan het college van b&w.
	De GGDrU positioneert zich in het kader van IZA en GALA als stevige advies- en kennispartner, die bijvoorbeeld de regiobeelden en regioplannen kan koppelen naar de lokale doorvertaling. Bij IZA zijn de gemeenten zelf aan zet, al dan niet binnen de subregio. Voor Utrecht-stad vervult het organisatieonderdeel Volksgezondheid van de gemeente Utrecht de rol van kennis- en adviespartner. Diverse onderdelen van de kadernota 2026 zijn daardoor niet voor Utrecht toepasbaar. Onze medewerkers geven invulling aan het GALA en zijn betrokken bij de ontwikkelingen rondom IZA en een mogelijk AZWA. (Aanvullend Zorg en Welzijn Akkoord, mogelijk opvolger van IZA). Uiteraard werken we daarbij veel

	samen met de onderzoeks- en beleidsafdeling van de GGDrU om kennis te delen en te verbinden waar mogelijk.
1.4	Het kabinet heeft het voornemen om alle specifieke uitkeringen (SPUKs), incluis die voor Aanvullende Seksuele Gezondheidszorg (ASG), te korten met 10%. Daarnaast is de huidige verdeelsleutel voor de regeling Aanvullende Seksuele Gezondheidszorg nog steeds nadelig voor de regio Utrecht
	Wij herkennen dat de regio Utrecht achterblijft in het toegekende budget vanuit de regeling Aanvullende Seksuele Gezondheidszorg (ASG). Tevens wordt de SPUK met korting waarschijnlijk omgezet in een gemeentefonds uitkering. Vanuit Utrecht hebben we het al gericht middelen om op in te zetten om ASG te kunnen blijven uitvoeren. Samen met de GGDrU voeren wij graag de lobby richting het Rijk om deze verdeelsleutel passender te krijgen.
1.5	Door het ravijnjaar 2026 komen gemeenten in een moeilijk pakket ten aanzien van de begrotingen; keuzes van andere gemeenten hebben mogelijk gevolgen voor het aanbod en/of de begroting van de GGDrU in 2026 die in de kadernota nog niet meegenomen konden worden.
	In een aantal gevallen is al bekend dat gemeenten bepaalde diensten niet meer afnemen bij de GGDrU. Dit heeft mogelijk gevolgen voor de kosten voor de gemeenten die nog wel deelnemen. Daarnaast kan het zijn dat bepaalde taken die de gemeente Utrecht nog wil afnemen bij de GGDrU niet meer beschikbaar zijn omdat de schaalgrootte te klein wordt met minder deelnemende gemeenten. Op dit moment van voorbereiding is er nog te weinig bekend om te zien welke gevolgen dit heeft. Tijdige en frequente afstemming tussen de gemeente Utrecht en de GGDrU moet ervoor zorgen dat de gevolgen zo snel mogelijk inzichtelijk worden en dat passende oplossingen gezocht kunnen worden waar nodig.

Financiën
De kaderbrief 2026 bevat ontwikkelingen en beleidsvoornemens. De GGDrU vertaalt deze naar de begroting 2026. In de kaderbrief staan een aantal ontwikkelingen waarvan nog niet bekend is wat de financiële consequenties zijn. De zienswijze is er expliciet op gericht financiële gevolgen voor de gemeente te voorkomen. Daarnaast geven we vast aan dat we mogelijk negatieve gevolgen voor het beschikbare budget van de gemeenschappelijke regeling GGDrU verwachten.

Vervolg
De vastgestelde zienswijzebrief wordt naar GGDrU gezonden en meegenomen in de besluitvorming van het algemeen bestuur GGDrU over de kaderbrief 2026 op 26 maart 2025.

Samen stad maken (voorheen: Participatie)
‘Gemeente aan zet’ uit het Samenwerkingskompas is van toepassing, er is niet samengewerkt met Utrechters voor dit voorstel.

Communicatie
Er is geen aanvullende communicatie voorzien naast deze zienswijze.

(Niet)Referendabel
De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is niet van toepassing omdat het een raadsbesluit betreft over stukken van een gemeenschappelijke regeling (artikel 1:2 lid 2 onder i Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Raadsbrief Zienswijze kaderbrief 2026 GGDrU

Bijlagen informatief
- Brief aan raden bij Kaderbrief 2026
- Kaderbrief 2026

Gemeenteraad
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/gemeenteraad

Gemeente Utrecht

VERSIE VOOR BESLUITVORMING

GGDrU
De heer M. Sprenger
Postbus 51
3700 AB ZEIST

Behandeld door	M.W. van der Velde	**Datum**	volgt
Doorkiesnummer	14030	**Ons zaaknummer**	30110562
E-mail	marianne.van.der.velde@utrecht.nl	**Onderwerp**	Zienswijze gemeente Utrecht kaderbrief 2026
Bijlage(n)	Geen		
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van	11 december 2024	Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte heer Sprenger,

Op 11 december 2024 hebben wij uw concept kaderbrief 2026 ontvangen met het verzoek om uiterlijk 14 maart 2025 een eventuele zienswijze in te dienen. Van die gelegenheid maken wij graag gebruik.

Voordat wij hierop in gaan, willen wij onze waardering uitspreken voor het erkennen van de moeilijke financiële jaren die alle gemeenten tegemoet gaan. We zien in de kaderbrief terug dat u rekening houdt met aankomende bezuinigingen en waarderen dat er tijdig in overleg is gegaan met de gemeenten over de mogelijke gevolgen. Dit heeft in 2024 geleid tot een gezamenlijk traject om te komen tot keuzes over de inhoudelijke en financiële richting. De uitkomst zoals ook omschreven in de kadernota, is dat de GGDrU gaat voor inhoudelijke doorontwikkeling met een financiële taakstelling gericht op een toekomstbestendige GGD. Deze uitkomst sluit aan bij onze wens om ondanks de financiële beperkingen een kundige en toekomstbestendige GGD te hebben waarop Utrecht kan vertrouwen.

Financieel kader
Wij zijn zeer te spreken over het uitgangspunt van de kaderbrief 2026 dat de taakstelling van de GGDrU in 2026 gepaard gaat met een scherpe blik op de financiën en dat er geen verzoek ligt bij gemeenten voor extra financiële middelen. Wat ons betreft is dat volledig in lijn met de huidige ontwikkelingen en met de uitgangsprincipes van soberheid en doelmatigheid, zoals omschreven in de kaderbrief 2026. Deze principes zullen ook onderdeel zijn van onze sturing als opdrachtgever.

Toch willen we in deze zienswijze op de concept kaderbrief 2026 opnieuw benadrukken dat de kwetsbare financiële positie van de gemeenten de komende jaren zwaar onder druk staat. De bezuinigingen die vanuit het Rijk zijn doorgevoerd, hebben directe gevolgen voor de gemeentelijke begrotingen, en Utrecht is hierin geen uitzondering. Dit betekent dat ook de gemeente Utrecht, net als vele andere gemeenten, scherpe financiële keuzes moet maken. Welke keuzes dit precies zullen zijn, zal pas medio 2025 duidelijk worden. Het is te verwachten dat deze keuzes niet alleen de gemeentelijke organisatie en onze dienstverlening raken, maar ook gevolgen zullen hebben voor onze partners, waaronder de gemeenschappelijke regelingen zoals de GGDrU.

Gezien de bezuinigingen van het Rijk, die de financiële ruimte voor gemeenten sterk verminderen, is het van groot belang dat we als gemeente Utrecht vroegtijdig het gesprek aangaan met onze

partners. We hechten aan goed opdrachtgeverschap en willen open en transparant zijn over de vooruitzichten en de keuzes die ons te wachten staan. Wij blijven ons inzetten om ondanks de bezuinigingen een betrouwbare en toekomstbestendige GGD te waarborgen, maar de komende jaren zullen weliswaar niet zonder uitdagingen zijn.
Bij een aantal punten in uw kaderbrief schrijft u dat de volledige consequenties van de verminderde financiële mogelijkheden nog niet allemaal inzichtelijk zijn en daar later nog op terug komt. Wij gaan ervan uit dat deze uitwerking in lijn is met uw uitspraak om zo doelmatig en zoveel mogelijk binnen de eigen begroting met incidenteel beschikbare middelen binnen de begroting van de GGDrU te werken. Wij kijken uit naar deze uitwerking.

Specifieke onderwerpen
Naast bovenstaande reactie op hoofdlijnen, staan er in uw kaderbrief een aantal trends en ontwikkelingen benoemd. In lijn met de opbouw van uw conceptkadernota geven wij een aantal punten mee. Dit doen wij alleen over de trends en ontwikkelingen waarvoor de GGDrU in de gemeente Utrecht actief is.

Een gezonde en veilige leefomgeving
In de kadernota stelt u dat ‘Gezondheid is ieders grootste goed’ en refereert u aan de bezuinigingen die gedaan worden op publieke gezondheid, zoals blijkt uit het Regeerprogramma en de Miljoenennota. Wij herkennen dat de inzet op de publieke gezondheid onvoldoende is om de grote maatschappelijke thema’s van de komende jaren (vergrijzing, mentale gezondheid, gezonde jeugd) adequaat het hoofd te bieden. Specifiek erkennen we ook het belang van de uitvoering van de reguliere infectieziektebestrijding en de inzet die de GGD pleegt ten behoeve van Corona en de daarmee gepaard gaande crisisparaatheid bij een eventuele volgende epidemie/pandemie. Wij zullen de boodschap van inzetten op publieke gezondheid en een GGD die crisis paraat is ondersteunen en actief uitdragen. Het is van belang om aan te geven dat we ons moeten voorbereiden op crisisparaatheid en dat gemeenten geen mogelijkheden hebben om bezuinigingen vanuit de Rijksoverheid op te vangen. Samen met u voeren wij graag de lobby richting het Rijk om deze thema’s beter onder de aandacht te brengen.

Vaccinatiegraad
Het is bekend dat de vaccinatiegraad daalt zowel landelijk als in Utrecht en dat met een dalende vaccinatiegraad de gezondheidsrisico’s toenemen. We zijn dan ook zeer te spreken over de extra 7 miljoen die het Rijk voornemens is om in 2025 vrij te spelen voor het inzetten, intensiveren en uitbreiden van de fijnmazige wijkgerichte aanpak voor het verhogen van vaccinatiegraad in de vier grote steden. Er is contact geweest met partners in de stad, waaronder de arts infectieziektebestrijding van GGDrU, over wat de gemeente Utrecht kan doen om samen met onze partners de vaccinatiegraad te verhogen. De input uit het gesprek wordt meegenomen in het actieplan dat de gemeente Utrecht de komende periode gaat opstellen.

Dat vanuit de bestemmingsreserve vanuit de GGDrU ook extra gelden beschikbaar zijn gekomen om het RVP-Proces (Rijksvaccinatieprogramma) te optimaliseren, doelgroepgerichte pilots in te zetten, het vaccinatiegraad dashboard door te ontwikkelen en in te zetten op lobby en programmaleiding is van groot belang in de aanpak tegen een dalende vaccinatiegraad. Wij waarderen de nauwe samenwerking met de GGDrU om deze aanpak vorm te geven en gezamenlijk de vaccinatiegraad in Utrecht te verhogen.

Kind naar gezond gewicht
De kadernota geeft aan dat de GGD geen mogelijkheden ziet om met de huidige financiële vergoeding de centrale zorgverlener in te zetten in de regio Utrecht. De JGZ van de GGD zet in op een verdere verkenning met de wethouders en de zorgverzekeraar over de financiering. Waar mogelijk sluit Utrecht graag aan bij deze verkenning. Ondanks dat de gemeente Utrecht geen JGZ taken afneemt bij de GGD, zijn de afwegingen die meespelen voor de inzet van de centrale zorgverlener en de ontoereikende kosten hetzelfde. Om te voorkomen dat we als GGD en gemeente Utrecht overeenkomstige gesprekken met de zorgverzekeraar gaan voeren, stellen we voor om op dit dossier te kijken waar we elkaar kunnen versterken en gezamenlijk in kunnen optrekken.

Langer gezond zelfstandig

Wat betreft het Meldpunt Advies en Bezorgd (MAB) is het standpunt niet veranderd ten opzichte van het voorgaande jaar. We willen benadrukken dat het voor de gemeente Utrecht belangrijk is om binnen de begroting te blijven. Helaas is dit in 2024 niet mogelijk gebleken en blijkt uit de prognose van de GGD voor de komende jaren dat de kosten zullen blijven stijgen. Ondanks de constatering dat het aantal meldingen bij het Meld- en Adviespunt Bezorgd (MAB) zal blijven stijgen, en daarmee de kosten voor gemeente zullen oplopen, willen we benadrukken dat die ruimte er in de begroting niet is. We zijn dan ook gesprekken gestart over de toekomstbestendigheid van onze samenwerking op dit dossier en hebben afgesproken als partners hiernaar te kijken. We verwachten in 2025 en 2026 dan ook een proactieve gezamenlijke insteek waarbij de kwaliteit en het drukken van kosten belangrijke criteria zijn. Daarbij willen wij het MAB weer meer inzetten waar het ooit voor bedoeld was, namelijk een ingang voor inwoners en een sluitstuk in de samenwerking tussen het sociaal domein en veiligheid waar mensen die niet goed in beeld zijn naar toe te leiden. We verwachten de steun van de GGDrU om dit gezamenlijk uit te zoeken en aan te passen.

Aanvullende Seksuele Gezondheid (ASG)
We zijn bekend met het veranderende beleid van de Rijksoverheid ten aanzien van specifieke uitkeringen (SPUKs) en het voornemen om deze met 10% te korten. Onduidelijk is nog wat een eventuele overheveling naar het gemeentefonds betekent voor de herverdeling van de middelen.

Ook is het nog onduidelijk of dit budget geoormerkt in het gemeentefonds komt. U roept op om waar mogelijk deze allocatie van middelen te specificeren binnen het gemeentefonds. Als gemeente nemen wij dit serieus en hebben ten aanzien van Aanvullende Seksuele Gezondheid (ASG) een proactieve betrokken houding, zoals ook blijkt uit ons coalitieakkoord. In Utrecht zijn voor ASG middelen gereserveerd. Wij herkennen dat de regio Utrecht achterblijft in het toegekende budget vanuit de regeling ASG. Ook tijdens het werkbezoek van staatsecretaris Karremans kwam het regionaal verschil in de toegekende budgetten naar voren. Samen met u voeren wij graag de lobby richting het Rijk om deze verdeelsleutel passender te krijgen.

Tevens benoemt u nog enkele ontwikkelingen binnen de forensische geneeskunde. Zoals al in eerdere zienswijzen aangegeven, verwachten wij dat u voor de verbreding van het takenpakket kostenneutraal zult blijven.

Conclusie
Wij waarderen de inzet van de GGDrU en zien de belangrijke rol die zij speelt binnen het domein van de publieke gezondheid. Wij kijken er naar uit samen met u de komende periode ook weer met dit belangrijke onderwerp aan de slag te gaan. Waarbij we expliciet willen inzetten op nog verder bundelen van onze krachten om te komen tot de beste inzet voor de stad. Daarbij hopen wij op een continuering van het onderlinge begrip voor de moeilijke financiële situatie die ons beiden de komende jaren te wachten staat.

Graag zien wij uw reactie op deze zienswijze tegemoet.

Hoogachtend,
Gemeenteraad van Utrecht,

de griffier,
Miguel Israel

de voorzitter,
Sharon A.M. Dijksma

Onderwerp: brief aan raden bij Kaderbrief 2026

Geachte raadsleden,

Voor u ligt de Kaderbrief van GGD regio Utrecht voor het jaar 2026. De Kaderbrief vormt het startpunt van het proces van plannen, begroting en verantwoording 2026 (P&C 2026). In deze begeleidingsbrief gaan we in op:

- Het waarom van de Kaderbrief
- Bestuurlijk traject richting begroting 2026 en verder
- Het zienswijze proces

De Kaderbrief geeft een beeld van de te verwachte trends en ontwikkelingen die relevant zijn voor publieke gezondheid voor het begrotingsjaar 2026. Enerzijds in de vorm van het technisch begrotingskader en anderzijds door aandacht te geven aan ontwikkelingen waarvan de inschatting is dat deze ook een vertaling nodig hebben in de begroting 2026, óf dat er gedurende 2025 nog een besluit moet worden genomen over hoe GGDrU in 2026 om zal gaan met deze trends en ontwikkelingen. Niet alleen financieel technisch (in de begroting), maar vooral over het uitvoeren van specifieke taken of aanpassen van werkwijzen ten behoeve van publieke gezondheid.

Bestuurlijke traject richting begroting 2026 en verder

Gemeenten hebben moeilijke beslissingen te maken in het hier en nu, gezien de financiële ontwikkelingen die de gemeentebegroting (gaan) treffen. Daarom is in het najaar van 2023 door het bestuur van GGDrU besloten tijdig in dialoog te gaan over de verwachte financiële ontwikkelingen voor 2026 (‘ravijnjaar 2026’) en verder. Om zoveel mogelijk recht te doen aan de verschillende geluiden van de 26 bestuurders is een zorgvuldig traject doorlopen. Daarin zijn concrete mogelijkheden besproken om een bestuurlijke keuze te kunnen maken over de inhoudelijke en financiële richting voor GGDrU vanaf 2026 en verder. GGDrU is zich bewust van de financiële positie van gemeenten en het feit dat gemeenten keuzes moeten maken in de uitvoering van taken. Daarom is er ook kritisch naar het eigen takenpakket gekeken. Bij het opstellen van de Kaderbrief 2026 en Begroting 2026 is soberheid en doelmatigheid een belangrijk uitgangspunt zoals u dat van GGDrU gewend bent.

Taken GGDrU

GGDrU voert wettelijke taken en vrij uitvoerbare taken uit voor gemeenten. De zogeheten A-taken zijn wettelijke taken voor gemeenten waarbij de uitvoering verplicht belegd dient te worden bij de GGD. B- taken zijn wettelijke taken voor gemeenten, waarbij de uitvoering niet verplicht bij een GGD belegd hoeft te worden. C- taken zijn taken waarbij gemeenten zelf hebben aangegeven deze bij GGDrU te beleggen middels maatwerkfinanciering. Hier zit geen wettelijke verplichting aan vast.

De meeste manoeuvreerruimte voor individuele gemeenten zit op C-taken omdat die niet wettelijk zijn vastgelegd. Tegelijkertijd is het maatwerk/C-taken ook dusdanig versnipperd over de gemeenten in de regio dat het lastig is hier een collectieve bezuiniging op te vinden die alle gemeenten helpt in hun eigen bezuinigingsopgave.

Daarnaast ziet het bestuur een belangrijke rol weggelegd voor GGDrU als het gaat om de drie maatschappelijke opgaven waar gemeenten voor staan: de mentale gezondheid van jeugd, vergrijzing en een gezonde en veilige leefomgeving.

Als uitkomst van de bestuurlijke gesprekken is er door het AB besloten te kiezen voor een inhoudelijke doorontwikkeling met een financiële taakstelling om concrete invulling te kunnen geven aan die toekomstbestendige GGD, binnen de financiële mogelijkheden.

Enkele overwegingen ten grondslag aan het genomen AB besluit:

- Een collectieve bezuiniging bij GGDrU is het wenselijke scenario (of percentage) voor de ene gemeente en het onwenselijke scenario voor de ander. Dit komt door de ongelijke afname van dienstverlening van GGDrU en doordat de bezuinigingsopgave per gemeente verschilt
- De impact van de bezuinigingen op de meest kwetsbare groepen in de regio zoveel mogelijk te voorkomen
- GGDrU vaart al jaren scherp aan de wind. Het bestuur heeft in de periode 2016-2022 GGDrU verzocht financiële knelpunten binnen eigen begroting op te lossen. Met het project 'basis op orde' en het ombuigingenplan heeft GGDrU de afgelopen jaren de geconstateerde financiële knelpunten en noodzakelijke investeringen zoveel als mogelijk binnen de eigen begroting opgevangende huidige context waarin de minister van VWS ervoor kiest om 300 miljoen te bezuinigen op de GGD'en en pandemische paraatheid waardoor al significant op de GGD'en wordt bezuinigd. Waarbij gemeenten niet bijplussen voor rijkstaken op wat het Rijk bezuinigt.

De bestuursopdracht zal in nauwe samenwerking met gemeenten worden vormgegeven en concretere invulling geven aan de verschillende rollen van GGDrU om gemeenten optimaal te ondersteunen in deze drie opgaven. Belangrijke randvoorwaarden daarbij zijn:

- De uitwerking van deze bestuursopdracht leidt niet tot structurele meerkosten in de toekomst
- Een taakstelling van 300k wordt ingeboekt vanaf 2026 via een bezuiniging op de gemeentelijke bijdrage en is verwerkt in de voorliggende Kaderbrief 2026
- De inzet is dat de doorontwikkeling van GGDrU leidt tot effectievere preventieve maatregelen, waardoor het op andere plekken in de keten of levensloop besparingen oplevert binnen het gemeentelijk domein
- Er worden incidentele middelen beschikbaar gesteld om deze opdracht/transformatie mogelijk te maken binnen de begroting van GGDrU

Ook wordt in de verdere uitwerking het aangenomen amendement van de subregio ZOU meegenomen. Daarin is verzocht om meer scherpte en focus aan te brengen op de rol en dienstverlening van GGDrU passend bij de inhoudelijke en financiële opgaven waar gemeenten voor staan. Daarnaast is gevraagd Rijksbezuinigingen expliciet in beeld te houden. Zoals te doen gebruikelijk draagt GGDrU zorg voor het separaat registreren van kosten en opbrengsten vanuit het Rijk en vanuit gemeenten, conform de verantwoordingssystematiek.

Daarnaast is besloten gemeenten de ruimte te laten te bezuinigen op het individuele maatwerk indien dit nodig wordt geacht op basis van de betreffende financiële situatie. De precieze impact op de dienstverlening van GGDrU en het collectief van gemeenten is afhankelijk van de keuze die individuele gemeenten hierin maken. Gemeenten zijn daarom gevraagd:

- Tijdig, en uiterlijk 13 december 2024, de voorgenomen opzeggingen aan GGDrU door te geven
- Zodat in het AB van januari 2025 een collectief weegmoment kan plaatsvinden.
    - Waarbij de impact zoveel als mogelijk inzichtelijk wordt gemaakt op basis van de voorgenomen opzeggingen van individuele gemeenten voor het maatwerk vanaf 2026.
- Waarna gemeenten kunnen besluiten om eventueel individueel maatwerk 2026 aldanniet definitief op te zeggen per 1 april 2025. Gezien het bestuurlijke traject en GGDrU hecht aan een zorgvuldig proces is eenmalig afgeweken van de opzegtermijn van 1 jaar. Dit betekent dat in plaats van vóór 1 januari 2025, vóór 1 april 2025 schriftelijk opgezegde intensiveringen en/of maatwerkafspraken met ingang van het kalenderjaar 2026 opgezegd moeten worden.

Opbouw kaderbrief

In de kaderbrief worden specifiek de kaders vermeld die als basis dienen voor het uitwerken van de begroting 2026. Daarnaast komt in hoofdstuk 3 een aantal ontwikkelingen aan bod, die van invloed zijn of kunnen zijn op de (ontwerp)begroting 2026. De begroting van GGDrU is een meerjarenprogrammabegroting met één programma: 'Publieke Gezondheid'. In de begroting wordt het programma Publieke Gezondheid, in aansluiting op de concept Bestuursagenda 2023-2027, verder uitgewerkt in ambities bij de volgende onderwerpen:

- Een gezonde en veilige leefomgeving
- Kansrijk opgroeien
- Langer en gezond zelfstandig
- Een wendbare en vitale organisatie

In de kaderbrief is een financiële doorkijk op basis van de tot nu toe bekende kengetallen opgenomen. De uiteindelijke cijfermatige effecten van kaderstelling, feitelijk de rekenexercitie waarmee onder meer de inwoner- en kindbijdrage wordt bepaald, volgt bij het maken van de (ontwerp)begroting 2026.

Zienswijze

Graag stellen wij u in de gelegenheid om uw zienswijze over de algemene financiële en beleidsmatige kaders naar voren te brengen. Alle zienswijzen worden betrokken bij het opstellen van de (ontwerp)begroting van 2026.

Wij verzoeken u uw zienswijze uiterlijk **vrijdag 14 maart 2025** aan GGDrU kenbaar te maken. Het proces daarna ziet er als volgt uit:

- 26 maart 2025: vaststelling Kaderbrief 2026 inclusief zienswijzen in het algemeen bestuur
- 2 april 2025: bespreking (ontwerp)Begroting 2026 inclusief de zienswijzen op kaderbrief in het dagelijks bestuur
- 9 april 2025: verzending (ontwerp)Begroting 2026 voor zienswijze aan gemeenteraden

- 9 juli 2025: vaststelling (ontwerp)begroting 2026 in het algemeen bestuur

De gemeenten hebben op deze manier twee momenten om invloed uit de oefenen op de kaderstelling van de bestuurlijke keuzes voor GGD regio Utrecht. Zo kunnen de 26 gemeenten gezamenlijk hun rol als eigenaar en opdrachtgever van deze GGD waarmaken.

Het is daarnaast ook mogelijk om GGDrU aan te laten sluiten bij een raadsvergadering, om raadsleden via een presentatie mee te nemen in wat GGDrU doet voor de gezondheid van inwoners in de gemeente. De betrokken wethouder kan dit met GGDrU afspreken.

Met vriendelijke groet,



Marc Sprenger
Directeur Publieke Gezondheid GGD regio Utrecht

GGD regio Utrecht

Concept Kaderbrief 2026

Inhoudsopgave

1.Inleiding 3
1.2 Taken van GGDrU, basis in de Wet Publieke Gezondheid (Wpg) 5
1.3 Relatie tot de veiligheidsregio 6
2.Financieel kader 7
2.1 Uitgangspunten 7
2.2 Bekostigingssystematiek 9
2.3 Doorkijk verwacht financieel effect indexatie 10
3.Ontwikkelingen 12
3.1 Een Gezonde en veilige leefomgeving 12
3.2 Kansrijk opgroeien 16
3.4 Langer gezond zelfstandig 18
Bijlage 1 Wettelijke basistaken GGDrU 19

1.Inleiding

Voor u ligt de concept kaderbrief van GGD regio Utrecht (GGDrU) voor het begrotingsjaar 2026. De kaderbrief vormt het startpunt van het proces van begroting en verantwoording.

In de kaderbrief staan de kaders die als basis dienen voor het uitwerken van de begroting 2026. De uiteindelijke cijfermatige effecten van kaderstelling, feitelijk de rekenexercitie waarmee onder meer de inwoner- en kindbijdrage wordt bepaald, volgt bij de begroting 2026.

Met de Kaderbrief 2026 van GGDrU wordt het Algemeen Bestuur gevraagd de financiële kaders vast te stellen voor het begrotingsjaar 2026, nadat gemeenteraden in de gelegenheid zijn gesteld hun zienswijzen te geven. De kaderbrief schetst de financieel technische uitgangspunten en geeft een doorkijk naar de belangrijkste ontwikkelingen en waar mogelijk de financiële doorwerking voor zover nu kan worden overzien voor het jaar 2026.

1.1 Bestuurlijk traject richting begroting 2026 en verder

Gemeenten hebben moeilijke beslissingen te maken in het hier en nu, gezien de financiële ontwikkelingen die de gemeentebegroting (gaan) treffen. Daarom is in het najaar van 2023 door het bestuur van GGDrU besloten tijdig in dialoog te gaan over de verwachte financiële ontwikkelingen voor 2026 (‘ravijnjaar 2026’) en verder.

Taken GGDrU
GGDrU voert wettelijke taken en vrij uitvoerbare taken uit voor gemeenten. De zogeheten A taken zijn wettelijke taken voor gemeenten waarbij de uitvoering verplicht belegd dient te worden bij de GGD. B- taken zijn wettelijke taken voor gemeenten, waarbij de uitvoering niet verplicht bij een GGD belegd hoeft te worden. C- taken zijn taken waarbij gemeenten zelf hebben aangegeven deze bij GGDrU te beleggen middels maatwerkfinanciering. Hier zit geen wettelijke verplichting aan vast.
De meeste manoeuvreerruimte voor individuele gemeenten zit op C-taken omdat die niet wettelijk zijn vastgelegd. Tegelijkertijd is het maatwerk/C-taken ook dusdanig versnipperd over de gemeenten in de regio dat het lastig is hier een collectieve bezuiniging op te vinden die alle gemeenten helpt in hun eigen bezuinigingsopgave.

Algemeen Bestuur als opdrachtgever en eigenaar GGDrU
Om zoveel mogelijk recht te doen aan de verschillende geluiden van de 26 bestuurders is een zorgvuldig traject doorlopen waarin concrete mogelijkheden zijn besproken om een bestuurlijke keuze te kunnen maken over de inhoudelijke en financiële richting voor GGDrU.

- 22 mei 2024 heeft een bestuurlijke bespreking plaatsgevonden met het AB over de voorziene (financiële) ontwikkelingen voor 2026 en verder. Tijdens de bespreking op 22 mei jl. zijn uitgangspunten van het Dagelijks Bestuur besproken en in gesprek verrijkt en aangevuld door het Algemeen Bestuur, waarna deze in het AB van 10 juli zijn vastgesteld.
- De zomer 2024 is benut voor gesprekken met alle wethouders Volksgezondheid. Doel van deze gespreksronde was om meer inzicht te krijgen in de verschillende belangen, dilemma’s en knelpunten, die van invloed zijn op het maken van realistische en inhoudelijke keuzes voor de begroting van GGDrU. Deze gesprekken vonden plaats met GGDrU en adviesbureau Lysias. Lysias is betrokken

als externe partij vanuit meervoudige partijdigheid om het proces richting begroting 2026 te begeleiden.
- De bestuursconferentie 2 oktober jl. is benut om met het Algemeen Bestuur duidelijkheid te creëren over wat de collectieve opdracht is aan GGDrU. Om het AB te helpen bestuurlijke richting te geven is meer inzicht gegeven in welke opties er voorliggen, aan welke knoppen gedraaid kan worden en wat de consequenties daar van zijn.
- In de vergadering van 6 november jl. zijn vier scenario's besproken waarin concrete mogelijkheden zijn opgenomen om een bestuurlijke keuze te kunnen maken over de inhoudelijke en financiële richting van GGDrU.

Als uitkomst van de bestuurlijke gesprekken is er door het AB besloten te kiezen voor een inhoudelijke doorontwikkeling met een financiële taakstelling om concrete invulling te kunnen geven aan die toekomstbestendige GGD, binnen de financiële mogelijkheden. Het Bestuur ziet een belangrijke rol weggelegd voor GGDrU als het gaat om de drie maatschappelijke opgaven waar gemeenten voor staan: de mentale gezondheid van jeugd, vergrijzing en een gezonde en veilige leefomgeving. De bestuursopdracht zal in nauwe samenwerking met gemeenten worden vormgegeven en concrete invulling geven aan de verschillende rollen van GGDrU om gemeenten optimaal te ondersteunen in deze drie opgaven. Dit zal, zoals u dat van GGDrU gewend bent, zo doelmatig en zoveel mogelijk binnen eigen begroting worden georganiseerd met incidenteel beschikbare middelen.

Belangrijke randvoorwaarden daarbij zijn:
- De uitwerking van deze bestuursopdracht leidt niet tot structurele meerkosten in de toekomst
- Een taakstelling van 300k wordt ingeboekt vanaf 2026 via een bezuiniging op de gemeentelijke bijdrage (en verwerkt in de voorliggende kaderbrief, zie pagina 10).
- De inzet is dat deze doorontwikkeling van GGDrU tot effectievere preventieve maatregelen leidt, waardoor het op andere plekken in de keten of levensloop besparingen oplevert binnen het gemeentelijk domein
- Er worden incidentele middelen beschikbaar gesteld om deze opdracht/transformatie mogelijk te maken binnen de begroting van GGDrU.

Ook wordt in de verdere uitwerking het aangenomen amendement van de subregio ZOU (Zuid Oost Utrecht) meegenomen. Daarin is verzocht om meer scherpte en focus aan te brengen op de rol en dienstverlening van GGDrU passend bij de inhoudelijke en financiële opgaven waar gemeenten voor staan. Daarnaast is gevraagd Rijksbezuinigingen expliciet in beeld te houden. Zoals te doen gebruikelijk draagt GGDrU zorg voor het separaat registreren van kosten en opbrengsten vanuit het Rijk en vanuit gemeenten, conform de verantwoordingssystematiek.

Daarnaast is besloten gemeenten de ruimte te laten te bezuinigen op het individuele maatwerk indien dit nodig wordt geacht op basis van de betreffende financiële situatie. De precieze impact op de dienstverlening van GGDrU en het collectief van gemeenten is afhankelijk van de keuze die individuele gemeenten hierin maken. Gemeenten zijn daarom gevraagd:

- Tijdig, en uiterlijk 13 december 2024, de voorgenomen opzeggingen aan GGDrU door te geven.
- Zodat in het AB van januari 2025 een collectief weegmoment kan plaatsvinden.

    - Waarbij de impact zoveel als mogelijk inzichtelijk wordt gemaakt op basis van de voorgenomen opzeggingen van individuele gemeenten voor het maatwerk vanaf 2026.
- Waarna gemeenten kunnen besluiten om eventueel individueel maatwerk 2026 aldanniet definitief op te zeggen per 1 april 2025. Gezien het bestuurlijke traject en GGDrU hecht aan een zorgvuldig proces is eenmalig afgeweken van de opzegtermijn van 1 jaar. Dit betekent dat in plaats van vóór 1 januari 2025, vóór 1 april 2025 schriftelijk opgezegde intensiveringen en/of maatwerkafspraken met ingang van het kalenderjaar 2026 opgezegd moeten worden.

Enkele overwegingen ten grondslag aan het genomen AB besluit:
- Bij de scenario's waarin gekozen wordt voor collectief bezuinigen is zichtbaar dat het wenselijke scenario (of percentage) voor de ene gemeente het onwenselijke scenario is voor de ander. Dit komt door de ongelijke afname van dienstverlening van GGDrU en doordat de bezuinigingsopgave per gemeente verschilt
- De impact van de bezuinigingen op de meest kwetsbare groepen in de regio zoveel mogelijk te voorkomen
- GGDrU vaart al jaren scherp aan de wind. Het bestuur heeft in de periode 2016-2022 GGDrU verzocht financiële knelpunten binnen eigen begroting op te lossen. Met het project 'basis op orde' en het ombuigingenplan heeft GGDrU de afgelopen jaren de geconstateerde financiële knelpunten en noodzakelijke investeringen zoveel als mogelijk binnen de eigen begroting opgevangen.
- De huidige context waarin de minister van VWS ervoor kiest om 300 miljoen te bezuinigen op de GGD'en en pandemische paraatheid waardoor al significant op de GGD'en wordt bezuinigd. Waarbij gemeenten niet bijplussen voor rijkstaken op wat het Rijk bezuinigt.

Zienswijze
De gemeenteraden worden in de gelegenheid gesteld om hun zienswijze over de algemene financiële en beleidsmatige kaders in de kaderbrief naar voren te brengen. Alle zienswijzen worden betrokken bij het opstellen van de begroting van 2026.

De (ontwerp)begroting 2026 zal medio april 2025 eveneens voor zienswijze aan gemeenteraden worden gezonden. De gemeenteraden hebben op deze manier twee momenten om invloed uit te oefenen op de ontwikkeling van GGDrU.

1.2 Taken van GGDrU, basis in de Wet Publieke Gezondheid (Wpg)
Het college van burgemeester en wethouders heeft op basis van de Wpg (art. 2 lid 1) als taak: het bevorderen van de totstandkoming en de continuïteit van en de samenhang binnen de publieke gezondheidszorg en de afstemming daarvan met de curatieve gezondheidszorg en de geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen.

Taken die bij de Wpg zijn opgedragen aan de colleges van burgemeester en wethouders worden door de regionale gezondheidsdienst i.c. GGDrU uitgevoerd (art. 14 lid 1 Wpg). Voor de uitvoering van jeugdgezondheidszorg hebben gemeenten een keuzemogelijkheid; de uitvoering moet worden belegd een gekwalificeerde instantie. In regio Utrecht hebben gemeenten (met uitzondering van de gemeente Utrecht) ervoor gekozen om deze taak gezamenlijk te beleggen bij GGDrU. Zie de bijlage voor een toelichting op het takenpakket van GGDrU.

1.3 Relatie tot de veiligheidsregio

De relatie tussen GGDrU en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) is bijzonder. Alleen al op grond van de verplichtingen uit de Wet veiligheidsregio's (Wvr) en de Wet publieke gezondheid (Wpg) kennen GGDrU en VRU een nauwe samenwerking.

De Directeur Publieke Gezondheid (DPG) is op basis van genoemde wetgeving ambtelijk leidinggevende van zowel de GHOR (Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio), organisatieonderdeel bij de VRU, als van GGDrU. Bij omvangrijke crises en rampen, zoals bijvoorbeeld de coronapandemie, is er een zelfstandige wettelijke bevoegdheid voor de DPG en de voorzitter van de VRU, als het gaat om publieke gezondheid. Om te borgen dat de GHOR ook op directieniveau binnen de VRU inbreng heeft, is de DPG lid van het directieteam van de VRU.

2.Financieel kader

In dit hoofdstuk worden specifiek de uitgangspunten en begrotingssystematiek vermeld die als basis dienen voor het uitwerken van de begroting 2026. De uiteindelijke cijfermatige effecten van kaderstelling, feitelijk de rekenexercitie waarmee onder meer de inwoner- en kindbijdrage wordt bepaald, volgt bij het maken van de begroting 2026.

2.1 Uitgangspunten

Hieronder worden de uitgangspunten opgesomd die gehanteerd worden voor het opstellen van de begroting:

Algemeen

1. De begroting en verantwoording worden opgesteld conform de richtlijnen uit het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) en andere financiële wetgeving.

2. Om zoveel mogelijk recht te doen aan de verschillende financiële opgaven van de 26 gemeenten staan soberheid en doelmatigheid voor de Kaderbrief en Begroting, in het bijzonder voor 2026, centraal. De uitvoering van de bestuursopdracht zoals besloten in het AB van 6 november 2024 zal binnen begroting van GGDrU plaatsvinden met incidenteel beschikbare middelen.

3. GGDrU draagt zorg voor een actuele tarievenlijst per begrotingsjaar. Deze tarievenlijst wordt bijgesteld als er wijzigingen zijn in de loon-, premie- en prijsontwikkeling. De tarieven worden in principe tweemaal per jaar geactualiseerd, te weten per 1 januari en per 1 juli van een begrotingsjaar.

4. De begroting wordt inclusief BTW opgesteld. De gemeenten krijgen na afloop van het begrotingsjaar een opgave van het bedrag aan BTW dat kan worden doorgeschoven naar het BTW-compensatiefonds.

5. De loonkosten worden begroot op de verwachte loonkosten voor het betreffende boekjaar.

6. Er wordt geen rente toegerekend aan het eigen vermogen.

7. De begrote rentelasten zijn gebaseerd op de aanwezige leningenportefeuille.

8. Voor de vaststelling van de inwonerbijdrage voor de gemeenten wordt uitgegaan van het aantal inwoners op de stand per 1 januari 2024. Als bron hiervoor wordt het CBS gehanteerd. Er vindt gedurende het begrotingsjaar geen bijstelling plaats op basis van het werkelijk aantal inwoners per 1 januari 2026.

9. Voor vaststelling van de kindbijdrage voor de gemeenten wordt uitgegaan van het aantal kinderen in de leeftijd 0 tot 18 jaar op de stand per 1 januari 2024. Als bron hiervoor wordt het CBS gehanteerd. Er vindt gedurende het begrotingsjaar geen bijstelling plaats op basis van het werkelijk aantal kinderen per 1 januari 2026.

10. De omvang van de intensivering basistaken en maatwerk in de begroting 2026 is gebaseerd op een inschatting. Voor deze inschatting wordt gebruik gemaakt van de gegevens over 2025, zoals deze in de maand januari 2025 bij GGDrU bekend zijn. De uiteindelijke werkelijke afname van intensiverings- en maatwerktaken

voor het boekjaar 2026 kan dus afwijken van de bedragen, zoals nu wordt voorzien.

In het laatste kwartaal van 2025 vindt afstemming plaats tussen elke afzonderlijke gemeente in de regio Utrecht en GGDrU over de concrete invulling van maatwerkafspraken betreffende het begrotingsjaar 2026. GGDrU werkt binnen haar mogelijkheden mee om de invulling van de maatwerkafspraken te laten aansluiten bij de behoeftestelling van de betreffende gemeente. De invulling (zowel financieel als niet-financieel) wordt vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst tussen de betreffende gemeente en GGDrU. Eventuele wijzigingen in de maatwerkafspraken worden in een begrotingswijziging technisch verwerkt.

11. In de begroting 2026 worden alleen bestuurlijk genomen besluiten verwerkt, voor zover deze vóór 1 februari 2025 zijn vastgesteld. Alle bestuurlijke besluiten, die na deze datum worden vastgesteld, worden via een begrotingswijziging in de begroting 2026 verwerkt.

Loonontwikkeling

12. Voor de loonontwikkeling wordt de cao-wijziging en de premieontwikkeling van het werkgeversdeel (pensioen- en sociale premies) als uitgangspunt genomen.
    - In geval er nog geen cao bekend is, dan wordt het loongerelateerde deel geïndexeerd met de percentage 'loonvoet sector overheid', zoals opgenomen in de meest recente circulaire van het gemeentefonds. Zodra daarna een nieuwe CAO bekend is, wordt een eventueel verschil tussen het toegepaste indexeringspercentage en het indexeringspercentage conform de nieuwe CAO meegenomen in de eerstvolgende op te stellen begroting(swijziging).

13. Loon- en/of premie-ontwikkelingen die nog niet zijn meegenomen in de begroting 2026 maar die wel betrekking hebben op het begrotingsjaar 2026 en latere jaren, worden via een begrotingswijziging op de begroting 2026 ter besluitvorming aan het algemeen bestuur voorgelegd. Dit nadat de zienswijze procedure is doorlopen, conform de Gemeenschappelijke Regeling GGDrU.

Prijsontwikkeling

14. Voor de prijsontwikkeling wordt uitgegaan van de 'Prijs Bruto Binnenlands Product (pbbp)', zoals deze staat vermeld in de meest recente circulaire van het gemeentefonds ten tijde van het opstellen van de (ontwerp)begroting.

15. Prijsontwikkelingen die nog niet zijn meegenomen in de begroting 2026 maar die wel betrekking hebben op het boekjaar 2026, worden via een begrotingswijziging op de begroting 2026 ter besluitvorming aan het algemeen bestuur voorgelegd. Dit nadat de zienswijze procedure is doorlopen, conform de Gemeenschappelijke Regeling GGDrU.

Maatwerktaken, taken in opdracht van derden, directe betaling of intensivering van basistaken

16. De indexering voor maatwerktaken, taken in opdracht van derden of taken waarvoor de klant direct betaalt en de intensivering van basistaken vindt plaats conform de kostenopbouw van het betreffende product. Dat betekent dat de loongerelateerde kosten worden geïndexeerd met de cao-wijziging en de premieontwikkeling van het werkgeversdeel (pensioen- en sociale premies) en de materieel gerelateerde kosten met de prijsontwikkeling van het Bruto Binnenlands

Product, zoals deze staan vermeld in de meest recente circulaire van het gemeentefonds. Deze cijfers worden berekend door het Centraal Plan Bureau.

In geval er nog geen cao bekend is, dan wordt het loongerelateerde deel geïndexeerd met de percentage 'loonvoet sector overheid', zoals opgenomen in de meest recente circulaire van het gemeentefonds. Zodra daarna een nieuwe cao bekend is, wordt, voor wat betreft de taken die door gemeenten worden afgenomen, een eventueel verschil tussen het toegepaste indexeringspercentage en het indexeringspercentage conform de nieuwe CAO meegenomen in de eerstvolgende op te stellen begrotings(wijziging).

17. Bij het opstellen van een offerte voor een maatwerkopdracht wordt een kostprijs dekkend tarief in rekening gebracht.

Financiële uitgangspunten meerkosten- en overige incidentele financiële regeling

18. GGDrU administreert de extra kosten en vergoedingen (onder meer voortkomend uit de Covid-19-bestrijding en versterking infectieziektebestrijding pandemische paraatheid)) separaat volgens de daarvoor geldende verantwoordingsconstructies uit de betreffende regeling van het Rijk. Op dit moment is niet duidelijk of deze en/of andere meerkostenregelingen in 2026 van toepassing zullen zijn. Als dit het geval is, worden de financiële effecten verwerkt in een begrotingswijziging.

2.2 Bekostigingssystematiek

Voor de begroting 2026 worden vooralsnog dezelfde principes voor de bekostigingssystematiek gehanteerd, zoals deze ook voor de begroting 2025 zijn toegepast. Deze principes luiden:

1. Voor de instandhouding van de taken die op het basis en basis-plus niveau worden uitgevoerd wordt aan de deelnemende gemeenten een inwonerbijdrage dan wel een kindbijdrage doorberekend, uitgezonderd Toezicht Kinderopvang (op tariefbasis) en een deel van de Forensische Geneeskunde (lijkschouw) (deel op tarief per verrichting);
2. Voor de uitvoering van de taken die op het intensiveringniveau worden uitgevoerd alsmede maatwerktaken wordt per afnemende gemeente een prijsafspraak gemaakt, die wordt vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst.

2.3 Doorkijk verwacht financieel effect indexatie

Conform de gestelde uitgangspunten in deze kaderbrief, is voor de inschatting van de gemeentelijke bijdrage in 2026 als basis de op 10 juli 2024 vastgestelde begroting 2025-0 gebruikt.

Vervolgens is een inschatting gemaakt van de verwachte indexatie in 2026 (zie kolom 'Schatting index-deel 2026'). Deze schatting is opgebouwd uit drie delen:

- Er is gerekend met de loonvoet sector overheid (3,8% in 2026 conform de septembercirculaire 2024) aangezien er over het jaar 2026 op het moment van opstellen van de Kaderbrief 2026 geen cao 2026 bekend is. Verder is een correctie index van -/-1,1% opgenomen. In begroting 2025-0 werd nog gerekend met een loonvoet sector overheid van 5,8% op basis van de septembercirculaire 2023, terwijl de loonvoet sector overheid voor 2025 (in de septembercirculaire 2024) is bijgesteld naar 4,7%.
- Voor wat betreft de inschatting van de mutatie in de sociale verzekeringspremies en de pensioenpremies is de aanname gedaan dat de SV-premies in 2026 gelijk zijn aan degene die zijn gehanteerd in begroting 2025-0 en dat de pensioenpremies gelijk blijven o.b.v. de ABP-prognose.
- Er is gerekend met het prijsindexcijfer (prijs bruto binnenlands product, pbbp) voor 2026 van 2,6% uit de septembercirculaire 2024. Verder is een correctie index van -/-0,1% opgenomen aangezien in begroting 2025-0 nog werd gerekend met een pbbp van 2,8% op basis van de septembercirculaire 2023 terwijl de pbbp voor 2025 in de septembercirculaire 2024 is bijgesteld naar 2,7%.

Tezamen leidt dit tot een gewogen gemiddelde verwachte indexatie in 2026 van 2,65% wat neerkomt op € 1.494.000.

Tabel 4.2.2 Prijsindexen CPB* MEV 2025 en CEP 2024**

mutaties per jaar in %	2024	2025	2026	2027	2028	2029***
Prijs bruto binnenlands product (pbbp)	4,0	2,7	2,6	2,6	2,5	2,5
Prijs nationale bestedingen (pnb)	3,3	2,6	2,6	2,6	2,5	2,5
Nationale consumentenprijsindex (cpi)	2,9	3,4	2,4	2,3	2,3	2,3
Loonvoet sector overheid	6,4	4,7	3,8	4,8	4,0	4,0
Prijs overheidsconsumptie, beloning werknemers	5,6	4,8	3,4	4,3	3,9	3,9
Prijs bruto overheidsinvesteringen (iboi)	3,0	2,3	2,2	2,1	2,1	2,1
Prijs overheidsconsumptie, netto materieel (imoc)	2,9	2,7	2,2	2,2	2,2	2,2

* toelichting/ verduidelijking bij de kerngegevens is te vinden op: https://www.cpb.nl/artikel/toelichting-bij-kerngegevenstabel
** 2025 is op basis van de MEV 2025, 2024 en 2026 - 2028 is op basis van de CEP 2024
*** cijfers 2028 zijn doorgetrokken naar 2029

Bron: Septembercirculaire 2024

Verder is een inschatting gemaakt van de verwachte volumemutatie in 2026 (zie kolom 'Schatting volume-deel 2026'). Daarvoor is berekend wat de impact is van de wijzigingen in inwoner- en kindaantallen tussen 1-1-23 en 1-1-24. Verder is de aanname gedaan dat er geen verandering plaats vindt in de maatwerk-afname door gemeenten.

Zoals aangegeven betreft bovenstaande een schatting op basis van de gegevens die bekend zijn ten tijde van het opstellen van de kaderbrief 2026. De uiteindelijke cijfermatige effecten van kaderstelling, feitelijk de rekenexercitie waarmee onder meer de inwoner- en kindbijdrage wordt bepaald, volgt bij het maken van de begroting 2026.

Gemeente	Aantal inwoners 1-1-2023	Aantal kinderen 1-1-2023	Totale bijdrage 2025-0**	Aantal inwoners 1-1-2024	Aantal kinderen 1-1-2024	Schatting index 2026	Schatting volume 2026	Aantrekkelijke werkgever 2026	Taakstelling gemeentelijke bijdrage 2026	Schatting bijdrage 2026
Amersfoort	160.759	33.818	€ 8.829	161.852	33.622	€ 234	€ -24	€ 116	€ -35	€ 9.120
Baarn	25.008	4.748	€ 1.360	25.065	4.746	€ 36	€ 0	€ 18	€ -6	€ 1.409
Bunnik	16.026	3.468	€ 835	16.108	3.453	€ 22	€ -2	€ 12	€ -4	€ 864
Bunschoten	22.500	5.122	€ 1.244	22.619	5.081	€ 33	€ -6	€ 16	€ -5	€ 1.282
De Bilt	43.884	9.230	€ 2.144	43.718	9.219	€ 57	€ -3	€ 31	€ -10	€ 2.219
De Ronde Venen	45.572	8.714	€ 2.272	45.813	8.758	€ 60	€ 10	€ 33	€ -10	€ 2.364
Eemnes	9.598	1.916	€ 474	9.755	1.939	€ 13	€ 5	€ 7	€ -2	€ 497
Houten	50.581	11.131	€ 2.668	50.847	10.974	€ 71	€ -25	€ 36	€ -11	€ 2.739
IJsselstein	33.492	6.598	€ 1.595	33.421	6.447	€ 42	€ -26	€ 24	€ -7	€ 1.628
Leusden	31.467	6.207	€ 1.556	31.681	6.252	€ 41	€ 9	€ 23	€ -7	€ 1.622
Lopik	14.704	2.974	€ 764	14.724	2.905	€ 20	€ -12	€ 11	€ -3	€ 781
Montfoort	13.929	2.876	€ 767	13.868	2.789	€ 20	€ -15	€ 10	€ -3	€ 779
Nieuwegein	65.426	11.948	€ 3.215	65.971	12.067	€ 85	€ 25	€ 47	€ -14	€ 3.358
Oudewater	10.232	1.998	€ 534	10.223	1.977	€ 14	€ -4	€ 7	€ -2	€ 549
Renswoude	5.747	1.429	€ 307	5.753	1.429	€ 8	€ 0	€ 4	€ -1	€ 318
Rhenen	20.329	4.265	€ 988	20.235	4.167	€ 26	€ -17	€ 14	€ -5	€ 1.006
Soest	47.439	9.166	€ 2.371	47.682	9.169	€ 63	€ 3	€ 34	€ -10	€ 2.460
Stichtse Vecht	65.771	13.245	€ 3.476	65.878	13.215	€ 92	€ -4	€ 47	€ -14	€ 3.597
Utrecht *	367.947	n.v.t.	€ 3.452	374.238	n.v.t.	€ 91	€ 37	€ 267	€ -80	€ 3.768
Utrechtse Heuvelrug	50.429	9.883	€ 2.401	50.550	9.809	€ 64	€ -12	€ 36	€ -11	€ 2.478
Veenendaal	68.525	14.858	€ 3.514	69.440	14.995	€ 93	€ 31	€ 50	€ -15	€ 3.673
Vijfheerenlanden	60.052	12.562	€ 3.308	61.669	12.959	€ 88	€ 81	€ 44	€ -13	€ 3.508
Wijk bij Duurstede	23.995	4.636	€ 1.131	23.945	4.597	€ 30	€ -7	€ 17	€ -5	€ 1.166
Woerden	53.244	11.088	€ 2.982	53.724	11.016	€ 79	€ -8	€ 38	€ -12	€ 3.079
Woudenberg	14.358	3.366	€ 798	14.637	3.407	€ 21	€ 9	€ 10	€ -3	€ 835
Zeist	66.629	13.812	€ 3.395	66.641	13.527	€ 90	€ -48	€ 48	€ -15	€ 3.470
Totaal gemeenten	**1.387.643**	**209.058**	**€ 56.380**	**1.400.057**	**208.519**	**€ 1.494**	**€ -5**	**€ 1.000**	**€ -300**	**€ 58.570**

** gemeente Utrecht neemt de Jeugdgezondheidzorg niet af*

*** bedragen x € 1.000,-*

Toelichting

Voor de inschatting van de gemeentelijke bijdrage in 2026 is als basis de vastgestelde begroting 2025-0 gebruikt. In kolom 'Schatting index 2026' is een inschatting gemaakt van de verwachte indexatie in 2026. In kolom 'Schatting volume 2026' is een inschatting gemaakt van de verwachte volumemutatie in 2026. Daarvoor is berekend wat de impact is van de wijzigingen in inwoner- en kindaantallen tussen 1-1-23 en 1-1-24. Ook is het effect van het onderdeel aantrekkelijke werkgever, besloten bij de begroting 2024-0, voor 2026 opgenomen. Verder is de aanname gedaan dat er geen verandering plaats vindt in de maatwerk-afname door gemeenten. Als het gaat om de impact hiervan is een separaat proces ingericht (zie paragraaf 1.1). Ten slotte is de kolom 'Taakstelling gemeentelijke bijdrage 2026' toegevoegd waarin de taakstelling van €300.000 die onderdeel uitmaakt van de bestuurlijke opdracht (zoals toegelicht in paragraaf 1.1.) is verwerkt.

3.Ontwikkelingen

In het Regeerprogramma stelde het kabinet dat "belangrijke ambities zoals een gezond opgroeiende jeugd, een fitter en sportiever Nederland en het voorkomen van ziekte, -ook als het financieel even tegenzit- een belangrijk deel van het beleid blijven bepalen". Op Prinsjesdag bleek echter uit de combinatie van het Regeerprogramma en de Miljoenennota dat er, de komende jaren, fors bezuinigd gaat worden op de publieke gezondheid, waarbij de eerste bezuinigingen komend jaar terechtkomen in de voorbereidingen van Nederland op een nieuwe pandemie. Gezondheid is ieders grootste goed. De gezonde generatie van 2040 wordt nu geboren en voorkomen is beter dan genezen. Het realiseren van een gezonde generatie in 2040 staat met de bezuinigingen verder onder druk. De professionals van GGDrU werken op het gebied van gezonde leefomgeving, gezondheidsonderzoek, jeugdgezondheidzorg, coördinatie van de zorg tijdens rampen, infectieziekte bestrijding, gezondheidsbevordering om mensen in een zo veilige en gezonde omgeving te laten opgroeien en leven. Inwoners hebben in hun eentje niet altijd invloed op het voorkomen of vermijden van gezondheidsrisico's, zien de risico's niet of hebben niet de middelen en mogelijkheden om gezonde keuzes te maken. GGDrU is er om de gezondheid van inwoners te beschermen of te verbeteren door collectieve maatregelen te nemen en andere partijen te adviseren dat ook te doen. Daar is publieke gezondheidszorg voor.

Bestuursagenda 2023-2027

Het AB heeft in 2023 de bestuursagenda 2023-2027 vastgesteld. Belangrijkste inhoudelijke pijlers die daarbij zijn benoemd zijn:

- Een gezonde en veilige leefomgeving
- Kansrijk opgroeien
- Langer gezond zelfstandig

Naast de inhoudelijke pijlers, is nog een pijler opgenomen gericht op een gezonde en toekomstbestendige bedrijfsvoering:

- Een wendbare en vitale organisatie

We houden deze indeling aan in alle Planning & Control producten.

3.1 Een Gezonde en veilige leefomgeving

<u>Bezuiniging Infectieziektebestrijding en Pandemische paraatheid</u>

De bezuinigingen hebben forse gevolgen voor de infectieziektebestrijding en pandemische paraatheid in Nederland. Twee voorbeelden zijn:

- De staat van infectieziektebestrijding in Nederland is bij bezuinigingen onvoldoende. De capaciteit die de GGD'en hebben opgebouwd sinds corona, zal met de bezuinigingen weer moeten worden afgebouwd, waardoor de in infectieziektebestrijding geschoolde professionals hun baan verliezen met als gevolg dat veel kennis en kunde verloren zal gaan. Gevolg hier van is dat we in de toekomst niet adequaat kunnen reageren op nieuwe infectieziektedreigingen, de opsporing daarvan en/of onverwachte uitbraken.
- Data en een goed informatievoorzieningssysteem (IV) zijn essentieel voor de infectieziektebestrijding en zeker bij een crisis. Op basis daarvan is te bepalen hoe een epidemie aangepakt moet worden en wat er nodig is om mensen in Nederland goed te helpen. Een dergelijk systeem ontbrak tijdens de coronapandemie. Sindsdien is er hard gewerkt om dit goed te regelen voor de toekomst. Door de bezuiniging is het nog onduidelijk in hoeverre er een adequaat IV systeem kan

worden geleverd. Waardoor er regionaal en landelijk onduidelijkheid blijft of goede informatie beschikbaar is over infectieziekten.

Voor 2023 en 2024 was er tijdelijke financiering vanuit het Rijk beschikbaar gesteld voor Pandemische Paraatheid. Het doel van deze 'VIP-gelden' was om de basis weer op orde te krijgen voor de reguliere infectieziektebestrijding (IZB). Daarnaast was het doel om een toekomstbestendige IZB te ontwikkelen waarbij de organisatie voorbereid is op uitbraken met landelijke uitkomst. Het gaat daarbij om de voorbereiding/ koude fase van crisisparaatheid, inclusief zoönosebeleid en *planetary health*. GGDrU heeft deze middelen benut om naast de versterking van IZB-specifieke functies ook ondersteunende functies te versterken. Dit vanuit één van de belangrijke leerpunten vanuit de Covid-pandemie; het ondersteunend benutten van niet medische kennis en expertise. Dit is binnen GGDrU geland binnen de structuur van de crisis/ pandemische organisatie vanuit zowel een kleine centrale kern als ook vooral decentrale versterking van alle inhoudelijke en ondersteunende teams van GGDrU. De VIP-gelden waren aanvankelijk tijdelijk van aard (twee jaar). De landelijke voorjaarsnota uit 2023 voorzag echter in structurele financiering van het programma vanaf 2025. In het hoofdlijnenakkoord van het nieuwe kabinet is echter een bezuiniging van 300 miljoen euro op de publieke gezondheid opgenomen. Voor de begroting van 2025 begint dit met een bezuiniging van 50 miljoen voor GGD'en, wat direct invloed heeft op het personele budget van GGDrU voor de infectieziektebestrijding en pandemische paraatheid. De komende jaren neemt dit bezuinigingsbedrag sterk toe tot jaarlijks 300 miljoen. De versterking op het gebied van pandemische paraatheid en de reguliere infectieziektebestrijding wordt hiermee ongedaan gemaakt. Dit raakt ook de versterking van de uitvoering van deze basistaken waardoor de reguliere infectieziektebestrijding in de regio Utrecht verzwakt wordt met gevolgen voor de volksgezondheid. Dit betekent dat de regio Utrecht niet crisisparaat is bij een volgende epidemie/pandemie.

<u>PP-Informatie Voorziening (IV)</u>
Uit de coronatijd is duidelijk geworden dat de IV voorzieningen vernieuwd moesten worden. Het programma Pandemische Paraatheid IV is een groot programma waarbij VWS aan onder andere de GGD'en de opdracht heeft gegeven om een volledig IV-landschap voor pandemische paraatheid te ontwikkelen en in gebruik te nemen. Dit programma is essentieel om als GGD klaar te staan voor een volgende (pandemische crisis) en wordt in samenspraak met de GGD'en uitgevoerd door de GGD-GHOR. De implementatie zal vervolgens bij elke GGD plaatsvinden, zo ook in de GGD regio Utrecht. Hierbij zijn talloze professionals, zowel uit IV als IZB, betrokken. De impact van dit programma op allerlei onderdelen van de organisatie is groot, denk hierbij aan het architectuurlandschap en aanpassingen die hierop gedaan worden, het aansluiten op databronnen buiten onze organisatie en tot slot het op orde brengen van onze data-kwaliteit. De externe financiering (vanuit VWS) wordt via de GGD-GHOR verdeeld, en zal via een nog niet bepaalde verdeelsleutel verlopen. Vanuit de Miljoenennota gaan de bedragen voor Pandemische Paraatheid sterk naar beneden vanaf 2027. Het is echter onduidelijk welke splitsing er binnen het budget van Pandemische Paraatheid naar IV gaat. Onduidelijkheid over de financiering van een groot IV project is een groot risico.

<u>Vaccinatiegraad</u>
De vaccinatiegraad binnen het Rijksvaccinatieprogramma daalt al jaren. In de regio Utrecht is de vaccinatiegraad gemiddeld lager dan de ondergrens voor het bereiken van groepsimmuniteit. Dit is een risico voor jonge baby's die nog niet gevaccineerd kunnen worden en voor inwoners die om medische redenen niet gevaccineerd mogen worden of onvoldoende weerstand opbouwen. Een hogere vaccinatiegraad is noodzakelijk ter bescherming van de volksgezondheid.

Gemeenten en GGDrU hebben gezamenlijk een rol in het keren van deze dalende trend. Dit vraagt een lange adem en vereende krachten van zowel gemeente, GGDrU als partners in het medisch en sociaal domein. Gezamenlijk moet er meer inspanning geleverd worden om meer inwoners tot vaccineren te krijgen. Het gaat niet alleen om informatievoorziening via diverse kanalen en in spreekuren, ook om het bereiken van groepen inwoners die moeilijker bereikbaar zijn. De financiering vanuit het gemeentefonds is daarvoor niet toereikend, omdat die alleen de uitvoering van het programma bekostigt.

In 2024 en 2025 worden pilots uitgevoerd, die inzicht geven in de percepties en motivaties van deze moeilijk bereikbare doelgroepen. Dit helpt ons in de zoektocht naar werkzame elementen die we kunnen toepassen in dienstverlening van JGZ, GB, IZB en communicatie voor 2026 en daarna. In 2024 is er regionaal 500.000 euro toegekend om extra inspanningen te leveren om de vaccinatiebereidheid te verhogen.

Het AB heeft uitgesproken ook structureel in te willen zetten op maatregelen om de vaccinatiebereidheid op een adequaat niveau te brengen en te houden en wil bij het Rijk blijvend onder de aandacht brengen dat de financiering hiervan vanuit het Rijk zal moeten worden verzorgd. Echter, ondanks dat het kabinet aangeeft de zorgen over de gedaalde vaccinatiegraad serieus te nemen, zijn hiervoor vooralsnog geen extra middelen in de Rijksbegroting opgenomen.

<u>Gezonde leefomgeving</u>
De GGD maar ook de omgevingsdiensten, die toezien op het naleven van de wettelijke normen, krijgen meer vragen over een gezonde leefomgeving. Ook in situaties die niet onder de Omgevingswet vallen, zoals het aantreffen van asbest of chemische stoffen, is meer aandacht voor (bezorgdheid over de) gezondheid naast de wettelijke vereisten.

Daarom wordt gewerkt aan een structurele samenwerking tussen GGD en omgevingsdiensten. Zodat gezamenlijk nieuwe (ongezonde) ontwikkelingen worden gesignaleerd, kwetsbare locaties en groepen worden geïdentificeerd, preventieve maatregelen kunnen worden genomen waar dit mogelijk is, en gezondheid gelijkwaardig en integraal wordt meegenomen in beslissingen en ruimtelijke plannen. Desondanks is, mede vanwege het kleine team bij GGDrU en de toenemende maatschappelijke druk om op dit thema meer te doen, blijvende kwetsbaarheid op het taakveld van medische milieukunde.

<u>Aanvullende Seksuele Gezondheidszorg (ASG)</u>
Het huidige kabinet is voornemens alle specifieke uitkeringen (SPUKs) met in ieder geval 10% te korten. Zoals het ernaar uit ziet (begrotingsstaat voor VWS voor 2025), geldt dat per 2026 ook voor de SPUK Aanvullende Seksuele Gezondheidszorg (ASG), inclusief PrEP-zorg (PrEP is medicatie om hiv te voorkomen). Dit betreft consulten voor seksualiteitshulpverlening voor jongeren tot 25 jaar en soa- en PrEP-zorg voor groepen met een hoger risico op soa. Ook bestaat het voornemen om SPUKs over te hevelen naar het gemeentefonds, waarvan nog onduidelijk is of in dat geval het budget geoormerkt is voor de aanvullende seksuele gezondheidszorg. Om de aanvullende seksuele gezondheidzorg te kunnen blijven uitvoeren is allocatie van deze middelen van belang. Zodra hier meer over bekend is, vragen wij gemeenten hier rekening mee te houden in hun begroting.

GGDrU krijgt al sinds 2013 een relatief klein aandeel van het landelijke budget voor de ASG en moet daardoor veel mensen verwijzen naar de huisarts of andere zorgaanbieders voor soa-testen en PrEP. Vóór de komst van het huidige kabinet heeft VWS toegezegd te

werken aan een herverdeling van middelen, ter verwachten op zijn vroegst per 2026. Onduidelijk is nog wat een eventuele overheveling naar het gemeentefonds betekent voor de herverdeling van middelen.

Relationele Seksuele Vorming
Scholen in de regio Utrecht worden door GGDrU ondersteunt bij het vormgeven van relationele en seksuele vorming (RSV). GGDrU traint schoolmedewerkers, geeft ouderavonden en adviseert over borging in beleid. Afgelopen jaren maakt de maatschappelijke betrokkenheid en onrust bij dit thema dat de rol van de GGD essentieel is om RSV op de schoolagenda's te houden en scholen en ouders op passende wijze te ondersteunen. Deze werkzaamheden worden tot in 2025 gefinancierd uit de ASG, gemeentelijk maatwerk en de landelijke Gezonde School stimuleringsregeling Relaties & Seksualiteit. Echter biedt de SPUK ASG geen ruimte meer om scholen te ondersteunen, gemeenten bezuinigen en de stimuleringsregeling stopt na schooljaar '24-'25.

Cijfers laten zien dat juist bij de jeugd winst te behalen is. Minder dan de helft (46%) van de jongeren vindt het normaal als twee vrouwen of twee mannen verliefd op elkaar zijn. In 2019 was dat nog 71% (Jeugdmonitor GGDrU, 2023). Het gebruik van anticonceptie en condooms neemt af en het aantal jongeren dat seksuele grensoverschrijding meemaakt neemt toe (Seks onder je 25e, Rutgers en Soa Aids Nederland, 2023). Onderzoek laat zien dat jongeren minder risico's lopen op onbedoelde zwangerschap, soa en seksuele grensoverschrijding als ze tijdig en passende (brede) relationele seksuele vorming krijgen.

Met de afnemende financiën is het niet mogelijk dezelfde dienstverlening te blijven bieden vanuit GGDrU. Gezien de preventie werking van passende relationele seksuele vorming en het belang dit onder de aandacht van scholen en jongeren/ouders te blijven houden gaat GGDrU hierover graag in gesprek met gemeenten en scholen.

Toezicht Wmo
In 2023 is het concept beleidskader Wmo toezicht opgesteld, waaruit de uitgangspunten voor uniformiteit, inzet op kwaliteit en het verstevigen van de onafhankelijke positie van de toezichthouder worden opgenomen in de werkwijze van het team Wmo toezicht. Toezichthouders van GGDrU voeren inspecties uit bij Wmo-aanbieders (zorginstellingen of welzijnsorganisaties) om te zien of deze voldoen aan de kwaliteitseisen; en adviseren gemeenten over het toezicht en handhaving op de Wmo. GGDrU voert dit toezicht uit met het uitgangspunt: meer waar nodig, en minder waar mogelijk. GGDrU zal dit komende jaren, zowel inhoudelijk als financieel, (verder) concretiseren, en is daarvoor voortdurend in gesprek met gemeenten en andere GGD-en.

Toezicht kinderopvang
GGDrU toetst jaarlijks de kwaliteit van kinderopvang bij 100% van de kinderdagverblijven, buitenschoolse opvang, gastouderbureau's en vroeg- en voorschoolse educatie; en jaarlijks bij 50% van de gastouderopvang. Daartoe voeren toezichthouders van GGDrU inspecties uit bij deze kinderopvanglocaties om te zien of deze voldoen aan de wettelijke kwaliteitseisen. Op basis daarvan adviseren toezichthouders van GGDrU gemeenten over het toezicht en handhaving op de kinderopvang. Recent (sept. 24) hebben we de gewijzigde kwaliteitseisen voor toezicht en handhaving kinderopvang 2025 ontvangen. Deze gaan in 2025 na evaluatie een structureel karakter krijgen. De komende tijd gaan we onderzoeken welke gevolgen (zowel op uitvoering als financieel) de gewijzigde kwaliteitseisen hebben. Gemeenten hebben in de septembercirculaire vanuit het gemeentefonds hier reeds extra middelen voor ontvangen.

3.2 Kansrijk opgroeien

Wijzigingen in het Rijksvaccinatieprogramma
Het Rijksvaccinatieprogramma is continu in ontwikkeling, aansluitend bij de laatste wetenschappelijke inzichten. Ook in 2026 zijn verschuivingen in het programma voorzien. De gezondheidsraad heeft namelijk geadviseerd om alle vaccinaties in het Rijksvaccinatieprogramma te behouden, en vier vaccinatiemomenten te verschuiven. Dit optimaliseert de bescherming tegen een aantal infectieziekten.
Van de GGD vraagt dit om de organisatie van de vaccinaties te veranderen, tot de volledige verschuiving heeft plaatsgevonden (in 2030). Hiervoor krijgen we extra financiering van het ministerie van VWS via het Gemeentefonds. VWS geeft aan dat vanaf 2025 een bedrag van €2,3 miljoen wordt toegevoegd aan het Gemeentefonds voor de periode 2025 tot en met 2029.

Als gevolg van de verschuivingen, is er in 2026 (en 2027) een inhaalcampagne voor de BMR-vaccinatie) om ervoor te zorgen dat alle leeftijden, alle vaccinaties krijgen. Vanuit het RIVM wordt de extra jaargang mogelijk gefinancierd, hier is nog geen bevestiging van. Naast de verschuivingen, gaat ook immunisatie tegen het RS-virus aangeboden worden binnen het Rijksvaccinatieprogramma. VWS is hierover nog in onderhandeling. Bij implementatie binnen de JGZ zal dit van invloed zijn op de werkzaamheden van JGZ in 2025 en 2026.

Mentale gezondheid en collectieve preventie
De mentale gezondheid van jongeren staat al lange tijd onder druk. Om deze negatieve trend te keren, is het noodzakelijk om te investeren in preventie. Dit vraagt inspanningen van GGDrU samen met gemeenten, scholen en partners om gezamenlijk de data te duiden en acties af te stemmen. Naast de individuele signalering en onderzoeken groepsniveau, zijn acties nodig op het gebied van collectieve preventie en gezondheidsbevordering, die we samen met jongeren vormgeven. Het gaat erom jongeren veerkrachtiger te maken, met basiskennis over stress, en handvatten om om te gaan met twijfels, zorgen, tegenslag en verdriet. Dit moet o.a. vorm krijgen in Gezonde School en Welbevinden.

De mentale problemen van jongeren uiten zich onder meer in een verminderde motivatie voor onderwijs, en angsten of somberheid die schoolprestaties in de weg zitten. Dit leidt tot ziekteverzuim onder leerlingen. Afgelopen jaren wordt zowel landelijk als binnen het werkgebied van GGDrU een toename gezien van het aantal leerlingen met schoolverzuim door ziekmelding. GGDrU zet zich op verschillende manieren in om bij te dragen aan het verbeteren van welzijn van jongeren op het VO. Allereerst bij langdurig of frequent ziekteverzuim van jongeren op het voortgezet onderwijs. In die gevallen werken de jeugdarts van de school, het onderwijs en leerplicht samen volgens de MAZL-interventie[1] samen met het kind en de ouders om een goede terugkeer naar school te realiseren. Dit is van belang om toename van thuiszitters tegen te gaan. MAZL draagt bij aan de ontwikkelingskansen voor het kind. Daarnaast is het van belang om gezamenlijk met scholen en partners op scholen de stijgende trend ten aanzien van het verzuim te buigen. Met andere woorden bij te dragen aan de preventie van ziekteverzuim waarvoor

[1] MAZL is een evidence based methodiek (Kosten en baten - NCJ) die door scholen, leerplicht en jeugdgezondheidszorg wordt toegepast om middelbare scholieren met (verhoogd) ziekteverzuim vroegtijdig te signaleren en te begeleiden.

meer inzet op preventief beleid noodzakelijk is. Dit maakt dat de inzet op beleid en activiteiten ten behoeve van preventie van het verzuim in de komende jaren nog veel meer aandacht nodig heeft. GGDrU wil zich blijven inzetten om de verhouding tussen collectief preventief werken en MAZL in de komende jaren te veranderen. Dit haakt aan bij de doelstellingen van de hervormingsagenda jeugd om meer te investeren in de pedagogische basis. Wij geven deze collectieve aanpak graag samen en in afstemming met andere partners vorm. Hierin is GGDrU preventiepartner vanuit haar kennis-en adviesrol rond mentale gezondheid jeugd en ondersteunt bij de formulering/prioritering van concrete doelstellingen.

Gezonde school aanpak
Het landelijk Programma Gezonde School, waarin alle subsidieregelingen van Gezonde School zijn opgenomen, inclusief de financiering van Gezonde School-ondersteuning door de GGD, loopt tot eind 2024.
Hoe het Programma er dan uit gaat zien, of we als GGDrU weer van dezelfde regelingen gebruik kunnen gaan maken (cq financiering hebben om scholen te ondersteunen bij schoolgezondheidsbeleid, collectief werken aan preventie aan brede thema's op scholen) is nu nog niet bekend. GGDrU volgt de besluitvorming hierover en agendeert dit in 2025 in het AB, als er meer zicht is op het vervolg op deze regeling. GGDrU ontvangt nu jaarlijks gemiddeld €85.000 om scholen te kunnen ondersteunen via de regeling. GGDrU trekt graag samen met gemeenten op om bij het Rijk het belang van de Gezonde School te benadrukken.

Nu Niet Zwanger (NNZ)
NNZ is een belangrijk programma om kwetsbare groepen in staat te stellen een weloverwogen besluit te nemen over zwangerschappen. In januari 2023 heeft het AB het besluit genomen om dit programma in de hele regio Utrecht te implementeren en hier collectief maatwerk van te maken van de periode 2023 tot 2026. In verband met een vertraagde opstart zijn de eerste twee implementatiejaren en bekostiging hiervan (besluit AB december 2023) verschoven van jan '23 – jan '24 naar juni '23 – juni '25. Tevens is afgesproken dat zowel de inhoudelijke als financiële afspraken ten aanzien van het programma geëvalueerd worden. Dit zal plaatsvinden medio 2025. Op basis hiervan wordt het gesprek met het AB voortgezet om te komen tot vervolgafspraken voor de periode na 2026.

Kind naar gezond gewicht
Overgewicht is het belangrijkste volksgezondheidsprobleem van dit moment. Nu effectief en vroegtijdig (bij de jeugd) ingrijpen, bevordert de gezondheid, verlaagt de druk op de zorg en houdt de zorgkosten in toom.

Om kinderen en gezinnen te ondersteunen is het essentieel dat de factoren die overgewicht veroorzaken, of in stand houden, worden achterhaald. Binnen het huidige aanbod in de ketenaanpak ontbreekt de professional die de competenties bezit en de randvoorwaarden heeft om de ketenaanpak sluitend en effectief te maken. De jeugdverpleegkundige van de GGD is dé aangewezen partner voor deze rol van centrale zorgverlener, omdat overgewicht zowel medische, als sociale componenten (zoals bestaansonzekerheid, pesten) kent die beïnvloed moeten worden om een kind/gezin naar gezond gewicht te begeleiden. De JGZ van de GGD heeft als enige partner deze kennis en vaardigheden, in combinatie met kennis van de sociale kaart in de woonplaats van het gezin. Vanuit GALA zijn tot en met 2025 financiële middelen beschikbaar, die niet toereikend zijn om de rol van centrale zorgverlener te implementeren in de gemeente en GGD. Het ziet ernaar uit dat vanaf 2026 er geen middelen meer beschikbaar te zijn voor het effectief maken van de ketenaanpak overgewicht en obesitas bij kinderen. De

financiële risico's van dit programma vereist een goede afstemming over financiering tussen gemeenten en zorgverzekeraar. De JGZ van de GGD zal in 2024 en 2025 een verdere verkenning doen met de wethouders en de zorgverzekeraar hoe gezamenlijke financiering mogelijk is. De uitkomsten van deze verkenning zullen bepalend zijn of de centrale zorgverlener in 2026 aangeboden kan worden als dienstverlening vanuit de JGZ.

3.4 Langer gezond zelfstandig

Gezondheid en veiligheid, ontwikkeling Openbare Geestelijke Gezondheidszorg (OGGZ)
We blijven een stijging qua aantal meldingen zien bij het Meld- en Adviespunt Bezorgd (MAB) en het vooruitzicht is dat dit niet op korte termijn zal gaan veranderen. Hierdoor is het aannemelijk dat gemeenten in de toekomst meer geld kwijt zullen zijn aan het Meld- en Adviespunt Bezorgd (MAB). Daarnaast hebben enkele gemeenten aan gegeven te stoppen met het MAB bij GGDrU. Hierdoor is het van wezenlijk belang dat GGDrU met de betreffende gemeenten tot een goed (financieel) pakket aan dienstverlening komt. Daarom is er op 10 juli 2024 een notitie in het AB besproken: 'evaluatie Meld- en Adviespunt Bezorgd GGDrU'. Naar aanleiding hiervan is afgesproken een proces in gang te zetten waarbij o.a. wordt gekeken hoe tot een aantal (regionale) pakketten van dienstverlening te komen. Het is afhankelijk van deze uitkomsten hoe de dienstverlening en bijbehorende kosten er in 2026 uit zullen gaan zien. Bespreking hiervan in het AB is voorzien eind 2024.

Nieuwe wet suïcidepreventie
In juni 2024 heeft de 1e Kamer ingestemd met het initiatiefwetsvoorstel dat de landelijke en lokale overheid verplicht zoveel mogelijk te doen om zelfdoding te voorkomen. Deze wet suïcidepreventie wordt verankerd in de Wet publieke gezondheid. Gemeenten krijgen daarmee explicieter de plicht om suïcidepreventiebeleid te ontwikkelen, maar mogen dat zelf gaan invullen. Daarnaast komt er vanuit het Rijk structurele financiering van de zelfmoord hulplijn 113. VNG voert momenteel een uitvoeringstoets uit. Streefdatum inwerkingtreding van de wet is 1 juli 2025.

Publieke gezondheid asielzoekers (PGA) en statushouders
Het PGA-contract heeft betrekking op de taken Infectieziektebestrijding (IZB), Tuberculose (TBC) en Technische Hygiënezorg (THZ). Het contract dat is ingegaan in 2019 heeft een maximale looptijd van 6 jaar. Per 1 januari 2025 komt er een herziening op dit contract van wettelijke taken. Het JGZ PGA contract loopt tot 1 oktober 2026; de aanbesteding hiervoor start in 2025, GGD GHOR voert deze uit. Het contract Gezondheidsvoorlichting PGA loopt tot 31 december 2026, en kan verlengd worden tot 31 december 2028.

Ondanks de mogelijk naderende afschaffing van de spreidingswet, is een aantal gemeentes nog bezig met het realiseren van langdurige opvang. Zolang GGDrU een wendbare en vitale organisatie kan zijn, is meebewegen en anticiperen op de politieke en maatschappelijke ontwikkelingen mogelijk.

Bijlage 1 Wettelijke basistaken GGDrU

Wettelijke taken o.b.v. Wpg

De wettelijke taakopdracht van de regionale gezondheidsdienst (GGDrU) is het uitvoeren van de bij of krachtens de Wpg aan de colleges van burgemeester en wethouders opgedragen taken (art. 14 lid 1 Wpg). Het gaat expliciet om een uitvoeringsdienst die slechts collegebevoegdheden kan hebben. De bevoegdheden van de gemeenteraad worden niet ondergebracht in GGDrU. Dat kan ook niet, gelet op het feit dat de gemeenschappelijke regeling moet worden getroffen door de colleges van burgemeester en wethouders (art. 14 lid 1 Wpg). Bij een gemeenschappelijke regeling die uitsluitend getroffen is door colleges van burgemeester en wethouders mogen geen raadsbevoegdheden worden overgedragen, ook niet vrijwillig (art. 30 lid 1 Wgr).

De algemene taak van het college van burgemeester en wethouders is het bevorderen van de totstandkoming en de continuïteit van en de samenhang binnen de publieke gezondheidszorg en de afstemming daarvan met de curatieve gezondheidszorg en de geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen (art. 2 lid 1 Wpg).
De Wpg verplicht B&W de uitvoering van een groot deel van de werkzaamheden onder te brengen bij de GGD.

Dat zijn de volgende werkzaamheden:
- epidemiologisch onderzoek (art. 2 lid 2 onder a Wpg);
- informatieverzameling voor advisering voor de nota gezondheidsbeleid (art. 2 lid 2 onder b Wpg);
- bewaken van gezondheidsaspecten in beslissingen van het bestuur van de regionale GGD, maar ook in besluiten van de deelnemende colleges van burgemeester en wethouders of de voorstellen die zij aan de raden doen (art. 2 lid 2 onder c Wpg);
- preventieprogramma's en gezondheidsbevordering (art. 2 lid 2 onder d Wpg);
- medisch milieukundige zorg (art. 2 lid 2 onder e Wpg);
- technische hygiënezorg (art. 2 lid 2 onder f Wpg);
- psychosociale hulp bij rampen (art. 2 lid 2 onder g Wpg);
- prenatale voorlichting van aanstaande ouders (art. 2 lid 2 onder h Wpg);
- jeugdgezondheidszorg (art. 5 Wpg);
- ouderengezondheidszorg (art. 5a Wpg);
- infectieziektebestrijding (art. 6 Wpg), waaronder:
    - algemene preventie
    - bestrijden tuberculose
    - bestrijden seksueel overdraagbare aandoeningen
    - bron- en contactopsporing.

De Wpg kent geen verplichting voor het bij de GGD onderbrengen van werkzaamheden rond prenatale voorlichting en het grootste deel van de jeugdgezondheidszorg.
Deze werkzaamheden van GGDU hebben wel hun grondslag in de Wpg.

Wettelijke taken op grond van andere wetgeving

In artikel 1.61 Wet kinderopvang en kwaliteitseisen peuterspeelzalen is opgenomen dat het college van burgemeester en wethouders de directeur van de GGD als toezichthouder moet aanwijzen ten aanzien van de kwaliteit van kindercentra, de voorzieningen voor gastouderopvang en gastouderbureaus.

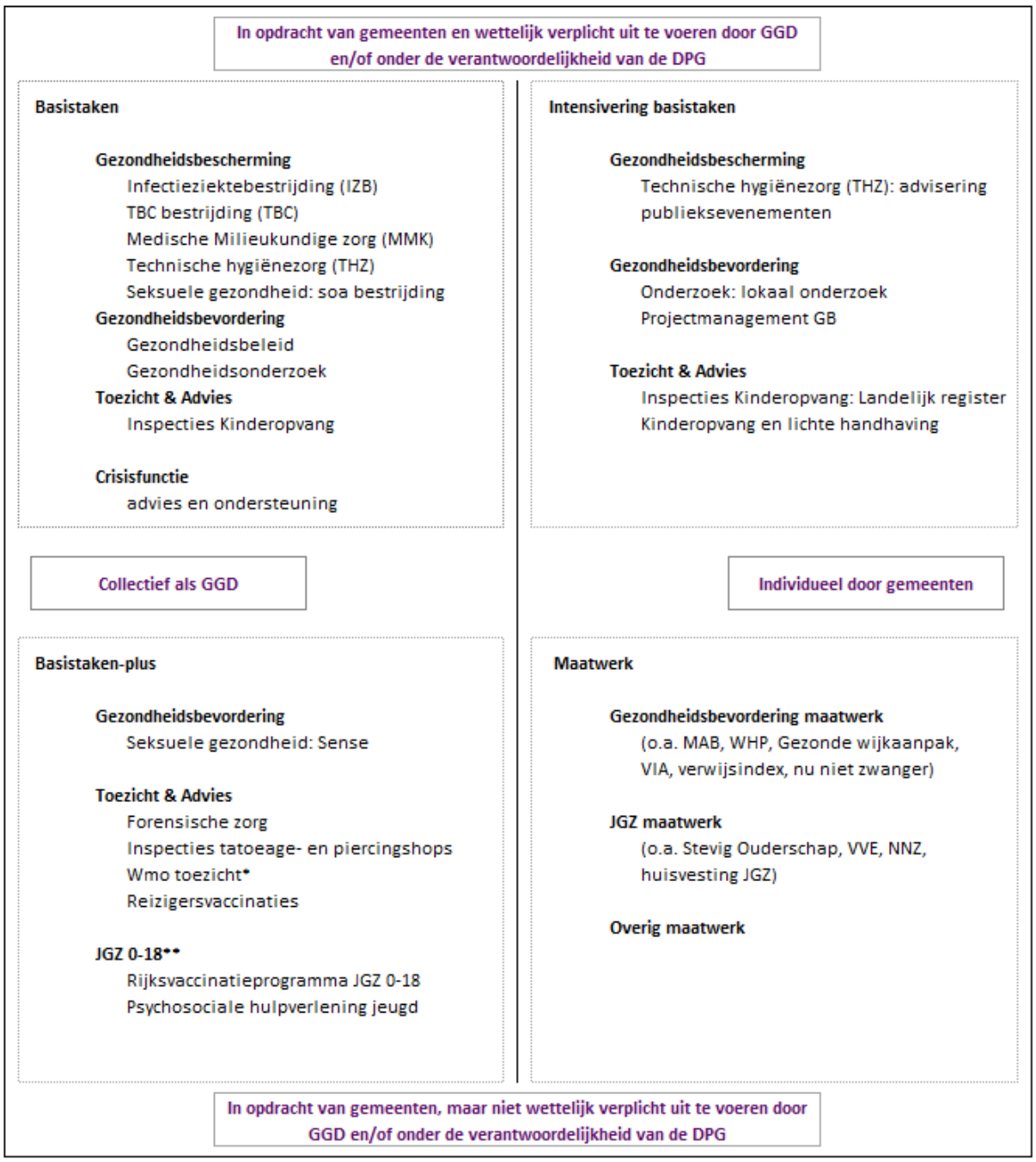
Werkzaamheden in opdracht van derden

Daarnaast voert GGDrU ook een aantal taken uit voor derden, die in het verlengde van haar takenpakket liggen. Dit zijn taken in het kader van Publieke Gezondheid Asielzoekers in opdracht van het COA, Forensisch medisch expertise Kindermishandeling (FMEK), Forensisch Medisch Onderzoek algemeen (in opbouw), de TBC-screening en behandeling van gedetineerden in opdracht van de Dienst Justitiële Inrichtingen en ten behoeve van inwoners en bedrijven in de regio, gefinancierd door derden.

Productenkwadrant

Om in één oogopslag inzichtelijk te maken welke werkzaamheden en taken GGDrU uitvoert voor haar gemeenten, en op welke basis zij dat doet, is in de afgelopen jaren een productenkwadrant ontwikkeld.
De eerste dimensie, de verticale as, betreft zijn de werkzaamheden die op basis van *wetgeving (Wpg of anders) verplicht* moet worden belegd bij een GGD of onder de verantwoordelijkheid van de Directeur Publieke Gezondheid (DPG) vallen. Deze taken worden voornamelijk gefinancierd uit een gemeentelijke inwonerbijdrage. Daartegenover staan taken die GGDrU uitvoert, maar die niet wettelijk verplicht door GGDrU hoeven te worden uitgevoerd.

Een tweede dimensie, de horizontale as, bestaat uit collectief- niet collectief. Taken, die vanuit het collectief van de gemeenten in de regio Utrecht bij GGDrU zijn belegd en taken die op individuele basis dan wel voor enkele gemeenten door GGDrU worden uitgevoerd.



*Uitgezonderd de gemeenten Utrecht en Eemnes
**Uitgezonderd de gemeente Utrecht

Figuur 1: Productenkwadrant GGDrU

In het productenkwadrant zijn overigens alleen de taken opgenomen, die GGDrU in opdracht van gemeenten uitvoert.

Basispakket
GGDrU is een verplichte gemeenschappelijke regeling die verplicht een aantal wettelijke taken voor de 26 gemeenten in het gebied van de veiligheidsregio uitvoert. Dat doet GGDrU namens alle gemeenten, dus als collectief, hoofdzakelijk op basis van de Wet

publieke gezondheid (Wpg), maar ook op basis van andere formele wet- en regelgeving, dan wel onder wettelijk aangewezen verantwoordelijkheid van de Directeur Publieke Gezondheid. Deze collectieve verplicht wettelijke taakuitvoering wordt de *basis-taakuitvoering* genoemd. Het daarbij horende pakket aan producten noemen wij het *basispakket*.

Basispluspakket
In het kwadrant linksonder staan de taken die alle of vrijwel alle gemeenten bewust gezamenlijk hebben ondergebracht vanwege de benodigde specialisme en kwaliteit alsmede efficiency. Deze taakuitvoering wordt de *basisplus-taakuitvoering* genoemd. Het daarbij horende pakket aan producten noemen wij het *basispluspakket.* Binnen dit pakket bevinden zich ook producten die de 26 gemeenten als collectief op verzoek van het Rijk laten uitvoeren.

Intensiveringspakket
Sommige gemeenten willen iets meer afnemen dan in het basispakket zit. Dat kan: onder de wettelijke normen uitvoeren is niet toegestaan maar boven de wet presteren wel. Het kan ook voorkomen dat een groep van gemeenten dit werk samen willen laten doen; ook in dat geval voert GGDrU dat uit per individuele gemeente. De gemeenschappelijke regeling voorziet namelijk alleen in de mogelijkheid van individuele dienstverlening, waartoe de gemeente en GGDrU een overeenkomst afsluiten.
Deze individuele intensivering van werk dat in het collectief wettelijk verplichte basispakket zit wordt *geïntensiveerde taakuitvoering* genoemd. Het daarbij horende pakket aan producten noemen wij het *intensiveringspakket*.

Maatwerkpakket
Ten slotte is het voor gemeenten ook mogelijk om op individuele basis GGDrU taken te laten uitvoeren, zonder dat zij daartoe wettelijk verplicht zijn dit bij GGDrU onder te brengen. Ook hier gaat de individuele gemeente op basis van de gemeenschappelijke regeling een overeenkomst aan met GGDrU. Hiervoor gelden dezelfde regels voor het eventueel als groep van gemeenten doen van een taakverzoek. De afspraken hierover worden sterk bepaald door de wensen van de betreffende gemeente. GGDrU zal wel bij elke overeenkomst nagaan of GGDrU-taakuitvoering aan regels en richtlijnen gebonden is. Ook zal GGDrU vooraf vaststellen of de taakuitvoering past binnen het karakter van GGDrU en op solide wijze kan worden ondersteund. Hier geldt derhalve een zekere mate van vrijheid in gebondenheid. Deze individuele relatief vrije taakuitvoering wordt *maatwerktaakuitvoering* genoemd. Het daarbij horende pakket aan producten noemen wij het *maatwerkpakket.*

Basistaken voor de gemeente Utrecht
Bij de fusie van GGDrU (1-1-2014) zijn afspraken gemaakt tussen de gemeente Utrecht en de 25 gemeenten van Midden-Nederland. Die leiden ertoe dat het basispakket voor de gemeente Utrecht anders wordt uitgevoerd. De grootste verschillen zitten in afspraken rond epidemiologie en gezondheidsbevordering. Dit houdt in dat Utrecht deze taken niet bij GGDrU heeft belegd.

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Zienswijze Kaderbrief 2026 GGDrU

Beleidsveld	Volksgezondheid
Organisatieonderdeel	Volksgezondheid
Opsteller	Marianne van der Velde
Zaaknummer	30110562
Jaargang en nummer	2025, nr. 17
Vergaderdatum Raad	20 februari 2025
Referendabel	Nee (artikel 1:2 lid 2 onder i Verordening raadgevend referendum)
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. De bijgevoegde brief vast te stellen als zienswijze op de Kaderbrief 2026 GGDrU, waarin de raad aangeeft graag in gesprek te gaan met GGDrU over 2026 en verder, en voor dit gesprek alvast de volgende uitgangspunten en gespreksthema's meegeeft:
   a. Verzoeken om extra middelen worden niet gehonoreerd. Gekeken moet worden naar de inzet die de meeste impact heeft voor de bevolking;
   b. Kritisch kijken naar de overlap van taken en werkzaamheden tussen het organisatieonderdeel Volksgezondheid en de GGDrU;
   c. Voortzetten van de lobby rondom een eerlijke verdeelsleutel van de regeling aanvullende seksuele gezondheid;
   d. De vormgeving van de samenwerking tussen de gemeente Utrecht en de GGDrU op de programma's 'Verhogen Vaccinatiegraad' en het Meldpunt Advies en Bezorgd. Als opdrachtgever en partner kijkt de gemeente Utrecht specifiek naar de kosten, opbrengsten en invulling van de opdrachten.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 20 februari 2025.

De griffier,

Miguel Israel

De voorzitter,

Sharon A.M. Dijksma

Signed By: Dijksma, Sharon <s.dijksma@utrecht.nl>
04/03/2025 13:42:19 CET
ID: 9a5b8b6a-3509-4c16-992f-1dec3407a641
Auth: Scribble

Signed By: Israel, Miguel <miguel.israel@utrecht.nl>
21/02/2025 17:20:01 CET
ID: 9a5b8b6a-3509-4c16-992f-1dec3407a641
Auth: Scribble

Gemeenteraad

Dossiernummer	4420
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 februari 2025
Agendapunt	12
Titel	Raadsvoorstel Vaststelling TAM (Tijdelijke Administratieve Maatregel) - omgevingsplan Warmtesysteem Papendorp
ID	4639
Behandelend ambtenaar	Meer, Pascal van der
Telefoon	06 - 28 29 05 79
E-mail	p.van.der.meer@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Leidsche Rijn
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Beleidsveld	Ruimtelijke Ordening
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	20 februari 2025

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling TAM (Tijdelijke Administratieve Maatregel) - omgevingsplan Warmtesysteem Papendorp

Beleidsveld	Ruimtelijke Ordening
Portefeuillehouder	Eelco Eerenberg
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Wim van Gelder/Pascal van der Meer
Kenmerk	12948527
Vergaderdatum raad	volgt
Referendabel	Nee (artikel 1.2, lid 2, onderdeel f, van de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de gemeenteraad voor te besluiten:

1. Het TAM-omgevingsplan Warmtesysteem Papendorp, dat bestaat uit het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPTAMWARMPLANPAPEN-ON01, vast te stellen, dat het omgevingsplan van de gemeente Utrecht aanvult met regels die:
   a. de aansluiting van nieuwbouw op het warmtesysteem verplicht stellen gedurende de bouwperiode van 20 jaar,
   b. alleen gelden binnen het plangebied van het TAM-omgevingsplan en
   c. met een vergunningstelsel dat ruimte geeft aan andere duurzame oplossingen voor warmte voor zover deze passen binnen het gemeentelijke beleid.

Samenvatting

In Groenewoud en Papendorp moet een duurzaam energiesysteem komen voor de verwarming en koeling van nieuwe gebouwen. In de wijziging van het omgevingsplan van de gemeente Utrecht, het TAM-omgevingsplan Warmtesysteem Papendorp, is een regeling opgenomen die het aansluiten van nieuwbouw op het collectieve warmtesysteem verplicht stelt. Deze plicht is nodig om een collectief, rendabel warmtesysteem mogelijk te maken.

Context

Aanleiding

In Papendorp worden Papendorp Noord en Groenewoud ontwikkeld. In de beide projectgebieden Papendorp Noord en Groenewoud wordt het volgende programma gebouwd:

- 3.650 woningen;
- 5.300 m² commerciële voorzieningen;
- 7.000 m² bedrijfsruimtes;
- 4.000 m² hotel met 200 kamers;
- een mobiliteitshub met ongeveer 2.000 autoparkeerplaatsen en ongeveer 1.700 fietsparkeerplaatsen;
- 4.900 m² basisschool;
- 75.000 m² zelfstandige kantoren.

Het uitgangspunt in Papendorp en Groenewoud is dat alle nieuwbouw in het gebied wordt voorzien van warmte en koude (koeling) met een collectief laagtemperatuur warmtesysteem dat bestaat uit een systeem van duurzame energiebronnen: een installatie om Thermische Energie uit Oppervlaktewater (TEO) te onttrekken, een grote Warmte en Koude Opslag (WKO) in de bodem van het gebied en warmtepompen (of alternatieve systemen die dezelfde opwekcapaciteit hebben), leidingen en afgiftesets. Dit warmtesysteem wordt door de gemeente aanbesteed aan een warmtebedrijf dat de bronnen en het netwerk ontwerpt, betaalt, realiseert en exploiteert. Het geplande aantal aansluitingen op het warmtesysteem bestaat uit ongeveer 3.650 aansluitingen voor woningen (klein verbruikers) en ongeveer 25 aansluitingen voor utiliteitsfuncties (grootzakelijk verbruikers).

Juridische context

Wijzigen omgevingsplan

Op grond van artikel 2.4 van de Omgevingswet stelt de gemeenteraad het omgevingsplan van de gemeente Utrecht vast. De vaststelling moet op grond van artikel 16.30 van de Omgevingswet voorbereid worden met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het TAM-omgevingsplan Warmtesysteem Papendorp dat het omgevingsplan van de gemeente Utrecht wijzigt, , heeft ter inzage gelegen van vrijdag 27 september 2024 tot en met donderdag 7 november 2024. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

Op grond van artikel 160, eerste lid, onder b, van de Gemeentewet, bereiden burgemeester en wethouders een raadsbesluit voor.

Voordat de Omgevingswet op 1 januari 2024 in werking trad, kon een gemeente de aansluitplicht op een warmtenet regelen door een warmteplan vast te stellen op grond van het Bouwbesluit. Nieuwe aansluitplichten moeten in het omgevingsplan opgenomen worden.

TAM-omgevingsplan

Deze wijziging van het omgevingsplan van de gemeente Utrecht, die de aansluiting op het warmtesysteem van Papendorp Noord en Groenewoud verplicht stelt, heeft de vorm van een TAM-omgevingsplan. De afkorting TAM staat voor Tijdelijke Administratieve Maatregel. De maatregel bestaat uit de mogelijkheid om het omgevingsplan te wijzigen met een plan dat nog de opzet en vorm van een bestemmingsplan heeft. De maatregel – en dit TAM-omgevingsplan – is nodig, omdat het nieuwe digitale publicatiesysteem voor omgevingsplanwijzigingen nog niet goed werkt.

Geen vaststellingsrapport

Er zijn geen zienswijzen ingediend en het vast te stellen TAM-omgevingsplan bevat geen wijzigingen ten opzichte van het ontwerp. Daarom is er geen vaststellingsrapport.

Beoogd effect

Om de duurzaamheidsambities voor Papendorp Noord en Groenewoud te halen, is het belangrijk dat het warmtenet goed gaat werken. Alleen dan is het warmtenet een duurzamer alternatief voor het individueel verwarmen en koelen van gebouwen. Daarvoor is het essentieel dat het aantal geplande

aansluitingen ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Als daar geen zicht op is, zal er waarschijnlijk ook geen exploitant te vinden zijn voor het warmtenet. Daarom is het wenselijk om voor de nieuwbouw verplicht te stellen dat het op het warmtenet aangesloten wordt.

Beslistermijn
Er is geen specifieke beslistermijn voorzien.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening
De Chw bestemmingsplannen Papendorp en Groenewoud zijn gemaakt om het in de context beschreven programma in Papendorp Noord en Groenewoud mogelijk te maken. De gemeenteraad heeft deze Chw bestemmingsplannen op 25 april 2024 vastgesteld (raadsbesluiten over Chw bestemmingsplan Papendorp en Chw bestemmingsplan Groenewoud). De plannen zijn op 21 juni 2024 in werking getreden. Er lopen beroepsprocedures tegen de plannen. Beide plannen gaan uit van het aansluiten van de nieuwbouw op een collectief warmtesysteem. Binnen beide plannen is de fysieke realisatie van het warmtesysteem (bronnen, leidingen en de bijbehorende installaties) al mogelijk.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Het TAM-omgevingsplan Warmtesysteem Papendorp, dat bestaat uit het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPTAMWARMPLANPAPEN-ON01, vast te stellen, dat het omgevingsplan van de gemeente Utrecht aanvult met regels die: a. de aansluiting van nieuwbouw op het warmtesysteem verplicht stellen gedurende de bouwperiode van 20 jaar, b. alleen gelden binnen het plangebied van het TAM-omgevingsplan en c. met een vergunningstelsel dat ruimte geeft aan andere duurzame oplossingen voor warmte voor zover deze passen binnen het gemeentelijke beleid.
Argumenten	
1.1	De regels in dit plan zijn nodig voor een rendabel warmtesysteem dat past bij de duurzaamheidsambities van de gemeente.
	Om de duurzaamheidsambities voor Papendorp Noord en Groenewoud te halen, is het belangrijk dat het warmtesysteem goed benut wordt. Alleen dan is het warmtesysteem een duurzamer alternatief dan het individueel verwarmen en koelen van gebouwen. Daarvoor is het essentieel dat het aantal geplande aansluitingen wordt gerealiseerd. Als daar geen zicht op is, zal er waarschijnlijk ook geen exploitant te vinden zijn voor het warmtesysteem. Daarom is het wenselijk om voor de nieuwbouw de aansluiting op het warmtesysteem verplicht te stellen.
1.2	Met dit plan wordt de aansluitplicht publiekrechtelijk geborgd, wat de meeste zekerheid biedt voor de realisatie van een duurzaam collectief warmtesysteem
	De gebieden Papendorp Noord en Groenewoud worden in ongeveer 10 jaar ontwikkeld. Voor het collectieve warmtesysteem is het wenselijk dat zoveel mogelijk nieuwbouw wordt aangesloten op het collectieve systeem. Dat wordt het beste geregeld via een publiekrechtelijke regeling. Die borgt generiek, voor iedereen, dat aansluiten verplicht is. Voor aanbesteding van het warmtesysteem is het een krachtig signaal naar de geïnteresseerden dat de aansluitplicht publiekrechtelijk vastligt. De publiekrechtelijke aansluitplicht borgt het beste de duurzaamheidsdoelstellingen voor Papendorp Noord en Groenewoud, en leidt tot de meeste gelijkheid voor alle bouwende partijen. Een mogelijk alternatief in Papendorp is om de aansluitplicht privaatrechtelijk te eisen bij de aanbesteding van een bouwkavel. Dat kan omdat de gemeente de grond in Papendorp in eigendom heeft. De methodiek bij de aanbesteding van een bouwkavel is dat aanbiedingen worden beoordeeld op een aantal aspecten, waarvan het aansluiten op het collectief warmtesysteem er één is. Die methode biedt geen

	zekerheid dat de aansluiting op het collectieve warmtesysteem wordt gerealiseerd, omdat bij de gunning een afweging wordt gemaakt op basis van de score op alle aspecten waar punten op te scoren zijn, waarbij de score op het warmtesysteem niet doorslaggeven is. Daarom garandeert deze privaatrechtelijke methode de collectieve aansluitplicht minder hard dan bij voorgestelde de publiekrechtelijke regeling. Voor Groenewoud geldt dat de grond in eigendom van een ontwikkelaar (Loostad) is. Deze ontwikkelaar realiseert de woningen op zijn eigen grond. Voor Groenewoud zijn er geen uitputtende, privaatrechtelijke afspraken over het wel of niet aansluiten van individuele gebouwen op het warmtesysteem. De gemeente kan via het privaatrecht niet simpelweg eisen dat alle nieuwe gebouwen op het warmtesysteem worden aangesloten.
1.3	Met een collectief warmtesysteem worden de lokale energiebronnen optimaal benut.
	Door een collectieve aansluiting te verplichten voor de nieuwbouw wordt ook bereikt dat de lokaal aanwezige duurzame energiebronnen waaruit het warmtesysteem warmte en koude opwekt, zo optimaal mogelijk worden benut. Meer aansluitingen leidt tot meer en betere benutting van deze bronnen. Dat voorkomt dat deze bronnen onbenut blijven in de bodem en er voor minder duurzame alternatieven wordt gekozen die meer CO2 uitstoten.
1.4	Het vergunningstelsel zorgt voor de nodige flexibiliteit, zonder dat de duurzaamheid van de verwarming in het gedrang komt.
	De Omgevingswet stelt het bieden van ruimte voor een alternatieve, individuele oplossingen verplicht, zolang daarmee maar minimaal dezelfde duurzaamheidsdoelstelling wordt behaald. In het TAM-omgevingsplan is daarom een vergunningstelsel opgenomen dat duurzaamheid als leidend uitgangspunt heeft: als een gebouwgebonden installatie net zo duurzaam of duurzamer is dan het warmtesysteem in het gebied, dan kan dat ook. Een initiatiefnemer of ontwikkelaar van een nieuw te bouwen gebouw kan de wens hebben om geen gebruik te maken van een aansluiting op het warmtesysteem. In dat geval kan hij een omgevingsvergunning aanvragen om de aansluitplicht te laten vervallen. In het TAM-omgevingsplan zijn beoordelingsregels opgenomen waaraan zo'n aanvraag getoetst wordt. De aanvrager moet aantonen dat de energiezuinigheid van het nieuwe gebouw minimaal gelijkwaardig is aan een aansluiting van het bouwwerk op het warmtesysteem. Op deze wijze biedt deze wijziging ook een kader om te waarborgen dat duurzame alternatieven (op basis van gelijkwaardigheid) kunnen worden toegepast in Papendorp Noord en Groenewoud. Als een duurzaam alternatief gelijkwaardig of beter scoort dan het collectieve warmtesysteem, dan vervalt de aansluitplicht. Het uitgangspunt is hierbij dat met het alternatief hetzelfde comfortniveau binnen de gebouwen behaald kan worden. Daarnaast kan worden afgezien van de aansluitplicht als de afstand van het bouwwerk tot het warmtesysteem (de aansluiting op het warmtesysteem) groter is dan 40 meter en de aansluitkosten hoger zijn dan bij een aansluitafstand van 40 meter.
1.4	De aansluitplicht vervalt als Papendorp Noord en Groenewoud uitontwikkeld zijn.
	De aansluitplicht geldt voor 20 jaar. De verwachting is dat binnen die periode het grootste deel van de nieuwbouw in Papendorp Noord en Groenewoud gerealiseerd zal zijn. Tijdens de periode kan de werking eventueel verlengd worden, bijvoorbeeld omdat de ontwikkelingen langer duren. De periode kan ook worden verkort door de regeling uit het omgevingsplan te halen, bijvoorbeeld als het geplande aantal aansluitingen is bereikt . Er is dan een nieuwe wijziging van het omgevingsplan nodig.
1.5	Het warmteplan sluit het gebruik van stadsverwarming uit, conform het gemeentelijke beleid.
	De regels van het TAM-omgevingsplan sluiten het gebruik van stadsverwarming uit, ook als alternatief voor het warmtesysteem. Dat betekent dat voor het aansluiten van

	gebouwen op stadsverwarming een omgevingsvergunning voor het afwijken van de regels van het TAM-omgevingsplan moet worden aangevraagd, de zogenoemde omgevingsvergunning voor de buitenplanse omgevingsplanactiviteit. De omgevingsvergunning kan verleend worden, als toekomstige ontwikkelingen, zoals netcongestie, dat alsnog wenselijk maken.

Financiën
Dit voorstel heeft geen financiële consequenties.

Vervolg
Na het raadsbesluit wordt het TAM-omgevingsplan Warmtesysteem Papendorp gepubliceerd op de websites www.officielebekendmakingen.nl, www.utrecht.nl/bestemmingsplan en www.ruimtelijkeplannen.nl. Het vastgestelde plan ligt zes weken ter inzage. In die periode van 6 weken kan beroep ingesteld worden bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Participatie
Over de plannen voor Papendorp Noord en Groenewoud is met diverse betrokkenen, op verschillende niveaus, geparticipeerd. Dat in Papendorp een warmtesysteem wordt aangelegd was en is onderdeel van de plannen. Over dit plan heeft daarom geen afzonderlijke participatie plaatsgevonden, afgezien van de wettelijk verplichte inspraak op grond van artikel 16.30 van de Omgevingswet.

Communicatie
Zie bij kopje Vervolg. Er is niet in verdere communicatie voorzien.

(Niet) Referendabel
De Verordening raadgevend referendum is niet van toepassing, omdat het een raadsvoorstel betreft over de vaststelling van een wijziging van het omgevingsplan (artikel 1.2, lid 2, onderdeel f, van de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlage(n)
Bijlagen besluitvorming
- TAM-omgevingsplan Warmtesysteem Papendorp
- Plankaart TAM-omgevingsplan Warmtesysteem Papendorp
- Link naar TAM-omgevingsplan Warmtesysteem Papendorp op RO publiceer

Bijlagen informatief
-

Gemeente Utrecht

TAM-Omgevingsplan



TAM-omgevingsplan Warmtesysteem Papendorp

Vastgesteld, september 2024



TAM-omgevingsplan
Warmtesysteem Papendorp

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Werking van het plan, begrippen 3

Artikel 1 Werking van dit plan 3

Hoofdstuk 2 Gebouwen en locaties gebruiken 4

Artikel 2 Warmtesysteem Papendorp 4

Hoofdstuk 3 Overgangs- en slotregels 6

Artikel 3 Overgangsregeling 6

Bijlagen regels 7

Bijlage 1 Voorlopige energieprestatiewaarden 8

Hoofdstuk 1 Inleiding 13

Hoofdstuk 2 Beschrijving van de wijziging 15

2.1 Warmtesysteem Papendorp 15

2.2 Aansluitplicht 17

Hoofdstuk 3 Relevante beleidskaders 19

3.1 Inleiding 19

3.2 Rijksbeleid 19

3.3 Provinciaal beleid 20

3.4 Gemeentelijk beleid 20

3.5 Conclusie 21

Hoofdstuk 4 Onderzoek en randvoorwaarden 23

4.1 Inleiding 23

4.2 Milieueffectrapportage 23

4.3 Bodem en ondergrond 23

4.4 Natuurbescherming 23

4.5 Bomen 23

4.6 Archeologie en cultuurhistorie 23

4.7 Conclusie 24

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid 25

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 25

Hoofdstuk 6 Juridische plantoelichting 27

6.1 Wijziging omgevingsplan 27

6.2 Inleidende regels (hoofdstuk 1 van de regels) 28

6.3 Gebouwen en locaties gebruiken (hoofdstuk 2 van de regels) 28

6.4 Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4 van de regels) 31

Bijlagen toelichting 33

Bijlage 1 Bodemenergieplan Papendorp (IF Technologie, 29nov2023) 35

Regels

Hoofdstuk 1 Werking van het plan, begrippen

Artikel 1 Werking van dit plan

1.1 Werkingsgebied

De regels in dit hoofdstuk zijn van toepassing op de locaties, waarvoor de geometrisch bepaalde planobjecten zijn opgenomen in het GML-bestand met identificatienummer NL.IMRO.0344.BPTAMWARMSYSPAPEN-VA01.

1.2 Wijziging omgevingsplan, afstemming

1. Dit plan maakt deel uit van het omgevingsplan.
2. De regels in dit plan vullen de regels van het omgevingsplan aan.

1.3 Begrippen

1. In aanvulling op artikel 1.1 van het omgevingsplan gelden voor de toepassing van dit TAM-omgevingsplan de volgende begripsbepalingen:
   a. plan
      Het TAM-omgevingsplan Warmtesysteem Papendorp uit het GML-bestand NL.IMRO.0344.BPTAMWARMSYSPAPEN-VA01.
   b. besluitgebied van dit TAM-omgevingsplan
      Het besluitgebied waarvan de geometrisch bepaalde begrenzing is vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0344.BPTAMWARMSYSPAPEN-VA01.
   c. omgevingsplan
      Het omgevingsplan van de gemeente Utrecht.
   d. nieuw gebouw
      Gebouw dat op het moment van inwerkingtreding van het plan niet
      - legaal aanwezig is;
      - legaal in aanbouw is; of
      - volgens een omgevingsvergunning gebouwd kan worden.
   e. NTA 8800
      De methode voor de bepaling van de energieprestatie van gebouwen en warmtenetten conform de Nederlandse technische afspraak NTA 8800.
   f. particulier opdrachtgeverschap
      Opdrachtgeverschap voor het realiseren van woningen waarbij een particulier of een groep van particulieren, georganiseerd als rechtspersoon zonder winstoogmerk of krachtens een overeenkomst, die:
      - ten minste een zakelijk recht op het gebruik van de grond heeft of krijgt; en
      - volledige zeggenschap heeft en verantwoordelijkheid draagt over het gebruik van de grond en over het ontwerp en de bouw van woningen.
   g. warmtesysteem
      Collectieve voorziening, anders dan stadsverwarming:
      - die voorziet in opwekking, transport en levering van warmte en koude vanuit bronnen en opslagsystemen naar gebouwen;
      - waarbij het warmte- en koudeaspect inherent met elkaar verbonden zijn.
2. Voor de uitleg van dit plan is de begripsbepaling in dit lid van toepassing, ook als die bepaling afwijkt van artikel 1.1 van het omgevingsplan.

Hoofdstuk 2 Gebouwen en locaties gebruiken

Artikel 2 Warmtesysteem Papendorp

2.1 Aansluitplicht

1. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning ter plaatse van de aanduiding 'overige zone - warmtesysteem Papendorp' nieuwe gebouwen te bouwen die niet zijn aangesloten op het warmtesysteem en geen warmte en koude geleverd krijgen uit het warmtesysteem.
2. De regel onder 1 is niet van toepassing op:
   a. drijvende bouwwerken;
   b. gebouwen die in particulier opdrachtgeverschap zijn of worden gebouwd;
   c. gebouwen zonder verblijfsgebieden.
3. De regel onder 1 vervalt 20 jaar na inwerkingtreding van het plan.

2.2 Beoordelingsregels voor voor alternatieve voorziening voor warmte en koeling

Burgemeester en wethouders verlenen een omgevingsvergunning voor het bouwen en gebruiken van nieuwe gebouwen die niet worden aangesloten op het warmtesysteem, als geen gebruik van stadsverwarming wordt gemaakt en alleen in de volgende gevallen:

1. De energieprestatie van de alternatieve voorziening voor warmte en koeling is minimaal gelijkwaardig aan de situatie waarin het gebouw wel een aansluiting op het warmtesysteem krijgt, waarbij geldt dat:
   a. koude in de vergelijking wordt betrokken;
   b. de gelijkwaardigheid beoordeeld wordt op basis van:
      - de energieprestatie van het aanwezige warmtesysteem; of
      - de voorlopige energieprestatiewaarden van het geplande warmtesysteem, zoals opgenomen in bijlage 1, als het warmtesysteem nog niet aanwezig is;
   c. de energieprestatie van het warmtesysteem bepaald wordt op basis van NTA 8800
   d. de stikstofoxiden- en fijnstofuitstoot van de alternatieve voorziening moet kleiner of gelijk aan nul zijn.
2. De afstand tot het bouwwerk tot een warmtesysteem is groter dan 40 meter én de aansluitkosten zijn hoger dan bij een aansluitafstand van 40 meter.

2.3 Aanvraagvereisten

1. De aanvrager van de omgevingsvergunning levert de volgende gegevens:
   a. NTA 8800-berekening, inclusief berekening voor bijlage P, voor aansluiting op het warmtesysteem. Hierbij wordt voor het warmtesysteem uitgegaan van de situatie waarin het geplande aantal aansluitingen is gerealiseerd;
   b. NTA 8800-berekening voor het toegepaste alternatief, zonder de aansluiting op het warmtesysteem;
   c. aanvullende documentatie zoals relevante kwaliteitsverklaringen;
   d. gegevens waaruit aantoonbaar blijkt dat de NOx- en fijnstofuitstoot van het voorgestelde alternatief kleiner of gelijk aan nul is;
   e. het beoogde en het huidige gebruik van het bouwwerk en de bijbehorende gronden waarop de aanvraag betrekking heeft;
   f. een opgave van de bruto inhoud in kubieke meters en de bruto vloeroppervlakte in vierkante meters van het deel van het bouwwerk waarop de aanvraag betrekking heeft;
   g. een situatietekening van de bestaande toestand van het terrein en een situatietekening van de nieuwe toestand van het terrein met daarop:
      - de afmetingen van het perceel en bebouwd oppervlak;
      - de situering van het bouwwerk ten opzichte van de perceelsgrenzen en de wegzijde;
      - de wijze waarop de locatie wordt ontsloten;
      - de aangrenzende locaties en de daarop voorkomende bebouwing; en
      - het beoogd gebruik van de gronden behorende bij het voorgenomen bouwwerk;
      - aansluitpunten voor het warmtesysteem;
      - de ligging van de omliggende leidingen van het warmtenet;
   h. de hoogte van het bouwwerk ten opzichte van het peil en het aantal bouwlagen.
2. In aanvulling in de regel onder 1 moeten bij de aanvraag om omgevingsvergunning gegevens en bescheiden worden aangeleverd die naar het oordeel van burgemeester en wethouders nodig

zijn voor een toets aan de beoordelingsregels in lid 2.2.

Hoofdstuk 3 Overgangs- en slotregels

Artikel 3 Overgangsregeling

Als op het moment van inwerkingtreding van dit artikel aanvragen om omgevingsvergunningen zijn ingediend voor het bouwen van een nieuw gebouw en na verlening van die omgevingsvergunningen is de bouw van dat nieuwe gebouw mogelijk, is artikel 2.1 niet van toepassing op dat nieuwe gebouw.

Bijlagen regels

Bijlage 1 Voorlopige energieprestatiewaarden

Gemeente Utrecht

BIJLAGE Energieprestatie Warmtesysteem Papendorp

In deze bijlage zijn de voorlopige energieprestatiewaarden opgenomen berekend op basis van het referentie energieconcept. De berekening is uitgevoerd door ingenieursbureau DGMR met toepassing van de NTA 8800 Bijlage P.

Tabel: Voorlopige primaire factoren energiesysteem Papendorp-noord/Groenewoud

Voorziening	Primaire energiefactor $f_{fossiel}$	Hernieuwbare energiefactor $f_{P;ren}$
Verwarming	0,37	0,69
Warm tapwater	0,79	0,47
Koeling	0,09	0,91

Deze energieprestatiewaarden worden alsdan, automatisch vervangen door de meest recente energieprestatieberekening die voor het warmtesysteem Papendorp geregistreerd wordt door de autoriteit Bureau Certificering en Registratie Gelijkwaardigheid.

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

Dit plan is na de vaststelling door de gemeenteraad een onderdeel van het omgevingsplan van Utrecht. "TAM" staat voor: tijdelijke administratieve maatregel. De maatregel bestaat eruit dat het plan nog met de digitale techniek van het bestemmingsplan kan worden opgesteld en gepubliceerd, omdat het gelijktijdig voorbereiden van meerdere wijzigingen binnen de digitale structuur van het omgevingsplan op dit moment nog niet goed mogelijk is. Meer uitleg hierover staat in paragraaf 6.1.3.

In Papendorp wordt Papendorp Noord en Groenewoud ontwikkeld. In de beide projectgebieden wordt het volgende programma gebouwd:

- 3.650 woningen;
- 5.300 m² bruto vloeroppervlakte commerciële voorzieningen;
- 7.000 m² bruto vloeroppervlakte bedrijfsruimtes;
- 4.000 m² bruto vloeroppervlakte hotel met 200 kamers;
- een mobiliteitshub met ongeveer 2.000 autoparkeerplaatsen en ongeveer 1.700 fietsparkeerplaatsen
- 4.900 m² bruto vloeroppervlakte basisschool;
- 75.000 m² bruto vloeroppervlakte zelfstandige kantoren

De Chw bestemmingsplannen Papendorp en Groenewoud zijn op 25 april 2024 vastgesteld door de gemeenteraad om dit programma mogelijk te maken.

Alle nieuwbouw in het gebied wordt van warmte en koude (koeling) voorzien met een collectief laagtemperatuur warmtesysteem dat wordt voorzien van warmte en koude afkomstig duurzame warmtebronnen: Lokale hernieuwbare warmtebronnen die gebruik maken van de aanwezige warmte en koude in de bodem, het oppervlaktewater en de lucht. De basis van het systeem is warmte en koude uit grote Warmte en Koude Opslag (WKO)- bronnen in de bodem van het gebied, aangevuld met en warmtepompen voor de opwaardering van de temperatuur en andere duurzame hernieuwbare bronnen voor het regenereren van de warmte en koude balans in het systeem.

Dit warmtesysteem wordt door de gemeente aanbesteed aan een warmtebedrijf. Die ontwerpt, financiert, realiseert en exploiteert de bronnen en het netwerk. Het benodigde aantal aansluitingen op het warmtesysteem wordt ingeschat op ongeveer 3.650 aansluitingen voor woningen (klein verbruikers) en ongeveer 25 aansluitingen voor utiliteitsfuncties (grootzakelijk verbruikers).

Om de duurzaamheidsambities voor Papendorp Noord en Groenewoud te halen, is het belangrijk dat het warmtesysteem optimaal benut wordt. En de schaalvoordelen van zo'n grootschalig gebiedsgericht systeem ook als voordeel aan de aan te sluiten functies en de afnemers toekomen. Daarvoor is het essentieel dat er commitment van het aantal geplande aansluitingen wordt gerealiseerd. Als daar geen zicht op is, zal er waarschijnlijk ook geen exploitant te vinden zijn voor het warmtesysteem. Daarom is het wenselijk om voor de nieuwbouw verplicht te stellen dat de gebouwen op het collectieve warmtesysteem aangesloten worden.

Eerder, voordat de Omgevingswet op 1 januari 2024 in werking trad, werd de aansluitplicht op een warmtenet geregeld door een warmteplan vast te stellen op grond van het Bouwbesluit. Die mogelijkheid bestaat niet meer. Nu kan een aansluitplicht worden opgenomen in het omgevingsplan. Om dat te doen voor Papendorp Noord en Groenewoud is deze wijziging van het omgevingsplan opgesteld.

De toelichting van dit plan bestaat uit 6 hoofdstukken. In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op de keuze voor en de werking van het warmtesysteem in Papendorp. In hoofdstuk 3 staat de beschrijving van de relevante beleidskaders. De beschrijving van de relevante milieuaspecten staan in hoofdstuk 4 en in hoofdstuk 5 staat een motivering over de uitvoerbaarheid van dit plan. Ten slotte staat in hoofdstuk 6 de juridische toelichting op de planregels.

Hoofdstuk 2 Beschrijving van de wijziging

2.1 Warmtesysteem Papendorp

2.1.1 Geen stadsverwarming

Nieuwbouw heeft een veel lagere temperatuur verwarmingsbehoefte dan bestaande bouw. Om onnodig fossiel energieverbruik te voorkomen, krijgen nieuwbouw woningen in Nederland sinds 2018 geen aansluiting op het aardgasnet meer (wet VET: Wet Voortgang Energietransitie). Bestaande bouw heeft een hoogthermische warmtevraag waar voor een deel het (bestaande) stadswarmtenet in kan voorzien. Echter, het stadswarmtenet wordt voor een groot deel nog verwarmd door de gasgestookte warmtecentrale die CO_2 uitstoot. Dat maakt stadswarmte geen hernieuwbare bron.

Op de lange termijn wordt het stadswarmtenet steeds meer voorzien van duurzame bronnen. Die zijn alleen, net als laagthermische bronnetten, ook beperkt in de maximale capaciteit per dag. Wanneer alle bestaande bouw in Utrecht van het gas af zou gaan en op het stadswarmtenet zou worden aangesloten, dan is er op dit moment ook in het stadwarmtenet onvoldoende duurzame hoogthermische warmte beschikbaar. Om de transitie van bestaande bouw naar gasvrije bouw te verwezenlijken is het de visie van gemeente om het stadswarmtenet in beginsel alleen in te zetten voor bestaande bouw met een hogere temperatuur verwarmingsbehoefte.

Om de lokaal aanwezige duurzame warmte- en koude in de bodem optimaal te benutten, wil de gemeente de nieuwbouw daarom niet (laten) aansluiten op het hoge temperatuurnet van het stadsverwarmingsnet in Utrecht. Dit is een belangrijk uitgangspunt uit de Transitievisie Warmte deel II. Anders zou de totale warmtevraag naar hoge temperatuurwarmte in de stad juist worden vergroot. Zo voert de gemeente regie op de energietransitie in de stad en draagt bij aan de aardgasvrije doelstellingen van Utrecht en het landelijk Klimaatakkoord.

Uit de TransitieVisieWarmte Deel II:
De Transitievisie Warmte gaat over de bestaande stad; hoe maken we bestaande bebouwing stap voor stap aardgasvrij. Omdat nieuwbouw al aardgasvrij moet worden gebouwd, hoeven die (aardgasvrij)stappen niet doorlopen te worden. Toch is het wel van belang (ook) nieuwbouw daarbij in het oog te houden. We streven namelijk naar het aanleggen van toekomstbestendige infrastructuur bij nieuwbouw. Dat betekent dat nieuwbouw wordt aangesloten op lage temperatuursystemen (individueel of collectief). Nieuwbouw wordt dus niet aangesloten op hoge temperatuur bronnen. Hiermee blijven deze schaarse bronnen beschikbaar voor waar ze wel nodig zijn: de bestaande bouw.

2.1.2 Keuze

Alle nieuwbouw in Papendorp Noord en Groenewoud wordt van warmte en koude voorzien met een collectief laagtemperatuur warmtesysteem. Dat systeem maakt gebruik van lokale hernieuwbare warmtebronnen. Om de energietransitie in Papendorp te realiseren, is gekozen voor een collectief systeem met WKO's, die het hele gebied omvat. Het referentie energieconcept voor het warmtesysteem is een collectief WKO-systeem dat wordt geregenereerd met duurzame lage temperatuur warmte uit de omgeving zoals oppervlaktewater (aquathermie Amsterdam-Rijnkanaal) en warmtepompen die gebruik maken van de warmte in de lucht. De lage temperatuur wordt gebruikt voor het leveren van koude in de zomer en als basis warmte voor de winter. Deze wordt door middel van warmtepompen in de gebouwen opgewaardeerd voor ruimteverwarming en voor warm tapwater. De zoekgebieden voor WKO voor het gebied zijn opgenomen in het Bodemenergieplan Papendorp.

2.1.3 Haalbaarheid

IF Technology heeft een inventarisatie uitgevoerd van de toepassing van WKO en TEO in Papendorp (zie bijlage 1 bij de toelichting). In hoofdstuk 4 van dit onderzoek is de warmte en koude vraag van de projecten Papendorp Noord en Groenewoud geïnventariseerd en de bodemenergieopwek- en opslagcapaciteit in combinatie met TEO is berekend.

Het project heeft een warmtebehoefte en een koudebehoefte. Het WKO-systeem zal koude direct leveren. De warmtebehoefte wordt deels geleverd met warmte uit de WKO en een deel van de

warmte wordt geleverd met elektriciteit van de warmtepomp. De verhouding tussen de warmte uit de grond en elektriciteit wordt bepaald door de COP (Coëfficiënt of Performance) van de warmtepomp. In dit project wordt een gemiddelde COP van de warmtepompen van 4 aangenomen. Dit wil zeggen dat drie gedeeltes van warmte uit de grond aangevuld moeten worden met één gedeelte elektriciteit. De warmtebehoefte bestaat dus voor 75% uit warmte uit het WKO-systeem.

Binnen het systeem is sprake van een onbalans: 'warmte' – 'koude' = tekort aan 'warmte'. Om deze onbalans weg te nemen, is regeneratie van warmte nodig. Dit kan op verschillende manieren worden opgewekt. Voor dit referentie warmtesysteem is uitgegaan van voornamelijk aquathermie als regeneratiemiddel. Het dichtbijgelegen Amsterdam-Rijnkanaal lijkt daarbij een geschikte bron voor de toepassing van een systeem op basis van WKO en TEO.

2.1.4 Referentieontwerp

De gemeente heeft een referentieontwerp laten uitwerken op conceptniveau, deze bestaat uit een systeem van Thermische Energie uit Oppervlaktewater (TEO), meerdere grote Warmte en Koude Opslag (WKO)-systemen in de bodem van het gebied en warmtepompen (of alternatieve systemen die dezelfde opwekcapaciteit hebben), leidingen en afgiftesets. Dit gebieds-warmtesysteem wordt door de gemeente aanbesteed aan een warmtebedrijf die de bronnen en het netwerk ontwerpt, financiert, realiseert en exploiteert. De posities van de WKO, de TEO en het leidingwerk liggen zo veel mogelijk in openbaar gebied.

De gemeente voert een openbare aanbestedingsprocedure voor de concessieovereenkomst. De concessieovereenkomst bestaat uit het ontwerpen, financieren, realiseren en exploiteren (leveren, beheren en onderhouden) van de warmte- en koudelevering aan alle nieuwbouw in Papendorp Noord en Groenewoud.

De uitgangspunten zijn gekozen voor het meest toepasselijke energieconcept van het warmtesysteem in de beide projectgebieden. Dit is het referentie-warmtesysteem, een energieconcept op basis waarvan de voorlopige energieprestatie berekend is. Na gunning wordt dat geactualiseerd met het actuele energieconcept dat in het warmteplangebied gerealiseerd gaat worden. Dat kan afwijken van het voorlopige energieconcept en het daarbij horende referentie warmtesysteem. Nieuwe technieken, inzichten en maatwerkoplossingen voor bepaalde situaties kunnen op die manier onderdeel worden van het warmtesysteem en mogelijk bronnen en andere uitgangspunten van het referentieontwerp vervangen.

2.1.5 Prestatie van het warmtesysteem

De (energetische) prestatie van het warmtesysteem wordt uitgedrukt in een aantal indicatoren: de primaire energiefactoren en de primaire hernieuwbare energiefactoren voor de te leveren ruimtewarmte, ruimtekoude en warm tapwater.

De primaire energiefactoren geven aan in welke mate het warmtesysteem gebruik maakt van fossiele energiebronnen. Hoe lager de primaire energiefactor is, hoe minder fossiele energie in het warmtesysteem gebruikt wordt. De primaire hernieuwbare energiefactor geeft aan in welke mate in het warmtesysteem gebruik gemaakt wordt van hernieuwbare energie of restwarmte. Een primaire hernieuwbare energiefactor van 0 betekent dat er geen hernieuwbare energie of restwarmte gebruikt wordt, een getal groter dan 0 geeft aan dat er wel sprake is van het gebruik van hernieuwbare energie en/of restwarmte. Hoe hoger de primaire hernieuwbare energiefactor hoe meer hernieuwbare energie gebruikt wordt.

In bijlage 1 van de regels zijn de voorlopige energieprestatiewaarden van het nieuwe warmtesysteem in Papendorp opgenomen. Deze referentiewaarden zijn bepaald door ingenieursbureau DGMR conform bijlage P van NTA 8800. Deze waarden zijn de voorlopige referentiewaarden van de energetische prestatie van het warmtesysteem op basis van het volledige aansluitprogramma in dit gebied. Na gunning aan het warmtebedrijf, dat aangewezen wordt in de Europese aanbesteding, en het dan geldende programma van de nieuwbouw, gaat deze een technisch ontwerp van het warmtesysteem uitwerken en op basis daarvan een BCRG kwaliteitsverklaring aanvragen. De autoriteit Bureau Certificering en Registratie Gelijkwaardigheid (BCRG) beoordeelt deze berekening van de energieprestatie van het technisch ontwerp en registreert de energieprestatie van het warmtesysteem. Deze geregistreerde energieprestatie vervangt dan de voorlopige referentiewaarden.

De energieprestatie van het warmtesysteem wordt geregistreerd en vastgelegd met een geldige BCRG kwaliteitsverklaring, die na een aantal jaar steeds opnieuw wordt vastgesteld om zijn geldigheid niet te verliezen. Daarna worden de waarden ook steeds opnieuw geregistreerd.

2.1.6 Netcongestie

De grenzen van wat het stroomnet aan kan zijn momenteel in grote delen van Nederland bereikt of komen in zicht. Netcongestie heeft voor heel Nederland een nieuwe fase bereikt, waarin behalve voor grootverbruikers ook problemen ontstaan voor de woningbouw en voor huishoudens die hun woning willen verduurzamen. Netbeheerders zetten, samen met het Rijk en andere overheden, alles op alles om de gevolgen van netcongestie zoveel mogelijk te beperken. Op 18 oktober 2023 heeft de minister van Economische Zaken en Klimaat in dit verband aanvullende maatregelen aangekondigd. De situatie is vooral urgent op het stroomnet in de regio Flevopolder-Gelderland-Utrecht (FGU). Om de netcongestie in deze regio te verlichten is niet alleen uitbreiding van het stroomnet essentieel, maar ook aanvullende maatregelen. In aansluiting op de hiervoor genoemde Kamerbrief heeft de minister van Economische Zaken en Klimaat specifiek voor de FGU-regio een pakket maatregelen opgesteld.

Door de congestie op het stroomnet is het helaas niet meer vanzelfsprekend dat nieuwbouwprojecten continu capaciteit kunnen krijgen. Dit geldt ook voor het nieuwbouwgebied Papendorp Noord en Groenewoud. Stedin geeft aan tot 2029 onvoldoende versterking van het elektranet te kunnen garanderen voor de groeiende vraag. Na 2029 zou dit verholpen moeten zijn.

Het geplande warmtesysteem maakt gebruik van duurzame lokale hernieuwbare energiebronnen. Met het oog op netcongestie wordt het collectieve warmtesysteem onder andere ontworpen op een zo laag mogelijke belasting van het elektranet. Als het collectieve warmtesysteem onvoldoende of geen aansluiting krijgt op het elektranet van Stedin, dan moet gezocht worden naar tijdelijke oplossingen om toch warmte en koude bij de afnemers te kunnen krijgen. In dat uiterste geval zijn energiebronnen als stadsverwarming of gas een terugvaloptie om als tijdelijke energiebron te gebruiken in het projectgebied. De inzet van aardgas is geen ongewone, tijdelijke terugvaloptie binnen een stedelijk warmtesysteem. Als het om stadsverwarming gaat, zou dat een ongewenste, maar mogelijk onvermijdelijke keuze zijn.

Om daarop niet vooruit te lopen en vanwege die onwenselijkheid is voor deze omgevingsplanwijziging geen rekening gehouden met de inzet van alternatieve bronnen zoals stadsverwarming. Een warmtesysteem dat (in plaats van lokale hernieuwbare energiebronnen) gebruik maakt van stadsverwarming, is in feite onbruikbaar voor de bouwers in Papendorp Noord en Groenewoud. Een warmtesystemen dat gebruik maakt van stadsverwarming moet namelijk buiten beschouwing blijven voor de planregels (het is dan geen 'warmtesysteem' volgens de definitie van dit plan). Door (feitelijk) op een dergelijk systeem aan te sluiten wordt niet aan de regels van het omgevingsplan voldaan. Een bouwer voldoet dan niet aan de aansluitplicht.

Dat neemt niet weg dat het nu niet uitgesloten is dat, na vaststelling door de gemeenteraad van deze omgevingsplanwijziging en door de lokale schaarste op het stroomnet in het plangebied, noodgedwongen tijdelijk alternatieve bronnen zoals stadsverwarming wordt toegestaan als aanvullende bron voor het warmtesysteem. Om op een andere wijze invulling te geven aan de aansluitplicht (namelijk aansluiten op een systeem dat alternatieve bronnen gebruikt die nu niet zijn toegestaan) kunnen burgemeester en wethouders een omgevingsvergunning voor een zogeheten buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) verlenen. Dat vereist in dat geval een afzonderlijke beoordeling.

2.2 Aansluitplicht

Het verlagen van de CO_2-uitstoot in de energietransitie is van groot belang. Ten eerste door de vraag naar energie te verlagen, bijvoorbeeld door isolatie van gebouwen. Ten tweede door hernieuwbare energiebronnen en duurzame warmtenetten te realiseren. Duurzame warmtesystemen hebben ook ruimte in de ondergrond nodig. En deze ruimte is schaars. Er is niet alleen in de diepere ondergrond waar WKO's geplaatst worden beperkt ruimte voor deze installaties, omdat ze op afstand van elkaar geplaatst moeten worden. Maar vooral in de ondiepe ondergrond is er in hoge mate schaarste aan ruimte voor leidingwerk, kabels, riolering en andere ondergrondse belangen als garages, bomen met diepe wortels, waterinfiltratie en andere stedelijke functies. De gemeente wil duurzame energievoorzieningen voor haar gebouwen en zal daarvoor de regie moeten voeren op de schaarse ruimte in de bodem. Ook, om de duurzaamheidsambities voor Papendorp Noord en Groenewoud te halen, is het belangrijk dat het warmtesysteem goed werkt en optimaal benut wordt.

Met deze wijziging van het omgevingsplan wordt het om deze redenen verplicht om nieuw te realiseren gebouwen aan te sluiten op het warmtesysteem. Deze wijziging stelt een aansluitplicht in. Elk nieuw bouwwerk met één of meer verblijfsgebieden in Papendorp Noord en Groenewoud moet aangesloten worden op het warmtesysteem. Dit komt in wezen neer op dezelfde plicht die voorheen, op grond van het Bouwbesluit, kon worden ingesteld door een warmteplan vast te stellen. Naar huidig recht moet een dergelijke plicht in het omgevingsplan vastgelegd worden. De

aansluitplicht geldt niet voor bestaande gebouwen. Die zijn overigens nog nauwelijks aanwezig in de beide projectgebieden. Ook zal de aansluitplicht niet gelden voor drijvende bouwwerken en ook niet voor woningen die via een (collectief) zelfbouwproject worden gerealiseerd.

Wanneer een initiatiefnemer of ontwikkelaar, geen gebruik wenst te maken van een aansluiting op het warmtesysteem, kan deze een aanvraag omgevingsvergunning (voor een omgevingsplanactiviteit) doen om de aansluitplicht te laten vervallen. Hij moet aantonen dat de energieprestatie van het individuele alternatief voor het warmtesysteem minimaal gelijkwaardig is aan de energieprestatie van het collectieve warmtesysteem. Op deze wijze biedt deze wijziging ook een kader om te waarborgen dat duurzame alternatieven (op basis van gelijkwaardigheid) kunnen worden toegepast in Papendorp Noord en Groenewoud. Als een duurzaam alternatief gelijkwaardig is of beter scoort op energieprestatie dan het collectieve warmtesysteem, dan vervalt de aansluitplicht. Het uitgangspunt is hierbij dat met het alternatief hetzelfde thermisch comfortniveau binnen de gebouwen behaald kan worden, dus zowel koude en warmte moet bieden. Concreet betekent dit dat in de berekening van het alternatief zowel de energieprestatie voor het leveren van warmte én koeling aan de gebouwen moet worden gemaakt, omdat bij een aansluiting op het warmtesysteem ook altijd koeling geleverd zal worden en op deze wijze de vergelijkbaarheid compleet is. Om te voorkomen dat alternatieve systemen leiden tot een ongewenste toename van de uitstoot van stikstofoxiden en fijnstof is een aanvullende voorwaarde dat die uitstoot kleiner of gelijk aan nul moet zijn.

Daarnaast kan worden afgezien van de aansluitplicht als de afstand van het bouwwerk tot het warmtesysteem (de aansluiting op het warmtesysteem) groter is dan 40 meter én de aansluitkosten hoger zijn dan bij een aansluitafstand van 40 meter.

De aansluitplicht geldt voor 20 jaar. De verwachting is dat binnen die periode het grootste deel van de nieuwbouw in Papendorp Noord en Groenewoud gerealiseerd zal zijn. Tijdens de periode kan de werking eventueel met een wijziging van de regels verlengd worden, bijvoorbeeld omdat de ontwikkelingen langer duren. De periode kan ook worden verkort door de regeling uit het omgevingsplan te halen, bijvoorbeeld als het geplande aantal aansluitingen is bereikt of als Papendorp Noord en Groenewoud 'klaar' zijn. Het benodigd aantal aansluitingen op het warmtesysteem wordt ingeschat op ongeveer 3.650 aansluitingen voor woningen (klein verbruikers) en ongeveer 25 aansluitingen voor utiliteitsfuncties (grootzakelijk verbruikers).

De aansluitplicht die via deze wijziging van het omgevingsplan wordt opgelegd, is niet van toepassing op de bestaande gebouwen. Wel moet het mogelijk zijn dat bestaande bouw en zelfbouwers ook aangesloten kunnen worden op het warmtesysteem. Dit laatste zal onderdeel uitmaken van de aanbestedingsprocedure voor het warmtesysteem.

Hoofdstuk 3 Relevante beleidskaders

3.1 Inleiding

Op 25 april 2024 is het Chw bestemmingsplan Papendorp en het Chw bestemmingsplan Groenewoud vastgesteld en op 21 juni 2024 zijn beide plannen in werking getreden. Beide plannen zijn toen gelijk onderdeel geworden van het tijdelijke deel van het omgevingsplan van de gemeente Utrecht. Deze bestemmingsplannen maken de bouwplannen in Papendorp Noord en in Groenewoud mogelijk.

Deze wijziging van het omgevingsplan voegt één aspect aan de regels van het omgevingsplan van Utrecht toe: de verplichte aansluiting (van de nieuwe gebouwen) op het warmtenet in Papendorp Noord en in Groenewoud. De wijze waarop de beide projecten binnen de geldende beleidskaders passen, wordt niet anders dan voor beide plannen al onderbouwd in de toelichting van beide bestemmingsplannen. Dat beide projecten op een warmtenet aangesloten gaan worden, is toen ook in de onderbouwing voor beide plannen betrokken. Deze wijziging van het omgevingsplan voorziet slechts in het verder borgen van de uitvoering daarvan. Wel is inmiddels de Omgevingswet in werking getreden. Daardoor gelden nu andere instructieregels. Ook is het beleid voor het warmtesysteem verder uitgewerkt. Voor de beschrijving van het relevante beleidskader wordt hierna alleen ingegaan op die veranderingen.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Besluit kwaliteit leefomgeving

In het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) staan regels over omgevingswaarden, instructieregels, beoordelingsregels en regels voor monitoring. Het Bkl geldt voor het Rijk en decentrale overheden. De instructieregels voor een omgevingsplan staan in hoofdstuk 5 beschreven. In afdeling 5.1 staan de instructieregels voor een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Een evenwichtige toedeling van functies aan locaties houdt in dat er een balans is tussen verschillende functies die locaties binnen een gebied kunnen vervullen. Deze regels houden meer in dan alleen het bestemmen in een bestemmingsplan. Denk bij een functie bijvoorbeeld aan een netwerkfunctie (kabels en leidingen) of waterbergende functie (milieu).

De instructieregels uit afdeling 5.1 gaan over:

- waarborgen van de veiligheid (paragraaf 5.1.2)
- beschermen van de waterbelangen (paragraaf 5.1.3)
- beschermen van de gezondheid en van het milieu (paragraaf 5.1.4)
- beschermen van landschappelijke of stedenbouwkundige waarden en cultureel erfgoed (paragraaf 5.1.5)
- behoud van ruimte voor toekomstige functies (paragraaf 5.1.6)
- behoeden van de staat en werking van infrastructuur of voorzieningen voor nadelige gevolgen van activiteiten (paragraaf 5.1.7)
- bevorderen van de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen (paragraaf 5.1.8)

Afdeling 5.2 bevat instructieregels over de uitoefening van taken voor de fysieke leefomgeving. Het gaat dan vooral om het voorkomen van belemmeringen van gebruik en beheer van spoorwegen en rijkswegen. Tot slot bevat afdeling 5.3 regels over ontheffing van instructieregels voor het omgevingsplan.

Wijziging

De onderwerpen waarover de instructieregels gaan zijn van een toereikende motivering voorzien in de Chw bestemmingsplanen Papendorp en Groenewoud. Wel is het 'bevorderen van de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen' een nieuw aspect. Deze wijziging gaat daar niet over en heeft daarop ook geen invloed. Aanvullend geldt dat, voor het afwegen van het waterbelang (artikel 5.37 Bkl), wel overleg over de wijziging is gevoerd met het hoogheemraadschap. Daar wordt in paragraaf 5.1.1 verder op ingegaan.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsverordening

In Omgevingsverordening van de provincie Utrecht staan regels voor de fysieke leefomgeving. Zo'n twintig verordeningen, regelingen en besluiten zijn in 2021 samengevoegd in één provinciale (Interim) Omgevingsverordening. De Omgevingsverordening bevat de juridische uitwerking van de plannen en ambities uit de provinciale Omgevingsvisie. Deze verordening is op 1 januari 2024 samen met de Omgevingswet in werking getreden. Om de Omgevingsverordening actueel te houden, wordt de verordening op onderdelen gewijzigd. Op 7 februari 2024 hebben Provinciale Staten de eerste wijziging Omgevingsverordening vastgesteld. Op 1 maart 2024 is deze eerste wijziging in werking getreden. Deze wijziging bevat als nieuwe bepaling een zogeheten energietoets. Dit is een regel, die bepaalt dat gemeenten bij nieuwe initiatieven rekening houden met de elektriciteits-infrastructuur, om op deze manier overbelasting van het elektriciteitsnet (netcongestie) te voorkomen.

Wijziging

De onderwerpen waarover de instructieregels in de Omgevingsverordening gaan en die van toepassing zijn op het werkingsgebied, zijn van een toereikende motivering voorzien in de Chw bestemmingsplanen Papendorp en Groenewoud en hebben geen effect op dit plan. De energietoets uit de huidige Omgevingsverordening is niet direct toepasbaar op deze wijziging van het omgevingsplan. Deze wijziging reguleert alleen de aansluiting op het al toegestane warmtesysteem, voor al toegestane functies. Het maakt dus geen nieuwe functies mogelijk waarvoor de beschikbare netcapaciteit relevant kan zijn. Het warmtesysteem en de nieuwe functies in het werkingsgebied zijn namelijk al toegestaan in beide genoemde bestemmingsplannen.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Energie Protocol en Transitievisie Warmte

Het Utrechts Energie Protocol en de Transitievisie Warmte Utrecht gaan uit van een aantal uitgangspunten die van belang zijn voor de transitie naar duurzame en hernieuwbare energie. De transitie van aardgas als energiebron naar hernieuwbare energiebronnen, duurzaamheid en milieukwaliteit zijn daarom voor gemeente ook belangrijke uitgangspunten bij de ontwikkeling van Papendorp Noord en Groenewoud.

Energie uit hernieuwbare bronnen is schaars. De energie moet zo efficiënt mogelijk gebruikt en verdeeld worden over de stad. Nieuwbouw is goed te isoleren en kan zo ontworpen worden dat deze een lage temperatuur behoefte heeft. Daarom wordt de nieuwbouw bij voorkeur verwarmd met duurzame lage temperatuur bronnen zoals warmte-koude opslag, aquathermie of lage temperatuur restwarmte. In de ondergrond van Utrecht is in de bodem veel bruikbare duurzame energie beschikbaar. Deze energie wil de gemeente goed benutten.

De Transitievisie Warmte gaat over de bestaande stad; hoe maken we bestaande bebouwing stap voor stap aardgasvrij. Omdat nieuwbouw al aardgasvrij moet worden gebouwd, hoeven die (aardgasvrij)stappen niet doorlopen te worden. Toch is het wel van belang (ook) nieuwbouw daarbij in het oog te houden. We streven namelijk naar het aanleggen van toekomstbestendige infrastructuur bij nieuwbouw. Dat betekent dat nieuwbouw wordt aangesloten op lage temperatuursystemen (individueel of collectief). Nieuwbouw wordt dus niet aangesloten op hoge temperatuur bronnen. Hiermee blijven deze schaarse bronnen beschikbaar voor waar ze wel nodig zijn: de bestaande bouw.

Voor de projectgebieden moeten lokale hernieuwbare energie bronnen optimaal worden gebruikt. Ook wil de gemeente ervoor zorgen dat alle aansluitingen toegang krijgen tot een duurzaam warmtesysteem. Dat moet ook gelden als een nieuw gebouw bijvoorbeeld pas over tien jaar gerealiseerd wordt. Ook draagt deze keuze bij aan andere doelstellingen van de gemeente op het gebied duurzaamheid en milieu, zoals het verbeteren van de luchtkwaliteit en een evenwichtig en efficiënt gebruik van de bodem, zowel wat betreft het gebruik van ruimte als het gebruik van bodemenergie.

Om de aanwezige bodemenergiecapaciteit en de schaarse ruimte in de ondergrond optimaal te benutten, wordt er een collectief warmtesysteem gerealiseerd voor Papendorp Noord en Groenewoud. Hiermee kan een hoge energieprestatie behaald worden en kunnen zoveel mogelijk woningen voor een betaalbare prijs gebruik maken van een duurzaam warmtesysteem.

3.4.2 Bodemenergieplan Papendorp-Groenewoud

Burgemeester en wethouders hebben op 12 december 2023 het bodemenergieplan Papendorp/Groenewoud vastgesteld. Het doel van het bodemenergieplan is om de capaciteit voor de opslag van warm en koud water in de bodem zo goed mogelijk te benutten voor een open bodemenergiesystemen (WKO). De provincie is bevoegd gezag voor het afgeven van de vergunningen voor de aanvraag van een open bodemenergiesysteem. Daar gebruikt de provincie het bodemenergieplan voor na vaststelling van het plan door de Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht.

Burgemeester en wethouders hebben het plan aangeboden bij het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht (GS) met het verzoek de in het bodemenergieplan opgenomen gebruiksregels voor de aanvraag vergunning bodemenergiesysteem) als aanvullend toetsingskader bij vergunningverlening OBES (Open Bodem Energie Systemen) te hanteren. Als GS akkoord gaat stellen zij beleidsregels vast, gebaseerd op het bodemenergieplan, en toetsen daar de vergunningaanvragen aan (in aanvulling op het toetsingskader van de Omgevingswet, in het bijzonder de regels uit het Besluit activiteiten leefomgeving).

In het bodemenergieplan Papendorp/Groenewoud zijn onder andere gebruiksregels opgenomen voor de realisatie van een open bodemenergiesysteem. Daarbij zijn onder andere zones benoemd waar bodemenergie bronnen kunnen worden gemaakt en uitgangspunten voor de (energie)capaciteit van de bronnen beschreven.

In het gebied Papendorp/Groenewoud kan de bodemenergie uit het 1^{e} of 2^{e} watervoerende pakket gehaald worden. Het bodemenergieplan is van toepassing op het gebruik van zowel het 1^{e} als het 2^{e} watervoerende pakket. Hierbij zijn aanvullende regels opgenomen voor het gebruik van het 2^{e} watervoerende pakket. Een open bodemenergie systeem in het 2^{e} watervoerend pakket heeft het risico dat vervuiling zich vanuit het 1^{e} pakket verspreidt naar het 2^{e} watervoerend pakket. Dat zou kunnen ontstaan door het door de scheidende laag tussen het 1^{e} en 2^{e} pakket heen te boren. Of doordat de werking van het bodemenergiesysteem invloed heeft op verplaatsing van grondwater.

Om die risico’s te beheersen zijn maatregelen in het bodemenergieplan opgenomen. Die regels gaan over het vooraf in kaart brengen (door aanvrager) van de invloed van het systeem op verplaatsing van grondwater en door tijdens het gebruik ook de grondwaterstromen te monitoren, zowel in het systeem zelf als door afzonderlijk te plaatsen peilbuizen. Met die maatregelen wordt tijdig en snel een eventuele verspreiding van vervuiling opgemerkt. Voor het boren door de scheidende laag heen is al wettelijk geregeld dat dit alleen door de juiste gecertificeerde bedrijven mag worden uitgevoerd. De bedoeling van die specifieke regels is het zicht op houden op de kwaliteit van de grondwaterstromen. Met de maatregelen worden de risico’s beheerst in de verschillende fasen: bij aanvraag vergunning (aanleveren onderzoek met effecten op de ondergrond), bij realisatie (werkzaamheden door gespecialiseerde gecertificeerde bedrijven) en bij exploitatie (monitoring)In het bodemenergieplan.

3.4.3 Verordening Interferentiegebieden Bodemenergiesystemen gemeente Utrecht 2018

Om de werking van het bodemenergieplan te borgen is het plangebied van het bodemenergieplan als interferentiegebied opgenomen in de Verordening Interferentiegebieden Bodemenergiesystemen gemeente Utrecht 2018. Daardoor, met het vaststellen van een interferentiegebied, worden ook gesloten bodemenergiesystemen vergunningsplichting. Met het aanwijzen van interferentiegebieden kan interferentie tussen gesloten en tussen gesloten en open bodemenergiesystemen onderling worden voorkomen en een doelmatig gebruik van bodemenergie worden bevorderd. Met het toevoegen van Papendorp/Groenewoud als interferentiegebied wordt het mogelijk om met een collectief systeem maximaal gebruik te kunnen maken van de bodemenergie

3.5 Conclusie

De keuze om een warmtesysteem te gaan realiseren in Papendorp en, daarvoor, een aansluitplicht in stellen voor de geplande nieuwbouw past binnen de duurzaamheidsambities uit het landelijke, provinciale en gemeentelijke beleid.

Hoofdstuk 4 Onderzoek en randvoorwaarden

4.1 Inleiding

Op 25 april 2024 is het Chw bestemmingsplan Papendorp en het Chw bestemmingsplan Groenewoud vastgesteld en op 21 juni 2024 zijn beide plannen in werking getreden. Beide plannen zijn toen gelijk onderdeel geworden van het tijdelijke deel van het omgevingsplan van de gemeente Utrecht. Deze bestemmingsplannen maken de bouwplannen in Papendorp Noord en in Groenewoud mogelijk.

Deze wijziging van het omgevingsplan voegt één aspect aan de regels van het omgevingsplan van Utrecht toe: de verplichte aansluiting van de nieuwe gebouwen op het warmtenet.

De ruimtelijke aanvaardbaarheid en uitvoerbaarheid van beide projecten wordt niet anders dan voor beide plannen al onderbouwd in de toelichting van beide bestemmingsplannen. Dat beide projecten op een warmtenet aangesloten gaan worden, is toen ook in de onderbouwing voor beide plannen betrokken. Deze wijziging van het omgevingsplan voorziet slechts in het verder borgen van de uitvoering daarvan. De omgevingsaspecten en de uitvoerbaarheid worden daarom in dit hoofdstuk alleen beschouwd als dat nodig is vanwege de inhoudelijke wijziging die doorgevoerd wordt of omdat het een zelfstandige wijziging is, die zijn eigen procedure doorloopt. Voor het overige wordt kortheidshalve verwezen naar de toelichting van het Chw bestemmingsplan Papendorp en de toelichting van het Chw bestemmingsplan Groenewoud.

4.2 Milieueffectrapportage

Bij de voorbereiding van de Chw bestemmingsplannen voor Papendorp Noord en Groenewoud is geconcludeerd dat voor beide plannen geen MER opgesteld hoeft te worden. Deze wijziging regelt een uitvoeringsaspect van die beide plannen. Deze wijziging voorziet ook niet in een project als bedoeld in bijlage V van het Omgevingsbesluit. Om deze twee redenen is er geen aanleiding om voor deze wijziging een mer-beoordeling uit te voeren.

4.3 Bodem en ondergrond

Voor Papendorp Noord en Groenewoud is een bodemenergieplan vastgesteld. Daarnaast is in voorbereiding om de verordening voor de interferentiegebieden van toepassing te verklaren op beide project gebieden. Daar is in paragraaf 3.4 al op ingegaan.

4.4 Natuurbescherming

Bij de de Chw bestemmingsplannen Papendorp en Groenewoud zijn de gevolgen voor beschermd natuur uitdrukkelijk in beeld geweest. Voor beide plannen is geconcludeerd dat de aanwezigheid van beschermde soorten de uitvoerbaarheid niet in de weg hoeft te staan. Ook was geen sprake van negatieve gevolgen op beschermde natuurgebieden. Vanuit het oogpunt van natuurbescherming regelt dit plan niets nieuws; het blijft gaan om de realisatie van nieuwbouw met bijbehorende voorzieningen en bijbehorende voorzieningen op nutsvoorzieningen die doorgaans ondergronds worden aangebracht.

4.5 Bomen

Deze wijziging van het omgevingsplan heeft geen andere gevolgen voor bomen dan al beschouwd in de Chw bestemmingsplannen Papendorp en Groenewoud.

4.6 Archeologie en cultuurhistorie

Voor de realisatie van het warmtenet en de aansluitingen daarop zullen grondwerkzaamheden nodig zijn. In de Chw bestemmingsplannen Papendorp en Groenewoud, inmiddels onderdeel van (het tijdelijk deel van) het omgevingsplan, zijn beschermingsregimes opgenomen vanwege naar verwachting, aanwezige archeologische waarden. Die regimes zijn ook toereikend voor dit plan.

4.7 Conclusie

Het verplicht aan laten sluiten van de nieuwe gebouwen in Papendorp Noord en Groenewoud op een open warmtenet is ruimtelijk en vanuit milieuoogpunt aanvaardbaar en uitvoerbaar.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.1.1 Overleg met vooroverleginstanties

Het plan is in het kader van vooroverleg aan de provincie Utrecht en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) gestuurd om de mogelijkheid te geven om op het plan te reageren. De provincie en HDSR hebben aangegeven geen opmerkingen op het plan te hebben.

5.1.2 Participatie

Voor de bestemmingsplannen voor Papendorp Noord en Groenewoud is met diverse betrokkenen, op verschillende niveaus, geparticipeerd. Dat in Papendorp en Groenewoud een warmtesysteem wordt aangelegd was en is daarbij onderdeel van de plannen. Dat is ook beschreven in de toelichting van de bestemmngsplannen Papendorp en Groenewoud die de wettelijke inspraakprocedure hebben doorlopen. Deze wijziging van het omgevingsplan borgt de verdere uitvoering daarvan. Daarbij gaat het dan ook nog om een klein deel van het hele systeem: de aansluiting van de nieuwbouw op het warmtesysteem. Dat voor Papendorp en Groenewoud een warmtesysteem wordt aangelegd, is al geruime tijd bekend. Deze wijziging van het omgevingsplan is nodig om het warmtesysteem te laten slagen.

Omdat de nieuwbouw nog gerealiseerd moet worden, zijn er nu ook nog geen bewoners of gevestigde bedrijven (die blijven in de nieuwe situatie) in het werkingsgebied. Daarom raakt dit wijzigingsbesluit nu slechts twee partijen in hun belang. De ontwikkelaar van Groenewoud en de gemeente zelf, die grondeigenaar is in Papendorp Noord. De genoemde ontwikkelaar is al bekend met de ontwikkeling van warmtenet. Voor de gemeente gaat het om de uitvoering van beleid.

Concluderend is er voor dit wijzigingsbesluit nauwelijks beïnvloedingsruimte. Daarom is besloten af te zien van participatie. Tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbesluit kan iedereen zienswijzen over deze wijziging van het omgevingsplan indienen.

Hoofdstuk 6 Juridische plantoelichting

6.1 Wijzigingomgevingsplan

6.1.1 Warmteplannen

Eerder, voordat de Omgevingswet op 1 januari 2024 in werking trad, werd de aansluitplicht op een warmtesysteem geregeld door een warmteplan vast te stellen op grond van het Bouwbesluit. Die mogelijkheid bestaat niet meer. Nu kan een aansluitplicht worden opgenomen in het omgevingsplan. Om de aansluitplicht voor Papendorp Noord en Groenewoud in te stellen is nu een wijziging van het omgevingsplan nodig.

6.1.2 Omgevingsplan van rechtswege

Op 1 januari 2024 is het omgevingsplan van rechtswege ontstaan. Dit omgevingsplan bestaat uit alle ruimtelijke plannen, waaronder bestemmingsplannen en wijzigingsplannen, en uit de Bruidsschat die de gemeente van het Rijk heeft ontvangen. In de Bruidsschat zitten onder andere regels voor milieubelastende activiteiten en bouwactiviteiten. Ook twee bodemkaarten en de hogere waarde besluiten maken deel uit van het omgevingsplan van rechtswege. Verder zijn de op basis van het oude Bouwbesluit vastgestelde warmteplannen onderdeel van de Bruidschat, voor zover die de maximale geldingstermijn van 10 jaar nog niet hebben bereikt.

Gemeenten krijgen tot 1 januari 2032 de tijd om het omgevingsplan van rechtswege en andere regels over de fysieke leefomgeving om te zetten naar een nieuw omgevingsplan. Op grond van artikel 2.4 en 22.6 van de Omgevingswet kan de gemeenteraad het omgevingsplan van rechtswege wijzigen.

6.1.3 Toepassing TAM-IMRO

De Omgevingswet integreert wetgeving en regels voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water. Het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO) ondersteunt bij de uitvoering van de wet en bestaat uit lokale systemen van overheden en de landelijke voorziening (DSO-LV), zoals Regels op de kaart en het Omgevingsloket. Er zijn tijdelijke alternatieve maatregelen (TAMs) ontwikkeld voor organisaties die nog geen gebruik kunnen maken van lokale of landelijke onderdelen van het DSO. Een van deze TAMs is TAM-IMRO. Bij TAM-IMRO wordt het omgevingsplan gewijzigd via de - onder de Wet ruimtelijke ordening gebruikte - IMRO-standaard (Informatiemodel Ruimtelijke Ordening) en de voorziening ruimtelijkeplannen.nl.

Het gebruik van TAM-IMRO is vooralsnog toegestaan tot en met 31 december 2024, maar waarschijnlijk wordt de mogelijk met minimaal één jaar verlengd. Als het ontwerp van een TAM-IMRO omgevingsplan uiterlijk 31 december 2024 ter inzage is gelegd, mag het ook na 1 januari 2025 worden afgemaakt met TAM-IMRO. Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Klimaat geeft aan dat TAM-IMRO plannen uiterlijk voor 1 januari 2032 moeten worden omgezet naar de nieuwe Standaard officiële publicaties (STOP) met de bijbehorende Toepassingsprofielen omgevingsdocumenten (TPOD).

6.1.4 Werkingsgebied

De regels in dit TAM-IMRO omgevingsplan zijn van toepassing op Papendorp Noord en Groenewoud, waarvan de geometrische bepaalde planobjecten zijn vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0344.BPTAMWARMSYSPAPEN-VA01.

6.1.5 Overzicht wijzigingen

Dit plan voegt regels toe aan het omgevingsplan. Het verandert de regels van het omgevingsplan niet. Dat betekent dat de regels uit de Chw bestemmingsplannen Papendorp en Groenewoud geheel van toepassing blijven, zodat de vervangingsplicht van artikel 22.6, eerste lid, van de Omgevingswet niet van toepassing is. Binnen de regels van die bestemmingsplannen (die dus nu deel uitmaken van het tijdelijke deel van het omgevingsplan) kan het warmtesysteem al aangelegd worden. De regels van dit wijzigingsbesluit gaat alleen over de aansluiting van de nieuwbouw op dat warmtesysteem. Over het werkingsgebied wordt de gebiedsaanduiding 'overige zone - warmtesysteem Papendorp' gelegd. Aan die aanduiding worden de regels verbonden voor de aansluitplicht op het warmtenet.

6.2 Inleidende regels (hoofdstuk 1 van de regels)

Artikel 1 Werking van dit plan

In artikel wordt aangegeven hoe het omgevingsplan wordt gewijzigd, hoe de regels gelezen moeten worden binnen de structuur van het omgevingsplan en wordt het werkingsgebied bepaald.

Lid 1 Werkingsgebied

In het eerste lid wordt bepaald wat het werkingsgebied is van deze wijziging is. Het werkingsgebied wordt bepaald door de gebiedsaanduiding 'overige zone - warmtesysteem Papendorp'. De begrenzing daarvan is opgenomen in een GML-bestand. De begrenzing wordt bepaald door de projectgrenzen van Papendorp Noord (inclusief het nog niet ontwikkelde deel van Taatsenplein Zuid) en van Groenewoud. Het Amsterdam-Rijnkanaal en de geplande fietsburg langs de zuidzijde van de De Meernbrug maken geen onderdeel uit van het werkingsgebied.

Lid 2 Wijziging omgevingsplan

In het tweede lid wordt bepaald hoe de regels van deze wijziging werken. Juridisch gezien worden de regels bij de vaststelling gelijk opgenomen in het omgevingsplan van Utrecht. De regels vullen het omgevingsplan gemeente Utrecht aan en worden onderdeel van het permanente deel van dat omgevingsplan. Daarbij wordt geen bestaande regels veranderd. De regels uit de Chw bestemmingsplan Papendorp en Groenewoud, onderdeel van het tijdelijke deel van het omgevingsplan, blijven ongewijzigd van toepassing op de beide projectgebieden.

Lid 3 Wijziging omgevingsplan

In lid 3 van het eerste artikel zijn enkele begrippen opgenomen voor de goede werking en juiste interpretatie van dit TAM-omgevingsplan. Voor het overige zijn de al bestaande begrippen in het omgevingsplan ook van toepassing. De begrippen onder d. en f., 'nieuw gebouw' en 'warmtesysteem' zijn zo geformuleerd dat ze het toepassingsbereik van de regels in het volgende hoofdstuk afbakenen.

Nieuw gebouw

De aansluitplicht die dit plan regelt, zal gelden voor gebouwen die nog gebouwd moeten worden. Om in voorbereiding genomen projecten niet op een ongewenst moment te confronteren met een aansluitplicht, zal het niet gelden voor projecten die in aanbouw zijn genomen, op basis van een verleende omgevingsvergunning, en voor projecten waarvoor alle omgevingsvergunningen verleend zijn voor de totale bouw. Om dit eenvoudig in de regels een plek te geven, wordt in de regels gewerkt met het begrip 'nieuw gebouw'. Dat is een gebouw dat nog gebouwd moet worden, dat ook nog niet in aanbouw is genomen en waarvoor ook nog geen omgevingsvergunningen zijn verleend om te kunnen beginnen met de realisatie.

Warmtesysteem

Voor de aansluitplicht moet duidelijk zijn op welk warmtesysteem een woning of andere functie aangesloten moet worden. Het begrip 'warmtesysteem' bepaald dat het om een collectief systeem moet gaan om gebouwen van warmte én koude te voorzien. Het kan niet om stadsverwarming gaan.

6.3 Gebouwen en locaties gebruiken (hoofdstuk 2 van de regels)

Artikel 2 Warmtesysteem Papendorp

Artikel 2 heeft in grote lijnen de volgende opbouw. Het eerste lid bevat ten eerste de aansluitplicht. Daarnaast geeft het aan waarvoor de aansluitplicht in ieder geval niet geldt en ook hoe lang de aansluitplicht geldt. In het tweede lid zijn de uitzonderingen opgenomen voor het kunnen laten vervallen van de aansluitplicht. Het derde lid bevat de aanvraagvereisten als een initiatiefnemer een verzoek wil doen om de aansluitplicht te laten vervallen.

Lid 1 Aansluitplicht

Het eerste onderdeel van lid 1 bepaalt dat in het werkingsgebied een nieuw gebouw alleen gebouwd en gebruikt mag worden als het een aansluiting op het warmtesysteem krijgt of heeft. Het is zonder omgevingsvergunning verboden een gebouw te bouwen dat niet op het warmtesysteem is aangesloten. Als een gebouw wordt aangesloten op het warmtesysteem wordt dat verbod niet overtreden. Als een gebouw niet wordt aangesloten op een warmtesysteem wordt het verbod overtreden en is dus een omgevingsvergunning nodig. Die vergunning wordt slechts in twee gevallen verleend. Die gevallen worden verderop toegelicht.

De regel geldt zowel voor het bouwen van nieuwe gebouwen, als voor het gebruiken van die nieuwe gebouwen. Het warmtesysteem wordt een collectief systeem. Met een aansluiting op een gesloten/'eigen' warmtesysteem wordt niet aan de aansluitplicht voldaan. Ook gaat het niet alleen om de fysieke aansluiting van een gebouw op het collectieve warmtesysteem. Het warmtesysteem moet ook gebruikt worden voor de verwarming én koeling van het betreffende, nieuwe gebouw.

Bij aanvragen om omgevingsvergunningen vanwege bouwactiviteiten op grond van het omgevingsplan wordt de aansluitplicht in de beoordeling betrokken. Bij de aanvraag moet daarom worden aangegeven hoe het gebouw op het warmtesysteem wordt aangesloten. Als de wens is om een gebouw niet aan te sluiten, moet gelijk (met dezelfde aanvraag) ook een omgevingsvergunning (voor een omgevingsplanactiviteit) aangevraagd worden om de aansluitplicht te laten vervallen. De aanvraag wordt dan beoordeeld aan de hand van de voorwaarden die verderop worden toegelicht.

Het tweede onderdeel geeft drie soorten bouwwerken aan waarvoor de aansluitplicht direct niet geldt. Die bouwwerken zijn uitgezonderd van de aansluitplicht. Daarvoor is ook geen omgevingsvergunning nodig om de aansluitplicht te laten vervallen. De aansluitplicht geldt niet voor drijvende bouwwerken. Dergelijke bouwwerken zijn vaak niet geschikt om aan te sluiten op een collectief warmtesysteem. Overigens is in Papendorp en Groenewoud nergens in woonboten voorzien. De aansluitplicht geldt ook niet voor woningen die in particulier opdrachtgeverschap worden gebouwd, ook wel bekend als zelfbouwkavels. Bij dit type projecten is het vaak beter passend als de zelfbouwers zelf bepalen hoe de gebouwen verwarmd en gekoeld worden. Verder geldt de aansluitplicht ook niet voor gebouwen die geen verblijfsgebieden (in de zin van het Besluit bouwwerken leefomgeving) hebben. Het gaat dan om gebouwen waar doorgaans geen mensen verblijven, zoals transformatorhuisjes of gemaalgebouwtjes. Verwarming en koeling via het warmtesysteem is daarvoor niet noodzakelijk.

Het laatste onderdeel bepaalt de duur van de aansluitplicht. Voorheen, toen op grond van het Bouwbesluit met een vastgestelde warmteplan gewerkt werd, was de maximale duur wettelijk bepaald op 10 jaar. Dat geldt niet meer. De duur kan in het omgevingsplan bepaald worden. Gekozen is voor een duur van 20 jaar. De verwachting is dat binnen die periode het grootste deel van de nieuwbouw in Papendorp Noord en Groenewoud gerealiseerd zal zijn. Tijdens de periode kan de werking eventueel verlengd worden, bijvoorbeeld omdat de ontwikkelingen langer duren. Daarvoor is op dat moment een nieuwe wijziging van het omgevingsplan nodig. De periode kan ook worden verkort door de regeling uit het omgevingsplan te halen, bijvoorbeeld als het geplande aantal aansluitingen is bereikt of als Papendorp Noord en Groenewoud helemaal ontwikkeld zijn.

Lid 2 Vervallen aansluitplicht

Er kunnen een beperkt aantal redenen zijn om een nieuw gebouw niet aan te sluiten op het collectieve warmtesysteem. Of de aansluitplicht kan vervallen, moet dan beoordeeld worden door burgemeester en wethouders. Daarvoor moet een initiatiefnemer of ontwikkelaar een aanvraag omgevingsvergunning indienen die het verzoek inhoudt om af te zien van de aansluitplicht. Het gaat dan om een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit. Wordt de omgevingsvergunning afgegeven, dan hoeft het gebouw niet aangesloten te worden op het warmtesysteem en daar dan ook geen gebruik van te maken. Die omgevingsvergunning kan op grond van dit plan in slechts twee gevallen worden verleend. In beide gevallen is de toepassing van stadsverwarming expliciet uitgesloten.

Gelijkwaardigheid

Niet het warmtesysteem an sich, maar duurzaamheid staat voorop in Papendorp Noord en Groenewoud. Met andere technieken kan een alternatief warmtesysteem zo gerealiseerd worden dat de energieprestatie net zo goed of zelfs beter wordt dan met een aansluiting op het warmtesysteem. Een aansluiting op het warmtesysteem biedt dan voor het gebouw geen voordeel. In dat geval kan de aansluitplicht vervallen. Dit moet dan wel op basis van een zorgvuldige gelijkwaardigheidsbeoordeling gebeuren.

Gebouwgebonden systemen zorgen vaak alleen voor verwarming. Koeling gaat via een afzonderlijk systeem, dat alleen bij behoefte aan staat (vaak airco's). Het warmtesysteem zorgt warmte en koude binnen één systeem. Voor een goede vergelijking moet koude ook in de te maken afweging

worden betrokken.

Het collectieve warmtesysteem zal steeds beter gaan werken naarmate er meer aansluitingen komen. De verwachte energieprestatie wordt pas behaald als het geplande aantal aansluitingen een feit is. Daarom moet de gelijkwaardigheidstoets wordt gemaakt op basis van een situatie waarin voor het warmtesysteem het geplande aantal aansluitingen is gehaald. Daarvoor moet worden uitgegaan van de actuele energieprestatie van het collectieve systeem zoals dat vastligt in het register van autoriteit Bureau Certificering en Registratie Gelijkwaardigheid (BCRG). Zolang die nog geen waarde heeft geregistreerd, gelden de voorlopige energieprestatiewaarden, zoals die zijn opgenomen in bijlage 1 van de regels.

Ook geldt dat de berekening voor de vergelijking gemaakt moeten worden op basis van de Nederlandse technische afspraak: NTA 8800. NTA 8800 is de methode voor de bepaling van de energieprestatie van gebouwen. Van belang daarbij is dat voor de vergelijking ook een berekening wordt gemaakt op basis van bijlage P van NTA 8800. Op basis daarvan kan een goede berekening worden gemaakt voor een gebiedswarmtesysteem.

Voor een nadere toelichting op deze uitzonderingsmogelijkheid wordt verwezen naar het onderstaande kader.

Bij deze uitzonderingsmogelijkheid geldt de aanvullende voorwaarde dat de uitstoot van stikstofoxiden en fijnstof kleiner of gelijk aan nul moet zijn.

Aansluitafstand

Het aansluiten van een gebouw op het warmtesysteem kost geld. Hoe groter de afstand tot het warmtesysteem, hoe duurder het wordt. Die kosten kunnen zo groot worden dat het niet meer in verhouding staat tot de voordelen die een aansluiting op het warmtesysteem biedt. Vanaf een afstand van 40 meter, tussen het aanwezige of geplande warmtesysteem en het nieuwe gebouw, bestaat daarom de mogelijkheid om af te zien van de aansluitplicht. Dat kan alleen als de aansluitkosten daadwerkelijk hoger zijn, in vergelijking met de situatie dat de aansluitafstand 40 meter zou zijn. Bij deze aansluitkosten gaat het niet om de werkelijke kosten die exploitant van het warmtesysteem maakt om het betreffende gebouw aan te sluiten op het warmtesysteem. Het gaat om de bijdrage die de exploitant van het warmtesysteem vraagt aan een initiatiefnemer of ontwikkelaar om een gebouw aan te sluiten.

Lid 3 Aanvraagvereisten

Om de aansluitplicht te laten vervallen, op basis van de mogelijkheden in lid 2, zal een initiatiefnemer of ontwikkelaar een aanvraag omgevingsvergunning moeten indienen voor een omgevingsplanactiviteit. Daarmee vraagt hij of zij aan burgemeester en wethouders om bij omgevingsvergunning af te wijken van de aansluitplicht (in lid 1). Voor de beoordeling van die vraag zijn diverse gegevens nodig. In lid 3 is opgenomen welke gegevens in ieder geval bij een aanvraag gevoegd moeten worden. Het gaat het om tekeningen die een goed beeld geven van de situatie en gegevens om te beoordelen of een van de 'uitzonderingsgronden' aanwezig is. Als het om gelijkwaardigheid gaat, zullen berekeningen op basis van NTA 8800 bij de aanvraag gevoegd moeten zijn. Daarbij is van belang dat ook een berekening op basis van bijlage P van NTA 8800 wordt gemaakt. Die berekening moet, voor een goede vergelijking worden gemaakt voor de situatie waarin het geplande aantal aansluitingen op het warmtesysteem zijn gerealiseerd.

Kader: stappenplan vervallen aansluitplicht op het warmtesysteem op basis van gelijkwaardigheid

Een aanvrager van een omgevingsvergunning die een nieuw gebouw wil bouwen in Papendorp Noord of Groenewoud maar een duurzamer of tenminste gelijkwaardig, alternatief wil realiseren, moet een aanvraag tot vervallen van de aansluitplicht indienen. De procedure om te beoordelen of de aansluitplicht kan vervallen, verloopt volgens onderstaand stappenplan.

Stap 1: de aanvraag
De aanvrager doet een aanvraag voor een omgevingsvergunning en geeft bij deze aanvraag (ook) doet voor het laten vervallen van de aansluitplicht omdat hij een minimaal gelijkwaardig alternatief wil realiseren. Voor onderbouwing van dit onderdeel van de aanvraag levert de aanvrager ook de volgende informatie aan:
a. NTA 8800-berekening met aansluiting op het warmtesysteem.
b. NTA 8800-berekening van het toegepaste alternatief, zonder de aansluiting op het warmtesysteem.
c. Aanvullende documentatie zoals kwaliteitsverklaringen.

Stap 2: toeting door de gemeente
Burgemeester en wethouders controleren of aanvraag volledig en correct is (ontvankelijkheidstoets):
a. Zijn alle documenten aangeleverd?
b. Zijn juiste getallen uit NTA 8800 berekening overgenomen?
c. Zijn juiste waarden uit de kwaliteitsverklaring(en) overgenomen?

Nee:
Aan de aanvrager wordt medegedeeld dat aanvraag tot vervallen van de aansluitplicht nog niet in behandeling genomen kan worden. De aanvrager wordt in de gelegenheid gesteld om de benodigde aanvullende gegevens alsnog aan te leveren. Indien deze niet binnen de gestelde termijn worden geleverd, wordt de aanvraag omgevingsvergunning, wegens onvolledigheid van stukken, buiten behandeling gelaten.

Ja:
Burgemeester en wethouders toetsen of de aansluitplicht kan vervallen door de NTA 8800-berekeningen te controleren. Als dat nodig is, kunnen burgemeester en wethouders hierover uiteraard advies inwinnen bij deskundigen.

Stap 3: besluitvorming door burgemeester en wethouders
Burgemeester en wethouders beoordelen of de energieprestatie van het beoogde alternatief minimaal gelijkwaardig is aan een aansluiting op het warmtesysteem. Voor het warmtesysteem wordt daarbij gekeken naar de energieprestatie van het systeem op het moment dat de geplande aansluitingen zijn gerealiseerd.

Nee:
Indien het duurzame alternatief niet voldoet, wordt de omgevingsvergunning niet verleend op grond van dit plan. De aanvrager kan eventueel een nieuwe aanvraag indienen voor omgevingsvergunning op basis van:
1. Een aansluiting op het collectieve warmtesysteem.
2. Een aangepaste aanvraag met een duurzaam alternatief dat gelijkwaardig aan of beter scoort dan aansluiting op het collectieve warmtesysteem.

Ja:
De omgevingsvergunning voor het laten vervallen van de aansluitplicht wordt verleend.

6.4 Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4 van de regels)

Artikel 3 Overgangsregeling

In artikel 4 is een overgangsregels opgenomen voor nieuwe gebouwen waarvoor de aanvragen om omgevingsvergunning aangevraagd waren toen deze wijziging in werking trad. Als die aanvragen resulteren in omgevingsvergunningen op basis waarvan een nieuw gebouw geheel gebouwd kan worden, geldt de aansluitplicht uit artikel 2.1 niet voor dat nieuwe gebouw. Uiteraard is het wel mogelijk om een dergelijk gebouw aan te sluiten op het warmtenet. Maar als dat niet gebeurt, is daarvoor geen omgevingsvergunning voor nodig.

Bijlagen toelichting

Bijlage 1 Bodemenergieplan Papendorp (IF Technologie, 29nov2023)

Papendorp in Utrecht

Bodemenergieplan



IF Technology **Creating energy**

Datum	29 november 2023
Referentie	71298/AW/20231129
Betreft	Bodemenergieplan Papendorp in Utrecht
Behandeld door	L. Borst, H. de Jonge
Gecontroleerd door	H. de Jonge
Versienummer	1.7

OPDRACHTGEVER

Gemeente Utrecht

ADVISEUR BODEMENERGIE

IF Technology BV
Postbus 605
6800 AP Arnhem
contactpersoon: dhr. H. de Jonge

INHOUDSOPGAVE

1 Inleiding 4
1.1 Kader 4
1.2 Waarom regie op bodemenergie 4
1.3 Doel van een bodemenergieplan 5
2 Gebruiksregels 7
2.1 Gebruiksregels tav de melding bij de gemeente 7
2.2 Gebruiksregels tav de aanvraag vergunning bodemenergiesysteem 8
3 Algemene toelichting 10
3.1 Principe bodemenergie 10
3.1.1 Open en gesloten systemen 10
3.1.2 Indeling open systemen 10
3.2 Bodemeigenschappen 11
3.2.1 Bodemopbouw 12
3.2.2 Bodemgeschiktheid open bodemenergiesystemen 12
3.2.3 Bodemgeschiktheid gesloten bodemenergiesystemen 13
3.2.4 Geohydrologische eigenschappen 13
3.3 Bodembelangen 14
3.4 Wettelijke kaders 18
3.4.1 Open systemen 18
3.4.2 Gesloten systemen 19
3.4.3 Lozingen 21
4 Inventarisatie vraag en aanbod 23
4.1 Ontwikkelingen 23
4.2 Warmte- en koudevraag 23
4.3 Match vraag/aanbod 25
5 Toelichting gebruiksregels 27
5.1 Toelichting gebruiksregels tav de melding bij de gemeente 27
5.2 Toelichting gebruiksregels tav de aanvraag vergunning bodemenergiesysteem 28

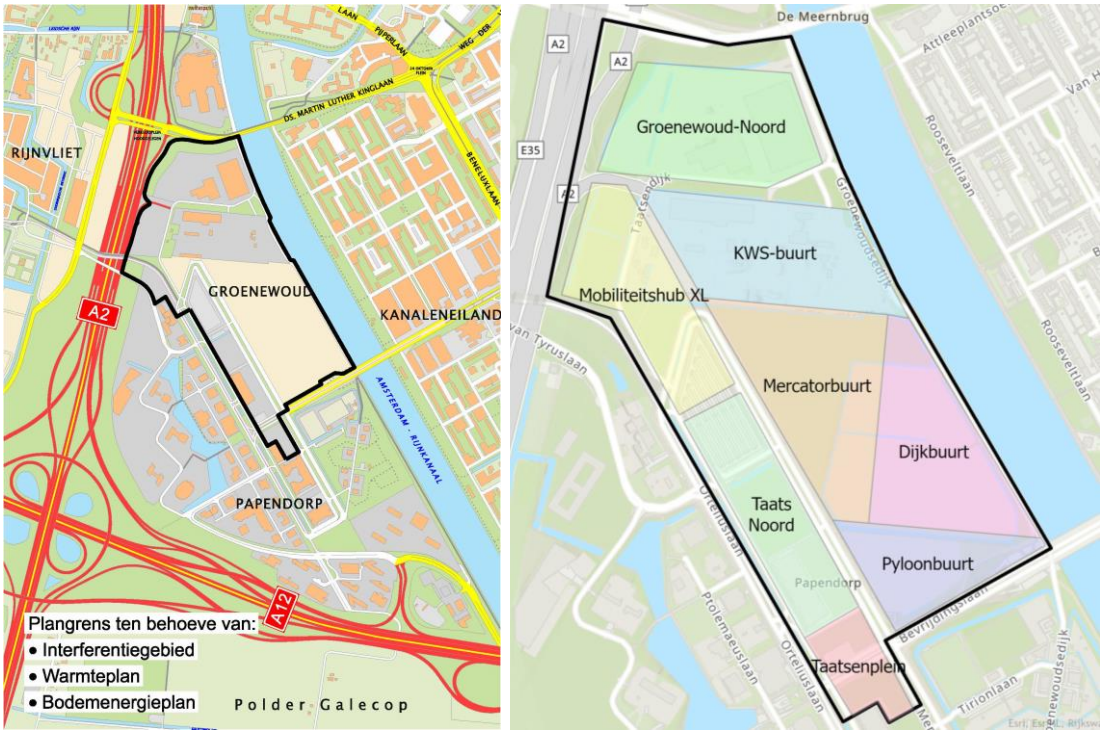
Bijlage 1 - Plankaart eerste watervoerende pakket
Bijlage 2 - Plankaart tweede watervoerende pakket

1 Inleiding

1.1 KADER

Utrecht verwacht in 2040 meer dan 455.000 inwoners te hebben. Daarom investeert de Gemeente Utrecht in de bouw van duizenden woningen in de komende jaren. Eén van de locaties waar de komende jaren nieuwbouw wordt gerealiseerd is het plangebied Papendorp. Dit bevindt zich in de driehoek tussen het Amsterdam-Rijn kanaal, de A2 en A12 en bestaat uit de delen Papendorp Noord (2.000 woningen plus 74.000 m² utiliteit) en Groenewoud (1.650 woningen).

Voor de klimatisering van deze gebouwen wenst de gemeente een collectief warmtesysteem op basis van lokale hernieuwbare energiebronnen. Als referentie-energieconcept is dit een warmtesysteem met een open bodemenergiesysteem (zijnde WKO: Warmte Koude Opslag) in combinatie met aquathermie (zijnde TEO: Thermische Energie uit Oppervlaktewater). Daar kunnen in de toekomst mogelijk ook andere lokale duurzame hernieuwbare energiebronnen op worden aangesloten. Voor dit Bodemenergieplan geldt als referentie-energieconcept een concept van WKO en TEO. Het plangebied en de deelgebieden binnen het plangebied zijn weergegeven in Figuur 1.1.



Figuur 1.1 | Projectgebied en deelgebieden binnen plangebied

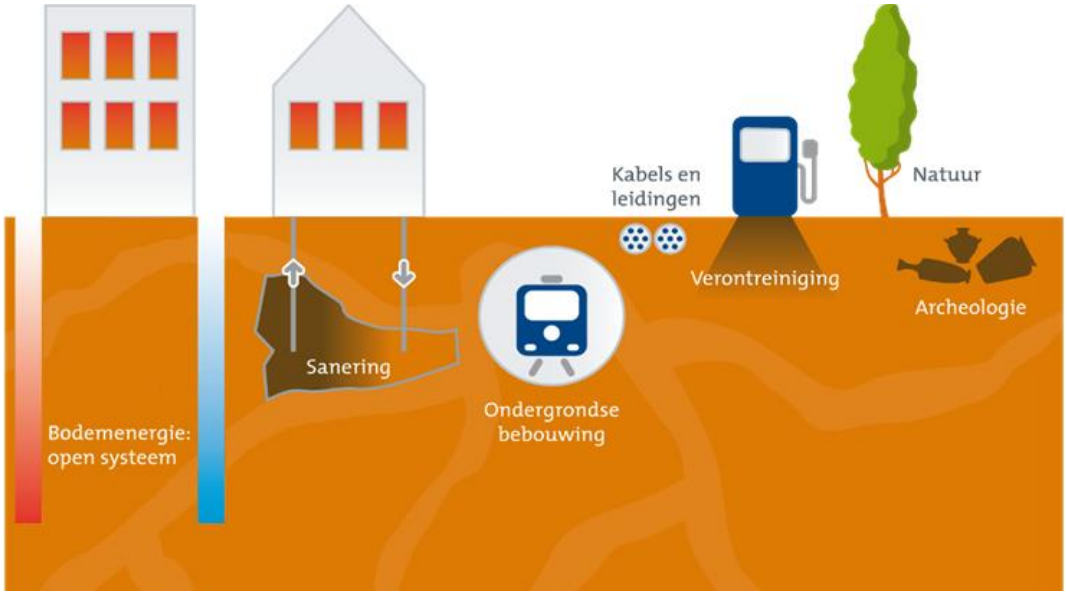
1.2 WAAROM REGIE OP BODEMENERGIE

Bij grootschalige toepassing van bodemenergie neemt de drukte in de ondergrond sterk toe. Voorkomen moet worden dat bij een toename van het aantal bodemenergiesystemen negatieve

interferentie tussen bodemenergiesystemen onderling of nadelige beïnvloeding van andere ondergrondse functies optreedt (Figuur 1.2).

Daarnaast is de ruimte in de ondiepe ondergrond voor het leidingnet van bodemenergiesystemen zeer beperkt vanwege de grote hoeveelheid andere functies in de ondiepe ondergrond. Regie op het ondergrondse ruimtegebruik is dan ook noodzakelijk.

Regie op het gebruik van de energiepotentie van de bodem (lees bodemwarmte en koude) is tevens gewenst om een optimaal en duurzaam gebruik van de ondergrond te borgen. Daarmee wordt bedoeld dat met een zo beperkt mogelijk aantal boringen en bodemenergiesystemen, een zo hoog mogelijke benutting van de bodemenergie behaald wordt, zodat zoveel mogelijk gebouwen in Papendorp gebruik kunnen maken van duurzame bodemenergie. Regie op het gebruik van de energiepotentie zorgt ervoor dat ongewenste interferentie (negatieve interactie) tussen bodemenergiesystemen onderling of met andere ondergrondse functies wordt voorkomen. Zonder regie op energiepotentie is het zeer waarschijnlijk dat toekomstige partijen die zich gaan vestigen in Papendorp op een gegeven moment geen gebruik meer kunnen maken van bodemenergie.



Figuur 1.2 | Overzicht ondergrondse functies

1.3 DOEL VAN EEN BODEMENERGIEPLAN

Een bodemenergieplan heeft tot doel de ondergrondse inrichting van Papendorp met betrekking tot bodemenergiesystemen te regisseren, waardoor optimaal gebruik gemaakt wordt van de ondergrond voor bodemenergie. De gemeente zet hierbij in op de toepassing van (collectieve) open bodemenergiesystemen, omdat open bodemenergiesystemen het beste aansluiten bij de omvang van de warmte- en koudevraag en het gelijktijdige warmtevermogen binnen dit gebied.

In dit bodemenergieplan zijn de volgende randvoorwaarden gehanteerd bij het bepalen van de gebruiksregels:

- bovengrondse inrichting projectgebied (beschikbare ruimte voor bronpositionering);
- ingeschatte energievraag bouwontwikkelingen;

- bestaande en toekomstige overige ondergrondse functies/belangen;
- bodemopbouw en capaciteit;
- dit bodemenergieplan is van toepassing op het 1e en 2e watervoerend pakket.

Op basis van deze randvoorwaarden is het bodemenergieplan opgesteld, waarbij kansen voor combinatie van gebouwfuncties (zoals wonen en vergaderen) binnen het collectieve warmtesysteem worden benut en negatieve interactie tussen de verschillende gebouwfuncties wordt geminimaliseerd.

2 Gebruiksregels

Ontwikkelende partijen die in het gebied een bodemenergiesysteem willen realiseren moeten aan de wettelijke kaders voor bodemenergie en aan de gebruiksregels van dit Bodemenergieplan voldoen.

Vanaf 1 januari 2024 geldt de Omgevingswet. Als uitvoeringsregeling onder de Omgevingswet bevat in het bijzonder het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) algemeen geldende voorschriften voor zowel open bodemenergiesystemen en gesloten bodemenergiesystemen. Voor gesloten bodemenergiesystemen geldt (in beginsel) op grond van het Bal dat een melding moet worden gedaan bij de gemeente. Als het gaat om open bodemenergiesystemen moet in verband met de op grond van het Bal geldende vergunningplicht een aanvraag voor een omgevingsvergunning worden ingediend bij de provincie. In beide gevallen moet aangetoond worden dat het te ontwikkelen bodemenergiesysteem voldoet aan de gebruiksregels. De gebruiksregels stellen de voorwaarden voor toepassing van de verschillende vormen van bodemenergie binnen Papendorp in Utrecht. De gebruiksregels gelden binnen het gebied zoals weergegeven op de plankaarten (bijlage 1 en 2).

In paragraaf 3.4 is een samenvatting van de algemene wettelijke kaders voor bodemenergie opgenomen.

De gebruiksregels zijn opgedeeld in twee delen. Het eerste deel betreft de gebruiksregels die behoren bij de melding bij de gemeente op grond van het Bal, waar de ontwikkelende partij zijn booractiviteiten meldt. Bij de melding moet worden aangetoond dat het ontwerp en uitvoeringsplan voldoet aan deze gebruiksregels.

Vervolgens zijn de gebruiksregels opgenomen waaraan voldaan moet worden voor de aanvraag van de omgevingsvergunning bij de provincie op grond van het Bal. Voor beide delen geldt dat de gebruiksregels gelden voor boringen van zowel open als gesloten bodemenergiesysteem in het eerste watervoerende pakket als in het tweede watervoerende pakket, tenzij anders is vermeld in de betreffende gebruiksregel.

2.1 GEBRUIKSREGELS TAV DE MELDING BIJ DE GEMEENTE

Het projectgebied Papendorp valt binnen het gebied van het Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer. Daarom moeten ontwikkelende partijen bij de melding aantonen dat zij voldoen aan de eisen die, conform de Omgevingswet, in het bijzonder het Bal , vanuit dit plan gelden. In dit plangebied is dit, onder andere, het uitvoeren van een melding op basis van het Bal bij het bevoegd gezag (Gemeente Utrecht). Daarbij geldt voor meldingen voor activiteiten in het tweede watervoerend pakket het volgende:

1. De bronnen en het leidingwerk moeten gerealiseerd worden door een BRL 2100 gecertificeerde partij.

2. Bij een boring geldt dat de aanvulling van het boorgat moet voldoen aan de eisen gesteld in protocol 2101. De grondwatermonstername (gebruiksregel 4) moet uitgevoerd worden door een BRL 2000 gecertificeerde partij.

3. Bij de melding op basis van het Bal wordt een beschrijving gevoegd met de (geohydrologische) effecten van het open bodemenergiesysteem (voor de duur van 30 jaar) op de verontreinigingssituatie.

4. Binnen het plangebied moet minimaal één peilbuis voor grondwatermonitoring worden geplaatst en jaarlijks bemonsterd ter tijdige signalering van een grondwaterverontreiniging. Deze peilbuis wordt geplaatst op de locatie waar op basis van de natuurlijke grondwaterstroming verwacht mag worden dat verontreinigingen vanuit de dynamische zone (uit het Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer en diens opvolger onder de Omgevingswet) het snelst (minimaal op 30 jaar toetsend) het gebied instromen. Deze peilbuis heeft minstens één filter (net) onder de scheidende laag.

5. Bij de melding moet de indiener een onderbouwing bijvoegen op welke wijze zorgvuldig rekening is gehouden met het risico op verplaatsing van verontreinigen die vallen onder het Gebiedsplan. De onderbouwing gaat in op de volgende vier fasen: ontwerp en positiekeuze, realisatie, exploitatie en beëindiging van de activiteit.

2.2 GEBRUIKSREGELS TAV DE AANVRAAG VERGUNNING BODEMENERGIESYSTEEM

Bodemenergiesystemen moeten binnen de hieronder beschreven gebruiksregels en toetsingskader voor vergunningverlening worden ontworpen, gerealiseerd en geëxploiteerd. Nadere toelichting op de onderstaande gebruikersregels staat beschreven in hoofdstuk 5.

1. Open bodemenergiesystemen moeten worden uitgevoerd als een doubletsysteem (monobronnen en recirculatiesystemen zijn niet toegestaan).

2. Gesloten bodemenergiesystemen met verticale bodemwarmtewisselaars zijn niet toegestaan.

3. De bronfilters van open bodemenergiesystemen zijn toegestaan in het eerste en het tweede watervoerende pakket.

4. De warme en koude bronnen van een doubletsysteem moeten binnen de op de plankaarten in bijlage 1 (voor bodemenergiesystemen in het eerste watervoerende pakket) en 2 (voor bodemenergiesystemen in het tweede watervoerende pakket) aangegeven rode (warme bronnen) en blauwe (koude bronnen) zoekgebieden worden gepositioneerd.

5. De bronnen in het eerste watervoerend pakket moeten geschikt zijn voor een broncapaciteit van minimaal 90 m^3/uur. De bronnen in het tweede watervoerend pakket moeten geschikt zijn voor een broncapaciteit van minimaal 200 m^3/uur.

6. Binnen een zoekgebied in het eerste watervoerende pakket mag in totaal maximaal 180 m^3/uur aan broncapaciteit gerealiseerd worden. Indien voor een open bodemenergiesysteem één bron binnen een zoekgebied beoogd is, moet aangetoond worden dat altijd ruimte is binnen het zoekgebied om een tweede bron binnen dit zoekgebied te realiseren met een aanvullend open bodemenergiesysteem.

7. Voor een bodemenergiesysteem in het tweede watervoerende pakket is monitoring en rapportering van concentraties VOCl in de bron(nen) van het bodemenergiesysteem verplicht. Het betreft een 0-meting, meting na 2 jaar en vervolgens elke 3 jaar. Het aantal en de posities van de bronnen waarin gemeten moet worden, moet afgestemd en overeengekomen worden met de gemeente, voordat de vergunning voor het open bodemenergiesysteem aangevraagd wordt.

8. Het bodemenergiesysteem bereikt uiterlijk vijf jaar na de datum van ingebruikname een moment waarop de hoeveelheid koude die door het systeem aan de bodem is toegevoegd gelijk is aan de hoeveelheid warmte, die vanaf die datum door het systeem aan de bodem is toegevoegd. Het systeem herhaalt dit telkens uiterlijk vijf jaar na het laatste moment waarop die situatie werd bereikt.

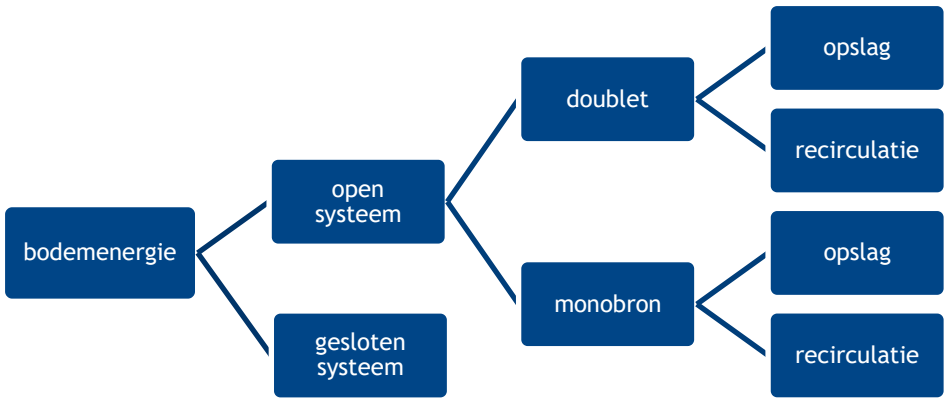
9. Een vergunning voor een open bodemenergiesysteem in het plangebied wordt door de provincie Utrecht alleen verleend aan de marktpartij die middels Europese aanbesteding door de gemeente wordt geselecteerd om een gebiedsgericht open bodemenergiesysteem te realiseren en exploiteren.

10. Indien het redelijkerwijs niet mogelijk is om aan alle gebruiksregels te voldoen, kan afgeweken worden van de gebruiksregels. Een onderbouwing van de afwijking moet, samen met een schriftelijke goedkeuring van de gemeente, bij de aanvraag van de Omgevingsvergunning voor het open bodemenergiesysteem gevoegd worden. Afwijken van gebruiksregel 9 is alleen mogelijk als het collectief gerealiseerd is en/of het warmtebedrijf heeft aangegeven een bepaalde positie voor bronnen niet te benutten.

3 Algemene toelichting

3.1 PRINCIPE BODEMENERGIE

Bodemenergiesystemen onttrekken en infiltreren grondwater om warmte en/of koude op te slaan in en te onttrekken uit de bodem. Deze warmte en/of koude wordt gebruikt voor de klimatisering van gebouwen of processen. Onderstaand figuur presenteert de verschillende typen bodemenergie-systemen.



Figuur 3.1 | Overzicht bodemenergiesystemen

Hieronder worden de verschillende typen bodemenergiesystemen nader toegelicht.

3.1.1 Open en gesloten systemen

Open systemen, ook wel warmte-/koudeopslag (WKO) genoemd, bestaan uit bronnen die grondwater onttrekken en infiltreren. Energie in de vorm van warmte en koude wordt opgeslagen in een ondergrondse watervoerende laag. Deze energie wordt vervolgens onttrokken om te verwarmen (in combinatie met warmtepompen) of te koelen. In de zomer wordt gekoeld met winterkoude en in de winter wordt verwarmd met zomerwarmte. Open systemen worden meestal toegepast op dieptes tussen de 20 en 250 meter beneden maaiveld. Een open systeem is wat betreft businesscase met name rendabel bij de grotere ontwikkelingen vanaf circa 50 woningen, kantoren en andere utiliteitgebouwen.

Gesloten systemen, ook wel bodemwarmtewisselaars genoemd, bestaan uit flexibele kunststof lussen in de bodem waarmee warmte en koude aan de bodem wordt onttrokken door middel van geleiding. Er wordt geen grondwater onttrokken. Gesloten systemen worden over het algemeen gerealiseerd tot een diepte van circa 200 meter beneden maaiveld. Een systeem kan al interessant zijn voor één woning. Daarnaast worden gesloten systemen ook toegepast bij kleine utiliteitsbouw (scholen, kleine kantoren), maar in toenemende mate ook bij grotere ontwikkelingen, zoals kantoorgebouwen en appartementencomplexen.

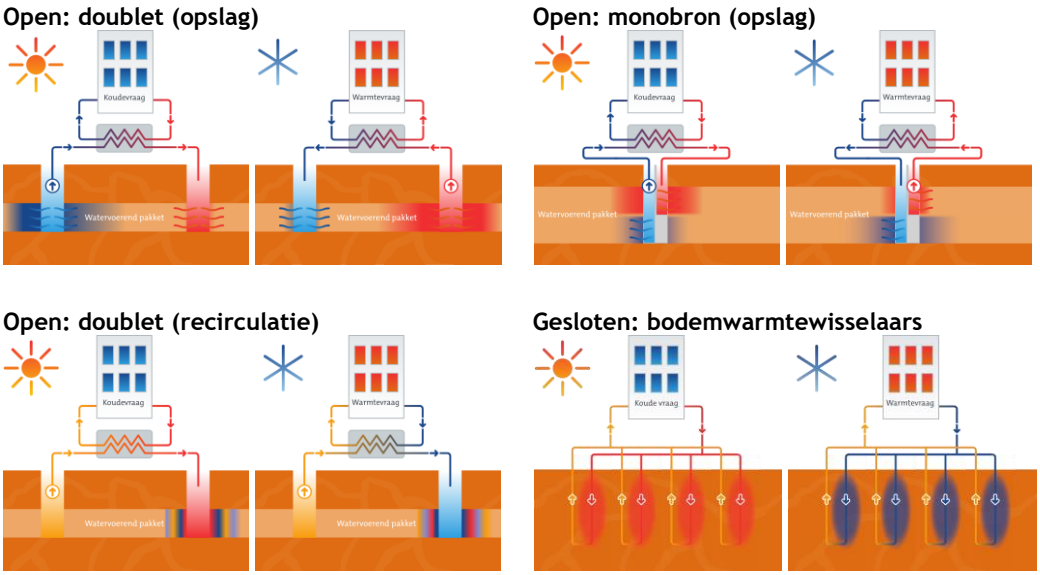
3.1.2 Indeling open systemen

De categorie van open systemen kan nader onderscheiden worden naar concepten met één of meer bronnen en met wél of géén opslag van de warmte of koude.

Doublet en monobron
Open systemen zijn onderverdeeld in doubletten en monobronnen. Bij een doubletsysteem worden twee bronnen horizontaal ten opzichte van elkaar geplaatst, zodat de warme en koude bellen zich naast elkaar vormen. Een monobron bestaat uit slechts één bron, waarbij twee filters op ongelijke diepte in de bodem gepositioneerd worden. Hierbij vormen de warme en koude bel zich onder elkaar.

Opslagsystemen en recirculatiesystemen
Bij een opslagsysteem wordt de warmte en koude opgeslagen bij de bronnen. Eén bron is de zogenoemde warme bron, de andere bron de koude bron. Deze bronnen onttrekken en infiltreren afwisselend, afhankelijk van het seizoen. Een recirculatiesysteem is een alternatief systeem dat bestaat uit een onttrekkings- en een infiltratiebron. Er is geen sprake van opslag. Er wordt namelijk continu grondwater onttrokken uit de ene bron en geïnfiltreerd in de andere bron. Met het onttrokken grondwater, met een temperatuur gelijk aan de natuurlijke grondwatertemperatuur, wordt in de zomer gekoeld en in de winter verwarmd.

In Figuur 3.2 zijn de hierboven beschreven concepten schematisch weergegeven.



Figuur 3.2 | Schematische weergave verschillende varianten van bodemenergie

3.2 BODEMEIGENSCHAPPEN

Het technisch functioneren van een bodemenergiesysteem is afhankelijk van een aantal bodemeigenschappen. De belangrijkste voorwaarde voor open bodemenergiesystemen is dat in de bodem een geschikte watervoerende zandlaag aanwezig is die voldoende capaciteit biedt voor de opslag van koude en warmte.

Een ander aspect dat een rol speelt is grondwaterstroming. Voor open bodemenergiesystemen zijn de snelheid en de richting van de grondwaterstroming van belang bij het positioneren van de bronnen. Bij een hoge grondwaterstroming kan thermische interactie tussen de warme en koude bellen

optreden, of kan de opgeslagen energie sneller afstromen. Dit dient in verband met rendementsverlies te worden voorkomen.

Tenslotte is voor open bodemenergiesystemen de grondwaterkwaliteit van belang. De chemische samenstelling en de temperatuur van het grondwater zijn van belang voor het goed functioneren van een open systeem. Daarnaast mag een open systeem geen verzilting veroorzaken, dus moet ook gekeken worden naar de invloed op het zoet-/brak-/zoutgrensvlak.

Bovengenoemde aspecten worden verder in dit hoofdstuk behandeld. Daarbij wordt aangegeven in hoeverre ze de haalbaarheid van open bodemenergiesystemen in Papendorp kunnen beïnvloeden. Elke initiatiefnemer van bodemenergie binnen het projectgebied dient zelf de benodigde onderzoeken uit te voeren om de haalbaarheid van het beoogde bodemenergiesysteem te toetsen. Onderstaande informatie is daarom ter indicatie weergegeven. Hieraan kunnen geen rechten worden ontleend.

3.2.1 Bodemopbouw

De bodemopbouw in en in de directe omgeving van Papendorp is beschreven op basis van de volgende gegevens:

- Grondwaterkaart van Nederland
- Regionaal Geohydrologisch Informatie Systeem (REGIS)
- boorbeschrijvingen uit het archief van TNO Bouw en Ondergrond via DINOLoket
- boorbeschrijvingen van gerealiseerde open bodemenergiesystemen in de omgeving

Op basis van deze gegevens is de bodemopbouw geschematiseerd in een aantal watervoerende pakketten en scheidende lagen. Tabel 3.1 geeft de globale bodemopbouw in het plangebied weer. Lokaal kan de bodemopbouw variëren. De lokale bodemopbouw dient bij de vergunningaanvraag voor elk individueel systeem nader te worden beschouwd.

Tabel 3.1 | Bodemopbouw

diepte [m-mv]*	lithologie	geohydrologische benaming
0 - 6	klei, leem en fijn zand	deklaag
6 - 57	matig fijn tot zeer grof zand met bijmengingen van silt en grind	1e watervoerend pakket
57 - 80	klei en fijn zand	1e scheidende laag
80 - 155	matig grof tot zeer grof zand met enkele kleilagen	2e watervoerend pakket
> 155	klei	hydrologische basis

* m-mv = meter minus maaiveld; het maaiveld bevindt zich op circa 0,5 m-NAP

3.2.2 Bodemgeschiktheid open bodemenergiesystemen

Eerste watervoerende pakket

Het eerste watervoerende pakket is technisch en juridisch geschikt voor toepassing van een open bodemenergiesysteem. Ervaringen met andere projecten in de gemeente Utrecht laten zien dat er over het algemeen broncapaciteiten van 80 tot 90 m^3/uur haalbaar zijn. De verwachting is dat het eerste watervoerende pakket op de projectlocatie enkele meters dikker is en de doorlatendheid hoger is dan in andere gebieden in Utrecht. Daarom zijn mogelijk op de locatie hogere broncapaciteiten haalbaar: ca. 100 - 125 m^3/uur. Omdat dit onzeker is, wordt vooralsnog uitgegaan van een broncapaciteit van 90 m^3/uur.

Tweede watervoerende pakket
Het tweede watervoerende pakket in dit gebied is technisch geschikt voor een open bodemenergiesysteem. Er is beperkt informatie beschikbaar over de samenstelling en doorlatendheid van het tweede watervoerende pakket, met name van het diepere deel. Op basis van de beschikbare informatie wordt verwacht dat het bovenste deel van het tweede watervoerende pakket, van circa 80 - 120 m-mv, uit matig grof tot zeer grof zand bestaat. Op basis van regionale informatie kunnen in het diepere deel, van circa 120 - 155 m-mv, ook grove zandlagen voorkomen. Op basis van de beschikbare informatie wordt een haalbare broncapaciteit van circa 150 - 250 m^3/uur verwacht.

3.2.3 Bodemgeschiktheid gesloten bodemenergiesystemen

De bodem is geschikt voor het toepassen van gesloten bodemenergiesystemen, waarbij de bodem tot aan de hydrologische basis het meest geschikt is. Om onderlinge thermische interferentie tussen open en gesloten bodemenergiesystemen te voorkomen moet er een verticale scheiding aangehouden worden tussen de open en gesloten bodemenergiesystemen. De open bodemenergiesystemen worden beoogd in het eerste en tweede watervoerende pakket. Vanwege de ondiepe ligging van het eerste watervoerende pakket is het niet mogelijk om een verticale scheiding tussen open en gesloten bodemenergiesystemen met verticale bodelussen aan te houden. Omdat open bodemenergiesystemen op een doelmatiger manier gebruik maken van de aanwezige energiepotentie worden de verticale gesloten bodemenergiesystemen binnen Papendorp uitgesloten.

3.2.4 Geohydrologische eigenschappen

De overige geohydrologische eigenschappen die belangrijk zijn voor de toepassing van een open bodemenergiesysteem zijn weergegeven in Tabel 3.2.

Tabel 3.2 | Geohydrologische eigenschappen voor een open bodemenergiesysteem

parameter		toelichting
grondwaterstand	✓	0,9 m-mv (0,8 - 1,0 m-mv) (bron: kaart grondwaterstand Utrecht)
stijghoogten	✓	1e watervoerende pakket: 1,2 m-mv (bron: peilbuis B31H0562) 2e watervoerende pakket: 1,8 m-mv (bron: REGIS)
stromingssnelheid- en richting	✓	1e watervoerende pakket: <10 m/jaar in zuidwestelijke richting 2e watervoerende pakket: 10 m/jaar in westelijke richting
temperatuur	✓	12°C (eerste watervoerende pakket) tot 13°C (tweede watervoerende pakket)
redox	!	deklaag aanwezig, kans op redoxovergang in is klein. Aanwezige risico's eerste watervoerende pakket: - invloed hemelwaterinfiltratie - invloed waterglas
zoet/brak/zoutgrensvlak	✓	zoet-/brakgrensvlak: circa 200 m-mv, brak-/zoutgrensvlak: >200 m-mv, geen beinvloeding verwacht

✓ geschikt, geen belemmering of aandachtspunt ! aandachtspunt of risico ✗ hoog risico of belemmering

Redox
Een redoxgrens is een overgang van (sub)oxisch (zuurstof- en nitraatrijk, ijzerloos) grondwater naar gereduceerd (ijzerrijk en zuurstof- en nitraatloos) grondwater. Bij menging van (sub)oxisch grondwater met gereduceerd grondwater vinden redoxreacties plaats, waarbij ijzer(hydr)oxiden worden gevormd. Deze ijzer(hydr)oxiden, beter bekend als roest, zetten zich af in de bronnen, het verbindend leidingwerk en de warmtewisselaars. De neerslag van ijzer(hydr)oxiden in het grondwatersysteem leidt tot verstopping van de bronnen, wat grote nadelige gevolgen heeft voor de werking van het bodemenergiesysteem. Deze problematiek is vaak moeilijk beheersbaar.

Om ijzerverstopping te voorkomen worden bodemenergiesystemen zo ontworpen dat alleen (sub)oxisch of alleen gereduceerd grondwater verpompt wordt. Dit betekent dat de bronfilters bij voorkeur in een watervoerend pakket zonder redoxgrens of op voldoende afstand van de redoxgrens worden geplaatst.

Op basis van de beschikbare informatie wordt verwacht dat het eerste en tweede watervoerende pakket gereduceerd zijn en dat de deklaag voldoende weerstand biedt, waardoor het aantrekken van een redoxgrens en daarmee het risico op bronverstopping klein is. Echter kunnen verschillende activiteiten de ondergrondse redoxtoestand veranderen en het risico op verstopping van de bronnen vergroten. Dit kan onder andere optreden bij hemelwaterinfiltratie en het toepassen van waterglas. Deze activiteiten vormen een risico op verstopping bij het toepassen van een open bodemenergiesysteem in het eerste watervoerende pakket. Omdat deze activiteiten niet reiken tot in het tweede watervoerende pakket, vormen zij geen risico bij het toepassen van een open bodemenergiesysteem in het tweede watervoerende pakket.

Hemelwaterinfiltratie
Met het infiltreren van hemelwater wordt oxisch (zuurstofhoudend) water toegevoegd aan het gereduceerde (anoxische/zuurstofloos) grondwater. Dit kan potentieel tot bronverstoppingen leiden. In Groenewoud en Papendorp bevindt zich een relatief dikke deklaag. Hemelwater dat wordt opgevangen middels o.a. wegcunetten en waterpleinen wordt in de ondiepe laag, middels onder andere wadi's, boven in de deklaag geïnfiltreerd. Vanwege de kleilaag is infiltratie richting onderliggende lagen zeer gering en is het risico op menging van verschillende waterkwaliteiten als gevolg van hemelwaterinfiltratie en daarmee bronverstopping ook zeer gering.

Waterglas
Waterglas wordt toegepast om hoeveelheden te onttrekken grondwater bij (bouwput)bemalingen te beperken. Hierdoor worden hoge kosten en omgevingseffecten, die het gevolg zijn van verlagingen, gereduceerd. In een rapport van IF Technology, Crux Engineering en Bioclear Earth (referentie 20195497/12059, d.d. 13 juni 2019) is echter aangetoond dat toepassing van waterglas nabij bronnen van een open bodemenergiesysteem een risico voor verstoppingen vormt. Losgekomen deeltjes door erosie van de waterglaslaag kunnen op lange termijn voor fysieke verstoppingen zorgen. Daarnaast kan door het vrijkomen van natronloog het gehalte organische stof in de bodem toenemen. Als gevolg daarvan kunnen ijzersulfiden neerslaan of kan door biochemische activiteit bacteriegroei ontstaan op de bronfilters. Als er daadwerkelijk effect is van het waterglas op de bronnen, dan blijkt op basis van eerdere probleemprojecten dat beschadigde bronnen moeilijk hersteld kunnen worden.

Er zijn nog geen ontwerpen gemaakt voor de te bouwen woningen en appartementen. Er zijn dus ook nog geen uitvoeringsmethodieken bepaald. Het is daarom niet uit te sluiten dat er waterglas gebruikt zal worden. De toepassing van waterglas nabij open bodemenergiesystemen wordt afgeraden.

3.3 BODEMBELANGEN

In Tabel 3.3 zijn de relevante belangen opgenomen die van invloed kunnen zijn op de werking van een open bodemenergiesysteem in Papendorp. Het gaat om zowel technische als juridische aspecten.

Tabel 3.3 | Technische en juridische aspecten bodemenergiesysteem

Onderwerp		toelichting
bodemenergiesystemen	!	open bodemenergiesystemen aanwezig binnen plangebied (bron: overzicht provincie)
zettingen	✓	noemenswaardige zetting wordt niet verwacht
grondwaterbescherming	✓	niet gelegen in een boringsvrije zone of nabij een waterwingebied (bron: WKOtool)
natuurbelangen	✓	Geen beschermde natuur aanwezig (bron: WKOtool)
archeologie	!	verwachting archeologische waarde in deel van het projectgebied (bron: gemeente Utrecht)
aardkundig waardevol gebied	✓	niet gelegen in een aardkundig waardevol gebied (bron: WKOtool)
verontreinigingen	!	gelegen in de bufferzone van de gebiedsgerichte aanpak (bron: gemeente Utrecht)
waterkering	✓	geen beschermingszones binnen projectgebied (bron: leggerkaart HDSR)
spoor	✓	geen treinspoor binnen het projectgebied
begraafplaats	✓	geen begraafplaats gelegen in projectgebied

✓ geschikt, geen belemmering of aandachtspunt ! aandachtspunt of risico ✗ hoog risico of belemmering

Bodemenergiesystemen

Open bodemenergiesystemen

In en nabij het projectgebied zijn verschillende open bodemenergiesystemen aanwezig. Er bevindt zich een monobron in het projectgebied. Bij de herinrichting van Papendorp komt deze monobron waarschijnlijk te vervallen. Ook ligt er een monobron met een debiet van 25 m^3/uur op de westgrens van de projectlocatie. Verder liggen er enkele doubletten en monobronnen binnen een straal van enkele honderden meters vanaf de gebiedsgrens. Bij de positionering van de zoekgebieden binnen het plangebied is hier rekening mee gehouden, zodat negatieve interferentie tussen de systemen voorkomen wordt.

Tabel 3.4 | Open bodemenergiesystemen binnen een straal van 1.000 m van het projectgebied

Bedrijfsnaam	afstand en richting t.o.v. project	debiet [m^3/uur]	vergunde waterhoeveelheid [m^3/jaar]
G. van Doorn Metaalrecycling (monobron)	in projectgebied	10	onbekend
Creative Valley (monobron)	op de westgrens van de projectlocatie	25	125.000
Deloitte (doublet)	50 m ten Z	35	180.250
Niroc Vastgoedontwikkeling B.V. (monobron)	80 m ten Z	10	onbekend
Msolutions (doublet)	100 m ten W	20	120.900
Kropman (monobron)	250 m ten Z	15	132.000
Daimler Chrysler (doublet)	300 m ten ZZW	135	373.000
Triple Q (doublet)	300 m ten Z	50	181.000
WTC Papendorp (2 doubletten)	500 m ten ZZO	240	546.000
Wartbrug (doublet)	500 m ten NO	25	180.000
Beneluxlaan 9m UEF CV Rietveld (doublet)	700 m ten ONO	35	80.700
Huize Transwijk (doublet)	1.000 m ten O	54	260.000

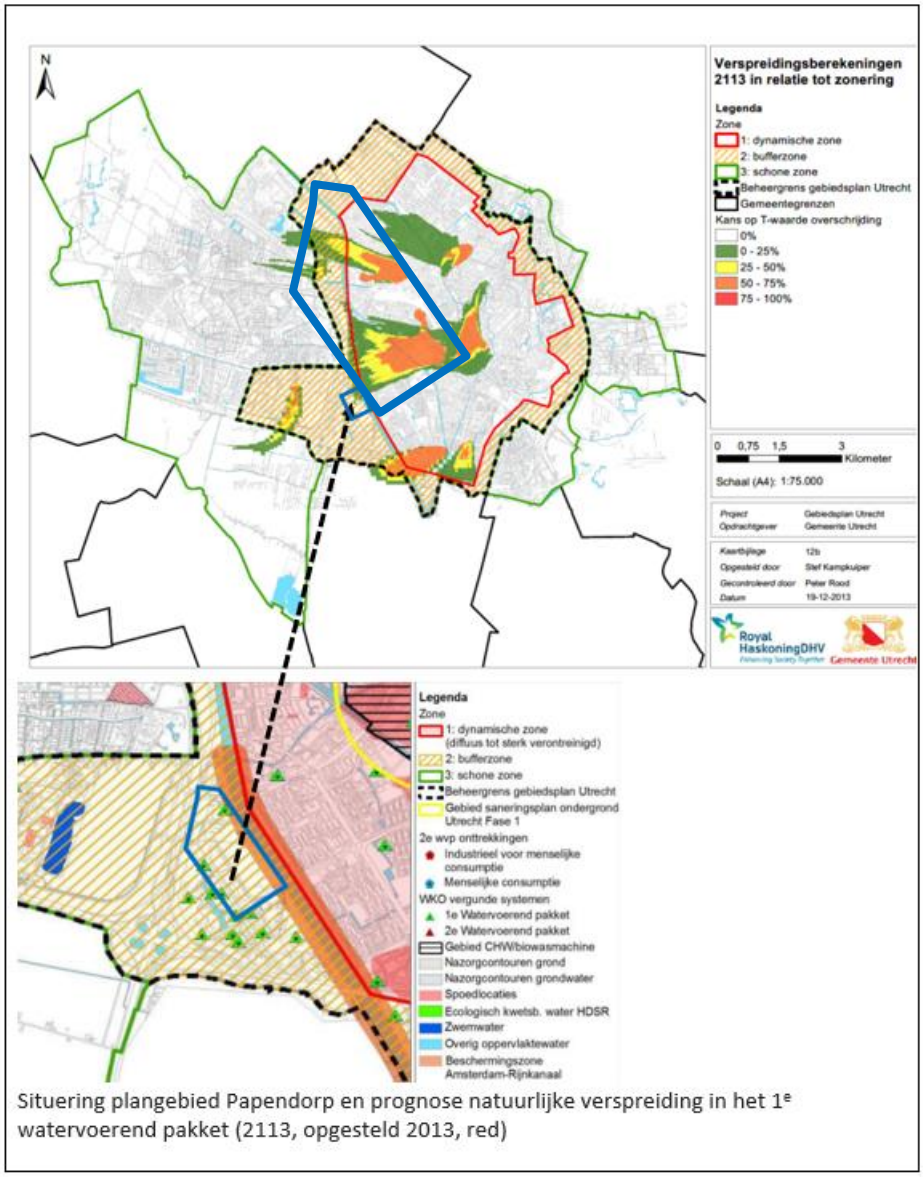
Gesloten bodemenergiesystemen
Er is één gesloten bodemenergiesysteem aanwezig nabij de projectlocatie. Het systeem is gelegen aan de Bernadottelaan 234 op ruim 200 m afstand en heeft bodemlussen tot een diepte van 60 m-mv. Gezien de afstand van de projectlocatie tot het gesloten bodemenergiesysteem zal geen sprake zijn van onderlinge negatieve beïnvloeding. Hiermee vormt het gesloten bodemenergiesysteem geen belemmering voor de beoogde bodemenergiesystemen.

Archeologie
Een deel van de projectlocatie ligt in een gebied van archeologische verwachting. Bij verstoringen met een oppervlakte van >1.000 m^2 dient een omgevingsvergunning aangevraagd te worden. Voorwaarden die aan een omgevingsvergunning verbonden kunnen worden zijn de verplichting tot het doen van archeologisch bureauonderzoek, inventariserend en/of waarderend archeologisch onderzoek, het treffen van maatregelen voor het in situ behouden van archeologische waarden, het uitvoeren van een opgraving of de bodemverstorende activiteit uitvoeren onder begeleiding van een archeologisch deskundige. Aangezien het hele gebied herontwikkeld wordt zal in het kader hiervan de vergunning al aangevraagd worden. Deze hoeft dan dus niet meer specifiek voor een open bodemenergiesysteem aangevraagd te worden.

Verontreinigingen
Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer
In het Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer (kortweg GGB of Gebiedsplan) heeft de gemeente een groot gedeelte van de stad aangewezen als grondwaterbeheersgebied. Dit gebied bestaat uit de dynamische zone en de bufferzone. Binnen de ‘dynamische zone’ is het grondwater in het eerste watervoerende pakket op veel plekken sterk verontreinigd met Vluchtige Chloorkoolwaterstoffen (VOCl). Deze stofgroep is zwaarder dan water en goed oplosbaar. Door deze eigenschappen is bij onttrekkingen in de nabijheid van de verontreinigingen sprake van actieve verspreiding.

Papendorp ligt binnen de bufferzone van de gebiedsgerichte aanpak grondwaterverontreinigingen (Figuur 3.3). De verticale grens van het Gebiedsplan is de onderzijde van de scheidende kleilaag tussen het eerste en tweede watervoerend pakket.

Bodemenergiesystemen die gerealiseerd worden in het eerste watervoerend pakket binnen de plangrenzen van het Gebiedsplan kunnen aansluiten op de gebiedsgerichte aanpak. Aan het gebruik van het gebiedsplan zijn kosten verbonden in de vorm van een eenmalige bijdrage voor de (monitorings)kosten die de gemeente moet maken. De hoogte van deze bijdragen worden grotendeels bepaald door het gewenste debiet en de waterverplaatsing van het beoogde bodemenergiesysteem en het financieel voordeel dat de initiatiefnemers hebben bij deelname.



Situering plangebied Papendorp en prognose natuurlijke verspreiding in het 1e watervoerend pakket (2113, opgesteld 2013, red)

Figuur 3.3 | verspreidingsberekeningen grootschalige grondwaterverontreiniging uit dynamische zone 2113 (bron: kaartbijlagen 12-B uit rapport Gebiedsplan 2015 en locatie Papendorp overgenomen uit BEP-Papendorp)

Overige verontreinigingen

Er kunnen lichte oppervlakkige (grondwater)verontreinigingen aanwezig zijn in de bovenste meters, o. a. door de voormalige asfaltcentrale. Deze vormen geen direct risico voor het toepassen van een bodemenergiesysteem. Bij het mechanisch boren dient de booraannemer zich te houden aan de BRL SIKB 2100 met bijbehorende Protocol 2101 Mechanisch boren. Hierin is opgenomen hoe de aannemer dient om te gaan met eventuele verontreinigingen en welke veiligheidsmaatregelen genomen moeten worden. Dit om verspreiding van deze verontreinigingen tijdens het boren te voorkomen en veiligheidsrisico's te vermijden. Daarnaast zal, bij verontreinigingen die niet zijn opgenomen in het Gebiedsplan, verspreiding van grondwaterverontreinigingen door onttrekken van grondwater bij een operationeel open bodemenergiesysteem moeten worden voorkomen.

3.4 WETTELIJKE KADERS

De aanleg en bedrijfsvoering van bodemenergiesystemen raakt aan diverse belangen, zoals milieu, drinkwater, bodemkwaliteit, etc. Voor de aanleg ervan is daarom meestal een melding of een omgevingsvergunning vereist in het kader van de Omgevingswet, die per 1 januari 2024 in werking is getreden. Ook gelden specifieke procedures. Hieronder volgt een beknopte beschrijving van de te volgen procedures en meldings- of vergunningsplichten bij de aanleg van een open en een gesloten bodemenergiesysteem. Daarna volgt ook een kort overzicht van de regels die gelden voor lozingsactiviteiten. Steeds is hierbij ook aangegeven welk orgaan het bevoegd gezag is.

3.4.1 Open systemen

Het aanleggen en gebruiken van een open bodemenergiesysteem zijn onder het regime van de Omgevingswet zogeheten milieubelastende activiteiten. Op grond van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) is hiervoor een omgevingsvergunning vereist (artikel 3.19). Het Bal is een uitvoeringsregeling onder de Omgevingswet. Indien een omgevingsvergunning wordt verleend, dan gelden – naast deze omgevingsvergunning – op grond van het Bal een aantal algemene regels (artikel 4.1148 t/m artikel 4.1157a). Dit betekent dat deze regels op rijksniveau niet als voorschriften aan de omgevingsvergunning hoeven te worden verbonden. De provincie (Gedeputeerde Staten) is op grond van het Bal (artikel 2.5) het bevoegd gezag voor de verlenen van een omgevingsvergunning.

Op grond van het Bal (artikel 2.16) kan in de provinciale omgevingsverordening worden bepaald dat van de hiervoor vermelde vergunningplicht voor open bodemenergiesystemen wordt afgeweken als:

- het doelmatig gebruik van bodemenergie of doelmatig waterbeheer dit toelaat, en
- het systeem niet meer dan 10 m3/uur onttrekt.

In het geval de provincie gebruik deze afwijkingsmogelijkheid toepast in de omgevingsverordening, dan moet het plaatsen van een open bodemenergiesysteem op grond van het Bal (artikel 4.1149) worden gemeld.

Als bijlage bij de vergunningaanvraag dienen de effecten van het systeem in een effectenstudie te worden gekwantificeerd. De belangrijkste aspecten bij deze vergunningaanvraag en de algemeen geldende regels zijn samengevat in Tabel 3.5.

Tabel 3.5 | Belangrijkste aspecten vergunning en algemene rijksregels open systemen

aspect	toelichting
bevoegd gezag	provincie Utrecht (Gedeputeerde Staten)
vergunningplicht	De provincie kan – onder bepaalde omstandigheden – afwijken van de vergunningplicht. In dit geval geldt wel een meldingsplicht
doorlooptijd	reguliere procedure (beslistermijn 8 weken) of in bepaalde gevallen de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (beslistermijn 6 maanden)
leges/publicatiekosten	de provincie rekent geen leges voor open bodemenergiesystemen

Het provinciaal beleid voor bodemenergie is opgenomen in het Bodem- en waterprogramma provincie Utrecht 2022-2027. Nadat het gemeentelijke bodemenergieplan door de provincie is verankerd in een provinciale beleidsregel, zal de provincie nieuwe vergunningaanvragen voor open bodemenergiesystemen – naast de op grond van het Bal algemeen geldende rijksregels – toetsen aan deze beleidsregel.

Procedure
Voor het aanvragen van een vergunning voor een open bodemenergiesysteem geldt in principe de reguliere procedure van de Algemene wet bestuursrecht. Voor deze procedure geldt een beslistermijn van 8 weken. In aantal uitzonderingsgevallen zal de provincie op de aanvraag moeten beslissen met toepassing van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (Afd. 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht). Deze uitzonderingsgevallen betreffen:

- als een milieueffectrapportage nodig is
- in aangewezen gevallen (artikel 10.24 Omgevingsbesluit)
- op verzoek of met instemming van de aanvrager (de provincie mag niet zelf beslissen of uniforme openbare voorbereidingsprocedure van toepassing te verklaren)

Voor de uniforme openbare voorbereidingsprocedure geldt een beslistermijn van 6 maanden. Binnen deze procedure wordt, afwijkend van de reguliere procedure, eerst een ontwerpbesluit ter inzage gelegd, voordat het definitieve besluit tot stand komt.

Milieueffectrapportage (MER)
Voor open bodemenergiesystemen geldt in het kader van de Omgevingswet, in het bijzonder het Omgevingsbesluit, bijlage V, categorie K1 een MER-plicht als er sprake is van een grondwateronttrekking van 10.000.000 m^3/jaar of meer. Is er sprake van een grondwaterwateronttrekking van minder dan 10.000.000 m^3/jaar, dan geldt voor de oprichting, wijziging of uitbreiding van een open bodemenergiesysteem een MER-beoordelingsplicht. De m.e.r.-beoordeling kan plaatsvinden parallel aan de procedure van de vergunningaanvraag. Met een aanmeldnotitie wordt het initiatief aangemeld voor de m.e.r.-beoordeling.

3.4.2 Gesloten systemen

De aanleg van gesloten systemen wordt moet in het kader van de Omgevingswet, gereguleerd op grond van het Bal(artikel 4.1135 t/m artikel 4.1147a). Deze regels op rijksniveau zijn in tabel 3.5 kort samengevat. Voor het aanleggen van een gesloten systeem geldt op grond van het Bal een meldingsplicht. De gemeente (het college van burgemeester en wethouders) is op grond van het Bal (artikel 2.3) het bevoegd gezag in het kader van deze meldingsplicht.

De ten aanzien van gesloten bodemenergiesystemen geldende regels op grond van het Bal zijn niet uitputtend bedoeld. Dit betekent dat de gemeente in het omgevingsplan zogeheten (gebiedsgerichte) maatwerkregels kan opnemen in het omgevingsplan of (voor individuele gevallen) maatwerkvoorschriften mag opleggen aan een initiatiefnemer, die afwijken van de algemeen geldende rijksregels dan wel deze regels aanvullen. Een maatwerkregel kan bijvoorbeeld inhouden dat - in afwijking van de in het Bal - algemeen geregelde meldingsplicht (artikel 4.1136) - voor een in het omgevingsplan aangewezen gebied een omgevingsvergunning is vereist voor gesloten systemen.

Bij ontvangst van een melding of vergunningaanvraag voor een gesloten bodemenergiesysteem beoordeelt de gemeente of het voorgenomen systeem voldoet aan de algemene regels op rijksniveau (Bal) of aan de maatwerkregels die door de gemeente zijn opgenomen in het omgevingsplan.

De belangrijkste aspecten voor de melding of een mogelijke vergunningverlening voor gesloten systemen zijn samengevat in Tabel 3.6 en daaronder nader toegelicht. Een aantal overgangsrechtelijke situaties i.v.m. de inwerkintreding van de Omgevingswet zijn in de tabel buiten beschouwing

gelaten. Deze situaties, die voor de gemeente relevant zijn, worden onder de tabel nader toegelicht.

Tabel 3.6 | Belangrijkste aspecten melding (of vergunning) en algemene rijksregels gesloten systemen

aspect	toelichting
bevoegd gezag	gemeente Utrecht
meldingsplicht	alle gesloten bodemenergiesystemen
vergunningplicht	op basis van maatwerkregel in het omgevingsplan (gemeente mag afwijken van meldingsplicht); let daarnaast op het overgangsrecht van de Omgevingswet (zie hieronder)
doorlooptijd	melding: 4 weken voor start werkzaamheden vergunning: 8 weken beslistermijn

Overgangsrecht: vergunningplicht Bruidsschat omgevingsplan
Hiervoor is uiteengezet dat gemeenten onder de Omgevingswet ten aanzien van gesloten systemen – in afwijking van de algemeen geldende meldingsplicht - mogen bepalen waar en in welke gevallen een vergunningplicht van toepassing is. De gemeente moet deze vergunningplicht zelf regelen in omgevingsplan. Echter, in het kader van de zogeheten Bruidsschat van de Omgevingswet geldt voor een overgangsperiode tot 2032 een vergunningplicht, die overeenkomt met het oude recht. De Bruidsschat betreft het tijdelijk deel van het omgevingsplan, dat vanaf 1 januari 2024 in werking is getreden. Op grond van artikel 22.260 Bruidsschat geldt voor gesloten systemen in de volgende gevallen een vergunningplicht:

- de aanleg of het gebruik van een gesloten bodemenergiesysteem binnen een door de gemeente aangewezen interferentiegebied.
- de aanleg of het gebruik van een gesloten bodemenergiesysteem met een bodemzijdig vermogen van 70 kW of meer.

In de tussentijd, d.w.z. tot het einde van de overgangsperiode tot 2032, mag een gemeente er voor kiezen de hiervoor genoemde vergunningplicht in de Bruidsschat te laten vervallen, aan te passen of uit te breiden.

Overgangsrecht: gemeentelijke verordening aanwijzing interferentiegebieden
Op het moment dat het plangebied van Papendorp is aangewezen als interferentiegebied via een gemeentelijke verordening, gaat – in het kader van het overgangsrecht Omgevingswet (met bijzondere verwijzing naar het hierboven vermelde artikel 22.260 Bruidsschat – voor alle gesloten bodemenergiesystemen als overgangsperiode tot 2032 een vergunningsplicht gelden. Een door de gemeente vóór de inwerkingtreding van de Omgevingswet (1 januari 2024) vastgestelde gemeentelijke verordening voor aanwijzing interferentiegebieden blijft - in het kader van het overgangsrecht Omgevingswet -afzonderlijk bestaan buiten het omgevingsplan tot het einde van de overgangsperiode. Dit betekent dat uiterlijk 2031 een reeds aangewezen interferentiegebieden en de daarvoor geldende regels door de gemeente in het omgevingsplan moeten worden opgenomen. Als de aanwijzing van nieuwe interferentiegebieden na de inwerkingtreding van de Omgevingswet heeft plaatsgevonden, dan zal de gemeente deze gebieden en daarvoor geldende regels direct in het omgevingsplan moeten vastleggen.

In de gemeentelijke verordening is niet vastgelegd waarop een vergunningaanvraag getoetst wordt. Hiervoor kan de gemeente een gemeentelijke beleidsregel vaststellen en verankeren. In de gemeentelijke beleidsregel kan de gemeente voor Papendorp de regels ten aanzien van open bodemenergiesystemen uit dit bodemenergieplan vastleggen. Op basis van deze regels wordt een

vergunningaanvraag voor een gesloten bodemenergiesysteem getoetst. Hierdoor zullen gesloten bodemenergiesystemen met verticale bodemwarmtewisselaars niet toegestaan zijn. Deze regels zijn gebaseerd op het voorkomen van interferentie tussen systemen en het bevorderen van doelmatig gebruik van de ondergrond.

3.4.3 Lozingen

Er zijn verschillende momenten waarop lozingen, en daarmee de wettelijke kaders voor lozingsactiviteiten, aan de orde zijn.

Boren van de bronnen (boorspoelwater)
Voor de aanleg van de bronnen van open bodemenergiesystemen moet worden geboord. Tijdens het boren komt spoelwater vrij (boorspoelwater). De hoeveelheid water die hierbij vrijkomt is beperkt, maar bevat vaak boorspoeling (bentoniet en polymeren) en vrijgekomen grond (zand, klei).

Ontwikkelen van open bronnen (ontwikkelwater)
Direct na het boren worden de bronnen van een open systeem eenmalig schoon gepompt (ontwikkelen). Het doel hiervan is om resten van het geboorde materiaal uit de bronnen te verwijderen (zand en slibdeeltjes), zodat deze niet voor verstoppingen kunnen zorgen. Tijdens het ontwikkelen komt grondwater vrij met een debiet tot maximaal 130% van het ontwerpdebiet. Dit grondwater moet geloosd worden. Om de lozingshoeveelheid en het lozingsdebiet te verlagen kan gebruik worden gemaakt van filtertechnieken om vaste bestanddelen te verwijderen, waarbij het water grotendeels weer geïnfiltreerd wordt in de bodem. Het blijft echter noodzakelijk dat een gedeelte van het vrijkomende grondwater geloosd kan worden, om onder andere de filterunits terug te spoelen. Door deze manier van ontwikkelen kan het lozingsdebiet beperkt worden.

Onderhoud van open bronnen (spuiwater)
In verband met preventief onderhoud van de bronnen worden deze een aantal keer per jaar gespoeld. Bij deze actie wordt uit de bronnen enige tijd grondwater onttrokken met het maximale debiet. Dit grondwater moet geloosd worden. Met een onderhoudsfilter in de technische ruimte kan ervoor gezorgd worden dat er geen grondwater geloosd hoeft te worden. Bij een onderhoudsfilter wordt het vuil afgevangen met een zogenaamd kaarsenfilter met zeer kleine poriën. Het grondwater wordt uit de bronfilters opgepompt en wordt via het onderhoudsfilter in de bypass van het leidingcircuit in een andere bron geïnjecteerd.

Regulering van lozingen en voorkeursroutes
Voor open bodemenergiesystemen geldt op grond van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) een omgevingsvergunningplicht voor het lozen van afvalwater op het oppervlaktewater. Het waterschap geldt op grond van het Bal als bevoegd gezag. De voorkeursvolgorde voor lozingsroutes zal als voorschrift aan de omgevingsvergunning worden verbonden. In het Bal is op dit punt t.a.v. open bodemenergiesystemen geen algemeen geldend voorschrift opgenomen. Dit is wel het geval t.a.v. gesloten bodemenergiesystemen. In het Bal is een algemeen geldend voorschrift opgenomen voor lozingsroutes als het gaat om te lozen spoelwater. Met het oog op het doelmatig beheer van afvalwater moet het te lozen spoelwater afkomstig van het aanleggen van een gesloten bodemenergiesysteem worden geloosd in een vuilwaterriool of op of in de bodem). Wel kan de gemeente (als bevoegd gezag) d.m.v. van het stellen van een zogeheten maatwerkvoorschrift afwijken van dit algemeen geldend voorschrift en een andere lozingsroute toestaan.

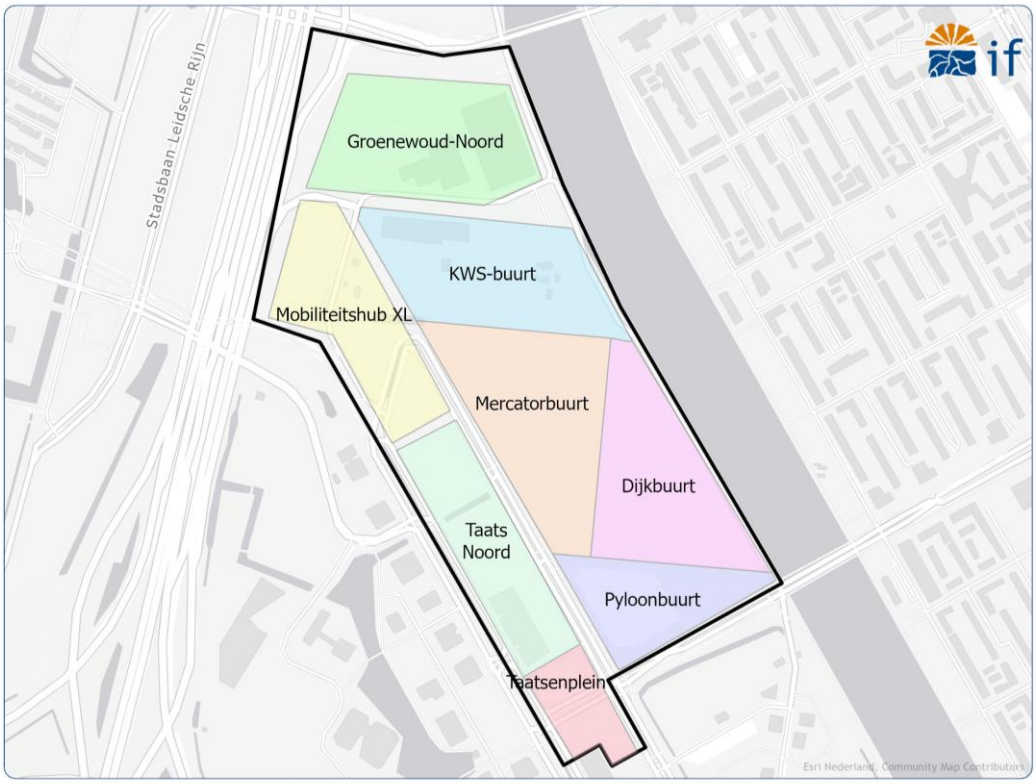
De lozingen van het water voor het ontwikkelen van open bronnen geeft de grootste lozingsvolumes. Volgens de voorkeursvolgorde voor lozingen heeft het terugbrengen van het grondwater de voorkeur. Dit is echter een kostbare en inefficiënte methode, omdat aanvullende voorzieningen voor filtering en infiltratie aangelegd moeten worden en het ontwikkeldebiet verlaagd moet worden om te kunnen infiltreren. Hierdoor kost het meer tijd om te bronnen te ontwikkelen en is de kans groter dat niet alle restverstoppingen verwijderd worden. Daarnaast is het nog steeds nodig om een kleine waterhoeveelheid te lozen. Het lozen van het ontwikkelwater op het oppervlaktewater heeft daarom de voorkeur. Mocht dit niet mogelijk zijn, moet het grondwater geloosd worden op een vuilwaterriool of gemengd rioolstelsel. Aanbevolen wordt om in een vroeg stadium in overleg te treden met het bevoegd gezag om de mogelijkheden voor lozen te bespreken.

Ten aanzien van het lozen op oppervlaktewater is het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden bevoegd gezag. Het beleid en informatie over het indienen van een vergunning of doen van een melding staat beschreven op de website van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden.

4 Inventarisatie vraag en aanbod

4.1 ONTWIKKELINGEN

Het te onderzoeken gebied betreft Papendorp in Utrecht. De gemeente Utrecht heeft de informatie met betrekking tot de omvang van de toekomstige ontwikkelingen aangeleverd. In Figuur 4.1 zijn de verschillende deelgebieden weergegeven.

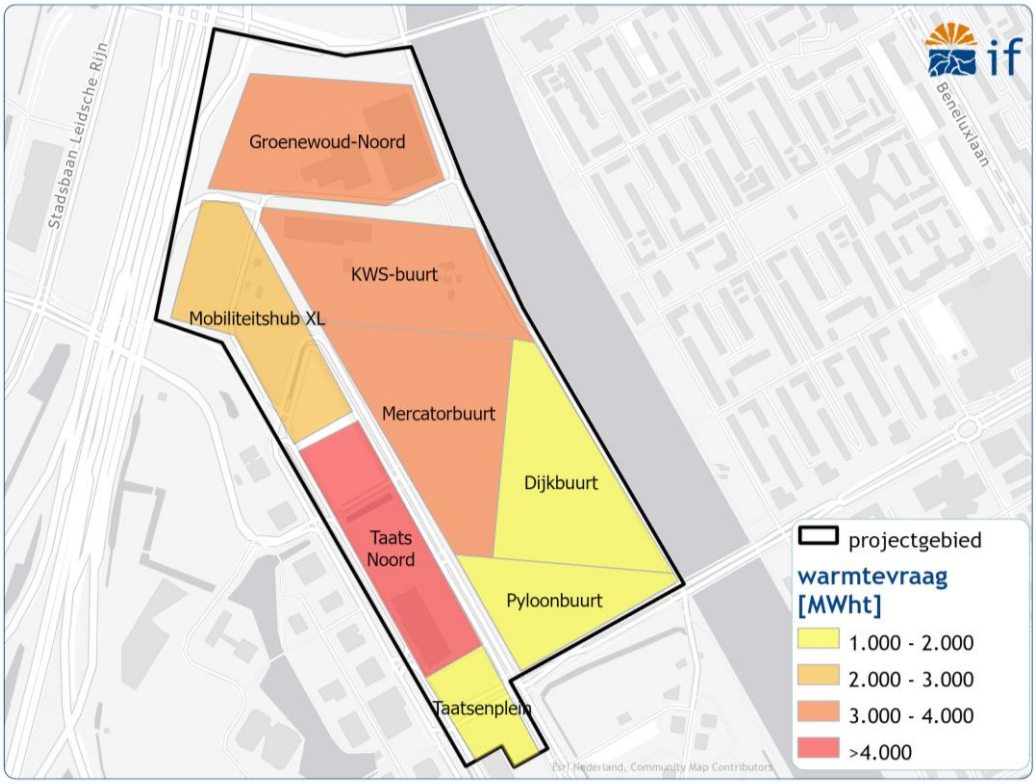


Figuur 4.1 | Deelgebieden binnen de Papendorp in Utrecht

4.2 WARMTE- EN KOUDEVRAAG

Voor de deelgebieden zijn de gebouwzijdige energievraag en benodigde vermogens bepaald[1]. Op basis van deze energievraag en vermogens is met behulp van kentallen, energetische uitganspunten en de jaarlijkse verdeling van vermogens de bodemzijdige vraag bepaald. In Figuur 4.2 is de verwachte bodemzijdige warmtevraag weergegeven per ontwikkelveld.

[1] Papendorp Utrecht, Haalbaarheidsstudie energiesysteem, IF Technology, 21 februari 2022



Figuur 4.2 | Berekende bodemzijdige warmtevraag in MWh per deelgebied

De bepaalde bodemzijdige warmte- en koudevraag is vervolgens vertaald naar de jaarlijkse grondwaterverplaatsing en benodigde grondwaterdebieten, die weergegeven zijn in Tabel 4.1. Hierbij is uitgegaan van een bodemzijdige energiebalans. Op basis van een maximale broncapaciteit van 90 m^3/uur in het eerste watervoerende pakket en 150 - 250 m^3/uur in het tweede watervoerende pakket is het aantal doubletten per deelgebied bepaald.

Tabel 4.1 | Benodigde waterverplaatsing en debiet in Papendorp

deelgebied	waterverplaatsing warmte- en koudelevering [m^3/seizoen]	debiet warmte- en koudelevering [m^3/uur]	aantal doubletten eerste watervoerende pakket	aantal doubletten tweede watervoerende pakket
Mobiliteitshub XL	273.000	220	3	2
Taatsenplein	211.000	250	3	2
Taats Noord	892.000	650	8	4
Groenewoud Noord	455.000	390	5	2
Pyloonbuurt	178.000	130	2	1
Dijkbuurt	210.000	150	2	1
Mercatorbuurt	415.000	290	4	2
KWS-buurt	486.000	350	4	2
Totaal	**3.120.000**	**2.430**	**31**	**16**

Wanneer de benodigde aantal bronnen per deelgebied bij elkaar opgeteld worden zijn 31 doubletten in het eerste watervoerende pakket of 16 doubletten in het tweede watervoerende pakket

nodig. Wanneer het totale debiet geleverd wordt met een volledig collectief bodemenergiesysteem zijn er 27 doubletten benodigd in het eerste watervoerende pakket of 12 doubletten in het tweede watervoerende pakket.

4.3 MATCH VRAAG/AANBOD

Uit de inventarisatie (paragraaf 4.2) volgt een totale bodemzijdige warmtevraag van circa 18.000 MWh en koudevraag van circa 7.500 MWh. Het bodemzijdige aanbod kan berekend worden op basis van de verwachte dikte van de watervoerende laag waarin de warmte en koude opgeslagen wordt (circa 25 m voor het eerste watervoerende pakket en 35 m voor het tweede watervoerende pakket), een gemiddelde delta T van 6°C tussen onttrekking en infiltratie en de oppervlakte van het projectgebied (ruim 50 hectare). Hieruit volgt dat in potentie circa 20.000 MWh aan warmte en koude geleverd kan worden uit het eerste watervoerende pakket en circa 28.000 MWh uit het tweede watervoerende pakket. Hieruit volgt dat de gebouwzijdige vraag nagenoeg overeenkomt (eerste watervoerende pakket) of lager is (tweede watervoerende pakket) dan het bodempotentieel.

Eerste watervoerende pakket

Het eerste watervoerende pakket heeft een beperkte dikte en door de ondiepe ligging is de haalbare broncapaciteit beperkt (circa 90 m^3/uur). Deze ondiepe ligging zorgt er ook voor dat er veel omgevingsbelangen/initiatieven zijn die beïnvloed kunnen worden door een bodemenergiesysteem in dit pakket en andersom. Denk hierbij aan verontreinigingen, hemelwaterinfiltratie, (openbaar) groen, bouwwerkzaamheden (gebruik van waterglas), damwanden, waterkeringen en tunnels. Technisch zijn er risico's op verstopping en opbarsting. Door de beperkte broncapaciteit zijn er veel bronnen en dus ook veel boringen nodig om te kunnen voorzien in de energievraag van het gebied. Op basis van de zoekgebieden uit het bodemenergieplan waarin de minimale afstanden tussen de bronnen is vastgelegd, kunnen net niet genoeg bronnen gerealiseerd worden voor de oorspronkelijk verwachte energievraag. Daardoor ontstaat nog meer schaarste in de ondergrond en kan de energievraag van het gebied niet volledig uit het eerste watervoerende pakket worden gehaald.

Tweede watervoerende pakket

Het tweede watervoerende pakket is dikker en heeft een goede doorlatendheid, waardoor in dit pakket hogere broncapaciteiten gehaald kunnen worden dan in het eerste watervoerende pakket. Op basis van de beschikbare informatie wordt verwacht dat het bovenste deel van het tweede watervoerende pakket, van circa 80 – 120 m-mv, uit matig grof tot zeer grof zand bestaat. Op basis van regionale informatie kunnen in het diepere deel, van circa 120 – 155 m-mv, ook grove zandlagen voorkomen. Op basis van de beschikbare informatie wordt een haalbare broncapaciteit van circa 150 – 250 m^3/uur verwacht.

Ten opzichte van het eerste watervoerende pakket zijn er dus voor de verwachte energievraag ruim de helft minder bronnen nodig. Hierdoor zal de inpassing van bronnen vergemakkelijken en kan de energievraag, ook bij mogelijke toekomstige uitbreidingen, geleverd worden. Door de diepere ligging van dit pakket is de invloed op omgevingsbelangen beperkt en vervallen de meeste risico's die wel spelen in het eerste watervoerende pakket. Dit biedt meer ruimte voor groen, hemelwaterbergingsinitiatieven en bouwwerkzaamheden.

Om met zekerheid de energievraag te kunnen leveren, is de inzet van het tweede watervoerende pakket nodig. Daarnaast vervallen hierdoor grote risico's en blijft er ruimte voor andere initiatieven die beperkt worden bij het gebruik van het eerste watervoerende pakket voor bodemenergie.

5 Toelichting gebruiksregels

In hoofdstuk 2 zijn de gebruiksregels voor open en gesloten bodemenergiesystemen opgenomen. In dit hoofdstuk wordt per gebruiksregel een onderbouwing gegeven waarom een bepaalde gebruiksregel is opgenomen.

5.1 TOELICHTING GEBRUIKSREGELS TAV DE MELDING BIJ DE GEMEENTE

1. De bronnen en het leidingwerk moeten gerealiseerd worden door een BRL 2100 gecertificeerde partij.

   Dit is wettelijk verplicht, maar de gemeente vindt het belangrijk om te benadrukken dat er een hoge kwaliteit wordt verwacht op het gebied van boren.

2. Bij een boring geldt dat de aanvulling van het boorgat moet voldoen aan de eisen gesteld in protocol 2101. De grondwatermonstername (gebruiksregel 4) moet uitgevoerd worden door een BRL 2000 gecertificeerde partij.

   Dit is wettelijk verplicht, maar de gemeente vindt het belangrijk om dit te benadrukken.

3. Bij de melding conform artikel 28 van de Wet bodembescherming (of de rechtsopvolger onder de Omgevingswet) wordt een beschrijving gevoegd met de (geohydrologische) effecten van het open bodemenergiesysteem (voor de duur van 30 jaar) op de verontreinigingssituatie.

   Om de langdurige effecten van de open bodemenergiesystemen op de verontreinigingen in de dynamische zone van het Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer (Ggb) duidelijk te maken, moet een modelstudie uitgevoerd worden. Hiermee wordt aangetoond dat de werking van het Ggb niet wordt geschaad.

4. Binnen het gebied moet minimaal één peilbuis voor grondwatermonitoring worden geplaatst en jaarlijks bemonsterd ter tijdige signalering van een grondwaterverontreiniging. Deze peilbuis wordt geplaatst op de locatie waar op basis van de natuurlijke grondwaterstroming verwacht mag worden dat verontreinigingen vanuit de dynamische zone (uit het Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer en diens opvolger onder de Omgevingswet) het snelst (minimaal op 30 jaar toetsend) het gebied instromen. Deze peilbuis heeft minstens één filter (net) onder de scheidende laag.

   De grondwatermonitoring bestaat uit grondwaterbemonsteringen t.b.v. een chemische en fysische (stijghoogte) bepaling van effecten op mogelijke verspreiding door de WKO-doubletten.

   De monitoring van de omgevingsvergunning gaat ook over de monitoring van de grondwaterkwaliteit op mogelijke aanwezige grondwaterverontreinigingen uit de dynamische zone. Vaak wordt alleen ingestoken op de monitoring direct naast de bron om de directe effecten te meten, maar de omgevingsvergunning moet ook voldoen aan de Wbb en die vraagt meer inspanning

5. Bij de melding moet de indiener een onderbouwing bijvoegen op welke wijze zorgvuldig rekening is gehouden met het risico op verplaatsing van verontreinigingen die vallen onder het Gebiedsplan. De onderbouwing gaat in op de volgende vier fasen: ontwerp en positiekeuze, realisatie, exploitatie en beëindiging van de activiteit.

   Het gebied Papendorp ligt in de bufferzone van het Gebiedsplan en grenst direct aan de dynamische zone. Omdat het gebied grenst aan de dynamische zone, werken de geohydrologische effecten vanuit de bufferzone door in de dynamische zone. Daarom is er extra grondwatermonitoring nodig. Met de resultaten kan worden vastgesteld of de doelmatige gebiedsgerichte aanpak wordt beïnvloed.

5.2 TOELICHTING GEBRUIKSREGELS TAV DE AANVRAAG VERGUNNING BODEMENERGIESYSTEEM

1. Open bodemenergiesystemen moeten worden uitgevoerd als een doubletsysteem (monobronnen en recirculatiesystemen zijn niet toegestaan).

   Gezien de beoogde omvang van de ontwikkelingen is de verwachting dat de toepassing van (collectieve) open bodemenergiesystemen het beste aansluit bij de intensiteit van de warmte-/koudevraag.

   Het gebruik van recirculatiesystemen is niet toegestaan, omdat het rendement van deze systemen lager is dan bij een opslagsysteem en daarmee het beschikbare bodempotentieel niet optimaal benut wordt.

   Monobronnen kunnen de toepassing van doubletten belemmeren. Door het toepassen van doubletten kunnen relatief grote capaciteiten per bron gerealiseerd worden en kan het aanwezige bodempotentieel zo optimaal mogelijk gebruikt worden. Daarom is het bodemenergieplan uitgelegd op de toepassing van doubletsystemen.

2. Gesloten bodemenergiesystemen met verticale bodemwarmtewisselaars zijn niet toegestaan.

   Om onderlinge thermische interferentie tussen open en gesloten bodemenergiesystemen te voorkomen moet er een verticale scheiding aangehouden worden tussen de open en gesloten bodemenergiesystemen. Daarom worden verticale gesloten systemen binnen Papendorp uitgesloten. Overige gesloten bodemenergiesystemen (zoals aardwarmtekorven en horizontale bodemwarmtewisselaars) zijn wel toegestaan, omdat deze niet reiken tot aan het eerste watervoerende pakket en daarom geen sprake is van thermische interferentie met de beoogde open bodemenergiesystemen.

3. De bronfilters van open bodemenergiesystemen zijn toegestaan in het eerste en tweede watervoerende pakket.

   Voor het grootschalig toepassen van open bodemenergiesystemen kan worden gekozen voor het eerste en het tweede watervoerende pakket. Bronfilters van een bodemenergiesysteem kunnen geplaatst worden in één van deze twee watervoerende pakketten. Het grondwater uit de

verschillende watervoerende pakketten mag niet gemengd worden. De schematische dieptes van de watervoerende pakketten en scheidende lagen zijn weergegeven in Tabel 4.1. Iedere initiatiefnemer dient op basis van de meest recente en relevante informatie een inschatting te maken van de diepteligging van de watervoerende pakketten en scheidende lagen.

Op de locatie zijn naast het eerste en tweede watervoerende pakket geen diepere watervoerende pakketten aanwezig waarin op een conventionele wijze een open bodemenergiesysteem gemaakt kan worden. (Middel)hoge temperatuuropslag zijn mogelijk wel toe te passen in deze diepere lagen, maar vallen buiten de werking van dit bodemenergieplan.

4. De warme en koude bronnen van een doubletsysteem moeten binnen de op de plankaarten in bijlage 1 (voor bodemenergiesystemen in het eerste watervoerende pakket) en 2 (voor bodemenergiesystemen in het tweede watervoerende pakket) aangegeven rode (warme bronnen) en blauwe (koude bronnen) zoekgebieden worden gepositioneerd.

De ruimtelijke ordening van open bodemenergiesystemen in het eerste en het tweede watervoerende pakket vindt plaats op basis van een oriëntatie-patroon in zoekgebieden. Deze zoekgebieden zijn uitgewerkt in kaarten voor beide watervoerende pakketten die zijn opgenomen in bijlage 1 en 2. Zonering van de bronnen biedt zowel sturing alsmede een stuk flexibiliteit wat betreft inpassing. Het is sturend in de ruimtelijke ondergrondse ordening door het regisseren van het specifiek opslaan van warmte of koude in een bepaalde zone. Dit zodat negatieve interferentie tussen warmte en koude wordt voorkomen en daarmee het behalen van het maximale potentieel niet verhinderd wordt. Het biedt vrijheid in de praktische ruimtelijke inpassing in het terrein. Door het definiëren van een zone en geen vaste bronposities, blijft het mogelijk de ruimtelijke inpassing af te wegen met andere ordeningsbehoeftes voor gebouwen, inrichting openbare ruimte en aanwezige en toekomstige infrastructuur.

Voor het eerste watervoerende pakket is gekozen voor een oriëntatie van zoekgebieden in een kruislings patroon, waarbij warme en koude zoekgebieden afgewisseld worden. Hiermee worden te grote hydrologische effecten op omgevingsbelangen voorkomen, die anders zouden kunnen optreden vanwege de ondiepe ligging van het eerste watervoerende pakket. De afstand tussen de zoekgebieden is gebaseerd op de maximale broncapaciteit per zoekgebied (180 m^3/uur), de verwachte lengte van het bronfilter en de dikte van het opslagpakket waarin de warmte en koude worden opgeslagen en de verwachte gemiddelde waterverplaatsing (circa 1.500 vollasturen). Hieruit volgt dat op basis van de ontwerpnormen voor bronnen voor bodemenergiesystemen een afstand tussen de warme en koude bronclusters nodig is van circa 150 m. Wanneer de bronnen binnen een zoekgebied meer dan circa 25 m uit elkaar geplaatst worden, kan de afstand tussen de koude en warme bronnen verkleind worden. In het plan is uitgegaan van een afstand van 100 m tussen de zoekgebieden en een breedte van een zoekgebied van minimaal 50 m. Hiermee kan de benodigde afstand tussen koude en warme bronnen van 150 m gehaald worden.

Voor het tweede watervoerende pakket is gekozen voor een oriëntatie van zoekgebieden in een strokenpatroon. Door de diepere ligging van dit pakket kunnen binnen een strook meerdere bronnen geplaatst worden zonder onacceptabele hydrologische effecten. De afstand tussen de zoekgebieden is gebaseerd op de broncapaciteit (200 m^3/uur), de verwachte lengte van het bronfilter, de dikte van het opslagpakket en de verwachte gemiddelde waterverplaatsing (circa 1.500 vollasturen). Hieruit volgt dat een afstand van circa 250 m tussen de bronclusters nodig

is. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat de bronnen binnen een zoekgebied minimaal 25 m uit elkaar geplaatst worden. In het plan is uitgegaan van een afstand van 200 m tussen de zoekgebieden en een breedte van een zoekgebied van minimaal 50 m.

5. De bronnen in het eerste watervoerend pakket moeten geschikt zijn voor een broncapaciteit van minimaal 90 m^3/uur. De bronnen in het tweede watervoerend pakket moeten geschikt zijn voor een broncapaciteit van minimaal 200 m^3/uur.

   Omdat de activiteiten in de bodem doelmatig dienen te zijn. Is het gewenst om bij het benutten van de bodemenergie per bronpositie de bodemcapaciteit van die bronpositie optimaal te benutten. Daarom is er per watervoerend pakket aangegeven voor welke minimale capaciteit de bronnen aangelegd moeten worden. Realiseren van bronnen met een hogere capaciteit is toegestaan mits deze tevens voldoen aan de andere gebruiksregels van dit Bodemenergieplan. Bronnen met een kleinere capaciteit (m^3/uur) benutten de ondergrond niet optimaal. Dat is ongewenst vanwege de duurzaamheid en doelmatigheid.

6. Binnen een zoekgebied in het eerste watervoerende pakket mag in totaal maximaal 180 m^3/uur aan broncapaciteit gerealiseerd worden. Indien voor een open bodemenergiesysteem één bron binnen een zoekgebied beoogd is, moet aangetoond worden dat altijd ruimte is binnen het zoekgebied om een tweede bron binnen dit zoekgebied te realiseren met een aanvullend open bodemenergiesysteem.

   Thermisch gezien is het optimaal om warme bronnen en koude bronnen te clusteren. Ter voorkoming van te grote hydrologische effecten (zoals te grote grondwaterstandveranderingen of stijghoogteveranderingen in de bron met risico op bodemsplijting) kunnen er echter niet te veel bronnen (met te grote broncapaciteiten) geclusterd worden binnen het eerste watervoerende pakket en kan binnen een zoekgebied maximaal 180 m^3/uur aan broncapaciteit gerealiseerd worden.

   Om maximale benutting van de ondergrond voor bodemenergie te borgen moet het ook altijd mogelijk zijn om binnen een zoekgebied deze broncapaciteit te realiseren. Dit betekent dat bij de inpassing van een bron binnen een zoekgebied altijd ruimte beschikbaar moet blijven om in de toekomst bron(nen) binnen dit zoekgebied nog een bron te plaatsen zodat de totale broncapaciteit van 180 m^3/uur benut wordt.

7. Voor een bodemenergiesysteem in het tweede watervoerende pakket is monitoring en rapportering van de concentraties VOCl in de bron(nen) van het bodemenergiesysteem verplicht. Het betreft een 0-meting, meting na 2 jaar en vervolgens elke 3 jaar. Het aantal en de posities van de bronnen waarin gemeten moet worden, moet afgestemd en overeengekomen worden met de gemeente, voordat de vergunning voor het open bodemenergiesysteem aangevraagd wordt.

   In de vergunning voor het open bodemenergiesysteem wordt algemene monitoring in de bronnen van het bodemenergiesysteem geëist. In het kader van de gebiedsgerichte aanpak van de gemeente is vindt gebiedsgerichte monitoring plaats door de gemeente. Aanvullend hierop is monitoring verplicht in de bron(nen) van het bodemenergiesysteem om mogelijke verplaatsing van verontreinigingen tijdig te kunnen detecteren. De monitoring is erop gericht veranderingen in de waterkwaliteit te kunnen waarnemen en valt grotendeels samen met de standaard monitoring die door de provincie opgenomen wordt in de vergunning. Daarom moet de nulsituatie

bepaald worden door in de bron(nen) van het open bodemenergiesysteem de waterkwaliteit te meten. Twee jaar na ingebruikname wordt nogmaals gemeten en vervolgens elke drie jaar. De initiatiefnemer van het open bodemenergiesysteem stemt vooraf met de gemeente af bij welke bronnen (aantal en posities) monitoring plaats moet vinden. Deze afstemming vindt plaatst voordat de Omgevingsvergunning voor het open bodemenergiesysteem wordt aangevraagd. Bij de vergunningaanvraag moet aangetoond worden dat deze afstemming heeft plaatsgevonden en er een overeenstemming is tussen de initiatiefnemer en de gemeente over de wijze van monitoring. De resultaten van de metingen worden verstuurd naar de provincie als bevoegd gezag voor de vergunning van het bodemenergiesysteem en gemeente als gebiedsbeheerder.

Bij meting van verhoogde concentraties in de bronnen vindt overleg met de gemeente en provincie plaats om het vervolg te bepalen met als doel om te voorkomen dat de vervuiling zich verder verplaatst. Hierbij zal ingezet worden op het zoeken naar mogelijkheden om de verplaatsing te voorkomen of beperken.

8. Het bodemenergiesysteem bereikt uiterlijk vijf jaar na de datum van ingebruikname een moment waarop de hoeveelheid koude die door het systeem aan de bodem is toegevoegd gelijk is aan de hoeveelheid warmte, die vanaf die datum door het systeem aan de bodem is toegevoegd. Het systeem herhaalt dit telkens uiterlijk vijf jaar na het laatste moment waarop die situatie werd bereikt.

   Het vraagprofiel van de meeste gebouwen binnen Papendorp tonen een grotere warmte- dan koudebehoefte. Dit impliceert dat voor de meerderheid van de systemen, vanuit het behalen van economisch voordeel, een koudeoverschot wenselijk is. Een accumulatie van systemen met een koudeoverschot staat echter het doelmatig gebruik van de ondergrond in de weg. Daarom moeten alle bodemenergiesystemen bodemzijdig energetisch in balans zijn. Om dit te bereiken moet mogelijk met aanvullende voorzieningen (zoals bijvoorbeeld een oppervlaktewatersysteem) in de zomer extra warmte ingevangen worden.

   Om ruimte te bieden om een eventuele ontstane onbalans in een klimatologisch extreem jaar en tijdens de opstart te compenseren is opgenomen dat uiterlijk na vijf jaar na ingebruikname en vervolgens telkens binnen vijf jaar het bodemenergiesysteem energetisch in balans moet zijn.

9. Een vergunning voor een open bodemenergiesysteem in het plangebied wordt door de provincie Utrecht alleen verleend aan de marktpartij die middels Europese aanbesteding door de gemeente wordt geselecteerd om een gebiedsgericht open bodemenergiesysteem te realiseren en exploiteren.

   De gemeente Utrecht heeft in de transitievisie warmte (TVW) vastgesteld dat zoveel mogelijk gebruik moet worden gemaakt van lokaal aanwezige energiebronnen, alvorens energie van buiten de gebiedsgrenzen wordt aangevoerd. Voor open bodemenergiesystemen geldt dat deze efficiënter de aanwezige bodempotentie kunnen benutten, wanneer deze (tenminste organisatorisch) gekoppeld zijn en/of samenwerken, dan wanneer de capaciteiten van meerdere individuele bronnen worden opgeteld. De gemeente wenst voor het ontwikkelgebied Papendorp de energieopwekking ten behoeve van verwarming en koeling aan te besteden in een concessieopdracht. De gemeente is verplicht tot Europees aanbesteden, omdat de uitvoering van de

opdracht de gestelde drempelwaarde overschrijdt. Met de aanbesteding borgt de gemeente de zekerheid dat het aanwezige bodempotentieel ook daadwerkelijk doelmatig benut gaat worden.

Voor Papendorp betekent dit, dat door de Provincie Utrecht alleen vergunning wordt verleend aan de marktpartij die middels Europese aanbesteding door de gemeente wordt geselecteerd om de opdracht uit te voeren. Alle vergunningaanvragen worden getoetst op deze collectiviteitseis.

De onderbouwing voor de gewenste collectiviteit van de WKO-warmteopwekking is opgenomen in het Warmteplan Papendorp dat dezelfde gebiedsgrenzen heeft als het Bodemenergieplangebied. Deze collectiviteitseis voor het plan treedt in werking wanneer de gemeente Utrecht aanbestedingsprocedure heeft gepubliceerd voor de concessieverlening voor het collectieve warmtesysteem Papendorp.

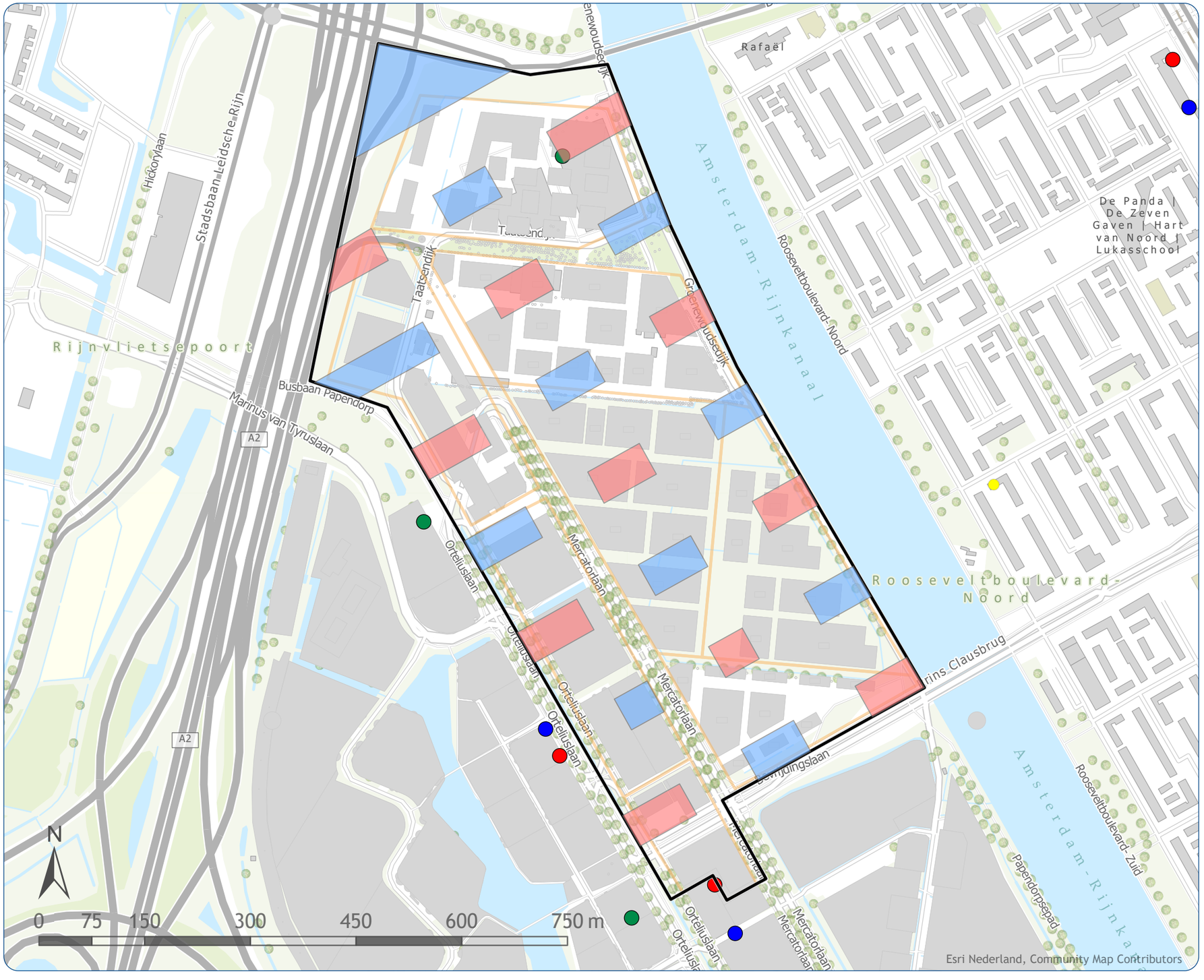
10. Indien het redelijkerwijs niet mogelijk is om aan alle gebruiksregels te voldoen, kan afgeweken worden van de gebruiksregels. Een onderbouwing van de afwijking moet, samen met een schriftelijke goedkeuring van de gemeente, bij de aanvraag van de Omgevingsvergunning voor het open bodemenergiesysteem gevoegd worden. Afwijken van gebruiksregel 9 is alleen mogelijk als het collectief gerealiseerd is en/of het warmtebedrijf heeft aangegeven een bepaalde positie voor bronnen niet te benutten.

    Om ruimte te bieden voor uitzonderlijke situaties, kan afgeweken worden van de boven gestelde regels. Indien afgeweken wordt zal de provincie in overleg met de gemeente bepalen of de afwijking wordt toegestaan. Hierbij wordt door de gemeente onder andere gekeken of het doelmatig benutten van het aanwezige bodempotentieel niet in het geding is. Pas nadat de gemeente een schriftelijke toestemming heeft gegeven kan een initiatiefnemer deze toestemming met een onderbouwing van de afwijking bij de aanvraag van de Omgevingsvergunning voor het open bodemenergiesysteem toevoegen. Daarmee wordt de afwijking ter goedkeuring aan de provincie Utrecht voorgelegd.

Bijlage 1 - Plankaart eerste watervoerende pakket

Papendorp in Utrecht

plankaart bodemenergie eerste watervoerende pakket



- plangebied
- deelgebieden

zoekgebieden

- koude bronnen
- warme bronnen

Omgevingsbelangen

- gesloten bodemenergiesystemen

open bodemenergiesystemen

- warme bron
- koude bron
- monobron

In opdracht van:

Gemeente Utrecht

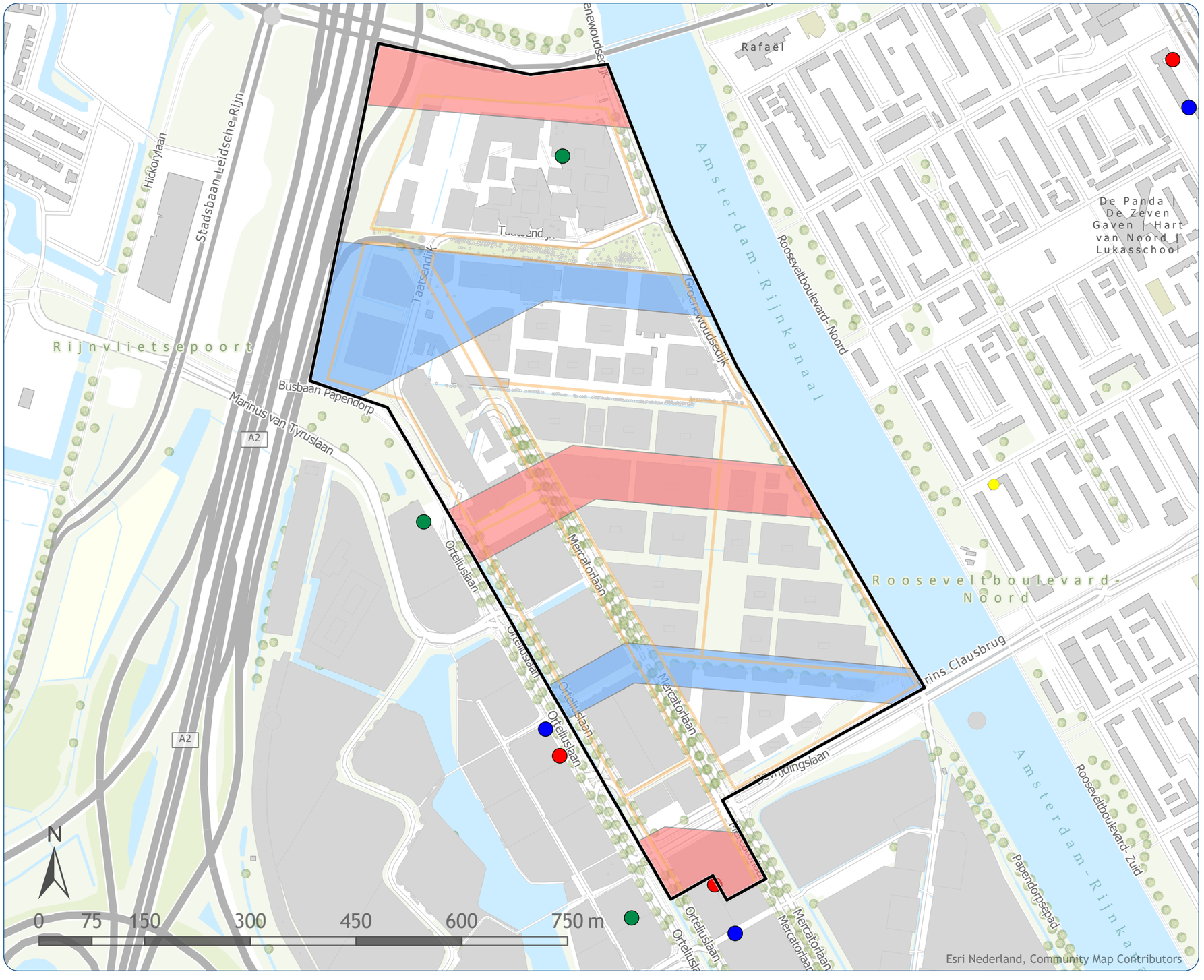
Uitgevoerd door:

Bijlage:	1
Referentie:	71298/AW
Auteur:	H. de Jonge
Datum:	20/11/2023
Status:	Versie 1.5

Bijlage 2 - Plankaart tweede watervoerende pakket

Papendorp in Utrecht

plankaart bodemenergie tweede watervoerende pakket



- plangebied
- deelgebieden

zoekgebieden

- koude bronnen
- warme bronnen

Omgevingsbelangen

- gesloten bodemenergiesystemen

open bodemenergiesystemen

- warme bron
- koude bron
- monobron

In opdracht van:

Gemeente Utrecht

Uitgevoerd door:

Bijlage:	2
Referentie:	71298/AW
Auteur:	H. de Jonge
Datum:	20/11/2023
Status:	Versie 1.0

IF Technology **Creating energy**

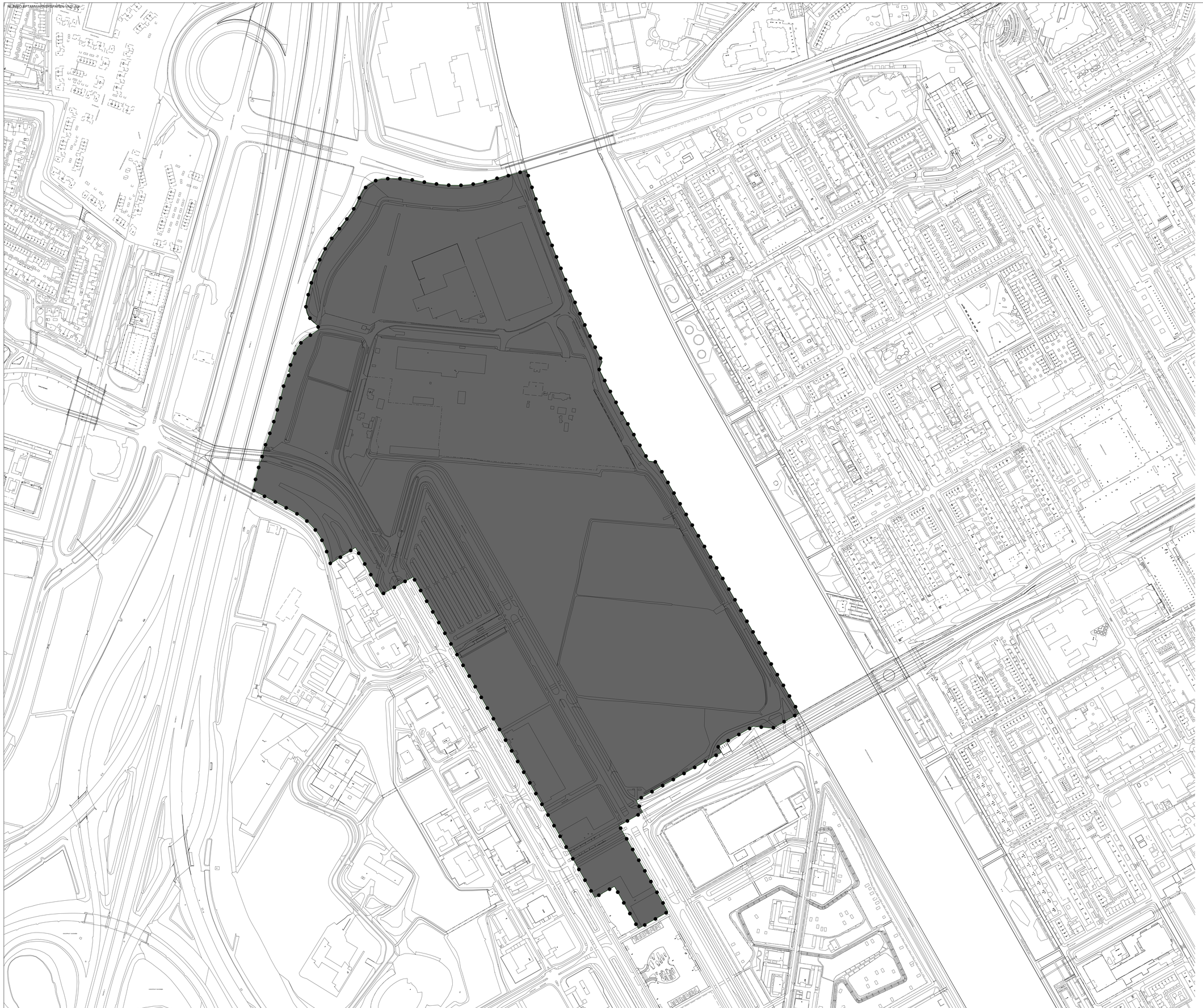
Velperweg 37
6824 BE Arnhem
Postbus 605
6800 AP Arnhem

T 026 35 35 555
E info@iftechnology.nl
I www.iftechnology.nl

NL60 RABO 0383 9420 47
KvK Arnhem 09065422
BTW nr. NL801045599B01

IF Technology **Creating energy**

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl



Plangebied

Plangebiedgrens

Gebiedsaanduidingen

overige zone - warmtenet Papendorp

TAM-omgevingsplan
Warmtesysteem Papendorp
Verbeelding BLAD 1

Hierbij horen de regels van TAM-omgevingsplan Warmtesysteem Papendorp

Plannaam	Planfase	Datum
Ontwerp	fase 1	26-09-2024
Vaststelling	fase 2	

Plannaam	Planfase	Datum
terinzage	fase 3	
onherroepelijk	fase 4	

De digitale versie van de verbeelding is authentiek en rechtsgeldig boven alle andere versies.
Zie voor de digitale versie de websites http://www.ruimtelijkeplannen.nl en/of http://0344.ropubliceer.nl

Identificatie (idn) van het plan: (Bevoegdenaam)	NL.IMRO.BPTAMWARMSYSPAPEN-VA01.dgn
ontwnummer	
vdh	09 Ladische Rijn
projektnaam(dir)	NL.IMRO.0344.
subdirectory	
schaal	1: 2000
pentabel	IMRO MS pHtcl.tbl
datum	05-12-2024
datum	

Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte / Stadsplateau 1 / 3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

De digitale versie van het vast te stellen TAM-omgevingsplan bekijken

De vast te stellen versie van het TAM-omgevingsplan kunt u bekijken met de web-applicatie RoPubliceer.

Link naar RoPubliceer: RoPubliceer 0344 (versie 2.0.1)

Toelichting

De website

De website opent met een scherm waarin de algemene gegevens van het TAM-omgevingsplan staan.
Voor 'TAM-omgevingsplan' staat nog het woord 'bestemmingsplan'. Dat komt omdat de software achter ROPubliceer het plantype 'TAM-omgevingsplan' helaas nog niet kent.
In het linker vlak kunt u op *plan digitaal raadplegen* klikken om de plankaart (verbeelding) te zien. Als u vervolgens op een functie klikt (gekleurd vlak binnen de bolletjeslijn), ziet u rechtsboven een met een stippellijn aangegeven kader met hyperlinks naar de bijbehorende regels. Ook ziet u daar eventuele bijzonderheden. Als er geen functie is (zoals bij het TAM-omgevingsplan Warmtesysteeem Papendorp) dan kunt u binnen de plangrens klikken en zien welke aanduidingen er op de kaart gelden.
De documenten van het TAM-omgevingsplan kunt u bekijken en downloaden als u in het linker kader op *alle bijbehorende documenten tonen* klikt.

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Vaststelling TAM (Tijdelijke Administratieve Maatregel) - omgevingsplan Warmtesysteem Papendorp

Beleidsveld	Ruimtelijke Ordening
Portefeuillehouder	Eelco Eerenberg
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Wim van Gelder/Pascal van der Meer
Zaaknummer	12948527
Jaargang en nummer	2025, nr. 18
Vergaderdatum Raad	20 februari 2025
Referendabel	Nee (artikel 1.2, lid 2, onderdeel f, van de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. Het TAM-omgevingsplan Warmtesysteem Papendorp, dat bestaat uit het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPTAMWARMPLANPAPEN-ON01, vast te stellen, dat het omgevingsplan van de gemeente Utrecht aanvult met regels die:
    a. de aansluiting van nieuwbouw op het warmtesysteem verplicht stellen gedurende de bouwperiode van 20 jaar,
    b. alleen gelden binnen het plangebied van het TAM-omgevingsplan en
    c. met een vergunningstelsel dat ruimte geeft aan andere duurzame oplossingen voor warmte voor zover deze passen binnen het gemeentelijke beleid.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 20 februari 2025.

De griffier,

Miguel Israel

De voorzitter,

Sharon A.M. Dijksma

Signed By: Dijksma, Sharon <s.dijksma@utrecht.nl>
03/03/2025 15:03:09 CET
ID: 65afa419-5070-4e36-a091-deddf2fa7618
Auth: Scribble

Signed By: Israel, Miguel <miguel.israel@utrecht.nl>
21/02/2025 17:21:39 CET
ID: 65afa419-5070-4e36-a091-deddf2fa7618
Auth: Scribble

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Raadsvoorstel Ontslag op eigen verzoek van de plaatsvervangend ombudsman

Beleidsveld	Bestuurlijke Zaken
Organisatieonderdeel	Raadsorganen
Opsteller	Dagelijks bestuur van de raad
Kenmerk	30183215
Vergaderdatum Raad	20 februari 2025
Referendabel	Nee (artikel 1:2 lid 2 onder a Verordening raadgevend referendum)
Geheim	Nee

Het dagelijks bestuur van de raad stelt de raad voor te besluiten:

1. Mevrouw Y.Y. Hoogendam op eigen verzoek ontslag te verlenen per 20 februari 2025.

Het dagelijks bestuur van de raad

De griffier
Miguel Israel

De voorzitter
Mariam Al-Saqaff

Samenvatting en context

Aanleiding
Op 28 januari jl. heeft de gemeenteraad een ontslagbrief ontvangen van mw Y.Y. Hoogendam als plaatsvervangend gemeentelijke ombudsman (zie bijgevoegde bijlage).

Juridische context
Op grond van de Gemeentewet dient de gemeenteraad formeel een besluit te nemen om het ontslag te effectueren. Artikel 81q lid 3 onder a luidt: “De ombudsman wordt door de raad ontslagen: a) op eigen verzoek”. Deze bepaling is eveneens van toepassing op de plaatsvervangende ombudsman.

Vervolg

Zoals eerder door de raad besloten zal de CPR de komende maanden het Ombudsloket (vanaf 1 januari 2025 de gemeentelijke ombudsman) evalueren. De raad zal hierbij worden betrokken. Gekeken zal worden naar onder meer de governance, het profiel van de (plv) gemeentelijke ombudsman inclusief de positie van kinderombudszaken en de financiering. De invulling van de ontstane vacature wordt tot die tijd aangehouden.

Communicatie

Verdere communicatie over het besluit zal door het Ombudsloket ter hand worden genomen.

(Niet)Referendabel

De Verordening raadgevend referendum is niet van toepassing omdat het een raadsvoorstel betreft over individuele kwesties, zoals benoemingen, schorsingen kwijtscheldingen of schenkingen (artikel 3 lid 2 onder a Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlage

Ter informatie:
Ontslagbrief J. Hoogendam d.d. 28 januari 2025

Utrecht, 28 januari 2025

Betreft: Ontslag plv. ombudsman/ kinderombudsman

Geachte gemeenteraad,

Met deze brief neem ik per direct ontslag als plaatsvervangend ombudsman/ kinderombudsman.

Op 22 juni 2023 ben ik benoemd tot voorzitter van het Kinderombudsloket / plaatsvervangend voorzitter van het Ombudsloket. Een zeer eervolle benoeming, vooral omdat ik vanuit deze rol mee kon bouwen aan een nieuw loket voor inwoners - in het bijzonder voor kinderen en jongeren - van de gemeente Utrecht. Een ombudsman, zeker in een opstartfase, heeft de belangrijke taak om gezag op te bouwen in de stad en onder de inwoners, maar ook met de instituties waarmee wordt samengewerkt. Ik ben dan ook vol enthousiasme aan de slag gegaan.

Voor mijn gevoel was ik net goed van start gegaan, toen ik wegens mijn zwangerschap mijn functie tijdelijk moest neerleggen. Hierna ben ik opnieuw met overtuiging en energie gestart. Al snel merkte ik dat mijn idealen en ambities onvoldoende aansloten bij de weg die het Ombudsloket, inmiddels de gemeentelijk ombudsman, in mijn afwezigheid was ingeslagen.

Daarnaast heb ik, hoewel ik met velen binnen de gemeente prettig heb samengewerkt en veel waardering heb voor hun inzet, helaas ook moeten ervaren dat de samenwerking niet altijd verliep zoals ik had gehoopt en verwacht. Hierdoor werd het steeds moeilijker om mijn taken uit te voeren op een manier die bij mij past en die in het belang van de kinderen van Utrecht is. Dat heeft mij doen besluiten deze stap te zetten.

Heel graag had ik langer samengewerkt met kinderen en jongeren om juist die groepen een stem te geven naar wie we meer zouden moeten luisteren.

Trots kijk ik terug op de verbindingen die ik, ondanks de relatief korte periode, heb kunnen leggen met personen en organisaties, zoals inwoners, ambtenaren en bestuurders van deze stad, andere kinderombudsmannen, universiteiten, andere overheidsinstanties en derden. Stuk voor stuk waardevolle contacten, ook voor de ontwikkeling van het Kinderombudsloket.

In het bijzonder heb ik aandacht gehad voor het onderwerp mentale gezondheid. Een actueel onderwerp onder jongeren. Hier heb ik samen met studenten van University College Utrecht onderzoek naar gedaan. In een tijd waarin kinderen en jongeren te kampen hebben met veel onzekerheden, hun mentaal welbevinden onder druk staat, en ze een gebrek aan sociale cohesie en prestatiedruk ervaren, is het van groot belang dat hier aandacht voor is.

Kinderen en jongeren verdienen een sterkere stem over onderwerpen die hen aangaan. Veel kinderen en jongeren maken zich zorgen over klimaatverandering. Zoals ik ook in Utrecht, mensen- en kinderrechtenstad, op de Dag van de Rechten van de Mens uitsprak: *het klimaat is van ons allemaal, maar kinderen moeten er nog het langst mee leven, dus het is net een beetje meer van hen*.

Mijn visie is dat kinderen recht hebben op een eigen kinderombudsman die puur opkomt voor hun belangen. Belangen van kinderen en volwassenen zijn niet altijd in overeenstemming en het is dan ook essentieel dat een kinderombudsman een duidelijk eigen mandaat heeft dat past bij de verantwoordelijkheid. Ik heb daarom

tijdens mijn benoemingsperiode samen met experts op het gebied van kinderrechten gezocht naar waarborgen voor het effectief opkomen voor kinderrechten door een lokale kinderombudsman.

Ik heb hiermee een mooie basis gelegd en ik ga ervan uit dat mijn opvolger op mijn werk voort kan bouwen. Ik wens de gemeentelijk ombudsman en de medewerkers hiermee veel succes. Natuurlijk wil ik iedereen met wie ik heb gewerkt bedanken voor de samenwerking.

Hoogachtend,



Jory Hoogendam,
Plv. ombudsman/ kinderombudsman Utrecht

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Ontslag op eigen verzoek plaatsvervangend ombudsman

Beleidsveld	Bestuurlijke Zaken
Organisatieonderdeel	Raadsorganen
Opsteller	Dagelijks bestuur van de raad
Zaaknummer	30183215
Jaargang en nummer	2025, nr. 19
Vergaderdatum Raad	20 februari 2025
Referendabel	Nee (artikel 1:2 lid 2 onder a Verordening raadgevend referendum)
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. Mevrouw Y.Y. Hoogendam op eigen verzoek ontslag te verlenen per 20 februari 2025.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 20 februari 2025.

De griffier,

Miguel Israel

De voorzitter,

Sharon A.M. Dijksma

Signed By: Dijksma, Sharon <s.dijksma@utrecht.nl>
04/03/2025 13:41:54 CET
ID: 47e260de-220c-4f35-b6c2-46516f85d7d0
Auth: Scribble

Signed By: Israel, Miguel <miguel.israel@utrecht.nl>
21/02/2025 17:22:23 CET
ID: 47e260de-220c-4f35-b6c2-46516f85d7d0
Auth: Scribble

Gemeenteraad

Dossiernummer	4527
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 februari 2025
Agendapunt	17
Titel	Initiatiefvoorstel Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht
ID	4748
Behandelend ambtenaar	
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Oosters
Beleidsveld	Samen Stad Maken
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Jelmer Lok/Cie Veiligheid, Bestuur en Financiën
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	20 februari 2025

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

STVV Initiatiefvoorstel Participatie- en Inspraakverordening gemeente Utrecht

Beleidsveld	Participatie
Opsteller	Gert Dijkstra
Kenmerk	30187429
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

Gert Dijkstra stelt de raad voor te besluiten:

1. De participatie- en inspraakverordening vast te stellen, met als belangrijkste uitgangspunten:
    a. Proactief tijdig betrekken van Utrechters
    b. Wijze van betrekken voorleggen aan Utrechters
    c. Duidelijkheid over wie sociaal eigenaar is
    d. Burgerparticipatie gaat altijd voor peilen, tenzij
    e. Transparante en gelijkwaardige aanpak
    f. Altijd eigen (burger)voorstellen kunnen doen, waar nodig met middelen gemeente
    g. Bij een dispuut een beroep kunnen doen op onafhankelijke begeleiding
    h. Duidelijkheid over waar bewoners wel zelf over kunnen beslissen

2. Het college op te dragen de beleidsnota Samen Stad Maken: Geen Utrecht zonder U op het volgende punt aan te vullen: voordat het kompas voor zeggenschap op p.22 wordt doorlopen bovenaan de vraag toe te voegen wie sociaal eigenaar is en de beleidsnota ‘Samen Stad Maken: Geen Utrecht zonder U’ dienovereenkomstig aan te passen.

Het lid van de gemeenteraad van Utrecht,

Gert Dijkstra

Samenvatting

Dit Initiatiefvoorstel Participatie- en Inspraakverordening gemeente Utrecht is gebaseerd op een drietal belangrijke principes. Bij de start direct met Utrechters beginnen, rekening houden met de mate waarin het project betrokkenen raakt en van maximale burgerparticipatie wordt je project beter. Deze principes zijn verwerkt in een negental uitgangspunten.

Op deze uitgangspunten onderscheidt dit initiatiefvoorstel: 'Participatie- en inspraakverordening' zich van het raadsvoorstel: 'Verordening, samenwerking, participatie en inspraak'. Om zo goed mogelijk het verschil te kunnen laten zien is ervoor gekozen in dit initiatiefvoorstel zoveel mogelijk de lijn van het college aan te houden en alleen op deze uitgangspunten artikelen te wijzigen of toe te voegen.

Om het zuiver te houden is een kleine aanpassing nodig van ''Samen Stad Maken'. Er wordt een extra vraag voorafgaand aan het kompas toegevoegd - de vraag: *wie is sociaal eigenaar?* - omdat in het geval dat de gemeenschap sociaal eigenaar is van het vraagstuk men vastloopt in het kompas. Het risico is groot dan men dan bij een te lage vorm van Zeggenschap uitkomt. Wanneer het antwoord op de vraag 'de gemeenschap' luidt, doorloop je het kompas niet; wanneer dit 'de gemeente' is doorloop je het kompas wel.

Context

Aanleiding
Het gaat nog niet altijd goed met participatie in Utrecht, zo blijkt uit de vele petities van Utrechters, de conclusies van meerdere Rekenkamerrapporten en allerlei reacties van bewoners die bij raadsleden hun ongenoegen uiten. Daarnaast is de Omgevingswet nu van kracht waarin particuliere initiatiefnemers meer ruimte krijgen om zelf de participatie te organiseren. Alleen de gemeente is degene die hier kaders voor kan vaststellen. Nu het UPG en 'Samen Stad Maken' zijn vastgesteld moeten alle mooie ambities worden verankerd in een verordening, zodat vastligt op welke manier Utrechters betrokken moeten worden en wat zij mogen verwachten van de gemeente of andere particuliere initiatiefnemers.

In de bijlages wordt een volledige achtergrondverhaal geschetst rondom de uitgangspunten waarop dit alternatieve voorstel voor deze verordening is gebaseerd. Op de onderstaande punten wijkt dit voorstel af van het collegevoorstel: 'Verordening samenwerking, participatie en inspraak' d.d. 10 december.

- In artikel 1 zijn twee definities toegevoegd. Die van sociaal eigenaar en stakeholders. Stakeholders hebben anders dan Utrechters altijd een belang in de gemeentelijke opgave. Daarom is het nodig deze groep apart te definiëren.

- Voor artikel 2 is er een meer gesloten opzet gekozen, die duidelijker is in de gronden waarop er géén samenwerking met Utrechters hoeft worden aangegaan.

- In artikel 4 zijn verschillende leden toegevoegd, die gaan over sociaal eigenaarschap, de totstandkoming van een samenwerkingsvorm met stakeholders en een vluchtroute in het geval van twijfel over de juiste vorm.

- Artikel 5 vraagt een inzicht in de belangen van stakeholders en geeft extra richting en eisen aan het samenwerkingsplan.

- Artikel 6 is in dit voorstel een apart artikel geworden en voegt extra eisen toe aan het samenwerkingsverslag.

- Artikel 7, 8 en 9 zijn toegevoegd voor een gelijke informatiepositie, de mogelijkheid aan stakeholders te geven een alternatief voorstel te doen en de mogelijkheid te geven voor onafhankelijke begeleiding in het geval van een geschil.

- Art 15 voorziet in een hardheidsclausule.

Juridische context
Op Basis van art.147a Gemw geeft een raadslid het recht een eigen verordening in de raad in te dienen. Art. 149 en 150 Gemw bieden de raad de mogelijkheid om de voorgestelde verordening vast te stellen.
Met het vaststellen van de beleidsnota's UPG en Samen Stad Maken dient de uitwerking van deze nota's juridisch verankerd te worden in een verordening.
De raad dient de bovengenoemde beleidsnota ‘Samen Stad Maken’ aan te passen om de juridische verankering in deze participatie- en inspraakverordening niet in strijd te laten zijn met deze beleidsnota.

De voorliggende Participatie- en inspraakverordening sluit aan bij de Omgevingswet. De Omgevingswet kent vier kerninstrumenten. Participatie is op grond van de Omgevingswet verplicht bij de drie kerninstrumenten waarin de gemeente het voortouw heeft, dus de omgevingsvisie, het omgevingsplan en de uitvoeringsprogramma's. Dat staat in respectievelijk de artikelen 10.7, 10.2 en 10.8 van het Omgevingsbesluit. Daarin staat dat wordt aangegeven hoe burgers, bedrijven, instellingen, maatschappelijke organisaties en andere bestuursorganen bij de voorbereiding zijn betrokken. En ook wat er met de resultaten van die participatie is gedaan. In de verordening is geregeld dat op deze drie kerninstrumenten de regels uit de verordening van toepassing zijn. Dat betekent dat Samen stad maken over de volle breedte van het gemeentelijk beleid geldt. Verder geldt voor het vierde kerninstrument, de omgevingsvergunning, dat het op grond van de Omgevingswet aan een ontwikkelaar of initiatiefnemer is om de participatie vorm te geven. Participatie is in die gevallen vormvrij. Hierover is in de verordening dus niets geregeld. De Omgevingswet bepaalt wel dat de raad gevallen kan aanwijzen waarover verplicht moet worden geparticipeerd. Dat kan als sprake is van een omgevingsvergunning die afwijkt van regels uit het omgevingsplan, de zogeheten BOPA. Daar is separate besluitvorming door de raad voor nodig op grond van artikel 16.55, zevende lid Omgevingswet. Deze separate besluitvorming zal uiterlijk in Q3 2025 door het college worden aangeboden aan de raad.
De verordening kan wel helpen in het maken van vrijwillige afspraken met ontwikkelaars en initiatiefnemers in besluitvorming over een omgevingsplan of een BOPA door het college. De Omgevingswet staat daaraan niet in de weg.

Beslistermijn
Hoe sneller de nota's verankerd zijn in een verordening, hoe beter. Dit dient echter gelijktijdig met het voorstel voor een vernieuwde participatie- en inspraakverordening van het college te gebeuren. Om het debat niet twee keer te voeren en de voorstellen goed te kunnen vergelijken

Beoogd effect
De Utrechter een sterke positie te geven in het besluitvormingstraject, zodat er een balans ontstaat tussen burger, markt en overheid, waarbij deze participatie- en inspraakverordening het samenspel en de wederzijdse rechten en plichten in onderlinge verhoudingen verankert.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
Vaststelling Beleidsnota Samen stad maken, 27 juni 2024
Vaststelling Participatie- en Inspraakverordening, 30-12-2019
Amendement 71 ‘Geen participatie zonder sterk bewonersbod Utrecht’

Het college is met een voorstel gekomen een nieuwe participatie- en inspraakverordening vast te stellen om de beleidsnota's UPG en Samen Stad Maken te verankeren. Raadslid Gert Dijkstra mist hierin een aantal rechten, vandaar dat hij de gemeenteraad een alternatief voorlegt.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De participatie- en inspraakverordening vast te stellen, met als belangrijkste uitgangspunten: a. Proactief tijdig betrekken van Utrechters b. Wijze van betrekken voorleggen aan Utrechters c. Duidelijkheid over wie sociaal eigenaar is d. Burgerparticipatie gaat altijd voor peilen, tenzij e. Transparante en gelijkwaardige aanpak f. Altijd eigen (burger)voorstellen kunnen doen, waar nodig met middelen gemeente g. Bij een dispuut een beroep kunnen doen op onafhankelijke begeleiding h. Duidelijkheid over waar bewoners wel zelf over kunnen beslissen
Argumenten	
1.1	Door bij de start van het proces relevante stakeholders te betrekken komen eventuele bezwaren of essentiële inbreng in een fase aan het licht waarin het plan aan de hand daarvan nog gevormd kan worden.
	Als er nog niets vastligt komt de echte behoefte van de buurt naar boven. Door in een vroeg stadium betrokken te zijn komen bewoners niet voor verrassingen of moeten plannen worden aangepast. Meer tijd in het begin zorgt voor versnellingen later in het proces. Dit bespaart op het hele proces veel tijd en
1.2	Door burgers meer invloed te geven op hoe de participatie eruitziet, krijg je soepelere processen die beter passen bij de behoefte van belanghebbenden en de betrokken Utrechters
	De behoefte van de buurt in welke mate er geparticipeerd wordt goed zichtbaar als zij mee mogen beslissen op welke wijze het participatieproces eruit komt te zien. Bovendien sluit het dan altijd beter aan bij de rol die de buurt kan spelen in en na voltooiing van het project.
1.3	Door kernvereisten op het gebied van participatie aan het proces toe te voegen biedt dit de belanghebbenden en de betrokken Utrechters meer zekerheden.
	Door met elkaar vast te leggen wat burgers precies mogen in participatie sluit je een discussie en versterk je de diverse beleidsnota's op participatie. Het is duidelijk welke rechten burger, markt en overheid hebben, dus de kans op teleurstelling door verkeerde verwachtingen is kleiner.
1.4	Een open en transparante houding door gelijkwaardige informatievoorziening zorgt voor minder WOO-verzoeken.
	Door transparantie te regelen in lijn met de WOO neemt de behoefte om stukken waar gemeente en markt wel over beschikken en burgers niet op te vragen via een WOO-procedure. Zo ontstaan er een stuk minder WOO-verzoeken.

1.5	Doordat deze verordening duidelijkheid verschaft over hoe men dient om te gaan met verschillende belangen en uitspraken doet over verschillende vormen van eigenaarschap schept deze helderheid en duidelijkheid in rechten en plichten van belanghebbenden en de betrokken Utrechters
	De mate van het succes van participatie hangt op dit moment af van de interpretatie van de richtlijnen. Door deze nu op te nemen in een verordening en daar rechten en plichten van de maken voor overheid, markt en burger is de kans op succesvolle participatie niet alleen veel groter, maar zal ook minder nazorg nodig zijn.
1.6	Door alternatieve voorstellen van stakeholders mogelijk te maken kan het bestuursorgaan een volledigere belangenafweging maken
	Stakeholders die gedurende het proces erachter komen dat ze iets anders willen dan wel andere belangen hebben dan de gemeente kunnen een eigen alternatief indienen. Hiervoor kunnen zij worden ondersteund om het alternatief volwaardig uit te kunnen werken. De uiteindelijke belangafweging door het bestuursorgaan wordt op deze manier veel breder en ook het onderbouwen van keuzes is hierdoor makkelijker.
Kanttekeningen/ Risico's	
1.1	Het is moeilijk vast te stellen wie de relevante stakeholders zijn.
	Door een goede en ruimte definitie van stakeholders en Utrechters op te nemen, zal niemand zich uitgesloten voelen en iedereen bereikt worden. Dat kunnen wijkplatforms en lokale bewonersgroepen zijn, maar ook anderen die enig effect ondervinden van het voorgestelde plan.
1.2	Processen duren langer, omdat het participatieproces afwijkt van de
	Het proces wordt bijvoorbeeld duurder of veel uitgebreider dan in de nota's voorgeschreven wordt. De ervaring leert echter dat een uitgebreid en passend begin leidt tot een sneller eind en lange juridische procedures kan voorkomen.
1.3	De stille meerderheid wordt niet gehoord.
	Ook hier geldt het principe dat het ene belang niet zwaarder weegt dan een ander. Wanneer je in ieder geval de mensen betrekt waarvan de impact het grootst is voorkom je dat deze stem verdwijnt. Tegelijkertijd worden alle belangen nog steeds meegewogen. Altijd zul je bij elke participatie extra moeite moeten doen om stakeholders te vinden, persoonlijk op te zoeken en te betrekken.
1.4	Utrechters worden overspoeld met informatie
	Door meer beschikbare informatie ter beschikking te stellen zien Utrechters door de bomen het bos niet meer. Door echter goed bij elk stuk te vermelden wat de waarde is en er een totaaloverzicht bij te maken kan dit worden ondervangen.
1.5	Door participatierechten zo nadrukkelijk nu wel vast te leggen in de Verordening stakeholders en Utrechters mogelijk meer en eerder 'juridisch' gaan en voortdurend gaan wijzen op waar ze recht op hebben volgens de verordening.
	Als je de ambities in de beleidsnota's openlaat dan is het risico dat het succes afhankelijk is van de betrokken personen. Door een nullijn vast te stellen in een verordening én de rechten van relevante stakeholders goed te formuleren kunnen de ambities ook daadwerkelijk worden waargemaakt.

1.6	Het besluitvormingsproces van het bestuursorgaan wordt een stuk complexer door over meerdere voorstellen voor dezelfde gemeentelijke opgave te moeten beslissen
	Belangenafweging tussen verschillende stakeholders en/of het algemene belang is nooit makkelijk. Het uitleggen en onderbouwen hiervan ook niet. In het geval van een alternatief voor stakeholders is het besluitvormingsproces transparanter en makkelijker navolgbaar voor de Utrechter door de bredere belangenweerspiegeling die dan op tafel ligt.
Beslispunt	
2	Het college op te dragen de beleidsnota Samen Stad Maken: Geen Utrecht zonder U op het volgende punt aan te vullen: voordat het kompas voor zeggenschap op p.22 wordt doorlopen bovenaan de vraag toe te voegen wie sociaal eigenaar is en de beleidsnota ‘Samen Stad Maken: Geen Utrecht zonder U’ dienovereenkomstig aan te passen.
Argumenten	
2.1	Als de gemeenschap sociaal eigenaar is kom je bij het doorlopen van het kompas altijd op een beperkte vorm van participatie uit, terwijl een uitgebreidere vorm voor de hand ligt.
	Er is in deze gevallen bijna altijd een besluit van de gemeente nodig, dus kom je automatisch in het rechterdeel. Dan komt er dus hoogstens burgerparticipatie uit, terwijl Utrechter aan zet of Overheidsparticipatie vooraf meer voor de hand zouden liggen. Hier kan je niet meer komen in het kompas. Door het kompas niet te doorlopen als de gemeenschap sociaal eigenaar is kan dit worden voorkomen.
Kanttekeningen/ Risico’s	
2.1	Het niet doorlopen van het kompas als het sociaal eigenaarschap bij de gemeenschap ligt zorgt voor een te hoge mate van zeggenschap
	Het niet doorlopen van het kompas sluit overleg niet uit. Er kan altijd nog worden gekozen dat wel te doen, bijvoorbeeld als de gemeenschap de wens heeft voor een andere vorm van of lagere mate van zeggenschap te kiezen.

Financiën

De uitvoering van dit voorstel is onderdeel van de uitvoering van de beleidsnota Samen stad maken, Geen Utrecht zonder U. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het bieden van trainingen, coaching on the job, kennisuitwisseling, werkafspraken en richtlijnen, formats voor samenwerkingsplan- en samenwerkingsverslag, etc. Dit wordt bekostigd uit het programma Samen stad maken.

Vervolg

De uitvoering van deze verordening wordt gemonitord en eenmaal per twee jaar geëvalueerd gezamenlijk met de leidende principes voor houding en gedrag en het kompas voor zeggenschap uit de Beleidsnota Samen stad maken. De eerste evaluatie wordt begin 2026 afgerond. Tegen de vaststelling van de verordening staat geen bezwaar en beroep open.

Participatie
In de voorbereidingen om te komen tot het voorliggende initiatiefvoorstel heeft een intensieve participatie plaatsgevonden. Het voorstel is in concept gedeeld met actieve Utrechters uit een voormalige denktank, die jarenlang actief was onder de naam ‘Stadsmakers’ en dat deels nog is onder de vlag van SAMEN030. Organisch heen weer mailend, bellend en soms samen komend met deze kring van actieve Utrechters zijn de uitgangspunten verwerkt in een alternatieve verordening. Ook hebben een deel van deze actieve Utrechters nog hun belangrijkste wensen, vooral vanuit het ruimtelijke domein, op papier gezet en eerder al met de gemeenteraad gedeeld. Deze brief is opgenomen als bijlage.

Communicatie
Er is geen aanvullende communicatie voorzien. In de bestaande communicatie over Samen stad maken wordt naar de verordening verwezen.

(Niet)Referendabel
De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming
- Participatie- en Inspraakverordening gemeente Utrecht 9-01-2025

Bijlagen informatief
- Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht – Informatieve toelichting
- Essay: Utrechtse burgerparticipatie moet meer zijn dan alleen mooie woorden
- Bewonersadviezen voor een beter UPP
- Tien sleutelprincipes voor succesvolle (burger)participatie inclusief literatuurbronnen

Informatieve toelichting

Algemeen

Op 27 juni 2024 is de nieuwe Beleidsnota Samen stad maken, Geen Utrecht zonder U, vastgesteld. Hierin is het nieuwe beleid voor samenwerking met Utrechters opgenomen in algemene zin. Het omschreven doel van de beleidsnota is dat Utrechters meer eigenaarschap en zeggenschap krijgen.

Om dit doel te bereiken en te zorgen dat deze nota ook daadwerkelijk effectief wordt is het belangrijk een aantal uitgangspunten voortkomend uit de geest van de nota vast te stellen in een verordening. Extra belangrijk door het tevens recent vastgestelde Utrecht Planproces Gebiedsontwikkeling (UPG) en met oog op de nieuwe Omgevingswet waarin particuliere initiatiefnemers in bepaalde gevallen zelf de participatie moeten organiseren. De gemeente is degene die hier kaders voor kan vaststellen. Hoewel verdere besluitvorming hierover volgt is het belangrijk nu al kaders te stellen die duidelijk maken wat minimaal moet. Dat biedt Utrechters zekerheid en initiatiefnemers maximale duidelijkheid. Dat versnelt uiteindelijk nieuwbouw en maakt plannen beter en vaak ook nog eens goedkoper.

Met deze verordening wordt het nieuwe beleid in lokale gemeentelijke regelgeving verankerd. De verordening geeft duidelijkheid over hoe de doelen en ambities uit de beleidsnota' uitvoering vinden en welke rechten en plichten Utrechters, gemeenteraad, college en marktpartijen hebben.

Tot slot is ook het Utrechtse uitdaagrecht, het bewonersbod, in de verordening opgenomen. Dit is het recht van inwoners en maatschappelijke partijen om een verzoek bij een bestuursorgaan in te dienen om de feitelijke uitvoering van een gemeentelijke taak over te nemen. Het bewonersbod is gebaseerd op twee doelen: meer verantwoordelijkheid en sturingsmacht in de samenleving leggen en een betere uitvoering van publieke taken.

Artikelsgewijs

Artikel 1 Definities

Bewonersbod
Het bewonersbod is de Utrechtse variant van het uitdaagrecht. Voor de definitie is dan ook aangesloten bij artikel 150, derde lid, van de Gemeentewet. Op grond daarvan kunnen inwoners en maatschappelijke partijen een verzoek doen om gemeentelijke taken over te nemen. Dit betekent dat het uitdaagrecht dus niet in algemene zin voor alle Utrechters geldt, maar zich op grond van de wet specifiek richt op inwoners en maatschappelijke partijen. In hoofdstuk 5 van de verordening zijn nadere eisen gesteld aan de toepassing van het bewonersbod.

Gemeentelijke opgave
Gemeentelijke opgave is een veelomvattend begrip. Het heeft betrekking op wat het bestuursorgaan kan doen met beleid. Dit strekt zich uit van het voorbereiden tot het vormen, evalueren en uitvoeren van beleid. In beginsel kan samenwerking met Utrechters plaatsvinden binnen iedere fase en situatie van een gemeentelijke opgave.

Maatschappelijke partijen
In artikel 150, derde lid, van de Gemeentewet is geregeld dat, naast inwoners, ook maatschappelijke partijen gebruik kunnen maken van het uitdaagrecht. In de Gemeentewet staat echter niet wat maatschappelijke partijen zijn. Het is aan gemeenten om deze groep af te bakenen. In dit geval is ervoor gekozen om onder maatschappelijke partijen verenigingen, stichtingen en andere organisaties zonder winstoogmerk te verstaan die als doel hebben om een actieve bijdrage aan de samenleving in Utrecht te leveren, ongeacht de rechtsvorm waarin zij zijn georganiseerd. Bij maatschappelijke partijen

gaat het dus onder meer om woongroepen, vrijwilligersorganisaties, buurtcomités en inwonerscollectieven.

Samenwerking
In de beleidsnota is een bewuste keuze gemaakt om niet van participatie te spreken, maar voor de bredere term samenwerking te kiezen. Dit betekent dat het om meer gaat dan in de Wet participatie op decentraal niveau is voorzien en dat het alle vormen van inwoners- en overheidsparticipatie omvat. De definitie laat de samenwerking daarbij in beginsel vormvrij en heeft in elk geval betrekking op de in de beleidsnota genoemde samenwerkingsvormen, maar ook op inspraak en het bewonersbod. Samenwerkingsvorm Deze definitie omvat de vijf samenwerkingsvormen uit de beleidsnota. Deze samenwerkingsvormen staan in het kompas voor zeggenschap en weerspiegelen ieder een bepaalde mate van eigenaarschap en zeggenschap van de Utrechters.

Samenwerkingsvorm
Deze definitie omvat de vijf samenwerkingsvormen uit de beleidsnota. Deze samenwerkingsvormen staan in het kompas voor zeggenschap en weerspiegelen ieder een bepaalde mate van eigenaarschap en zeggenschap van de Utrechters.

Sociaal eigenaar
Het sociaal eigenaarschap beperkt zich tot een duurzame uitvoering van overheidstaken door andere stakeholders dan de gemeente. Mogelijk worden deze taken gedelegeerd via een al dan niet passende juridische vorm, zoals bijvoorbeeld een stichting. Dit betekent in geen geval dat een uitvoerende gemeenschap (stakeholders) ook juridisch eigenaar wordt van gemeentelijke eigendommen. Het kan hierbij gaan om het beheren van een buurtruimte, beheren van een lokaal buurtgebonden plein, zelf gezamenlijk organiseren van huishoudelijke hulp of het onderhouden van een groenstrook.

Stakeholders
Dit kunnen bijvoorbeeld wijkplatforms en lokale bewonersgroepen zijn, maar ook andere maatschappelijke partijen, gebruikers of cliëntengroepen. Deze groepen zijn op verschillende wijze actief of deelnemend in de processen om hun belang uit te dragen met als doel het (deels) te zien worden behartigd. Stakeholders zijn anders dan Utrechters groepen of individuen die in ieder geval een belang hebben in de gemeentelijke opgave. Utrechters hebben niet altijd een belang of doen daar niets actief mee.

Utrechters
De beleidsnota heeft voor wat betreft de samenwerkingsvormen uit het kompas voor zeggenschap niet alleen betrekking op samenwerking met inwoners, maar ook met toekomstige inwoners, gebruikers, maatschappelijke partijen en andere organisaties in Utrecht. Om die reden is in de verordening een aparte definitie voor deze groep opgenomen. Daarbij wordt opgemerkt dat alleen de samenwerkingsvormen betrekking hebben op de samenwerking met Utrechters als groep. Inspraak beperkt zich tot inwoners en belanghebbenden en alleen inwoners en maatschappelijke partijen kunnen een bewonersbod doen.

Artikel 2 Reikwijdte

Geregeld is dat de verordening van toepassing is op alle gemeentelijke opgaven en ten aanzien van elk beleidsterrein. Dit betekent dat samenwerking met Utrechters in beginsel altijd mogelijk is. Dit is ook in lijn met de beleidsnota. Voor de kwaliteit van de invulling van de gemeentelijke opgave is samenwerking met Utrechters volgens de beleidsnota essentieel, ongeacht welk onderwerp of welke fase het betreft.

In dit artikel worden een beperkt aantal gronden genoemd waarop het bestuursorgaan kan afzien van samenwerking met Utrechters. Er kunnen gevallen zijn waarin samenwerking niet voor de hand ligt. In dat geval kan het bestuursorgaan op grond van de verordening van samenwerking met Utrechters afzien. Het is aan het bestuursorgaan om hierin aan de hand van de in de verordening genoemde uitzonderingen in de meeste gevallen onderbouwd een afweging te maken. Het kan bijvoorbeeld gaan

om gevallen waarin het gemeentelijke aangelegenheden betreft die dusdanig beperkt zijn in omvang, dat er voor samenwerking geen wettelijke ruimte, tijd en geld beschikbaar is. Te denken valt aan het toekennen van subsidie, de uitgifte van paspoorten, het overgaan tot handhaving, het verlenen van een vergunning voor een dakkapel of het beoordelen van de aanvraag om een bijstandsuitkering. Voor deze gevallen is niet steeds een motivering op het afzien van samenwerking nodig. Hier moet vanzelfsprekend wel zorgvuldig mee worden omgegaan.

Overigens wordt nog opgemerkt dat de afweging om al dan niet voor samenwerking met Utrechters te kiezen los staat van de vorm waarin de samenwerking plaatsvindt. Een bestuursorgaan kan dus niet van samenwerking afzien omdat de indruk bestaat dat er geen passende vorm van samenwerking is.

Artikel 3 Doel van de verordening

Deze verordening heeft hetzelfde doel als de Beleidsnota Samen stad maken. In dit artikel wordt dat kenbaar gemaakt. Het artikel biedt daarmee duidelijkheid en een kader voor het licht waarin de verordening is geplaatst. Verder is in dit artikel geëxpliciteerd dat het bestuursorgaan bij de uitoefening van de bevoegdheden op grond van deze verordening de leidende principes voor houding en gedrag, zoals opgenomen in de Beleidsnota Samen stad maken, in acht zal nemen; met dien verstande dat het college verantwoordelijk is voor de inachtneming daarvan door zijn ambtenaren. Dit betekent dat het college (en in voorkomende gevallen de raad) bij het nemen van het besluit moet beoordelen of bij de totstandkoming van het besluit de verordening is gevolgd en dus of recht is gedaan aan de leidende principes voor houding en gedrag. Omdat het bij deze leidende principes bijvoorbeeld gaat om de vraag of er open en eerlijk gehandeld is en of er lef is getoond, gaat het om een subjectieve beoordeling en vraagt dit primair een afweging aan de politiek. Hoe is het beleid bedoeld en sluit de handelswijze in een concreet geval daar voldoende op aan?

Artikel 4 Bepalen samenwerkingsvorm

Als het bestuursorgaan besluit de samenwerking met Utrechters aan te gaan, dan moet het bestuursorgaan samen met (reeds bekende) stakeholders het kompas voor zeggenschap gebruiken om te bepalen welke samenwerkingsvorm of welke samenwerkingsvormen het wil toepassen. Het bestuursorgaan kan dus samen voor één vorm, maar ook voor meerdere samenwerkingsvormen kiezen. Daarbij moeten het kompas met ruime definities van bijvoorbeeld tijd, geld, ruimte én representativiteit worden doorlopen om te voorkomen dat er te snel een beperking op de samenwerking wordt gelegd.

Wanneer er sprake is van een gemeentelijke opgave waarbij aangetoond kan worden dat een of meer stakeholders sociaal eigenaar zijn, en zij tevens het initiatief en beheer van de opgave willen overnemen, dan wordt het kompas in eerste instantie niet doorlopen. In dat geval wordt eerst onderzocht of een traject van overheidsparticipatie mogelijk is. Het gevaar van het doorlopen van het kompas is dat men op een lagere vorm van zeggenschap uitkomt door de in het kompas opgenomen vragen. Door in deze specifieke gevallen het kompas niet te doorlopen, kan meteen het gesprek worden aangaan om de mogelijkheid van overheidsparticipatie te verkennen. Wanneer de sociaal eigenaar dat niet ziet zitten kan altijd alsnog het kompas gevolgd worden.

Het kompas is een instrument dat richting geeft. Hoewel het een instrument is dat al lerende wordt toegepast is het belangrijk ook hier een uitweg te bieden mocht er geen consensus ontstaan tussen Utrechters en bestuursorgaan. De meest passende vorm is dan burgerparticipatie, omdat het risico met peilen is dat er inbreng wordt gemist, die wel met burgerparticipatie was verkregen. Het is goed mogelijk dat later in latere fases een andere samenwerkingsvorm passender is.

Artikel 5 Uitvoeren samenwerkingsvorm

Het bestuursorgaan moet samen met relevante stakeholders de samenwerkingsvorm of vormen vaststellen en in een samenwerkingsplan omschrijven hoe dit invulling krijgt.

Omdat in de beleidsnota de blik naar buiten voorop staat, is het onwenselijk dat meer tijd wordt besteed aan het opstellen van plannen en verslagen dan aan de samenwerking met Utrechters. In de verordening is wel vastgelegd waar het bestuursorgaan bij de invulling en verantwoording aandacht aan moet besteden, maar er is ruimte om de invulling gaandeweg aan te vullen en daar waar nodig aan te passen. In het samenwerkingsplan worden steeds de eerstvolgende stappen in een proces van de gemeentelijke opgave inzichtelijk gemaakt. Hierbij worden relevante stakeholders bij betrokken. Dit sluit eveneens aan bij de gedachte in de beleidsnota dat een samenwerkingsproces nooit aan de voorkant volledig te plannen of te beschrijven is en dat er moet ruimte zijn om samen bij te sturen en een pad te maken terwijl daarop wordt gelopen.

In het samenwerkingsplan moet altijd worden opgenomen welke partijen stakeholder zijn en voor zover mogelijk wat hun belang is. Dit is nodig om voor het bestuursorgaan inzichtelijk te maken welke stakeholders het zwaarst worden geraakt in hun leefomgeving of welzijn en welke stakeholders dus het grootste belang hebben. Dit lid 1 sub c is opgenomen, om het bestuursorgaan de mogelijkheid te geven dit overzichtelijk op te nemen en te wegen in de uitwerking van het in artikel 6 omschreven samenwerkingsverslag en het uiteindelijke besluit.

Hoewel de insteek samenwerking is kan het zijn dat er een belangenafweging plaatsvindt waarin de betrokken stakeholders hun belang ondergeschikt gemaakt zien worden. In dat geval moet er altijd gekeken worden waar er nog wel ruimte is voor invloed. Bijvoorbeeld de beplanting of de kleur van een gevel, wanneer het om projectontwikkeling gaat

Eventuele kosten die voortvloeien uit art. 8 en 9 worden in het samenwerkingsplan geraamd binnen de plankosten. Hoewel dit kan betekenen dat de plankosten initieel hoger kunnen uitvallen aan het begin van het proces is het zeer aannemelijk dat dit leidt tot kostenbesparing aan het einde van het proces.

Het tweede lid regelt dat het college in beginsel besluit over de samenwerking met Utrechters bij de voorbereiding van een raadsvoorstel. Dit kan echter anders zijn als de gemeenteraad kenbaar heeft gemaakt dat hij hierover zelf wil besluiten. Dit kan in algemene zin door kaders te stellen over wanneer de gemeenteraad hierover besluit (bijvoorbeeld bij bepaalde onderwerpen of bij een bepaalde omvang), maar ook in concrete gevallen.

Artikel 6 Samenwerkingsverslag

Het bestuursorgaan moet achteraf verslag doen van het verloop van het proces. Dat wordt opgenomen in het samenwerkingsverslag. In dit samenwerkingsverslag moet duidelijk en onderbouwd worden weergegeven hoe het proces is verlopen en hoe de uitkomsten tot stand zijn gekomen. Ook moet er worden ingegaan op eventuele onafhankelijke begeleiding, artikel 9. In het verslag wordt ook kort gekeken of er verbeterpunten zijn voor de toepassing van samenwerkingsvormen.

Artikel 7 Gelijke informatiepositie

Besluiten en plannen worden gemaakt op basis van informatie. In Utrecht is het niet ongebruikelijk dat bewoners een alternatief plan maken. Er zijn veel redenen waarom deze plannen het niet altijd halen, maar dit artikel gaat over de beschikbaarheid van informatie. Als bewoners niet over dezelfde informatie beschikken als de projectontwikkelaar dan kunnen ze nooit een gelijkwaardig plan maken. Door dit gelijk te trekken met alle wettelijke uitzonderingen van dien is er een reden minder dat bewonersplannen geen volwaardig alternatief worden.

Artikel 8 Alternatief voorstel van stakeholders

Het gaat hier uitdrukkelijk niet om de uitvoering van het bewonersbod of burgerinitiatief. Wanneer stakeholders tijdens een samenwerkingsproces het idee krijgen zelf tot een betere eindversie van het product te komen dan moet dit wel kunnen. Op deze manier wordt er bij de besluitvorming over twee plannen besloten. In de praktijk wordt er vaak een alternatief plan gemaakt, maar die wordt niet

meegenomen in de besluitvorming, vaak ontbreken er (beperkte) middelen om het plan volwaardig uit te werken. Dit artikel geeft ruimte die middelen ter beschikking te stellen aan de initiatiefnemers.

Artikel 9 Onafhankelijke begeleiding

Als stakeholders onderling een geschil krijgen, dan is in het samenwerkingsplan opgenomen dat een onafhankelijke derde hierin kan bemiddelen. In principe wordt dit toegewezen, tenzij er goed onderbouwd wordt waarom dit niet redelijk is. Doel is om eindeloze procedures en een gang naar de rechter te voorkomen. Vaak is er in een vroeg stadium nog veel te repareren. In artikel 5 lid 1 sub i. is geregeld hoe hiervoor kosten worden gedekt.

Artikel 10 Inspraak

Inspraak is geen samenwerkingsvorm die in het kompas voor zeggenschap is opgenomen. In bepaalde gevallen is inspraak echter wettelijk verplicht. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de voorbereiding van een omgevingsplan, omgevingsvisie of programma. Daarnaast is in de verordening geregeld dat een bestuursorgaan er ook voor kan kiezen om inspraak te verlenen naast de toepassing van een samenwerkingsvorm die in het kompas voor zeggenschap is opgenomen. De voorkeur gaat echter uit naar een samenwerkingsvorm die is opgenomen in de beleidsnota. Als inspraak wordt toegepast, dan moet op grond van artikel 150, tweede lid, van de Gemeentewet afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht worden toegepast. Dit betekent onder andere dat inwoners en belanghebbenden een zienswijze kunnen indienen.

Artikel 11 Bewonersbod doen

In dit artikel is geregeld hoe inwoners en maatschappelijke partijen een bewonersbod kunnen doen. Zo moeten de inwoners of maatschappelijke partijen bepaalde informatie over het bewonersbod verstrekken en kan het college ook om aanvullende informatie vragen. Bij het bewonersbod is verder van belang dat het uitdaagrecht op grond van artikel 150, derde lid, van de Gemeentewet aan inwoners en maatschappelijke partijen voorbehouden is. Een bewonersbod kan dus niet door Utrechters in bredere zin worden gedaan.

Artikel 12 Reactie bewonersbod

Om het voor inwoners en maatschappelijke partijen makkelijker te maken een bewonersbod te doen, is geregeld dat een bewonersbod altijd bij het college wordt gedaan. Het college stuurt het bewonersbod vervolgens door aan het bevoegde bestuursorgaan.

Dat bestuursorgaan moet op het bewonersbod reageren. Uit de leidende principes voor houding en gedrag en de beleidsnota volgt dat een bestuursorgaan in beginsel moet openstaan voor een bewonersbod en hierop dus in beginsel welwillend moet reageren. Onderdeel van de leidende principes is immers dat er vertrouwen aan Utrechters wordt gegeven en de beleidsnota stelt het eigenaarschap van Utrechters centraal.

Desalniettemin is ook geregeld dat een bestuursorgaan een bewonersbod kan afwijzen. Dit kan onder andere als zich één van de uitzonderingsgronden uit artikel 2 voordoet, maar ook als het bewonersbod geen betrekking heeft op een gemeentelijke taak of in strijd is met gemeentelijk beleid. Tot slot kan een bestuursorgaan een bewonersbod afwijzen als het bewonersbod ziet taak of bevoegdheid waarvan de aard zich tegen een bewonersbod verzet. Dit sluit aan op artikel 156, 165 en 178 van de Gemeentewet. Het gaat dan bijvoorbeeld om de bevoegdheid om belasting te heffen, bestuursdwang toe te passen of de openbare orde te handhaven. Het bestuursorgaan moet de afwijzing wel onderbouwen.

Verder moet het bestuursorgaan binnen zes weken op het bewonersbod reageren. Deze termijn begint op het moment dat het bewonersbod door het bevoegde bestuursorgaan ontvangen is. Er is

verder een mogelijkheid deze termijn te verlengen. Als een bewonersbod betrekking heeft op een bevoegdheid van de gemeenteraad is tot slot bepaald dat het college de reactie voorbereidt.

Artikel 13 Uitvoeren bewonersbod

Als het bestuursorgaan het bewonersbod accepteert, moet het met de inwoner of de maatschappelijke partij afspraken maken over de uitvoering. Die afspraken moeten niet alleen zien op de uitvoering zelf (eerste lid, onder a), maar ook op het contact met en de ondersteuning door het bestuursorgaan (eerste lid, onder b). Tot slot moeten de afspraken een oplossing bieden als de uitvoering niet volgens de afspraken verloopt (eerste lid, onder c). Verder moet het bestuursorgaan, net als bij de samenwerkingsvormen, ook na het accepteren of afwijzen van een bewonersbod inzichtelijk maken hoe dit verlopen is. In lijn met wat er bij de samenwerkingsvormen geregeld is, dient het bestuursorgaan deze verantwoording openbaar te maken.

Artikel 15 Hardheidsclausule

De hardheidsclausule is opgenomen om een oplossing te bieden wanneer Utrechters onbedoeld en disproportioneel onredelijk of onbillijk worden benadeeld bij de toepassing van de verordening. Het bestuursorgaan dient toepassing van de hardheidsclausule schriftelijk motiveren.

Beste leden van de Utrechtse gemeenteraad,

Tijd om de rol van bewoners bij ruimtelijke processen eens goed te regelen! Als ervaringsdeskundigen bieden wij jullie 6 adviezen aan die bewonersinbreng in het Utrechts Plan Proces (UPP) borgen, zonder dat te vertragen. Want wie zit er te wachten op nog meer hoofdpijndossiers als het Rachmaninoffplantsoen in Welgelegen of Camera Obscuradreef en Ivoordreef in Overvecht?

Waarom nu? Het stadsbestuur en een deel van de raad willen het UPP aanpassen om sneller plannen te realiseren. En daarbij wordt met geen woord gerept over het borgen van bewonersinbreng. Daarom sturen we dit voorstel, dat voortbouwt op het amendement 'Samen stad maken' en diverse samenwerkingstrajecten tussen raad, bewoners en ambtenaren.

Adviezen om bewonersinbreng bij gebiedsontwikkeling goed te borgen, zijn de afgelopen 7 jaar regelmatig verstuurd naar het stadskantoor. Deze adviezen zijn elke keer afkomstig van raadsleden, bewoners en ambtenaren die daar samen aan hebben gewerkt.

Geheugensteuntje: welke adviezen zijn dat?

- Breed aangenomen raadsmotie 'samen stad maken' van juni 2016, gemaakt door bewoners en raadsleden. Hierin is aanpassing van het UPP gevraagd om bewoners meer invloed op de stads- en wijkontwikkeling te bezorgen.
- Het Stadsakkoord tussen actieve Utrechters en raadsleden in 2018 en 2019, wat leidde tot de Utrechtse Principes.
- Een unaniem aangenomen amendement op de agenda samen stad maken in september 2021.
- 'Regiegroep Zeggenschap', met raadsleden, bewoners en ambtenaren, formuleert in het najaar van 2021 concrete adviezen aan de hand van de Utrechtse Principes. Deze adviezen zijn voorjaar 2022 naar de raad gestuurd. Een van de adviezen richt zich op een mogelijke aanpassing in het UPP en het borgen van bewonersinbreng in een vroeg stadium van gebiedsontwikkeling.
- Op de bijeenkomst Hack je stadsie, in november 2022 georganiseerd door bewoners samen met raadsleden, is onder meer over dit advies voor aanpassing van het UPP gesproken.
- Een nieuwe slag hiermee is in maart 2023 gemaakt door 12 actieve bewoners. Zou de werkwijze die we voorstellen veel leed hebben

voorkomen bij een hoofdpijndossier als het Rachmaninoffplantsoen? Betrokkenen beantwoorden volmondig: ja!

Nu het stadsbestuur haast wil maken met aanpassing van het UPP om procedures te versnellen, is er momentum om deze bal in te koppen. Trap niet in de valkuil van een nieuw onderzoek en bewoners casus voor casus te laten aantonen wat er allemaal fout gaat. De kennis ligt al lang en breed op tafel.

Wat valt er te winnen?

Samenvatting uit bovengenoemde adviezen van de belangrijkste doelen:

Geen overvallen meer

Een groot deel van de Utrechters is niet op de hoogte van de ruimtelijke plannen in hun stad, en ook niet van die in hun eigen buurt. Soms lezen ze erover op (sociale) media als het besluitvormingsproces al in volle gang is. Soms kunnen ze vrijblijvend meepraten over hoe de ruimtelijke plannen worden uitgewerkt. De kaders zijn dan al vastgesteld door college of gemeenteraad. Dat leidt vooral tot wantrouwen, onvrede en verzet.

➔ Bewoners horen niet pas over plannen in hun buurt als de gemeente er met een marktpartij al zo ongeveer uit is.

Invloed op de kaders

Bewoners moeten, volgens het door Nederland geratificeerde verdrag van Aarhus (1998), daadwerkelijk invloed hebben op planprocessen. Betrek hen dus als alle opties nog open liggen (artikel 6 lid 4). Voordelen zijn dat je samen kunt sturen op waarden en een integrale visie op een gebied (en je niet laat meeslepen in gedoe over planuitwerkingen en businesscases) en je zo ruimte maakt voor een goede maatschappelijke belangenafweging (in tegenstelling tot de veel beperktere omwonendenparticipatie).

➔ Bewoners hebben inbreng bij de vraag welke plannen, en onder welke voorwaarden, een kans krijgen in de stad en op specifieke plekken (de waarom- en wat-vraag).

Gemeentelijke regie houden

De Omgevingswet kan er toe leiden dat de communicatie met bewoners wordt verschoven naar de markt/initiatiefnemers. Door als gemeente de regie te houden op bewonersinbreng in planprocessen, ontstaat er ruimte om het goede gesprek te voeren over verschillende belangen. Zo haal je meer op dan tegengestelde geluiden en voorkom je dat huidige bewoners worden uitgespeeld tegen de toekomstige bewoners (‘we horen wat u zegt, maar we bouwen aan de toekomst’).

➔ Houd de rol van gemeente en initiatiefnemers duidelijk gescheiden, de gemeente houdt vanuit het publieke belang de regie op (en de communicatie over) de planprocessen.

Kwalitatief betere plannen

Bewoners houden de gemeente aan haar eigen beleid en kijken naar een hoger schaalniveau dan kavel of plangebied. Bewoners dwingen af dat de buurt beter wordt van de ontwikkeling en knokken voor kansen voor lokale initiatieven. Bovendien, niet onbelangrijk, bouwen bewoners samen met de gemeente aan het collectieve geheugen bij langjarige processen. Met alle personeelswisselingen in de politiek, ambtenarij, adviesbureaus en marktpartijen, vormen bewoners vaak het geheugen van afspraken.

➔ Bewonerskennis en -ervaringen actief inbrengen leidt tot betere plannen. Zij zijn immers expert van hun eigen wijk en stad.

Een gelijker speelveld

Bewoners met plannen voor inrichting van hun eigen buurt, of die een alternatief voorstel maken na de presentatie van een gemeentelijk plan of een plan van een ontwikkelaar, raken veel energie kwijt omdat ze een plek aan de besluitvormingstafels van de stad zwaar moeten bevechten.

➔ Richt planprocessen zo in dat burgerinitiatieven een even grote kans hebben hun plan te realiseren als grote instituties en marktpartijen.

Ontstaan nieuwe werkwijzes

Positieve ervaringen met bewonersinbreng, zoals het stadstenderteam bij project Smakkelaarsveld en het alternatieve plan van burgerinitiatief Fris Alternatief, zijn nu incidenten. Een bewonersinitiatief is meestal succesvol dankzij 'geritsel buiten de systemen'. Daardoor ontstaat geen blijvende verandering in planprocessen. Door de schotten tussen Samen stad maken- en gebiedsontwikkelingsteams weg te halen, bied je meteen ambtenaren en ingehuurde projectleiders betere handvaten voor samen stad maken, en ben je niet afhankelijk van individuele voorkeuren en capaciteiten.

➔ Vervlecht ambities op het gebied van gebiedsontwikkeling en samen stad maken goed met elkaar.

Bewoners toerusten

Stel bewoners (tijdig) in staat eigen kennis op te doen over het plan en waar nodig eigen alternatieven te ontwikkelen. Doe je dit niet, dan zijn de enige bewoners die invloed hebben degenen met ervaring met gemeentelijke processen, een hoog opleidingsniveau, een goed netwerk, contacten met politiek & pers, en tijd & energie. Die groep is ook hard nodig in de stad, maar liever vergroten we samen de kring. Het kan niet zo zijn dat de gemeente actieve bewoners chanteert met de stelling dat ze niet iedereen vertegenwoordigen, maar bewoners niet in staat stelt zich te manifesteren.

➔ Ondersteun bewoners met middelen, informatie en (toegang tot) kennis, zodat ze tot een oordeel en advies komen dat gelijkwaardig is aan dat van ambtenaren, adviesbureaus en andere bij de afweging betrokken stakeholders.

Last but zeker not least: win tijd!

Uit talloze onderzoeken blijkt dat eerder gesprekken voeren over plannen, de processen later gemakkelijker maakt. Dat sluit dus prima aan op de ambitie van het stadsbestuur, die planprocessen ingrijpend wil verkorten. Dit zonder volwaardige bewonersinbreng te borgen, roept verzet en wantrouwen op. Dit krijg je later in het proces maar ook op veel andere plekken als een boemerang terug.

➔ Organiseer in het voortraject dialoog & conflict tussen verschillende belangen, dan verloopt het vervolgproces soepeler.

Er valt dus veel te winnen. Niet alleen betere participatieprocessen, maar ook betere plannen, slimmere planprocessen, versterking van de lokale democratie en vertrouwen tussen overheid en burger. Dus maak er werk van!

Hoe: 6 bewonersadviezen voor een beter UPP

1- Voeg een fase 0 toe voorafgaand aan de initiatieffase in het UPP. Fase 0 is een maatschappelijke dialoog over nut, noodzaak en randvoorwaarden voor het starten van een nieuw planproces. Dat betekent: je stelt geen start- en intentiedocumenten op, laat staan dat je plannen uitwerkt, zonder dat deze dialoog heeft plaats gevonden.

2- In iedere volgende fase van het UPP keert deze dialoog terug. Maar is de eerste fase goed doorlopen, dan zou dit een lichte toets kunnen zijn: wordt er recht gedaan aan de kaders en afspraken uit fase 0? Stap voor stap richt de participatie zich dan steeds meer op de inbreng van direct belanghebbenden.

3- Bouw waarborgen in het proces in om buurten te laten profiteren van plannen die in hun omgeving landen. Pak daar de in andere steden ontwikkelde instrumenten als omgevingsscan (meerdere steden), bewonerseffectrapportage (Den Haag en Amsterdam) en buurtbatenovereenkomst (o.a. Amsterdam). Zo voeg je kwaliteit toe aan het plan, ook vanuit het perspectief van de wijdere omgeving.

4- De gemeenteraad maakt samen met de stad een plan voor hoe die dialoog, die in elke fase terugkeert, plaatsvindt. Bij fase 0 hoort een participatiekader en ook dat wordt gemaakt samen met bewoners (die daarbij ondersteund worden). Daarbij dienen twee doelen in evenwicht te zijn:
een brede en evenwichtige belangenafweging enerzijds en recht

doen aan de mensen wier belang het meest in het geding is anderzijds.
Let op: in fase 0 gaat het niet louter om omwonendenparticipatie. In deze fase spreek je met een brede groep wier leefkwaliteit direct wordt geraakt door mogelijke plannen. Dus met mensen uit de buurt, wijk en stad en bijvoorbeeld woningzoekenden. In de volgende fases kom je dan directer uit op de omwonenden en anderen wier belangen direct worden geraakt.

5- De bewonersinbreng heeft de status van 'zwaarwegend advies'. Dat betekent dat bewoners een eigen advies opstellen dat niet is weg te moffelen in een breder proces. Ook betekent dit dat het advies in beginsel wordt overgenomen, tenzij goed is te beargumenteren dat het niet strookt met het algemeen belang, of niet strookt met de buurt waarvoor het plan is bedoeld.
Wordt een advies niet overgenomen, dan rust op de gemeente een inspanningsverplichting om hier via een dialoog, die gedurende het hele planproces loopt, toch nog samen uit te komen. Dit voorkomt dat dat het bewonersadvies in de prullenbak verdwijnt, met een algemeen geformuleerd beroep op het algemeen belang.

6- Onafhankelijke begeleiding en verslaglegging van de gesprekken tussen bewoners, gemeente en andere belanghebbenden, borgt een goed proces. Belangrijk, want een veel voorkomende klacht van bewoners die een plek aan tafel weten te verwerven, is dat gemaakte afspraken en gedane toezeggingen niet worden nagekomen en vaak nergens meer te vinden zijn. Soms lijkt het er zelfs op dat ambtenaren die liever niet zwart op wit zetten. Als er een reden is om dit niet te doen, meld het dan vooraf zodat niet het beeld kan ontstaan dat bewoners gepiepeld worden. Bewoners kunnen in goed overleg met ambtenaren afzien van dit recht, maar check dat wel expliciet vooraf.

Sla er een nietje doorheen!

Met bovenstaande uitgangspunten en voorstellen heb je als gemeenteraad een stevige basis in handen om echt samen stad te maken. Daar mag een nietje doorheen! Want deze adviezen bouwen voort op voorstellen die de afgelopen jaren samen zijn gemaakt, door raadsleden, bewoners en ambtenaren. Goed te gebruiken dus voor een gemeenteraad die de Samen stad maken-uitgangspunten via amendementen en akkoorden omarmt. Nu is het moment om dit in beleid te verankeren. Er staat de Utrechtse politiek niets in de weg om deze bal nu in te koppen!

Ellen Alzer
Thijs de Bekker

Frans van den Berg
Txell Blanco
Louise Boelens
Cees van den Brink
Ron Buiting
Gerard Cats
Michiel Crul
Veerle van Dieren
Emma van den Dool
Jos Fliers
Kees Fortuin
Cerian van Gestel
Roland Goetgeluk
Remmert van Haaften
Liesbeth van Holten
Taco Jansonius
Bram de Jong
Mariska van Keulen
Martin van ’t Klooster
Jos Kloppenborg
Marije Lieuwens
Dorothé Lucassen
Hans van Lunteren
Laury Masthoff
Ben Nijssen
Wytze Jan Oord
Marit Overbeek
Irene Sinteur
Frans Soeterbroek
Erik Uitenboogaard
Friso Wiersum
Bart Witte
Marijke van Zoelen

Tien sleutelprincipes voor succesvolle (burger)participatie inclusief literatuurbronnen

Succesvolle **burgerparticipatie** in gemeentelijke projecten hangt af van een aantal sleutelprincipes en factoren die de betrokkenheid en invloed van burgers vergroten. Hier zijn de belangrijkste succesfactoren voor effectieve burgerparticipatie:

1. Vroegtijdige betrokkenheid

- **Start participatieproces op tijd**: Het is cruciaal om burgers al in een vroeg stadium te betrekken bij het project. Hierdoor kunnen zij invloed uitoefenen op de richting en keuzes binnen het project, in plaats van slechts te reageren op een bijna-afgerond plan.
- **Duidelijkheid over het proces**: Burgers moeten weten wanneer en hoe zij kunnen bijdragen, en wat er met hun input gebeurt.

2. Transparantie en duidelijkheid

- **Heldere verwachtingen en kaders**: Het moet voor deelnemers duidelijk zijn wat hun rol is, hoeveel invloed ze hebben, en welke onderdelen van het project vaststaan. Dit voorkomt frustratie en teleurstelling als bepaalde voorstellen niet worden overgenomen.
- **Inzicht in besluitvorming**: De gemeente moet transparant zijn over de besluitvorming, laten zien hoe burgerbijdragen meewegen, en uitleggen waarom bepaalde keuzes worden gemaakt.

3. Goede communicatie

- **Toegankelijke informatie**: Informatie moet begrijpelijk, beknopt en beschikbaar zijn in verschillende vormen (online, bijeenkomsten, brochures) zodat iedereen het kan volgen, ongeacht achtergrond of opleidingsniveau.
- **Continu feedback geven**: Geef regelmatig updates en leg uit hoe input van burgers verwerkt is in de plannen. Dit zorgt voor vertrouwen en motivatie om actief deel te blijven nemen.

4. Inclusiviteit en representativiteit

- **Brede betrokkenheid**: Zorg ervoor dat de participatie een diverse groep mensen bereikt, inclusief mensen uit verschillende leeftijden, achtergronden, inkomensniveaus, en buurten. Speciale aandacht is nodig voor het betrekken van groepen die normaal minder snel deelnemen, zoals jongeren, ouderen, of mensen met een migratieachtergrond.
- **Drempelverlagende initiatieven**: Maak deelname laagdrempelig door bijvoorbeeld participatie in buurthuizen te organiseren, online tools te bieden, of bijeenkomsten buiten werktijden te plannen.

5. Interactie en samenwerking

- **Dialoog en coproductie**: Burgers moeten niet alleen hun mening kunnen geven, maar echt de mogelijkheid hebben om mee te denken, ideeën aan te dragen en samen met de gemeente naar oplossingen te zoeken. Dit creëert gedeeld eigenaarschap van het project.
- **Open houding van ambtenaren**: De betrokken ambtenaren en projectleiders moeten openstaan voor ideeën van burgers en laten zien dat ze echt geïnteresseerd zijn in hun input.

6. Deskundigheid en ondersteuning

- **Deskundigheid en middelen**: Burgers moeten toegang krijgen tot de juiste informatie en soms ook deskundige ondersteuning om goed geïnformeerde bijdragen te kunnen leveren. Dit kan via workshops, voorlichting of technische ondersteuning bij complexe onderwerpen.
- **Faciliteren van discussie**: Zorg voor goede moderatie en begeleiding tijdens bijeenkomsten, zodat iedereen gehoord wordt en constructieve discussies mogelijk zijn.

7. Tijd en middelen voor participatie

- **Ruimte voor diepgaande participatie**: Participatie kost tijd, zowel voor burgers als voor de gemeente. Plan voldoende tijd in voor het proces, en zorg dat er voldoende middelen zijn om dit goed te begeleiden (zoals facilitatoren, communicatiemiddelen, enz.).
- **Continuïteit**: Houd participatie niet bij één moment, maar zorg voor een doorlopend proces waarbij burgers gedurende het hele project betrokken blijven en kunnen meedenken.

8. Vertrouwen opbouwen

- **Bouw aan een vertrouwensrelatie**: Als burgers het gevoel hebben dat hun input serieus wordt genomen, zullen ze eerder bereid zijn actief mee te doen en bijdragen te leveren.
- **Betrouwbare terugkoppeling**: Geef burgers altijd terugkoppeling over wat er met hun input is gedaan, ook als er niet voor hun voorstel wordt gekozen. Leg duidelijk uit waarom en hoe besluiten zijn genomen.

9. Flexibiliteit

- **Bereidheid tot aanpassing**: Wees flexibel in het proces en pas plannen aan als er uit de burgerparticipatie waardevolle ideeën of inzichten naar voren komen die het project kunnen verbeteren.
- **Toegankelijke methoden**: Gebruik verschillende vormen van participatie (online platforms, fysieke bijeenkomsten, enquêtes) om verschillende mensen te bereiken en in te spelen op hun behoeften en mogelijkheden.

10. Langetermijnvisie

- **Structurele betrokkenheid**: Burgerparticipatie zou niet eenmalig moeten zijn, maar een doorlopend onderdeel van beleid en besluitvorming. Dit zorgt voor continuïteit en borgt dat burgers echt als partners worden gezien in het vormgeven van hun leefomgeving.

Conclusie:

Succesvolle burgerparticipatie vraagt om een **transparant, inclusief, interactief en goed gefaciliteerd proces**, waarbij burgers echt het gevoel hebben dat hun stem telt. Door deze factoren te waarborgen, kan een gemeente effectief samenwerken met haar burgers, wat uiteindelijk leidt tot betere besluitvorming en grotere acceptatie van projecten.

De tien factoren voor succesvolle burgerparticipatie die ik heb genoemd, zijn gebaseerd op inzichten uit verschillende wetenschappelijke studies, beleidsrapporten, en praktijkervaringen op het gebied van participatieve democratie, governance, en stedelijke planning. Hoewel de specifieke opsomming van deze

factoren in mijn uitleg een samenvatting is van bredere inzichten, zijn de uitgangspunten breed gedragen in academische literatuur en rapporten over burgerparticipatie. Hier zijn enkele belangrijke bronnen en onderzoeken die deze inzichten ondersteunen:

1. Arnstein's Ladder of Citizen Participation (1969)

- De beroemde "Ladder van Participatie" van **Sherry Arnstein** biedt een theoretisch kader voor verschillende niveaus van burgerparticipatie, variërend van manipulatie (laagste niveau) tot burgercontrole (hoogste niveau). Dit model benadrukt het belang van echte invloed van burgers op besluitvorming, wat aansluit bij factoren zoals transparantie, vroegtijdige betrokkenheid en interactie.
- **Bron**: Arnstein, S. R. (1969). *A Ladder of Citizen Participation*. Journal of the American Institute of Planners, 35(4), 216–224.

2. OECD Guidelines for Citizen Participation (2001)

- De **OECD** richtlijnen voor burgerparticipatie bieden een systematisch overzicht van de beste praktijken voor effectieve participatie. Deze richtlijnen leggen nadruk op inclusiviteit, transparantie, vroege betrokkenheid, en continue feedback.
- **Bron**: OECD (2001). *Citizens as Partners: Information, Consultation and Public Participation in Policy-Making*. OECD Publishing.

3. Democratic Innovations (Smith, 2009)

- **Graham Smith** onderzoekt in zijn boek hoe democratische innovaties, zoals burgerfora en participatieve budgettering, kunnen bijdragen aan meer effectieve burgerparticipatie. Hij identificeert factoren zoals representativiteit, interactie, en co-creatie als cruciaal voor succesvolle participatieprocessen.
- **Bron**: Smith, G. (2009). *Democratic Innovations: Designing Institutions for Citizen Participation*. Cambridge University Press.

4. Participatory Governance in Practice (Fung, 2006)

- **Archon Fung** bespreekt de voorwaarden voor succesvolle burgerparticipatie, zoals inclusiviteit, invloed op besluitvorming en de noodzaak van goed ontworpen participatieprocessen. Hij benadrukt het belang van transparantie, samenwerking, en responsiviteit van overheden.
- **Bron**: Fung, A. (2006). *Varieties of Participation in Complex Governance*. Public Administration Review, 66(s1), 66–75.

5. Public Participation and the Quality of Environmental Decision Making (Beierle & Cayford, 2002)

- Deze studie onderzoekt de rol van burgerparticipatie in omgevingsbesluiten en concludeert dat participatie succesvoller is als er sprake is van transparantie, vroegtijdige betrokkenheid, en het bieden van voldoende informatie en ondersteuning aan burgers.
- **Bron**: Beierle, T. C., & Cayford, J. (2002). *Democracy in Practice: Public Participation in Environmental Decisions*. Resources for the Future.

6. International Association for Public Participation (IAP2) Core Values (2018)

- De **IAP2** heeft internationaal erkende kernwaarden opgesteld voor participatieprocessen, die de nadruk leggen op vroegtijdige betrokkenheid, openheid, transparantie, en inclusiviteit. Deze kernwaarden komen overeen met de genoemde succesfactoren.
- **Bron**: IAP2 (2018). *Core Values for Public Participation*. International Association for Public Participation.

7. Participatie in Beleid en Besluitvorming (Edelenbos, 2000)

- **Jurian Edelenbos** bespreekt in zijn boek hoe overheden effectief participatie kunnen organiseren en wat de succesfactoren zijn. Hij benadrukt het belang van goede communicatie, representativiteit, en het vertrouwen van burgers in het proces.
- **Bron**: Edelenbos, J. (2000). *Proces in Vorm: Procesbegeleiding van interactieve beleidsvorming over lokale ruimtelijke projecten*. Eburon.

8. Good Practices in Citizen Participation (UN Habitat, 2004)

- Dit rapport van de **Verenigde Naties** biedt richtlijnen en casestudies over hoe steden effectieve participatie kunnen organiseren. Het benadrukt inclusiviteit, toegang tot informatie, vroege betrokkenheid, en samenwerking tussen burgers en overheid.
- **Bron**: UN-Habitat (2004). *72 Frequently Asked Questions about Participatory Planning*. United Nations Human Settlements Programme.

9. Participatory Budgeting Case Studies (Wampler, 2007)

- **Brian Wampler** onderzoekt in zijn studie naar participatieve budgettering hoe succes wordt behaald door een open, transparant en inclusief proces, waarbij burgers echte invloed op besluiten hebben. Dit sluit nauw aan bij factoren zoals interactie en coproductie.
- **Bron**: Wampler, B. (2007). *Participatory Budgeting in Brazil: Contestation, Cooperation, and Accountability*. Penn State Press.

10. Participatory Governance and Citizen Empowerment (Baiocchi & Ganuza, 2017)

- Deze studie onderzoekt de impact van participatieve processen op de empowerment van burgers. De auteurs concluderen dat processen waarin burgers echte invloed hebben, transparantie heerst en goede communicatie plaatsvindt, leiden tot succesvolle participatie.
- **Bron**: Baiocchi, G., & Ganuza, E. (2017). *Popular Democracy: The Paradox of Participation*. Stanford University Press.

Samenvattend:

Deze factoren zijn geen rigide lijst die in één studie is vastgesteld, maar eerder een samensmelting van inzichten uit verschillende academische bronnen, praktijkstudies, en internationale richtlijnen voor burgerparticipatie. Ze komen voort uit diepgaand onderzoek naar hoe burgerparticipatie werkt in verschillende contexten en hoe het succesvol kan worden toegepast, zoals onderbouwd in de genoemde literatuur.

STVV Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht

De raad van de gemeente Utrecht;

- gelezen het initiatiefvoorstel van de gemeenteraad d.d. 09-01-2025;
- gelet op de artikelen 147a, 149 en 150 van de Gemeentewet, de artikelen 3.1, 2.4 en 3.4 van de Omgevingswet en de artikelen 10.7, 10.2 en 10.8 van het Omgevingsbesluit;
- gezien de beleidsnota Samen stad maken;
- overwegende dat het de Utrechters zelf zijn die de stad maken, hen die het meest geraakt worden door besluitvorming de meeste invloed verdienen, en maximale burgerparticipatie projecten beter maakt;

Besluit de volgende verordening vast te stellen:

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Definities

Deze verordening verstaat onder:

• bestuursorgaan: het bestuursorgaan van gemeente dat bevoegd is; afhankelijk van de inhoud van de gemeentelijke opgave is dat de gemeenteraad, het college of de burgemeester;
• bewonersbod: het recht van inwoners en maatschappelijke partijen om een verzoek bij een bestuursorgaan in te dienen om de feitelijke uitvoering van een gemeentelijke taak over te nemen als bedoeld in artikel 150, derde lid, van de Gemeentewet;
• college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht;
• gemeentelijke opgave: het voorbereiden, vaststellen, wijzigen, uitvoeren of evalueren van projecten, visies, beleidsnota’s, uitvoeringsprogramma’s en andere plannen door het betreffende bestuursorgaan;
• inspraak: het recht van inwoners om mondeling of schriftelijk hun zienswijze naar voren te brengen als bedoeld in artikel 150, tweede lid, van de Gemeentewet;
• inwoners: ingezetenen als bedoeld in artikel 2 van de Gemeentewet;
• kompas voor zeggenschap: het in het beleid Samen Stad Maken bedoelde afwegingskader dat bedoeld is als handvat voor gesprek om samen met Utrechters te komen tot de best passende samenwerkingsvorm;
• maatschappelijke partijen: verenigingen, stichtingen en andere organisaties zonder winstoogmerk die tot doel hebben een actieve bijdrage te leveren aan de samenleving in de gemeente Utrecht;
• samenwerking: participatie, inspraak, bewonersbod en andere vormen van samenwerking tussen bestuursorganen en Utrechters in het kader van een gemeentelijke opgave;
• samenwerkingsvorm: wijze waarop de gemeente met Utrechters samenwerkt middels overheidsmiddelen, overheidsparticipatie, samen aan zet, burgerparticipatie of peilen zoals verwoord in de Beleidsnota Samen stad maken;
• sociaal eigenaar: groep of individu die/dat zich verantwoordelijk voelt voor een (deel) van

de uitvoering van een (overheids)taak en dit gedurende een lange aaneengesloten periode uit eigen beweging al dan niet met behulp van overheidsparticipatie kan uitvoeren;
• stakeholders: groep of individu die/dat een belang heeft bij een gemeentelijke opgave; en de mogelijkheid heeft hier op welke wijze dan ook aan deel te nemen;
• Utrechters: inwoners, toekomstige inwoners, gebruikers, maatschappelijke partijen, rechtspersonen en andere organisaties in Utrecht;

Artikel 2 Reikwijdte

1. Deze verordening is van toepassing op alle gemeentelijke opgaven en op alle terreinen van gemeentelijk bestuur.

2. Deze verordening is niet van toepassing als een bestuursorgaan besluit van samenwerking met Utrechters af te zien. Dit is slechts mogelijk indien:

a. er al in een andere vorm van samenwerking met Utrechters is voorzien;

b. dit bij of krachtens wet- of regelgeving is uitgesloten;

c. sprake is van uitvoering van hogere regelgeving waarbij het bestuursorgaan geen of nauwelijks beleidsvrijheid heeft;

d. er sprake is van ondergeschikte of juridisch-technische herzieningen van een eerder vastgesteld beleidsvoornemen of projectplan;

e. het de vaststelling betreft van de begroting, de tarieven voor gemeentelijke dienstverlening en belastingen bedoeld in hoofdstuk XV van de Gemeentewet;

f. er sprake is van interne of organisatorische aangelegenheden van de gemeente;

g. het belang van participatie niet opweegt tegen het belang van de verantwoordelijkheid van de gemeente voor kwetsbare groepen in de samenleving, of;

h. het gemeentelijke aangelegenheden betreft die dusdanig beperkt zijn in omvang, dat er voor samenwerking geen wettelijke ruimte, tijd en geld beschikbaar is.

3. Het bestuursorgaan onderbouwt de keuze om van samenwerking af te zien, tenzij het de toepassing van lid 2 sub h betreft.

Hoofdstuk 2 Samen stad maken

Artikel 3 Doel van de verordening

1. Het doel van deze verordening is om een bijdrage te leveren aan meer zeggenschap en meer eigenaarschap voor Utrechters en een brede belangenafweging door bestuursorganen in de besluitvorming.

2. Het bestuursorgaan zal in de samenwerking met Utrechters de leidende principes voor houding en gedrag, zoals opgenomen in de Beleidsnota Samen stad maken, in acht nemen.

Hoofdstuk 3 Samenwerkingsvormen

Artikel 4 Bepalen samenwerkingsvorm

1. Bij elke nieuwe fase, vraag of kwestie in een proces van een gemeentelijke opgave vindt een afweging plaats voor welke samenwerkingsvorm of samenwerkingsvormen wordt gekozen. Bij de afweging wordt het kompas voor zeggenschap uit de Beleidsnota Samen stad maken toegepast.

2. Voordat de in lid 1 bedoelde afweging wordt gemaakt, onderzoekt het bestuursorgaan of de gemeentelijke opgave een of meerdere sociaal eigenaren kent. In dat geval wordt onderzocht of een traject van overheidsparticipatie mogelijk is, waarbij het initiatief en beheer bij de sociaal eigenaar ligt.

3. De in lid 1 bedoelde afweging wordt waar mogelijk samen met Utrechters gemaakt. Wanneer het de initiërende fase van een gemeentelijke opgave betreft, in ieder geval altijd voorafgaand aan bestuurlijke besluitvorming, wordt de afweging met de reeds bekende stakeholders gemaakt waaronder bijvoorbeeld wijkplatforms en lokale bewonersgroepen. In latere fasen wordt de afweging gemaakt met alle geïnteresseerde en/of betrokken Utrechters.

4. Wanneer er bij het bepalen van een samenwerkingsvorm twijfel is over de meest passende vorm en de beleidsnota Samen Stad Maken hierin niet duidelijk genoeg leidt tot één keuze, wordt teruggevallen op de samenwerkingsvorm burgerparticipatie.

Artikel 5 Uitvoeren samenwerkingsvorm

1. Als een bestuursorgaan gezamenlijk met (reeds bekende) stakeholders voor een of meer samenwerkingsvormen heeft gekozen, legt het bestuursorgaan in een samenwerkingsplan, waarbij waar mogelijk relevante stakeholders zijn betrokken, voor iedereen inzichtelijk vast:

a. welke vraag of kwestie aan Utrechters wordt voorgelegd;

b. welke Utrechters daarin een rol hebben;

c. welke partijen stakeholder zijn en voor zover mogelijk wat hun belang is;

d. hoe het kompas voor zeggenschap uit de Beleidsnota Samen stad maken is doorlopen voor de eerstvolgende fase, vraag of kwestie;

e. wat de eerstvolgende stappen zijn om invulling te geven aan de samenwerkingsvorm;

f. hoe de leidende principes voor houding en gedrag uit de Beleidsnota samen stad maken worden toegepast in de eerstvolgende stappen;

g. over welke elementen binnen de gemeentelijke opgave stakeholders zelfstandig kunnen beslissen;

h. waarom niet voor overheidsparticipatie op grond van sociaal eigenaarschap is gekozen, zoals bedoeld in artikel 4 lid 2.

i. hoe kosten voor eventuele alternatieve voorstellen en eventuele onafhankelijk begeleiding, zoals bedoeld in respectievelijk artikelen 8 en 9 van deze verordening, worden gedekt.

2. Als de gemeenteraad het bevoegde bestuursorgaan is, draagt het college zorg voor het opstellen van het samenwerkingsplan.

Artikel 6 Samenwerkingsverslag

1. Na toepassing van de samenwerkingsvorm of de samenwerkingsvormen, legt het bestuursorgaan in een samenwerkingsverslag voor iedereen inzichtelijk vast:

a. welke belangrijke inzichten zijn opgedaan uit de samenwerking met Utrechters;

b. door wie deze inzichten zijn ingebracht;

c. hoe deze inzichten zijn gewogen;

d. wat deze inzichten hebben veranderd aan de gemeentelijke opgave;

e. wat er geleerd kan worden van de toepassing van de samenwerkingsvorm of samenwerkingsvormen.

f. of er verzoeken tot onafhankelijke begeleiding zijn gedaan zoals bepaald in artikel 9 van deze verordening, en wat er met deze verzoeken is gedaan.

2. Als de gemeenteraad het bevoegde bestuursorgaan is, draagt het college zorg voor het opstellen van het samenwerkingsverslag.

Artikel 7 Gelijke informatiepositie

“Het bestuursorgaan draagt er zorg voor dat geïnteresseerde en/of betrokken Utrechters waar enigszins mogelijk gelijktijdig over dezelfde of vergelijkbare informatie van een (gemeentelijke) opgave beschikken als de eventueel betrokken marktpartijen en overheden. Een en ander met inachtneming van hetgeen bepaald is in hogere wet- en regelgeving, zoals onder meer de Aanbestedingswet, Wet Open Overheid en de Algemene Verordening Gegevensbescherming.”

Artikel 8 Alternatief voorstel van stakeholders

Wanneer een voorstel wordt ingediend voor de uitvoering van een gemeentelijke opgave worden stakeholders indien gewenst in de gelegenheid gesteld een alternatief voorstel in te dienen.

Artikel 9 Onafhankelijke begeleiding

1. Indien er tijdens de uitvoering van het samenwerkingsplan een geschil tussen deelnemende partijen ontstaat kan door één van deze partijen een verzoek tot

onafhankelijke begeleiding worden ingediend bij het bestuursorgaan.

2. Het bestuursorgaan kan een verzoek tot onafhankelijke begeleiding zoals bedoeld in het vorige lid slechts afwijzen indien de afwijzing grondig wordt gemotiveerd.

Hoofdstuk 4 Inspraak

Artikel 10 Inspraak

1. Een bestuursorgaan verleent inspraak als dit bij of krachtens wettelijk voorschrift verplicht is gesteld.

2. Een bestuursorgaan kan ook kiezen voor het verlenen van inspraak bij een gemeentelijke opgave.

Hoofdstuk 5 Bewonersbod

Artikel 11 Bewonersbod doen

1. Inwoners en maatschappelijke partijen kunnen bij het college een bewonersbod doen.

2. Bij het bewonersbod verstrekt de inwoner of maatschappelijke partij informatie over:

a. de taak van de gemeente waarop het bewonersbod betrekking heeft;

b. de reden waarom het bewonersbod wordt gedaan; en

c. de kosten of middelen die met het uitvoeren van het bewonersbod gemoeid zijn.

3. Het college kan naar aanleiding van het bewonersbod aanvullende informatie vragen.

Artikel 12 Reactie bewonersbod

1. Het college stuurt het bewonersbod door aan het bestuursorgaan dat bevoegd is om hierop te reageren en informeert de inwoner of maatschappelijke partij hierover.

2. In aanvulling op artikel 2 kan het bestuursorgaan een bewonersbod in ieder geval afwijzen als het bewonersbod:

a. geen betrekking heeft op een taak van de gemeente;

b. betrekking heeft op een taak of bevoegdheid waarvan de aard zich tegen een bewonersbod verzet; of

c. in strijd is met door de gemeente vastgesteld beleid.

3. Het bestuursorgaan dat bevoegd is reageert op het bewonersbod binnen zes weken nadat het bewonersbod door hem ontvangen is. In de reactie geeft het bestuursorgaan onderbouwd aan of het bewonersbod wordt afgewezen of geaccepteerd.

4. Het bestuursorgaan kan de reactietermijn verlengen. Het bestuursorgaan informeert de inwoner of maatschappelijke hierover.

5. Als de gemeenteraad bij een bewonersbod het bevoegde bestuursorgaan is, bereidt het college de reactie op het bewonersbod voor.

Artikel 13 Uitvoeren bewonersbod

1. Als het bestuursorgaan het bewonersbod accepteert, maakt het met de inwoner of maatschappelijke partij afspraken over:

a. het proces, het resultaat, het budget, de financieringswijze en de looptijd van de uitvoering van de taak;

b. het contact met en de ondersteuning door het bestuursorgaan gedurende de uitvoering van de taak; of

c. de stappen bij het niet nakomen van de gemaakte afspraken en het tussentijds beëindigen van de uitvoering van de taak.

2. Nadat het proces rond het bewonersbod is doorlopen en een bewonersbod is afgewezen of geaccepteerd, maakt het bestuursorgaan voor iedereen inzichtelijk:

a. hoe het proces rond het bewonersbod is verlopen;

b. wat de uitkomsten van dit proces waren; en

c. waarom er voor die uitkomsten is gekozen.

3. Als de gemeenteraad het bevoegde bestuursorgaan is, draagt het college zorg voor de afspraken en het inzicht als bedoeld in het eerste en tweede lid.

Hoofdstuk 6 Slotbepalingen

Artikel 14 Monitoring en evaluatie

1. De uitvoering van deze verordening wordt gemonitord en eenmaal per twee jaar geëvalueerd gezamenlijk met de leidende principes voor houding en gedrag en het kompas voor zeggenschap uit de Beleidsnota Samen stad maken. De eerste evaluatie wordt begin 2026 afgerond.

2. Het college zendt bij de evaluatie telkens een verslag over de mate waarin de verordening het doel uit artikel 3 bereikt en de effecten van de verordening in de praktijk aan de gemeenteraad.

Artikel 15 Hardheidsclausule

Het bestuursorgaan kan in bijzondere gevallen afwijken van de bepalingen in deze verordening, voor zover toepassing van deze bepalingen leidt tot onredelijke of onbillijke gevolgen voor Utrechters. Het bestuursorgaan motiveert een dergelijke afwijking schriftelijk.

Artikel 16 Intrekking

De Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht wordt ingetrokken.

Artikel 17 Overgangsbepalingen

De Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht blijft van toepassing op een participatie- of inspraakprocedure die vóór de inwerkingtreding van deze verordening is gestart. Zodra deze procedure is afgerond of sprake is van een nieuwe fase of situatie in een proces van een gemeentelijke opgave, is deze verordening van toepassing.

Artikel 18 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking vijf weken na bekendmaking in het Gemeenteblad.

Artikel 19 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als: Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van <datum>.

De burgemeester,

Sharon A.M. Dijksma

De griffier,

Miguel Israel

STVV Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht – met zichtbare wijzigingen

De raad van de gemeente Utrecht;

- gelezen het initiatiefvoorstel van de gemeenteraad d.d. 09-01-2025;
- gelet op de artikelen 147a, 149 en 150 van de Gemeentewet, de artikelen 3.1, 2.4 en 3.4 van de Omgevingswet en de artikelen 10.7, 10.2 en 10.8 van het Omgevingsbesluit;
- gezien de beleidsnota Samen stad maken;
- overwegende dat het de Utrechters zelf zijn die de stad maken, hen die het meest geraakt worden door besluitvorming de meeste invloed verdienen, en maximale burgerparticipatie projecten beter maakt;

- Geel is anders ten opzichte van 'Raadsvoorstel verordening samenwerking, participatie en inspraak gemeente Utrecht' d.d. 10 december 2024
- Onderstreept is een wijziging ten opzichte van het 'Initiatiefvoorstel Particiaptie- en inspraakverordening gemeente Utrecht' d.d. 9 januari 2025
- ~~Doorstreept is een verwijderde passage ten opzicht van het 'Initiatiefvoorstel Particiaptie- en inspraakverordening gemeente Utrecht' d.d 9 januari 2025~~

Besluit de volgende verordening vast te stellen:

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Definities

Deze verordening verstaat onder:

• bestuursorgaan: het bestuursorgaan van gemeente dat bevoegd is; afhankelijk van de inhoud van de gemeentelijke opgave is dat de gemeenteraad, het college of de burgemeester;
• bewonersbod: het recht van inwoners en maatschappelijke partijen om een verzoek bij een bestuursorgaan in te dienen om de feitelijke uitvoering van een gemeentelijke taak over te nemen als bedoeld in artikel 150, derde lid, van de Gemeentewet;
• college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht;
• gemeentelijke opgave: het voorbereiden, vaststellen, wijzigen, uitvoeren of evalueren van projecten, visies, beleidsnota's, uitvoeringsprogramma's en andere plannen door het betreffende bestuursorgaan;
• inspraak: het recht van inwoners om mondeling of schriftelijk hun zienswijze naar voren te brengen als bedoeld in artikel 150, tweede lid, van de Gemeentewet;
• inwoners: ingezetenen als bedoeld in artikel 2 van de Gemeentewet;
• kompas voor zeggenschap: het in het beleid Samen Stad Maken bedoelde afwegingskader dat bedoeld is als handvat voor gesprek om samen met Utrechters te komen tot de best passende samenwerkingsvorm;

• maatschappelijke partijen: verenigingen, stichtingen en andere organisaties zonder winstoogmerk die tot doel hebben een actieve bijdrage te leveren aan de samenleving in de gemeente Utrecht;
• samenwerking: participatie, inspraak, bewonersbod en andere vormen van samenwerking tussen bestuursorganen en Utrechters in het kader van een gemeentelijke opgave;
• samenwerkingsvorm: wijze waarop de gemeente met Utrechters samenwerkt middels overheidsmiddelen, overheidsparticipatie, samen aan zet, burgerparticipatie of peilen zoals verwoord in de Beleidsnota Samen stad maken;
• sociaal eigenaar: groep of individu die/dat zich verantwoordelijk voelt voor een (deel) van de uitvoering van een (overheids)taak en dit gedurende een lange aaneengesloten periode uit eigen beweging al dan niet met behulp van overheidsparticipatie kan uitvoeren;
• stakeholders: groep of individu die/dat een belang heeft bij een gemeentelijke opgave; ~~en de mogelijkheid heeft hier op welke wijze dan ook aan deel te nemen;~~
• Utrechters: inwoners, toekomstige inwoners, gebruikers, maatschappelijke partijen, rechtspersonen en andere organisaties in Utrecht;

Artikel 2 Reikwijdte

1. Deze verordening is van toepassing op alle gemeentelijke opgaven en op alle terreinen van gemeentelijk bestuur.

2. Deze verordening is niet van toepassing als een bestuursorgaan besluit van samenwerking met Utrechters af te zien. Dit is slechts mogelijk indien:

a. er al in een andere vorm van samenwerking met Utrechters is voorzien;

b. dit bij of krachtens wet- of regelgeving is uitgesloten;

c. sprake is van uitvoering van hogere regelgeving waarbij het bestuursorgaan geen of nauwelijks beleidsvrijheid heeft;

d. er sprake is van ondergeschikte of juridisch-technische herzieningen van een eerder vastgesteld beleidsvoornemen of projectplan;

~~e. het de vaststelling betreft van de begroting, de tarieven voor gemeentelijke dienstverlening en belastingen bedoeld in hoofdstuk XV van de Gemeentewet;~~

~~f. er sprake is van interne of organisatorische aangelegenheden van de gemeente;~~

g. het belang van participatie niet opweegt tegen het belang van de verantwoordelijkheid van de gemeente voor kwetsbare groepen in de samenleving, of;

h. het gemeentelijke aangelegenheden betreft die dusdanig beperkt zijn in omvang, dat er voor samenwerking geen wettelijke ruimte, tijd en geld beschikbaar is.

3. Het bestuursorgaan onderbouwt de keuze om van samenwerking af te zien, tenzij het de toepassing van lid 2 sub h betreft.

Hoofdstuk 2 Samen stad maken

Artikel 3 Doel van de verordening

1. Het doel van deze verordening is om een bijdrage te leveren aan meer zeggenschap en meer eigenaarschap voor Utrechters en een brede belangenafweging door bestuursorganen in de besluitvorming.

2. Het bestuursorgaan zal in de samenwerking met Utrechters de leidende principes voor houding en gedrag, zoals opgenomen in de Beleidsnota Samen stad maken, in acht nemen.

Hoofdstuk 3 Samenwerkingsvormen

Artikel 4 Bepalen samenwerkingsvorm

1. Bij elke nieuwe fase, vraag of kwestie in een proces van een gemeentelijke opgave vindt een afweging plaats voor welke samenwerkingsvorm of samenwerkingsvormen wordt gekozen. Bij de afweging wordt het kompas voor zeggenschap uit de Beleidsnota Samen stad maken toegepast.

2. Voordat de in lid 1 bedoelde afweging wordt gemaakt, onderzoekt het bestuursorgaan of de gemeentelijke opgave een of meerdere sociaal eigenaren kent. In dat geval wordt onderzocht of een traject van overheidsparticipatie mogelijk is, waarbij het initiatief en beheer bij de sociaal eigenaar ligt.

3. De in lid 1 bedoelde afweging wordt waar mogelijk samen met Utrechters gemaakt. Wanneer het de initiërende fase van een gemeentelijke opgave betreft, in ieder geval altijd voorafgaand aan bestuurlijke besluitvorming, wordt de afweging met de reeds bekende stakeholders gemaakt waaronder bijvoorbeeld wijkplatforms en lokale bewonersgroepen. In latere fasen wordt de afweging gemaakt met alle geïnteresseerde en/of betrokken Utrechters.

4. Wanneer er bij het bepalen van een samenwerkingsvorm twijfel is over de meest passende vorm en de beleidsnota Samen Stad Maken hierin niet duidelijk genoeg leidt tot één keuze, wordt teruggevallen op de samenwerkingsvorm burgerparticipatie.

Artikel 5 Uitvoeren samenwerkingsvorm

1. Als een bestuursorgaan gezamenlijk met (reeds bekende) stakeholders voor een of meer samenwerkingsvormen heeft gekozen, legt het bestuursorgaan in een samenwerkingsplan, waarbij waar mogelijk relevante stakeholders zijn betrokken, voor iedereen inzichtelijk vast:

a. welke vraag of kwestie aan Utrechters wordt voorgelegd;

b. welke Utrechters daarin een rol hebben;

c. welke partijen stakeholder zijn en voor zover mogelijk wat hun belang is;

d. hoe het kompas voor zeggenschap uit de Beleidsnota Samen stad maken is doorlopen voor de eerstvolgende fase, vraag of kwestie;

e. wat de eerstvolgende stappen zijn om invulling te geven aan de samenwerkingsvorm;

f. hoe de leidende principes voor houding en gedrag uit de Beleidsnota samen stad maken worden toegepast in de eerstvolgende stappen;

g. over welke elementen binnen de gemeentelijke opgave stakeholders zelfstandig kunnen beslissen;

h. waarom niet voor overheidsparticipatie op grond van sociaal eigenaarschap is gekozen, zoals bedoeld in artikel 4 lid 2.

i. hoe kosten voor eventuele alternatieve voorstellen en eventuele onafhankelijk begeleiding, zoals bedoeld in respectievelijk artikelen 8 en 9 van deze verordening, worden gedekt.

2. Als de gemeenteraad het bevoegde bestuursorgaan is, draagt het college zorg voor het opstellen van het samenwerkingsplan.

Artikel 6 Samenwerkingsverslag

1. Na toepassing van de samenwerkingsvorm of de samenwerkingsvormen, legt het bestuursorgaan in een samenwerkingsverslag voor iedereen inzichtelijk vast:

a. welke belangrijke inzichten zijn opgedaan uit de samenwerking met Utrechters;

b. door wie deze inzichten zijn ingebracht;

c. hoe deze inzichten zijn gewogen;

d. wat deze inzichten hebben veranderd aan de gemeentelijke opgave;

e. wat er geleerd kan worden van de toepassing van de samenwerkingsvorm of samenwerkingsvormen.

f. of er verzoeken tot onafhankelijke begeleiding zijn gedaan zoals bepaald in artikel 9 van deze verordening, en wat er met deze verzoeken is gedaan.

2. Als de gemeenteraad het bevoegde bestuursorgaan is, draagt het college zorg voor het opstellen van het samenwerkingsverslag.

Artikel 7 Gelijke informatiepositie

“Het bestuursorgaan draagt er zorg voor dat geïnteresseerde en/of betrokken Utrechters waar enigszins mogelijk gelijktijdig over dezelfde of vergelijkbare informatie van een (gemeentelijke) opgave beschikken als de eventueel betrokken marktpartijen en overheden. Een en ander met inachtneming van hetgeen bepaald is in hogere wet- en regelgeving, zoals onder meer de Aanbestedingswet, Wet Open Overheid en de Algemene Verordening Gegevensbescherming.”

Artikel 8 Alternatief voorstel van stakeholders

Wanneer een voorstel wordt ingediend voor de uitvoering van een gemeentelijke opgave worden stakeholders indien gewenst in de gelegenheid gesteld een alternatief voorstel in te dienen.

Artikel 9 Onafhankelijke begeleiding

1. Indien er tijdens de uitvoering van het samenwerkingsplan een geschil tussen deelnemende partijen ontstaat kan door één van deze partijen een verzoek tot onafhankelijke begeleiding worden ingediend bij het bestuursorgaan.

2. Het bestuursorgaan kan een verzoek tot onafhankelijke begeleiding zoals bedoeld in het vorige lid slechts afwijzen indien de afwijzing grondig wordt gemotiveerd.

Hoofdstuk 4 Inspraak

Artikel 10 Inspraak

1. Een bestuursorgaan verleent inspraak als dit bij of krachtens wettelijk voorschrift verplicht is gesteld.

2. Een bestuursorgaan kan ook kiezen voor het verlenen van inspraak bij een gemeentelijke opgave.

Hoofdstuk 5 Bewonersbod

Artikel 11 Bewonersbod doen

1. Inwoners en maatschappelijke partijen kunnen bij het college een bewonersbod doen.

2. Bij het bewonersbod verstrekt de inwoner of maatschappelijke partij informatie over:

a. de taak van de gemeente waarop het bewonersbod betrekking heeft;

b. de reden waarom het bewonersbod wordt gedaan; en

c. de kosten of middelen die met het uitvoeren van het bewonersbod gemoeid zijn.

3. Het college kan naar aanleiding van het bewonersbod aanvullende informatie vragen.

Artikel 12 Reactie bewonersbod

1. Het college stuurt het bewonersbod door aan het bestuursorgaan dat bevoegd is om hierop te reageren en informeert de inwoner of maatschappelijke partij hierover.

2. In aanvulling op artikel 2 kan het bestuursorgaan een bewonersbod in ieder geval afwijzen als het bewonersbod:

a. geen betrekking heeft op een taak van de gemeente;

b. betrekking heeft op een taak of bevoegdheid waarvan de aard zich tegen een bewonersbod verzet; of

c. in strijd is met door de gemeente vastgesteld beleid.

3. Het bestuursorgaan dat bevoegd is reageert op het bewonersbod binnen zes weken nadat het bewonersbod door hem ontvangen is. In de reactie geeft het bestuursorgaan onderbouwd aan of het bewonersbod wordt afgewezen of geaccepteerd.

4. Het bestuursorgaan kan de reactietermijn verlengen. Het bestuursorgaan informeert de inwoner of maatschappelijke hierover.

5. Als de gemeenteraad bij een bewonersbod het bevoegde bestuursorgaan is, bereidt het college de reactie op het bewonersbod voor.

Artikel 13 Uitvoeren bewonersbod

1. Als het bestuursorgaan het bewonersbod accepteert, maakt het met de inwoner of maatschappelijke partij afspraken over:

a. het proces, het resultaat, het budget, de financieringswijze en de looptijd van de uitvoering van de taak;

b. het contact met en de ondersteuning door het bestuursorgaan gedurende de uitvoering van de taak; of

c. de stappen bij het niet nakomen van de gemaakte afspraken en het tussentijds beëindigen van de uitvoering van de taak.

2. Nadat het proces rond het bewonersbod is doorlopen en een bewonersbod is afgewezen of geaccepteerd, maakt het bestuursorgaan voor iedereen inzichtelijk:

a. hoe het proces rond het bewonersbod is verlopen;

b. wat de uitkomsten van dit proces waren; en

c. waarom er voor die uitkomsten is gekozen.

3. Als de gemeenteraad het bevoegde bestuursorgaan is, draagt het college zorg voor de afspraken en het inzicht als bedoeld in het eerste en tweede lid.

Hoofdstuk 6 Slotbepalingen

Artikel 14 Monitoring en evaluatie

1. De uitvoering van deze verordening wordt gemonitord en eenmaal per twee jaar geëvalueerd gezamenlijk met de leidende principes voor houding en gedrag en het kompas voor zeggenschap uit de Beleidsnota Samen stad maken. De eerste evaluatie wordt begin 2026 afgerond.

2. Het college zendt bij de evaluatie telkens een verslag over de mate waarin de verordening het doel uit artikel 3 bereikt en de effecten van de verordening in de praktijk aan de gemeenteraad.

Artikel 15 Hardheidsclausule

Het bestuursorgaan kan in bijzondere gevallen afwijken van de bepalingen in deze verordening, voor zover toepassing van deze bepalingen leidt tot onredelijke of onbillijke gevolgen voor Utrechters. Het bestuursorgaan motiveert een dergelijke afwijking schriftelijk.

Artikel 16 Intrekking

De Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht wordt ingetrokken.

Artikel 17 Overgangsbepalingen

De Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht blijft van toepassing op een participatie- of inspraakprocedure die vóór de inwerkingtreding van deze verordening is gestart. Zodra deze procedure is afgerond of sprake is van een nieuwe fase of situatie in een proces van een gemeentelijke opgave, is deze verordening van toepassing.

Artikel 18 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking vijf weken na bekendmaking in het Gemeenteblad.

Artikel 19 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als: Participatie en inspraakverordening gemeente Utrecht.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van <datum>.

De burgemeester,

Sharon A.M. Dijksma

De griffier,

Miguel Israel

Utrechtse burgerparticipatie moet meer zijn dan alleen mooie woorden

Essay, november 2024

Het gaat nog niet goed met hoe Utrechters kunnen meepraten en doen in allerlei projecten. Al jarenlang wordt er terecht flink over gemopperd. Maar het wordt er maar niet echt beter van. Wat is dan nodig? Wat er nu in ieder geval mist is dat de rechten van de Utrechters bij burgerparticipatie niet goed zijn vastgelegd in lokale wet- en regelgeving van de gemeente. Om te beginnen moet dat dus beter. Daar doen we als EenUtrecht allerlei voorstellen voor in de gemeenteraad. Als ons dat lukt, wordt 'gehoord worden' dus een recht. Dat gaat maken dat je als Utrechter wel op tijd wordt betrokken, wel gelijkwaardig wordt geïnformeerd en soms wel over iets kan meebeslissen.

Maar om welke lokale wetgeving gaat dat dan? Het zijn er twee, namelijk (i) de Participatie- en Inspraakverordening en (ii) het Utrechts Plan Proces, afgekort UPP. Het UPP is recent nog aangepast in de gemeenteraad (14 november 2024) en de Participatieverordening komt begin 2025 op de agenda. We nemen je graag mee in hoe wij het UPP hebben kunnen verbeteren en hoe wij vinden dat jij het recht krijgt op 'gehoord worden'

Burgerparticipatie in Utrecht verdient beter

Al jaren worden raadsleden overspoeld met berichten van bewoners die zich niet gehoord voelen. Regelmatig ging het met de participatie jammerlijk mis, zoals bij de fietsroute over de Weerdsingel Oostzijde, de knip bij het Ledig Erf, de bruggen over de Merwedekanaalzone of over het energiepark bij Rijnenburg. De Utrechtse Rekenkamer oordeelt dat het helemaal niet goed gaat met de participatie in onze gemeente. Vele beloftes, mooie woorden en dure beleidsnota's verder is het in de afgelopen periode nog steeds niet veel beter geworden. Ongelofelijk zonde, want de Utrechters en ook de gemeente verdienen beter.

Waarom burgerparticipatie zo belangrijk is

Ieder mens wil gezien worden en ergens bij horen. Dat verklaart waarom bewoners, buurtondernemers, werknemers en iedereen die in een buurt gebruik maakt van een lokale voorziening vaak zo betrokken zijn bij alles wat er verandert in de eigen leefomgeving. Als er dan nieuwbouw komt of een verkeersroute wordt aangepast willen velen van hen dus ook meedenken en soms ook meedoen. Niet om gelijk te krijgen, maar om gehoord te worden. Niet omdat ze het beter weten, maar omdat ze deskundig zijn in hoe het leven toegaat op de plek zelf. Niet omdat ze persé iets willen maar vaak vooral omdat ze vinden echt iets te kunnen inbrengen wat ertoe doet.

Goede burgerparticipatie doet recht aan wat mensen willen en kunnen, maakt bovendien onze democratie sterker, zorgt voor meer verbinding tussen mensen, maakt plannen beter en vaak ook nog eens goedkoper. Redenen genoeg om het nu eens en voor altijd vele malen beter te gaan doen. Extra belangrijk met een nieuwe landelijke Omgevingswet waarin particuliere initiatiefnemers meer ruimte krijgen om zelf de participatie te organiseren. Dan is goede lokale wetgeving van de gemeente hard nodig.

Hoe krijgen we het beter?
Goede voorbeelden van participatie zijn er in Utrecht ook, zoals met alternatieve plan van bewoners voor het Thomas á Kempisplantsoen of het herontwerp van de Oosterspoorbaan. Al deze goede ervaringen, evenals die van buiten Utrecht, leren ons dat het belangrijk is om participatie als een recht te zien. De kern is dat een drietal rechten steviger moeten worden vastgelegd, vooral in de nog vast te stellen Participatieverordening begin 2025. Samengevat gaat het om de volgende rechten en principes.

Allereerst bij de start direct met Utrechters beginnen. Dat betekent bijvoorbeeld dat je eerst naar de buurt of de direct belanghebbenden moet luisteren en dan pas als gemeente afspraken maakt met bouwers of projectontwikkelaars. Alleen dan kun je goed inschatten of het initiatief, bijvoorbeeld de nieuwbouw of aangepaste verkeersroute, aansluit bij de lokale omgeving of allerlei kritische vragen oproept. Als dat laatste het geval is moet je samen met de Utrechters de vraag stellen: 'hoe nu verder?' Ook omwonenden kunnen, zo blijkt vaak, heel goed een algemeen belang afwegen tegen een lokaal belang. Kortom, gemeente en/of initiatiefnemer moet altijd eerst hen proactief opzoeken, betrekken en meenemen.

Als het je meer raakt, ben je meer sociaal eigenaar, verdien je meer invloed. De speeltuin of het groen om de hoek is misschien wel juridisch openbaar gebied en van de gemeente, maar het voelt wel als iets van de buurt. Bewoners voelen zich heel vaak verantwoordelijk, feitelijk sociaal eigenaar. Als bijvoorbeeld een nieuwbouwproject grote gevolgen heeft op die directe leefomgeving van mensen is het belangrijk te erkennen dat omwonenden of direct belanghebbenden soms zelf sociaal eigenaar zijn en hen een daarbij passende invloed te geven op het project.

Haal het maximale uit burgerparticipatie, daar wordt het project beter van. Het laatste principe is dat je bij het organiseren van burgerparticipatie baat hebt bij het vertrekpunt dat datgene van burgers inbrengen ook echt waardevol is. Dat het dus de moeite waard is om daar het maximale uit te halen omdat je daarmee het eigen project beter maakt en vaak ook nog goedkoper. Dat betekent dat het goed is om in te zetten op zo veel mogelijk participatie en alleen afschaalt als je merkt dat er geen behoefte aan is. Dat je bewoners en direct belanghebbenden maximaal de ruimte geeft om inbreng te hebben; door hen waar nodig bijvoorbeeld te ondersteunen in het formuleren van een eigen alternatief.

Wat is er nog te doen?
Zoals gezegd, het vernieuwde UPP is recent vastgesteld (gemeenteraad 14 november 2024). Als EenUtrecht hebben we daarin wel kunnen vastleggen dat relevante bewonersgroepen en direct belanghebbenden helemaal bij de start van een project worden betrokken; dus voordat de gemeente en de initiatiefnemers (instanties, bouwers of projectontwikkelaars) bindende afspraken maken. Maar we zijn er nog niet. In 2025 wordt de eerdergenoemde Participatieverordening vernieuwd en vastgesteld in de gemeenteraad. Dan zullen we als EenUtrecht met een alternatieve Verordening komen waarin we de drie genoemde rechten heel duidelijk vastleggen. Dan kunnen Utrechters altijd terugvallen op die rechten, omdat ze zijn verankerd in lokale wetgeving. Dat betekent dat gehoord worden niet langer meer een gunst is, maar echt een recht. Dat geeft Utrechters dus een betere positie en zorgt voor betere participatie. Dat zorgt uiteindelijk voor een nog mooiere stad.

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Initiatiefvoorstel Participatie- en Inspraakverordening gemeente Utrecht

Beleidsveld	Participatie
Opsteller	Gert Dijkstra
Kenmerk	…… (wordt aangemaakt door het raadsecretariaat)
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

Gert Dijkstra stelt de raad voor te besluiten:

1. De participatie- en inspraakverordening vast te stellen, met als belangrijkste uitgangspunten:
    a. Proactief tijdig betrekken van Utrechters
    b. Wijze van betrekken voorleggen aan Utrechters
    c. Duidelijkheid over wie sociaal eigenaar is
    ~~d. Bewonersbelang is zwaarwegend~~
    e. Burgerparticipatie gaat altijd voor peilen, tenzij
    f. Transparante en gelijkwaardige aanpak
    g. Altijd eigen (burger)voorstellen kunnen doen, waar nodig met middelen gemeente
    h. Bij een dispuut een beroep kunnen doen op onafhankelijke begeleiding
    i. Duidelijkheid over waar bewoners wel zelf over kunnen beslissen

2. Het college op te dragen de beleidsnota Samen Stad Maken: Geen Utrecht zonder U op het volgende punt aan te vullen: voordat het kompas voor zeggenschap op p.22 wordt doorlopen bovenaan de vraag toe te voegen wie sociaal eigenaar is en de beleidsnota ‘Samen Stad Maken: Geen Utrecht zonder U’ dienovereenkomstig aan te passen.

Het lid van de gemeenteraad van Utrecht,

Gert Dijkstra

- Geel is anders ten opzichte van ‘Raadsvoorstel verordening samenwerking, participatie en inspraak gemeente Utrecht’ d.d. 10 december 2024
- Onderstreept is een wijziging ten opzichte van het ‘Initiatiefvoorstel Particiaptie- en inspraakverordening gemeente Utrecht’ d.d. 9 januari 2025
- Doorstreept is een verwijderde passage ten opzicht van het ‘Initiatiefvoorstel Particiaptie- en inspraakverordening gemeente Utrecht’ d.d 9 januari 2025

Samenvatting

Dit Initiatiefvoorstel Participatie- en Inspraakverordening gemeente Utrecht is gebaseerd op een drietal belangrijke principes. Bij de start direct met Utrechters beginnen, ~~bewonersbelangen wegen zwaar~~ rekening houden met de mate waarin het project betrokkenen raakt en van maximale burgerparticipatie wordt je project beter. Deze principes zijn verwerkt in een negental uitgangspunten.

Op deze uitgangspunten onderscheidt dit initiatiefvoorstel: ‘Participatie- en inspraakverordening’ zich van het raadsvoorstel: ‘Verordening, samenwerking, participatie en inspraak’. Om zo goed mogelijk het verschil te kunnen laten zien is ervoor gekozen in dit initiatiefvoorstel zoveel mogelijk de lijn van het college aan te houden en alleen op deze uitgangspunten artikelen te wijzigen of toe te voegen.

Om het zuiver te houden is een kleine aanpassing nodig van ‘’Samen Stad Maken’. Er wordt een extra vraag voorafgaand aan het kompas toegevoegd - de vraag: *wie is sociaal eigenaar?* - omdat in het geval dat de gemeenschap sociaal eigenaar is van het vraagstuk men vastloopt in het kompas. Het risico is groot dan men dan bij een te lage vorm van Zeggenschap uitkomt. Wanneer het antwoord op de vraag ‘de gemeenschap’ luidt, doorloop je het kompas niet; wanneer dit ‘de gemeente’ is doorloop je het kompas wel.

Context

Aanleiding
Het gaat nog niet altijd goed met participatie in Utrecht, zo blijkt uit de vele petities van Utrechters, de conclusies van meerdere Rekenkamer rapporten en allerlei reacties van bewoners die bij raadsleden hun ongenoegen uiten. Daarnaast is de Omgevingswet nu van kracht waarin particuliere initiatiefnemers meer ruimte krijgen om zelf de participatie te organiseren. Alleen de gemeente is degene die hier kaders voor kan vaststellen. Nu het UPG en ‘Samen Stad Maken’ zijn vastgesteld moeten alle mooie ambities worden verankerd in een verordening, zodat vastligt op welke manier Utrechters betrokken moeten worden en wat zij mogen verwachten van de gemeente of andere particuliere initiatiefnemers.

In de bijlages wordt een volledi ger achtergrondverhaal geschetst rondom de uitgangspunten waarop dit alternatieve voorstel voor deze verordening is gebaseerd. Op de onderstaande punten wijkt dit voorstel af van het collegevoorstel: ‘Verordening samenwerking, participatie en inspraak’ d.d. 10 december.

- In artikel 1 zijn twee definities toegevoegd. Die van sociaal eigenaar en stakeholders. Stakeholders hebben anders dan Utrechters altijd een belang in de gemeentelijke opgave. Daarom is het nodig deze groep apart te definiëren.

- Voor artikel 2 is er een meer gesloten opzet gekozen, die duidelijker is in de gronden waarop er géén samenwerking met Utrechters hoeft worden aangegaan.

- In artikel 4 zijn verschillende leden toegevoegd, die gaan over sociaal eigenaarschap, de totstandkoming van een samenwerkingsvorm met stakeholders en een vluchtroute in het geval van twijfel over de juiste vorm.

- Artikel 5 vraagt een inzicht in de belangen van stakeholders en geeft extra richting en eisen aan het samenwerkingsplan.

- Artikel 6 is in dit voorstel een apart artikel geworden en voegt extra eisen toe aan het samenwerkingsverslag.

- Artikel 7, 8 en 9 zijn toegevoegd voor een gelijke informatiepositie, de mogelijkheid aan stakeholders te geven een alternatief voorstel te doen en de mogelijkheid te geven voor onafhankelijke begeleiding in het geval van een geschil.

- Art 15 voorziet in een hardheidsclausule.

Juridische context
Op Basis van art.147a Gemw geeft een raadslid het recht een eigen verordening in de raad in te dienen. Art. 149 en 150 Gemw bieden de raad de mogelijkheid om de voorgestelde verordening vast te stellen.
Met het vaststellen van de beleidsnota's UPG en Samen Stad Maken dient de uitwerking van deze nota's juridisch verankerd te worden in een verordening.
De raad dient de bovengenoemde beleidsnota 'Samen Stad Maken' aan te passen om de juridische verankering in deze participatie- en inspraakverordening niet in strijd te laten zijn met deze beleidsnota.

De voorliggende Participatie- en inspraakverordening sluit aan bij de Omgevingswet. De Omgevingswet kent vier kerninstrumenten. Participatie is op grond van de Omgevingswet verplicht bij de drie kerninstrumenten waarin de gemeente het voortouw heeft, dus de omgevingsvisie, het omgevingsplan en de uitvoeringsprogramma's. Dat staat in respectievelijk de artikelen 10.7, 10.2 en 10.8 van het Omgevingsbesluit. Daarin staat dat wordt aangegeven hoe burgers, bedrijven, instellingen, maatschappelijke organisaties en andere bestuursorganen bij de voorbereiding zijn betrokken. En ook wat er met de resultaten van die participatie is gedaan. In de verordening is geregeld dat op deze drie kerninstrumenten de regels uit de verordening van toepassing zijn. Dat betekent dat Samen stad maken over de volle breedte van het gemeentelijk beleid geldt. Verder geldt voor het vierde kerninstrument, de omgevingsvergunning, dat het op grond van de Omgevingswet aan een ontwikkelaar of initiatiefnemer is om de participatie vorm te geven. Participatie is in die gevallen vormvrij. Hierover is in de verordening dus niets geregeld. De Omgevingswet bepaalt wel dat de raad gevallen kan aanwijzen waarover verplicht moet worden geparticipeerd. Dat kan als sprake is van een omgevingsvergunning die afwijkt van regels uit het omgevingsplan, de zogeheten BOPA. Daar is separate besluitvorming door de raad voor nodig op grond van artikel 16.55, zevende lid Omgevingswet. Deze separate besluitvorming zal uiterlijk in Q3 2025 door het college worden aangeboden aan de raad.
De verordening kan wel helpen in het maken van vrijwillige afspraken met ontwikkelaars en initiatiefnemers in besluitvorming over een omgevingsplan of een BOPA door het college. De Omgevingswet staat daaraan niet in de weg.

Beslistermijn
Hoe sneller de nota's verankerd zijn in een verordening, hoe beter. Dit dient echter gelijktijdig met het voorstel voor een vernieuwde participatie- en inspraakverordening van het college te gebeuren. Om het debat niet twee keer te voeren en de voorstellen goed te kunnen vergelijken

Beoogd effect
De Utrechter een sterke positie te geven in het besluitvormingstraject, zodat er een balans ontstaat tussen burger, markt en overheid, waarbij deze participatie- en inspraakverordening het samenspel en de wederzijdse rechten en plichten in onderlinge verhoudingen verankert.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
Vaststelling Beleidsnota Samen stad maken, 27 juni 2024
Vaststelling Participatie- en Inspraakverordening, 30-12-2019
Amendement 71 'Geen participatie zonder sterk bewonersbod Utrecht'

Het college is met een voorstel gekomen een nieuwe participatie- en inspraakverordening vast te stellen om de beleidsnota's UPG en Samen Stad Maken te verankeren. Raadslid Gert Dijkstra mist hierin een aantal rechten, vandaar dat hij de gemeenteraad een alternatief voorlegt.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De participatie- en inspraakverordening vast te stellen, met als belangrijkste uitgangspunten: a. Proactief tijdig betrekken van Utrechters b. Wijze van betrekken voorleggen aan Utrechters c. Duidelijkheid over wie sociaal eigenaar is ~~d. Bewonersbelang is zwaarwegend~~ e. Burgerparticipatie gaat altijd voor peilen, tenzij f. Transparante en gelijkwaardige aanpak g. Altijd eigen (burger)voorstellen kunnen doen, waar nodig met middelen gemeente h. Bij een dispuut een beroep kunnen doen op onafhankelijke begeleiding i. Duidelijkheid over waar bewoners wel zelf over kunnen beslissen
Argumenten	
1.1	Door bij de start van het proces relevante stakeholders te betrekken komen eventuele bezwaren of essentiële inbreng in een fase aan het licht waarin het plan aan de hand daarvan nog gevormd kan worden.
	Als er nog niets vastligt komt de echte behoefte van de buurt naar boven. Door in een vroeg stadium betrokken te zijn komen bewoners niet voor verrassingen of moeten plannen worden aangepast. Meer tijd in het begin zorgt voor versnellingen later in het proces. Dit bespaart op het hele proces veel tijd en
1.2	Door burgers meer invloed te geven op hoe de participatie eruitziet, krijg je soepelere processen die beter passen bij de behoefte van belanghebbenden en de betrokken Utrechters
	De behoefte van de buurt in welke mate er geparticipeerd wordt goed zichtbaar als zij mee mogen beslissen op welke wijze het participatieproces eruit komt te zien. Bovendien sluit het dan altijd beter aan bij de rol die de buurt kan spelen in en na voltooiing van het project.
1.3	Door kernvereisten op het gebied van participatie aan het proces toe te voegen biedt dit de belanghebbenden en de betrokken Utrechters meer zekerheden.
	Door met elkaar vast te leggen wat burgers precies mogen in participatie sluit je een discussie en versterk je de diverse beleidsnota's op participatie. Het is duidelijk welke rechten burger, markt en overheid hebben, dus de kans op teleurstelling door verkeerde verwachtingen is kleiner.
1.4	Een open en transparante houding door gelijkwaardige informatievoorziening zorgt voor minder WOO-verzoeken.
	Door transparantie te regelen in lijn met de WOO neemt de behoefte om stukken waar gemeente en markt wel over beschikken en burgers niet op te vragen via een WOO-procedure. Zo ontstaan er een stuk minder WOO-verzoeken.

1.5	Doordat deze verordening duidelijkheid verschaft over hoe men dient om te gaan met verschillende belangen en uitspraken doet over verschillende vormen van eigenaarschap schept deze helderheid en duidelijkheid in rechten en plichten van belanghebbenden en de betrokken Utrechters
	De mate van het succes van participatie hangt op dit moment af van de interpretatie van de richtlijnen. Door deze nu op te nemen in een verordening en daar rechten en plichten van de maken voor overheid, markt en burger is de kans op succesvolle participatie niet alleen veel groter, maar zal ook minder nazorg nodig zijn.
1.6	Door alternatieve voorstellen van stakeholders mogelijk te maken kan het bestuursorgaan een volledigere belangenafweging maken
	Stakeholders die gedurende het proces erachter komen dat ze iets anders willen dan wel andere belangen hebben dan de gemeente kunnen een eigen alternatief indienen. Hiervoor kunnen zij worden ondersteund om het alternatief volwaardig uit te kunnen werken. De uiteindelijke belangafweging door het bestuursorgaan wordt op deze manier veel breder en ook het onderbouwen van keuzes is hierdoor makkelijker.
Kanttekeningen/ Risico's	
1.1	Het is moeilijk vast te stellen wie de relevante stakeholders zijn.
	Door een goede en ruimte definitie van stakeholders en Utrechters op te nemen, zal niemand zich uitgesloten voelen en iedereen bereikt worden. Dat kunnen wijkplatforms en lokale bewonersgroepen zijn, maar ook anderen die enig effect ondervinden van het voorgestelde plan.
1.2	Processen duren langer, omdat het participatieproces afwijkt van de
	Het proces wordt bijvoorbeeld duurder of veel uitgebreider dan in de nota's voorgeschreven wordt. De ervaring leert echter dat een uitgebreid en passend begin leidt tot een sneller eind en lange juridische procedures kan voorkomen.
1.3	De stille meerderheid wordt niet gehoord.
	Ook hier geldt het principe dat het ene belang niet zwaarder weegt dan een ander. Wanneer je in ieder geval de mensen betrekt waarvan de impact het grootst is voorkom je dat deze stem verdwijnt. Tegelijkertijd worden alle belangen nog steeds meegewogen. Altijd zul je bij elke participatie extra moeite moeten doen om stakeholders te vinden, persoonlijk op te zoeken en te betrekken.
1.4	Utrechters worden overspoeld met informatie
	Door meer beschikbare informatie ter beschikking te stellen zien Utrechters door de bomen het bos niet meer. Door echter goed bij elk stuk te vermelden wat de waarde is en er een totaaloverzicht bij te maken kan dit worden ondervangen.
1.5	Door participatierechten zo nadrukkelijk nu wel vast te leggen in de Verordening stakeholders en Utrechters mogelijk meer en eerder 'juridisch' gaan en voortdurend gaan wijzen op waar ze recht op hebben volgens de verordening.
	Als je de ambities in de beleidsnota's openlaat dan is het risico dat het succes afhankelijk is van de betrokken personen. Door een nullijn vast te stellen in een verordening én de rechten van relevante stakeholders goed te formuleren kunnen de ambities ook daadwerkelijk worden waargemaakt.

1.6	Het besluitvormingsproces van het bestuursorgaan wordt een stuk complexer door over meerdere voorstellen voor dezelfde gemeentelijke opgave te moeten beslissen
	Belangenafweging tussen verschillende stakeholders en/of het algemene belang is nooit makkelijk. Het uitleggen en onderbouwen hiervan ook niet. In het geval van een alternatief voor stakeholders is het besluitvormingsproces transparanter en makkelijker navolgbaar voor de Utrechter door de bredere belangenweerspiegeling die dan op tafel ligt.
Beslispunt	
2	Het college op te dragen de beleidsnota Samen Stad Maken: Geen Utrecht zonder U op het volgende punt aan te vullen: voordat het kompas voor zeggenschap op p.22 wordt doorlopen bovenaan de vraag toe te voegen wie sociaal eigenaar is en de beleidsnota ‘Samen Stad Maken: Geen Utrecht zonder U’ dienovereenkomstig aan te passen.
Argumenten	
2.1	Als de gemeenschap sociaal eigenaar is kom je bij het doorlopen van het kompas altijd op een beperkte vorm van participatie uit, terwijl een uitgebreidere vorm voor de hand ligt.
	Er is in deze gevallen bijna altijd een besluit van de gemeente nodig, dus kom je automatisch in het rechterdeel. Dan komt er dus hoogstens burgerparticipatie uit, terwijl Utrechter aan zet of Overheidsparticipatie vooraf meer voor de hand zouden liggen. Hier kan je niet meer komen in het kompas. Door het kompas niet te doorlopen als de gemeenschap sociaal eigenaar is kan dit worden voorkomen.
Kanttekeningen/ Risico’s	
2.1	Het niet doorlopen van het kompas als het sociaal eigenaarschap bij de gemeenschap ligt zorgt voor een te hoge mate van zeggenschap
	Het niet doorlopen van het kompas sluit overleg niet uit. Er kan altijd nog worden gekozen dat wel te doen, bijvoorbeeld als de gemeenschap de wens heeft voor een andere vorm van of lagere mate van zeggenschap te kiezen.

Financiën

De uitvoering van dit voorstel is onderdeel van de uitvoering van de beleidsnota Samen stad maken, Geen Utrecht zonder U. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het bieden van trainingen, coaching on the job, kennisuitwisseling, werkafspraken en richtlijnen, formats voor samenwerkingsplan- en samenwerkingsverslag, etc. Dit wordt bekostigd uit het programma Samen stad maken.

Vervolg

De uitvoering van deze verordening wordt gemonitord en eenmaal per twee jaar geëvalueerd gezamenlijk met de leidende principes voor houding en gedrag en het kompas voor zeggenschap uit de Beleidsnota Samen stad maken. De eerste evaluatie wordt begin 2026 afgerond. Tegen de vaststelling van de verordening staat geen bezwaar en beroep open.

Participatie
In de voorbereidingen om te komen tot het voorliggende initiatiefvoorstel heeft een intensieve participatie plaatsgevonden. Het voorstel is in concept gedeeld met actieve Utrechters uit een voormalige denktank, die jarenlang actief was onder de naam ‘Stadsmakers’ en dat deels nog is onder de vlag van SAMEN030. Organisch heen weer mailend, bellend en soms samen komend met deze kring van actieve Utrechters zijn de uitgangspunten verwerkt in een alternatieve verordening. Ook hebben een deel van deze actieve Utrechters nog hun belangrijkste wensen, vooral vanuit het ruimtelijke domein, op papier gezet en eerder al met de gemeenteraad gedeeld. Deze brief is opgenomen als bijlage.

Communicatie
Er is geen aanvullende communicatie voorzien. In de bestaande communicatie over Samen stad maken wordt naar de verordening verwezen.

(Niet)Referendabel
De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming
- Participatie- en Inspraakverordening gemeente Utrecht 9-01-2025

Bijlagen informatief
- Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht – Informatieve toelichting
- Essay: Utrechtse burgerparticipatie moet meer zijn dan alleen mooie woorden
- Bewonersadviezen voor een beter UPP
- Tien sleutelprincipes voor succesvolle (burger)participatie inclusief literatuurbronnen

Gemeenteraad

Dossiernummer	4434
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 februari 2025
Agendapunt	18
Titel	Raadsvoorstel Verordening Samenwerking, participatie en inspraak
ID	4653
Behandelend ambtenaar	Irene Willems
Telefoon	030 - 28 60233 06 - 22 48 67 23
E-mail	i.willems@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Bestuur en ondersteuning
Portefeuillehouder	Wethouder Oosters
Beleidsveld	Samen Stad Maken
Referendabel	Ja
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Jelmer Lok/Cie Veiligheid, Bestuur en Financiën
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	20 februari 2025

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Verordening samenwerking, participatie en inspraak

Beleidsveld	Participatie
Organisatieonderdeel	Wijken
Opsteller	Irene Willems
Kenmerk	12970217
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De Verordening samenwerking, participatie en inspraak gemeente Utrecht vast te stellen, waarin:
   a) is opgenomen dat het bestuursorgaan de leidende principes voor houding en gedrag uit de beleidsnota Samen stad maken in acht zal nemen;
   b) het toepassen van het kompas voor zeggenschap uit de beleidsnota Samen stad maken wordt voorgeschreven;
   c) een samenwerkingsplan wordt voorgeschreven waarin is uitgewerkt hoe de samenwerking met Utrechters er uit gaat zien;
   d) een samenwerkingsverslag wordt voorgeschreven waarin is uitgewerkt welke inzichten zijn opgedaan in de samenwerking en hoe die inzichten zijn gewogen en
   e) het bewonersbod is opgenomen, waaronder ook hoe dit wordt toegepast,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Het doel van deze Verordening samenwerking, participatie en inspraak gemeente Utrecht is gelijk aan het doel van de vastgestelde beleidsnota Samen stad maken, Geen Utrecht zonder U: Utrechters hebben meer zeggenschap over beleid, plannen en uitvoering in hun stad; er is meer eigenaarschap voor Utrechters en college en raad maken een brede belangenafweging in de besluitvorming.

In de verordening is opgenomen dat het bestuursorgaan de leidende principes voor houding en gedrag uit de beleidsnota Samen stad maken, Geen Utrecht zonder U in acht zal nemen. Daarnaast schrijft de verordening voor dat het kompas voor zeggenschap uit deze beleidsnota wordt toegepast om de samenwerkingsvorm te bepalen. Vervolgens schrijft de verordening voor dat het bestuursorgaan in de vorm van een samenwerkingsplan vooraf voor iedereen openbaar inzichtelijk maakt hoe deze samenwerkingsvorm invulling krijgt en dat het bestuursorgaan achteraf openbaar maakt hoe dit is verlopen in de vorm van een samenwerkingsverslag. Tot slot is ook het Utrechtse uitdaagrecht, het bewonersbod, in de verordening opgenomen. Dit is het recht van inwoners en maatschappelijke partijen om een verzoek bij een bestuursorgaan in te dienen om de feitelijke uitvoering van een gemeentelijke taak over te nemen.

Context

Aanleiding

Op 27 juni 2024 heeft de Raad de beleidsnota Samen stad maken vastgesteld. Een van de ‘eerste concrete vervolgstappen’ die daarin is geformuleerd is om de huidige participatie- en inspraakverordening aan te passen en ter besluitvorming voor te leggen aan de raad. De huidige verordening is namelijk gebaseerd op het oude beleid. In dat raadsbesluit is aangekondigd dat we ook de huidige participatieleidraad zouden vervangen door een nieuwe leidraad op basis van het beleid en dat de verordening daar naar zou verwijzen. Voortschrijdend inzicht heeft er toe geleid dat er geen nieuwe leidraad nodig is, maar het beleid zelf (met daarin het kompas) in deze behoefte voorziet en de verordening daar naar kan verwijzen.
De missie van Samen stad maken is om de lokale democratie van alle Utrechters te maken. De beleidsnota heeft daarvoor als doel om Utrechters meer zeggenschap te geven en is gericht op een gelijkwaardige samenwerking tussen overheid, markt en gemeenschap. In de beleidsnota Samen stad maken staat dat de verandering van houding en gedrag van ambtenaren, college- en raadsleden de belangrijkste bijdrage levert aan de doelen en missie van Samen stad maken. Samen stad maken is daarmee met name een cultuurverandering gericht op verbinding en vertrouwen geven aan Utrechters. Samen stad maken wil de beweging maken van een procedurele verplichting van participatie (‘een vinkje zetten’), naar een situatie waarbij de leidende principes van houding en gedrag ‘van binnen’ gevoeld worden bij ambtenaren, college en raadsleden en daardoor naar buiten worden uitgedragen waardoor daadwerkelijke samenwerking ontstaat.

De Wet participatie op decentraal niveau, die op 1 januari 2025 in werking treedt, regelt onder andere dat gemeenten hun inspraakverordening binnen twee jaar moeten omzetten in een participatieverordening. Daarbij is geregeld dat gemeenten inwoners niet alleen moeten betrekken bij de voorbereiding van gemeentelijk beleid, maar ook bij de uitvoering en evaluatie daarvan. Verder moeten gemeenten in de participatieverordening regelen onder welke voorwaarden inwoners gebruik kunnen maken van het uitdaagrecht. De verordening samenwerking, participatie en inspraak geeft voor de gemeente Utrecht invulling aan die wet en gaat ook verder dan dat: de nieuwe verordening ziet op alle gemeentelijke opgaven en op alle terreinen van gemeentelijk bestuur.

Voor bepaalde beleidsterreinen is het wenselijk of noodzakelijk om de beleidsnota Samen stad maken te vertalen in een kaderstellend document voor de raad. De wijziging van het UPP (raadsbesluit dd 14 november 2024) waarin het Utrechts Planproces Gebiedsontwikkeling (UPG) in hoofdlijnen is beschreven is daar een voorbeeld van. Dit nieuwe UPG zal nog verder uitgewerkt worden op basis van het raadsbesluit. Die uitwerking gebeurt mede op basis van de beleidsnota Samen stad maken en deze verordening. Ook wordt onderzocht hoe een nieuw Utrechts Planproces voor de Openbare Ruimte vorm kan krijgen. Ook voor bewonersbod geldt dat er voor specifieke beleidsterreinen nadere invulling kan worden gegeven, zoals in een handreiking zelfbeheer sportaccommodaties waar nu aan gewerkt wordt. In dit soort kaderstellende documenten wordt concreter gemaakt wat de beleidsnota Samen stad maken betekent voor een specifiek beleidsterrein.

Juridische context
Op grond van de artikelen 149 en 150 van de Gemeentewet is de gemeenteraad bevoegd om de Verordening samenwerking, participatie en inspraak gemeente Utrecht vast te stellen.

De Wet participatie op decentraal niveau, die op 1 januari 2025 in werking treedt, regelt ook dat gemeenten hun inspraakverordening binnen twee jaar moeten verbreden naar een participatieverordening. In deze verordening moeten gemeenten regelen op welke wijze zij ingezetenen bij de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van beleid betrekken (nu is dat alleen nog de voorbereiding van beleid). En gemeenten moeten in de verordening de voorwaarden opnemen waaronder ingezetenen en maatschappelijke partijen taken van de gemeente kunnen uitvoeren (het zogenoemde uitdaagrecht, in Utrecht het 'bewonersbod')

De voorliggende Verordening samenwerking, participatie en inspraak gemeente Utrecht sluit aan bij de Omgevingswet. De Omgevingswet kent vier kerninstrumenten. Participatie is op grond van de Omgevingswet verplicht bij de drie kerninstrumenten waarin de gemeente het voortouw heeft, dus de omgevingsvisie, het omgevingsplan en de uitvoeringsprogramma's. Dat staat in respectievelijk de artikelen 10.7, 10.2 en 10.8 van het Omgevingsbesluit. Daarin staat dat wordt aangegeven hoe burgers, bedrijven, instellingen, maatschappelijke organisaties en andere bestuursorganen bij de voorbereiding zijn betrokken. En ook wat er met de resultaten van die participatie is gedaan. In de verordening is geregeld dat op deze drie kerninstrumenten de regels uit de verordening van toepassing zijn. Dat betekent dat Samen stad maken over de volle breedte van het gemeentelijk beleid geldt. Verder geldt voor het vierde kerninstrument, de omgevingsvergunning, dat het op grond van de Omgevingswet aan een ontwikkelaar of initiatiefnemer is om de participatie vorm te geven. Participatie is in die gevallen vormvrij. Hierover is in de verordening dus niet iets geregeld. De Omgevingswet bepaalt wel dat de raad gevallen kan aanwijzen waarover verplicht moet worden geparticipeerd. Dat kan als sprake is van een omgevingsvergunning die afwijkt van regels uit het omgevingsplan, de zogeheten BOPA. Daar is separate besluitvorming door de raad voor nodig op grond van artikel 16.55, zevende lid Omgevingswet. Deze separate besluitvorming zal uiterlijk in Q3 2025 worden aangeboden aan de raad.

De verordening kan wel helpen in het maken van vrijwillige afspraken met ontwikkelaars en initiatiefnemers in besluitvorming over een omgevingsplan of een BOPA door het college. De Omgevingswet staat daaraan niet in de weg.

Beslistermijn
Er is geen specifieke beslistermijn voorzien.

Beoogd effect
Het doel van deze verordening is om een bijdrage te leveren aan meer zeggenschap en meer eigenaarschap voor Utrechters en een brede belangenafweging door bestuursorganen in de besluitvorming ten aanzien van alle gemeentelijke opgaven en op alle terreinen van gemeentelijk bestuur.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Participatie- en inspraakverordening Gemeente Utrecht
- Beleidsnota Samen stad maken, Geen Utrecht zonder U: 27 juni 2024
- amendement 71 "Geen participatie zonder sterk bewonersbod Utrecht'

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De Verordening samenwerking, participatie en inspraak gemeente Utrecht vast te stellen, waarin: a) is opgenomen dat het bestuursorgaan de leidende principes voor houding en gedrag uit de beleidsnota Samen stad maken in acht zal nemen; b) het toepassen van het kompas voor zeggenschap uit de beleidsnota Samen stad maken wordt voorgeschreven; c) een samenwerkingsplan wordt voorgeschreven waarin is uitgewerkt hoe de samenwerking met Utrechters er uit gaat zien; d) een samenwerkingsverslag wordt voorgeschreven waarin is uitgewerkt welke inzichten zijn opgedaan in de samenwerking en hoe die inzichten zijn gewogen en e) het bewonersbod is opgenomen, waaronder ook hoe dit wordt toegepast.
Argumenten	
1.1	Hierdoor hebben we een verordening die aansluit bij het huidige beleid van Samen stad maken: Geen Utrecht zonder U en het raadsbesluit over de wijziging van het UPP
	Sinds 27 juni 2024 geldt er nieuw beleid voor Samen stad maken. De Participatie- en inspraakverordening uit 2019 verwijst nog naar het oude beleid en sluit niet aan bij de beleidsnota Samen stad maken Geen Utrecht zonder U. De Verordening samenwerking, participatie en inspraak gemeente Utrecht sluit wel aan bij de beleidsnota Samen stad maken. Door deze verordening vast te stellen zijn beleid en verordening weer met elkaar in één lijn. Bovendien is in deze verordening het amendement over vroegtijdige participatie (A219.2024) dat is aangenomen bij het raadsvoorstel wijziging UPP verwerkt.
1.2	De nieuwe verordening houdt ruimte voor de beweging van Samen stad maken die draait om vertrouwen en verbinding.
	Er is gekozen om alleen dat wat echt nodig is in regelgeving te verankeren: het in acht nemen van de leidende principes voor houding en gedrag door het bestuursorgaan, de toepassing van het kompas, de inhoud van een samenwerkingsplan en samenwerkingsverslag en het bewonersbod. Goede samenwerking ontstaat niet vanuit een procedurele verplichting. Samen stad maken is erop gericht om vanuit vertrouwen en verbinding samen te werken met Utrechters. Als we eenzijdig vanuit de gemeente meer regels zouden opnemen, zou dat een onnodige juridisering (tot een juridische kwestie maken) betekenen die haaks staat op de beweging die we voor ogen hebben; een beweging die uitgaat van samenwerking, samen bijsturen en samen het pad maken terwijl we erop lopen. Dit maken we voor eenieder inzichtelijk in een samenwerkingsplan dat waar mogelijk gemaakt wordt met relevante stakeholders. Verandering van houding en gedrag en kiezen voor de juiste samenwerkingsvormen stimuleren we niet alleen met deze verordening, maar met name met een breed verandertraject: door middel van trainingen, onderlinge kennisuitwisseling samen met Utrechters, coaching on the job, een pool van Samen stad makers in de hele organisatie, gesprekken op management- en directieniveau en uitgebreide communicatie.
1.3	Met nieuwe vorm van samenwerkingsplan en samenwerkingsverslag kan de raad haar kaderstellende en controlerende rol beter vervullen en wordt integrale belangenafweging gefaciliteerd.
	Bij ieder raadsvoorstel wordt in de nieuwe Samen stad maken paragraaf een koppeling gemaakt naar het samenwerkingsplan en het samenwerkingsverslag. In de verordening is vastgelegd wat daarin moet staan. Op die manier kan de raad

	zijn kaderstellende en controlerende rol vervullen. Dit sluit aan bij wat de Adviescommissie Participatie bestaande uit raadsleden hierover geadviseerd heeft. Door expliciet de weging van de verschillende belangen en inzichten uit de samenwerking op te nemen in het samenwerkingsverslag wordt integrale belangenafweging gefaciliteerd. Ook dat sluit aan bij wat de Adviescommissie Participatie bestaande uit raadsleden hierover geadviseerd heeft.
1.4	Met de nieuwe verordening wordt de drempel voor het bewonersbod laag gehouden.
	Omdat de beleidsnota Samen stad maken op meer eigenaarschap voor Utrechters gericht is en het bewonersbod daar bij uitstek een instrument voor is, is de drempel hiervoor laag gehouden. Dat sluit ook aan bij amendement 71/2024 *Geen Participatie zonder sterk bewonersbod*. In de eerste plaats is geregeld dat Utrechters alle verzoeken om een bewonersbod bij het college kunnen indienen. Er is dan één duidelijk loket voor het bewonersbod. Het college zorgt er vervolgens voor dat het bod terecht komt bij het orgaan dat hierover kan beslissen. Verder hoeven Utrechters bij een bewonersbod maar een beperkte hoeveelheid informatie te verstrekken en zijn de weigeringsgronden voor een bewonersbod beperkt. Tot slot is vastgelegd welke termijn voor de reactie op het bewonersbod geldt, welke afspraken bij het accepteren van een bewonersbod worden gemaakt en hoe de uitvoering wordt geëvalueerd.
1.5	De verordening kan helpen in het maken van afspraken met ontwikkelaars en initiatiefnemers
	Participatie is op grond van de Omgevingswet in beginsel vormvrij. Het is aan de ontwikkelaar of initiatiefnemer om aan de participatie invulling te geven. Daarover kunnen in de verordening geen regels worden opgenomen De verordening kan wel helpen in het maken van onderlinge afspraken met ontwikkelaars en initiatiefnemers. Met het raadsbesluit over de wijziging van het UPP heeft de raad besloten dat de gemeente regie gaat voeren over samenwerking met Utrechters ook bij particuliere initiatiefnemers (bijvoorbeeld ontwikkelaars). De verordening kan de basis zijn voor deze afspraken die in de initiatieffase (gelijktijdig met de plankostenovereenkomst) worden gemaakt.
1.6	De verordening stimuleert reflectie van buiten om te kunnen verbeteren in houding en gedrag zoals ook opgenomen is in de beleidsnota Samen stad maken
	Het belangrijkste onderdeel uit de beleidsnota Samen stad maken, Geen Utrecht zonder U zijn de leidende principes voor houding en gedrag voor ambtenaren, college en raadsleden. Met de bepaling in de verordening dat het bestuursorgaan de leidende principes voor houding en gedrag in acht zal nemen hebben de principes een werking naar buiten toe (externe werking). Dat sluit aan bij de beleidsnota Samen stad maken waarin we aangeven dat we continue reflectie van buiten willen om te kunnen leren en verbeteren. Deze reflectie moet onderdeel kunnen zijn van het politieke debat dat plaatsvindt in de raad. Daarom is in de toelichting in de verordening opgenomen dat het bestuursorgaan bij het nemen van het besluit moet beoordelen of bij de totstandkoming van het besluit de verordening is gevolgd en dus ook of aan de leidende principes recht is gedaan. Daarbij is expliciet gemaakt dat dit een subjectieve afweging aan de politiek is omdat het gaat om de vraag hoe het beleid is bedoeld en of de handelwijze in dit specifieke geval daarmee in lijn is.
1.7	Met de nieuwe verordening zijn er conform de beleidsnota Samen stad maken

	minder uitzonderingen op voorhand voor samenwerking met Utrechters
	Op basis van de nota Samen Stad maken, geen Utrecht zonder U, wegen we in alle situaties met het kompas voor zeggenschap af welke vorm van samenwerking passend kan zijn en sluiten we zo min mogelijk situaties op voorhand uit van samenwerking. Ten opzichte van de huidige participatie- en inspraakverordening zijn daarom de uitzonderingen beperkter geformuleerd en is de reikwijdte daarom ruimer geformuleerd: de verordening heeft nu betrekking op alle gemeentelijke opgaven en op alle terreinen van gemeentelijk bestuur. Het kompas geeft de mogelijkheid om niet te kiezen voor samenwerking: gemeente aan zet.

Kanttekeningen/Risico's	
1.1	Door het vastleggen in de verordening dat het bestuursorgaan de leidende principes voor houding en gedrag in acht zal nemen, ontstaat het juridische risico dat Utrechters in een procedure kunnen stellen dat het bestuursorgaan zich niet aan die verplichting heeft gehouden
	Utrechters kunnen in een juridische procedure tegen een besluit aanvoeren dat het bestuursorgaan de leidende principes voor houding en gedrag niet heeft nageleefd in het samenwerkingsproces voorafgaand aan het besluit. Het is mogelijk dat de rechter oordeelt dat de leidende principes inderdaad niet zijn gevolgd en daar consequenties aan verbindt, maar het college acht de kans hierop klein. In de toelichting bij de verordening is namelijk kenbaar gemaakt en uitgelegd dat het primair aan het college (en de raad) is om bij het nemen van het besluit te beoordelen en mee te wegen of de leidende principes voor houding en gedrag bij het tot stand komen van het besluit zijn gevolgd. Dit is een subjectieve beoordeling en afweging aan de politiek: hoe is het beleid bedoeld en doet de handelswijze daar recht aan? Het is aan het college (en de raad) om te bepalen wat de toepassing van de leidende principes in een concreet geval precies betekent. Naar verwachting zal de rechter daarom terughoudend toetsen.
1.2	Dit voorstel gaat niet in op verplichte participatie bij buitenplanse omgevingsplanactiviteiten
	In de beleidsnota Samen stad maken, Geen Utrecht zonder U is aangegeven dat tegelijkertijd met de nieuwe verordening een voorstel aan de raad zal worden aangeboden over verplicht stellen van participatie bij buitenplanse omgevingsplanactiviteiten (BOPA). Dit is een mogelijkheid die de Omgevingswet biedt. Het voornemen bestaat om participatie bij een deel van deze BOPA's verplicht te stellen. Er is echter nog onvoldoende uitgewerkt in welke gevallen dat voornemen precies bestaat en hoe dat er dan uitziet. Voorkomen moet worden dat de verplichting niet in verhouding staat tot het doel. Het uitwerken daarvan vraagt een nader gesprek, ook over wanneer participatie in deze gevallen voldoende is en hoe dat getoetst kan worden. Wij gaan daarover ook graag met de raad in gesprek. Daarom zal hierover in Q3 2025 een apart besluit aan de raad worden voorgelegd. Dit heeft als voordeel dat we gebruik kunnen maken van de eerste ervaringen van verplichte participatie bij BOPA's van andere steden.

Financiën

De uitvoering van dit voorstel is onderdeel van de uitvoering van de beleidsnota Samen stad maken, Geen Utrecht zonder U. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het bieden van trainingen, coaching on the

job, kennisuitwisseling, werkafspraken en richtlijnen, formats voor samenwerkingsplan- en samenwerkingsverslag, etc. Dit wordt bekostigd uit het programma Samen stad maken.

Vervolg
De uitvoering van deze verordening wordt gemonitord en eenmaal per twee jaar geëvalueerd gezamenlijk met de leidende principes voor houding en gedrag en het kompas voor zeggenschap uit de Beleidsnota Samen stad maken. De eerste evaluatie wordt begin 2026 afgerond.
Tegen de vaststelling van de verordening staat geen bezwaar en beroep open.

Samen stad maken
Er heeft geen samenwerking plaatsgevonden over dit voorstel. De verordening verankert alleen de beleidsnota Samen Stad Maken. Deze beleidsnota is in samenwerking met diverse Utrechters tot stand gekomen.

Communicatie
Er is geen aanvullende communicatie voorzien. In de bestaande communicatie over Samen stad maken wordt naar de verordening verwezen.

(Niet)Referendabel
De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming:
- Verordening samenwerking, participatie en inspraak Gemeente Utrecht

Bijlagen informatief
-

Verordening samenwerking, participatie en inspraak gemeente Utrecht

De raad van de gemeente Utrecht;

- gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 10 december 2024;
- gelet op de artikelen 149 en 150 van de Gemeentewet, de artikelen 3.1, 2.4 en 3.4 van de Omgevingswet en de artikelen 10.7, 10.2 en 10.8 van het Omgevingsbesluit;
- gezien de beleidsnota Samen stad maken;

Besluit de volgende verordening vast te stellen:

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Definities

Deze verordening verstaat onder:

- bestuursorgaan: het bestuursorgaan van gemeente dat bevoegd is; afhankelijk van de inhoud van de gemeentelijke opgave is dat de gemeenteraad, het college of de burgemeester;
- bewonersbod: het recht van inwoners en maatschappelijke partijen om een verzoek bij een bestuursorgaan in te dienen om de feitelijke uitvoering van een gemeentelijke taak over te nemen als bedoeld in artikel 150, derde lid, van de Gemeentewet;
- college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht;
- gemeentelijke opgave: het voorbereiden, vaststellen, wijzigen, uitvoeren of evalueren van projecten, visies, beleidsnota's, uitvoeringsprogramma's en andere plannen door de gemeente;
- inspraak: het recht van inwoners om mondeling of schriftelijk hun zienswijze naar voren te brengen als bedoeld in artikel 150, tweede lid, van de Gemeentewet;
- inwoners: ingezetenen als bedoeld in artikel 2 van de Gemeentewet;
- maatschappelijke partijen: verenigingen, stichtingen en andere organisaties zonder winstoogmerk die tot doel hebben een actieve bijdrage te leveren aan de samenleving in de gemeente Utrecht;
- samenwerking: participatie, inspraak, bewonersbod en andere vormen van samenwerking tussen bestuursorganen en Utrechters in het kader van een gemeentelijke opgave;

- samenwerkingsvorm: wijze waarop de gemeente met Utrechters samenwerkt middels overheidsmiddelen, overheidsparticipatie, samen aan zet, burgerparticipatie of peilen zoals verwoord in de Beleidsnota Samen stad maken;
- Utrechters: inwoners, toekomstige inwoners, gebruikers, maatschappelijke partijen, rechtspersonen en andere organisaties in Utrecht.

Artikel 2 Reikwijdte

1. Deze verordening is van toepassing op alle gemeentelijke opgaven en op alle terreinen van gemeentelijk bestuur.

2. Deze verordening is niet van toepassing als een bestuursorgaan besluit van samenwerking met Utrechters af te zien. Dit kan onder andere als:

    a. er al in een andere vorm van samenwerking met Utrechters is voorzien;

    b. dit bij of krachtens wet- of regelgeving is uitgesloten; of

    c. sprake is van uitvoering van hogere regelgeving waarbij het bestuursorgaan geen of nauwelijks beleidsvrijheid heeft.

3. Het bestuursorgaan onderbouwt de keuze om van samenwerking af te zien op basis van het kompas voor zeggenschap uit de beleidsnota Samen stad maken.

Hoofdstuk 2 Samen stad maken

Artikel 3 Doel van de verordening

1. Het doel van deze verordening is om een bijdrage te leveren aan meer zeggenschap en meer eigenaarschap voor Utrechters en een brede belangenafweging door bestuursorganen in de besluitvorming.

2. Het bestuursorgaan zal in de samenwerking met Utrechters de leidende principes voor houding en gedrag, zoals opgenomen in de Beleidsnota Samen stad maken, in acht nemen.

Hoofdstuk 3 Samenwerkingsvormen

Artikel 4 Bepalen samenwerkingsvorm

Bij elke nieuwe fase, vraag of kwestie in een proces van een gemeentelijke opgave vindt een afweging plaats voor welke samenwerkingsvorm of samenwerkingsvormen wordt gekozen. Bij de afweging wordt het kompas voor zeggenschap uit de Beleidsnota Samen stad maken toegepast.

Artikel 5 Uitvoeren samenwerkingsvorm

1. Als een bestuursorgaan voor een of meer samenwerkingsvormen heeft gekozen, legt het bestuursorgaan in een samenwerkingsplan, waarbij waar mogelijk relevante stakeholders zijn betrokken, voor iedereen inzichtelijk vast:
    a. welke vraag of kwestie aan Utrechters wordt voorgelegd;
    b. welke Utrechters daarin een rol hebben;
    c. hoe het kompas voor zeggenschap uit de Beleidsnota Samen stad maken is doorlopen voor de eerstvolgende fase, vraag of kwestie;
    d. wat de eerstvolgende stappen zijn om invulling te geven aan de samenwerkingsvorm;
    e. hoe de leidende principes voor houding en gedrag uit de Beleidsnota samen stad maken worden toegepast in de eerstvolgende stappen.
2. Na toepassing van de samenwerkingsvorm of de samenwerkingsvormen, legt het bestuursorgaan in een samenwerkingsverslag voor iedereen inzichtelijk vast:
    a. welke belangrijke inzichten zijn opgedaan uit de samenwerking met Utrechters;
    b. door wie deze inzichten zijn ingebracht;
    c. hoe deze inzichten zijn gewogen;
    d. wat deze inzichten hebben veranderd aan de gemeentelijke opgave;
    e. wat er geleerd kan worden van de toepassing van de samenwerkingsvorm of samenwerkingsvormen.
3. Als de gemeenteraad het bevoegde bestuursorgaan is, draagt het college zorg voor het opstellen van het samenwerkingsplan en samenwerkingsverslag als bedoeld in het eerste en tweede lid en voegt dit bij het raadsvoorstel.

Hoofdstuk 4 Inspraak

Artikel 6 Inspraak

1. Een bestuursorgaan verleent inspraak als dit bij of krachtens wettelijk voorschrift verplicht is gesteld.

2. Een bestuursorgaan kan ook kiezen voor het verlenen van inspraak bij een gemeentelijke opgave.

Hoofdstuk 5 Bewonersbod

Artikel 7 Bewonersbod doen

1. Inwoners en maatschappelijke partijen kunnen bij het college een bewonersbod doen.

2. Bij het bewonersbod verstrekt de inwoner of maatschappelijke partij informatie over:

    a. de taak van de gemeente waarop het bewonersbod betrekking heeft;

    b. de reden waarom het bewonersbod wordt gedaan; en

    c. de kosten of middelen die met het uitvoeren van het bewonersbod gemoeid zijn.

3. Het college kan naar aanleiding van het bewonersbod aanvullende informatie vragen.

Artikel 8 Reactie bewonersbod

1. Het college stuurt het bewonersbod door aan het bestuursorgaan dat bevoegd is om hierop te reageren en informeert de inwoner of maatschappelijk partij hierover.

2. In aanvulling op artikel 2 kan het bestuursorgaan een bewonersbod in ieder geval afwijzen als het bewonersbod:

    a. geen betrekking heeft op een taak van de gemeente;

    b. betrekking heeft op een taak of bevoegdheid waarvan de aard zich tegen een bewonersbod verzet; of

    c. in strijd is met door de gemeente vastgesteld beleid.

3. Het bestuursorgaan dat bevoegd is reageert op het bewonersbod binnen zes weken nadat het bewonersbod door hem ontvangen is. In de reactie geeft het bestuursorgaan onderbouwd aan of het bewonersbod wordt afgewezen of geaccepteerd.

4. Het bestuursorgaan kan de reactietermijn verlengen. Het bestuursorgaan informeert de inwoner of maatschappelijke hierover.

5. Als de gemeenteraad bij een bewonersbod het bevoegde bestuursorgaan is, bereidt het college de reactie op het bewonersbod voor.

Artikel 9 Uitvoeren bewonersbod

1. Als het bestuursorgaan het bewonersbod accepteert, maakt het met de inwoner of maatschappelijke partij afspraken over:

    a. het proces, het resultaat, het budget, de financieringswijze en de looptijd van de uitvoering van de taak;

    b. het contact met en de ondersteuning door het bestuursorgaan gedurende de uitvoering van de taak; of

    c. de stappen bij het niet nakomen van de gemaakte afspraken en het tussentijds beëindigen van de uitvoering van de taak.

2. Nadat het proces rond het bewonersbod is doorlopen en een bewonersbod is afgewezen of geaccepteerd, maakt het bestuursorgaan voor iedereen inzichtelijk:

    a. hoe het proces rond het bewonersbod is verlopen;

    b. wat de uitkomsten van dit proces waren; en

    c. waarom er voor die uitkomsten is gekozen.

3. Als de gemeenteraad het bevoegde bestuursorgaan is, draagt het college zorg voor de afspraken en het inzicht als bedoeld in het eerste en tweede lid.

Hoofdstuk 6 Slotbepalingen

Artikel 10 Monitoring en evaluatie

1. De uitvoering van deze verordening wordt gemonitord en eenmaal per twee jaar geëvalueerd gezamenlijk met de leidende principes voor houding en gedrag en het kompas voor zeggenschap uit de Beleidsnota Samen stad maken. De eerste evaluatie wordt begin 2026 afgerond.

2. Het college zendt bij de evaluatie telkens een verslag over de mate waarin de verordening het doel uit artikel 3 bereikt en de effecten van de verordening in de praktijk aan de gemeenteraad.

Artikel 11 Intrekking

De Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht wordt ingetrokken.

Artikel 12 Overgangsbepalingen

De Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht blijft van toepassing op een participatie- of inspraakprocedure die vóór de inwerkingtreding van deze verordening is gestart. Zodra deze procedure is afgerond of sprake is van een nieuwe fase of situatie in een proces van een gemeentelijke opgave, is deze verordening van toepassing.

Artikel 13 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking vijf weken na bekendmaking in het Gemeenteblad.

Artikel 14 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als: Verordening samenwerking, participatie en inspraak gemeente Utrecht.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van <datum>.

De burgemeester,

Sharon A.M. Dijksma

De griffier,

Miguel Israel

Informatieve toelichting

Algemeen

Op 27 juni 2024 is de nieuwe Beleidsnota Samen stad maken, Geen Utrecht zonder U (hierna: beleidsnota) vastgesteld door de gemeenteraad. In die beleidsnota is het nieuwe beleid voor samenwerking met Utrechters opgenomen. Het doel van de beleidsnota is dat Utrechters meer eigenaarschap en zeggenschap krijgen, dat het college en de gemeenteraad bij hun besluitvorming voor een bredere belangenafweging zorgen en dat de gemeente in de samenwerking met Utrechters een betrouwbare samenwerkingspartner is.

Om dit doel te bereiken zijn in de beleidsnota onder andere de leidende principes voor houding en gedrag van ambtenaren, college- en raadsleden in de samenwerking met Utrechters geïntroduceerd: we zijn open en eerlijk, we geven vertrouwen aan Utrechters, we tonen lef, we werken proactief aan inclusie en diversiteit, we werken proactief aan duurzame relaties met Utrechters en we leren en verbeteren continu. Daarnaast bevat de beleidsnota het 'kompas voor zeggenschap'. Dit kompas bevat hulpvragen om, gegeven de situatie en het vraagstuk, te komen tot de best passende vorm van samenwerking met Utrechters.

Met deze verordening wordt het nieuwe beleid voor zover nodig in regelgeving verankerd. De verordening wordt daarmee een hulpmiddel om het doel van het nieuwe beleid te realiseren. Tegen die achtergrond schrijft de verordening voor dat het bestuursorgaan zich houdt aan de leidende principes voor houding en gedrag en dat het kompas voor zeggenschap wordt toegepast bij de afweging voor welke samenwerkingsvorm of samenwerkingsvormen wordt gekozen. Verder bevat de verordening een aantal randvoorwaarden voor de samenwerking met Utrechters.
In de verordening staat voorop dat samenwerking met Utrechters in elke stap van een gemeentelijke opgave plaats kan vinden; vanaf de voorvraag bij een maatschappelijk vraagstuk tot aan de besluitvorming, eventuele wijziging, uitvoering en evaluatie. Daarbij biedt de verordening ruimte om keuzes te maken. De beleidsnota is niet in beton gegoten en de verordening dus ook niet. Er is ruimte om de samenwerking vorm te geven op een andere -meer passende - manier, ook als het kompas voor zeggenschap een andere richting geeft.

Tot slot is ook het Utrechtse uitdaagrecht, het bewonersbod, in de verordening opgenomen. Dit is het recht van inwoners en maatschappelijke partijen om een verzoek bij een bestuursorgaan in te dienen om de feitelijke uitvoering van een gemeentelijke taak over te nemen. Het bewonersbod is gebaseerd op twee doelen: meer verantwoordelijkheid en sturingsmacht in de samenleving leggen en een betere uitvoering van publieke taken.

Artikelsgewijs

Artikel 1 Definities

Gemeentelijke opgave

Gemeentelijke opgave is een veelomvattend begrip. Het heeft betrekking op wat het bestuursorgaan kan doen met beleid. Dit strekt zich uit van het voorbereiden tot het vormen, evalueren en uitvoeren van beleid. In beginsel kan samenwerking met Utrechters plaatsvinden binnen iedere fase en situatie van een gemeentelijke opgave.

Bewonersbod

Het bewonersbod is de Utrechtse variant van het uitdaagrecht. Voor de definitie is dan ook aangesloten bij artikel 150, derde lid, van de Gemeentewet. Op grond daarvan kunnen inwoners en maatschappelijke partijen een verzoek doen om gemeentelijke taken over te nemen. Dit betekent dat het uitdaagrecht dus niet in algemene zin voor alle Utrechters geldt, maar zich op grond van de wet specifiek richt op inwoners en maatschappelijke partijen. In hoofdstuk 5 van de verordening zijn nadere eisen gesteld aan de toepassing van het bewonersbod.

Maatschappelijke partijen

In artikel 150, derde lid, van de Gemeentewet is geregeld dat, naast inwoners, ook maatschappelijke partijen gebruik kunnen maken van het uitdaagrecht. In de Gemeentewet staat echter niet wat maatschappelijke partijen zijn. Het is aan gemeenten om deze groep af te bakenen. In dit geval is ervoor gekozen om onder maatschappelijke partijen verenigingen, stichtingen en andere organisaties zonder winstoogmerk te verstaan die als doel hebben om een actieve bijdrage aan de samenleving in Utrecht te leveren, ongeacht de rechtsvorm waarin zij zijn georganiseerd. Bij maatschappelijke partijen gaat het dus onder meer om woongroepen, vrijwilligersorganisaties, buurtcomités en inwonerscollectieven.

Samenwerking

In de beleidsnota is een bewuste keuze gemaakt om niet van participatie te spreken, maar voor de bredere term samenwerking te kiezen. Dit betekent dat het om meer gaat dan in de Wet participatie op decentraal niveau is voorzien en dat het alle vormen van inwoners- en overheidsparticipatie omvat. De definitie laat de samenwerking daarbij in beginsel vormvrij en heeft in elk geval betrekking op de in de beleidsnota genoemde samenwerkingsvormen, maar ook op inspraak en het bewonersbod.

Samenwerkingsvorm

Deze definitie omvat de vijf samenwerkingsvormen uit de beleidsnota. Deze samenwerkingsvormen staan in het kompas voor zeggenschap en weerspiegelen ieder een bepaalde mate van eigenaarschap en zeggenschap van de Utrechters.

Utrechters
De beleidsnota heeft voor wat betreft de samenwerkingsvormen uit het kompas voor zeggenschap niet alleen betrekking op samenwerking met inwoners, maar ook met toekomstige inwoners, gebruikers, maatschappelijke partijen en andere organisaties in Utrecht. Om die reden is in de verordening een aparte definitie voor deze groep opgenomen. Daarbij wordt opgemerkt dat alleen de samenwerkingsvormen betrekking hebben op de samenwerking met Utrechters als groep. Inspraak beperkt zich tot inwoners en belanghebbenden en alleen inwoners en maatschappelijke partijen kunnen een bewonersbod doen.

Artikel 2 Reikwijdte

Geregeld is dat de verordening van toepassing is op alle gemeentelijke opgaven en ten aanzien van elk beleidsterrein. Dit betekent dat samenwerking met Utrechters in beginsel altijd mogelijk is. Dit is ook in lijn met de beleidsnota. Voor de kwaliteit van de invulling van de gemeentelijke opgave is samenwerking met Utrechters volgens de beleidsnota essentieel, ongeacht welk onderwerp of welke fase het betreft.

Desalniettemin biedt de verordening bestuursorganen wel de mogelijkheid om in een concreet geval de afweging te maken of samenwerking ook wenselijk is. Er kunnen gevallen zijn waarin samenwerking niet voor de hand ligt. In dat geval kan het bestuursorgaan op grond van de verordening van samenwerking met Utrechters afzien. Het is aan het bestuursorgaan om hierin aan de hand van het kompas voor zeggenschap een afweging te maken en die afweging in beginsel ook te onderbouwen. Het kan bijvoorbeeld gaan om gevallen waarin het gemeentelijke aangelegenheden betreft die dusdanig beperkt zijn in omvang, dat er voor samenwerking geen wettelijke ruimte, tijd en geld beschikbaar is. Te denken valt aan het toekennen van subsidie, de uitgifte van paspoorten, het overgaan tot handhaving, het verlenen van een vergunning voor een dakkapel of het beoordelen van de aanvraag om een bijstandsuitkering. Voor deze gevallen is niet steeds een motivering op het afzien van samenwerking nodig. Hier moet vanzelfsprekend wel zorgvuldig mee worden omgegaan.

Overigens wordt nog opgemerkt dat de afweging om al dan niet voor samenwerking met Utrechters te kiezen los staat van de vorm waarin de samenwerking plaatsvindt. Een bestuursorgaan kan dus niet van samenwerking afzien omdat de indruk bestaat dat er geen passende vorm van samenwerking is. Ook bij interne organisatorische aangelegenheden zoals de lunch in de kantine of in spoedeisende gevallen zoals bij besluitvorming met een krappe deadline is samenwerking mogelijk. Er moet dan alleen aandacht zijn voor de vorm waarin de samenwerking plaatsvindt en de kring van Utrechters die hierbij wordt betrokken.

Artikel 3 Doel van de verordening

Deze verordening heeft hetzelfde doel als de Beleidsnota Samen stad maken. In dit artikel wordt dat kenbaar gemaakt. Het artikel biedt daarmee duidelijkheid en een kader voor het licht waarin

de verordening is geplaatst. Verder is in dit artikel geëxpliciteerd dat het bestuursorgaan bij de uitoefening van de bevoegdheden op grond van deze verordening de leidende principes voor houding en gedrag, zoals opgenomen in de Beleidsnota Samen stad maken, in acht zal nemen; met dien verstande dat het college verantwoordelijk is voor de inachtneming daarvan door zijn ambtenaren. Dit betekent dat het college (en in voorkomende gevallen de raad) bij het nemen van het besluit moet beoordelen of bij de totstandkoming van het besluit de verordening is gevolgd en dus of recht is gedaan aan de leidende principes voor houding en gedrag. Omdat het bij deze leidende principes bijvoorbeeld gaat om de vraag of er open en eerlijk gehandeld is en of er lef is getoond, gaat het om een subjectieve beoordeling en vraagt dit primair een afweging aan de politiek. Hoe is het beleid bedoeld en sluit de handelswijze in een concreet geval daar voldoende op aan?

Artikel 4 Bepalen samenwerkingsvorm

Als het bestuursorgaan besluit de samenwerking met Utrechters aan te gaan, dan moet het bestuursorgaan het kompas voor zeggenschap gebruiken om te bepalen welke samenwerkingsvorm of welke samenwerkingsvormen het wil toepassen. Het bestuursorgaan kan dus voor één vorm, maar ook voor meerdere samenwerkingsvormen kiezen.

Artikel 5 Uitvoeren samenwerkingsvorm

Als het bestuursorgaan weet welke samenwerkingsvorm of samenwerkingsvormen het wil toepassen, moet het bestuursorgaan bepalen hoe dit invulling krijgt, dit wordt gedaan in het samenwerkingsplan. Verder moet het bestuursorgaan achteraf openbaar maken hoe dit uiteindelijk is verlopen. Dat wordt opgenomen in het samenwerkingsverslag.

Omdat in de beleidsnota de blik naar buiten voorop staat, is het onwenselijk dat meer tijd wordt besteed aan het opstellen van plannen en verslagen dan aan de samenwerking met Utrechters. In de verordening is wel vastgelegd waar het bestuursorgaan bij de invulling en verantwoording aandacht aan moet besteden, maar er is ruimte om de invulling gaandeweg aan te vullen en daar waar nodig aan te passen. In het samenwerkingsplan worden steeds de eerstvolgende stappen in een proces van de gemeentelijke opgave inzichtelijk gemaakt. Hierbij kunnen waar mogelijk relevante stakeholders worden betrokken. Dit sluit eveneens aan bij de gedachte in de beleidsnota dat een samenwerkingsproces nooit aan de voorkant volledig te plannen of te beschrijven is en dat er moet ruimte zijn om samen bij te sturen en een pad te maken terwijl daarop wordt gelopen.
Het derde lid regelt dat het college in beginsel besluit over de samenwerking met Utrechters bij de voorbereiding van een raadsvoorstel. Dit kan echter anders zijn als de gemeenteraad kenbaar heeft gemaakt dat hij hierover zelf wil besluiten. Dit kan in algemene zin door kaders te stellen over wanneer de gemeenteraad hierover besluit (bijvoorbeeld bij bepaalde onderwerpen of bij een bepaalde omvang), maar ook in concrete gevallen.

Overigens verdient nog opmerking dat de artikelen 1, 2 en 3 betrekking hebben op alle vormen van samenwerking met Utrechters. Dus ook inspraak en het bewonersbod. De artikelen 4 en 5 zien alleen op de samenwerkingsvormen uit de beleidsnota. Voor inspraak en het bewonersbod geldt dat hier in hoofdstuk 4 en 5 bepalingen over zijn opgenomen.

Artikel 6 Inspraak

Inspraak is geen samenwerkingsvorm die in het kompas voor zeggenschap is opgenomen. In bepaalde gevallen is inspraak echter wettelijk verplicht. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de voorbereiding van een omgevingsplan, omgevingsvisie of programma. Daarnaast is in de verordening geregeld dat een bestuursorgaan er ook voor kan kiezen om inspraak te verlenen naast de toepassing van een samenwerkingsvorm die in het kompas voor zeggenschap is opgenomen. De voorkeur gaat echter uit naar een samenwerkingsvorm die is opgenomen in de beleidsnota. Als inspraak wordt toegepast, dan moet op grond van artikel 150, tweede lid, van de Gemeentewet afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht worden toegepast. Dit betekent onder andere dat inwoners en belanghebbenden een zienswijze kunnen indienen.

Artikel 7 Bewonersbod doen

In dit artikel is geregeld hoe inwoners en maatschappelijke partijen een bewonersbod kunnen doen. Zo moeten de inwoners of maatschappelijke partijen bepaalde informatie over het bewonersbod verstrekken en kan het college ook om aanvullende informatie vragen. Bij het bewonersbod is verder van belang dat het uitdaagrecht op grond van artikel 150, derde lid, van de Gemeentewet aan inwoners en maatschappelijke partijen voorbehouden is. Een bewonersbod kan dus niet door Utrechters in bredere zin worden gedaan.

Artikel 8 Reactie bewonersbod

Om het voor inwoners en maatschappelijke partijen makkelijker te maken een bewonersbod te doen, is geregeld dat een bewonersbod altijd bij het college wordt gedaan. Het college stuurt het bewonersbod vervolgens door aan het bevoegde bestuursorgaan.

Dat bestuursorgaan moet op het bewonersbod reageren. Uit de leidende principes voor houding en gedrag en de beleidsnota volgt dat een bestuursorgaan in beginsel moet openstaan voor een bewonersbod en hierop dus in beginsel welwillend moet reageren. Onderdeel van de leidende principes is immers dat er vertrouwen aan Utrechters wordt gegeven en de beleidsnota stelt het eigenaarschap van Utrechters centraal.

Desalniettemin is ook geregeld dat een bestuursorgaan een bewonersbod kan afwijzen. Dit kan onder andere als zich één van de uitzonderingsgronden uit artikel 2 voordoet, maar ook als het bewonersbod geen betrekking heeft op een gemeentelijke taak of in strijd is met gemeentelijk beleid. Tot slot kan een bestuursorgaan een bewonersbod afwijzen als het bewonersbod ziet taak of bevoegdheid waarvan de aard zich tegen een bewonersbod verzet. Dit sluit aan op artikel 156, 165 en 178 van de Gemeentewet. Het gaat dan bijvoorbeeld om de bevoegdheid om

belasting te heffen, bestuursdwang toe te passen of de openbare orde te handhaven. Het bestuursorgaan moet de afwijzing wel onderbouwen.

Verder moet het bestuursorgaan binnen zes weken op het bewonersbod reageren. Deze termijn begint op het moment dat het bewonersbod door het bevoegde bestuursorgaan ontvangen is. Er is verder een mogelijkheid deze termijn te verlengen. Als een bewonersbod betrekking heeft op een bevoegdheid van de gemeenteraad is tot slot bepaald dat het college de reactie voorbereidt.

Artikel 9 Uitvoeren bewonersbod

Als het bestuursorgaan het bewonersbod accepteert, moet het met de inwoner of de maatschappelijke partij afspraken maken over de uitvoering. Die afspraken moeten niet alleen zien op de uitvoering zelf (eerste lid, onder a), maar ook op het contact met en de ondersteuning door het bestuursorgaan (eerste lid, onder b). Tot slot moeten de afspraken een oplossing bieden als de uitvoering niet volgens de afspraken verloopt (eerste lid, onder c). Verder moet het bestuursorgaan, net als bij de samenwerkingsvormen, ook na het accepteren of afwijzen van een bewonersbod inzichtelijk maken hoe dit verlopen is. In lijn met wat er bij de samenwerkingsvormen geregeld is, dient het bestuursorgaan deze verantwoording openbaar te maken.

Verordening samenwerking, participatie en inspraak gemeente Utrecht

De raad van de gemeente Utrecht;

- gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 10 december 2024;
- gelet op de artikelen 149 en 150 van de Gemeentewet, de artikelen 3.1, 2.4 en 3.4 van de Omgevingswet en de artikelen 10.7, 10.2 en 10.8 van het Omgevingsbesluit;
- gezien de beleidsnota Samen stad maken;

Besluit de volgende verordening vast te stellen:

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Definities

Deze verordening verstaat onder:

- bestuursorgaan: het bestuursorgaan van gemeente dat bevoegd is; afhankelijk van de inhoud van de gemeentelijke opgave is dat de gemeenteraad, het college of de burgemeester;
- bewonersbod: het recht van inwoners en maatschappelijke partijen om een verzoek bij een bestuursorgaan in te dienen om de feitelijke uitvoering van een gemeentelijke taak over te nemen als bedoeld in artikel 150, derde lid, van de Gemeentewet;
- college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht;
- gemeentelijke opgave: het voorbereiden, vaststellen, wijzigen, uitvoeren of evalueren van projecten, visies, beleidsnota's, uitvoeringsprogramma's en andere plannen door de gemeente;
- inspraak: het recht van inwoners om mondeling of schriftelijk hun zienswijze naar voren te brengen als bedoeld in artikel 150, tweede lid, van de Gemeentewet;
- inwoners: ingezetenen als bedoeld in artikel 2 van de Gemeentewet;
- maatschappelijke partijen: verenigingen, stichtingen en andere organisaties zonder winstoogmerk die tot doel hebben een actieve bijdrage te leveren aan de samenleving in de gemeente Utrecht;
- samenwerking: participatie, inspraak, bewonersbod en andere vormen van samenwerking tussen bestuursorganen en Utrechters in het kader van een gemeentelijke opgave;

- samenwerkingsvorm: wijze waarop de gemeente met Utrechters samenwerkt middels overheidsmiddelen, overheidsparticipatie, samen aan zet, burgerparticipatie of peilen zoals verwoord in de Beleidsnota Samen stad maken;
- Utrechters: inwoners, toekomstige inwoners, gebruikers, maatschappelijke partijen, rechtspersonen en andere organisaties in Utrecht.

Artikel 2 Reikwijdte

1. Deze verordening is van toepassing op alle gemeentelijke opgaven en op alle terreinen van gemeentelijk bestuur.

2. Deze verordening is niet van toepassing als een bestuursorgaan besluit van samenwerking met Utrechters af te zien. Dit kan onder andere als:

    a. er al in een andere vorm van samenwerking met Utrechters is voorzien;

    b. dit bij of krachtens wet- of regelgeving is uitgesloten; of

    c. sprake is van uitvoering van hogere regelgeving waarbij het bestuursorgaan geen of nauwelijks beleidsvrijheid heeft.

3. Het bestuursorgaan onderbouwt de keuze om van samenwerking af te zien op basis van het kompas voor zeggenschap uit de beleidsnota Samen stad maken.

Hoofdstuk 2 Samen stad maken

Artikel 3 Doel van de verordening

1. Het doel van deze verordening is om een bijdrage te leveren aan meer zeggenschap en meer eigenaarschap voor Utrechters en een brede belangenafweging door bestuursorganen in de besluitvorming.

2. Het bestuursorgaan zal in de samenwerking met Utrechters de leidende principes voor houding en gedrag, zoals opgenomen in de Beleidsnota Samen stad maken, in acht nemen. Deze principes zijn: we zijn open en eerlijk, we geven vertrouwen aan Utrechters, we tonen lef, we werken proactief aan inclusie en diversiteit, we werken proactief aan duurzame relaties met Utrechters en we leren en verbeteren continu.

Hoofdstuk 3 Samenwerkingsvormen

Artikel 4 Bepalen samenwerkingsvorm

Bij elke nieuwe fase, vraag of kwestie in een proces van een gemeentelijke opgave vindt een afweging plaats voor welke samenwerkingsvorm of samenwerkingsvormen wordt gekozen. Bij

de afweging wordt het kompas voor zeggenschap uit de Beleidsnota Samen stad maken toegepast.

Artikel 5 Uitvoeren samenwerkingsvorm

1. Als een bestuursorgaan voor een of meer samenwerkingsvormen heeft gekozen, legt het bestuursorgaan in een samenwerkingsplan, waarbij waar mogelijk relevante stakeholders, zoals bijvoorbeeld bekende sleutelfiguren en bewonersgroepen en voor zover zij het willen buurt of wijkplatforms, zijn betrokken, voor iedereen inzichtelijk vast:
    a. welke vraag of kwestie aan Utrechters wordt voorgelegd;
    b. welke Utrechters daarin een rol hebben;
    c. hoe het kompas voor zeggenschap uit de Beleidsnota Samen stad maken is doorlopen voor de eerstvolgende fase, vraag of kwestie;
    d. wat de eerstvolgende stappen zijn om invulling te geven aan de samenwerkingsvorm;
    e. hoe de leidende principes voor houding en gedrag uit de Beleidsnota samen stad maken worden toegepast in de eerstvolgende stappen.
2. Na toepassing van de samenwerkingsvorm of de samenwerkingsvormen, legt het bestuursorgaan in een samenwerkingsverslag voor iedereen inzichtelijk vast:
    a. welke belangrijke inzichten zijn opgedaan uit de samenwerking met Utrechters;
    b. door wie deze inzichten zijn ingebracht;
    c. hoe deze inzichten zijn gewogen;
    d. wat deze inzichten hebben veranderd aan de gemeentelijke opgave;
    e. wat er geleerd kan worden van de toepassing van de samenwerkingsvorm of samenwerkingsvormen.
3. Als de gemeenteraad het bevoegde bestuursorgaan is, draagt het college zorg voor het opstellen van het samenwerkingsplan en samenwerkingsverslag als bedoeld in het eerste en tweede lid en voegt dit bij het raadsvoorstel.

Hoofdstuk 4 Inspraak

Artikel 6 Inspraak

1. Een bestuursorgaan verleent inspraak als dit bij of krachtens wettelijk voorschrift verplicht is gesteld.

2. Een bestuursorgaan kan ook kiezen voor het verlenen van inspraak bij een gemeentelijke opgave.

Hoofdstuk 5 Bewonersbod

Artikel 7 Bewonersbod doen

1. Inwoners en maatschappelijke partijen kunnen bij het college een bewonersbod doen.

2. Bij het bewonersbod verstrekt de inwoner of maatschappelijke partij informatie over:

    a. de taak van de gemeente waarop het bewonersbod betrekking heeft;

    b. de reden waarom het bewonersbod wordt gedaan; en

    c. de kosten of middelen die met het uitvoeren van het bewonersbod gemoeid zijn.

3. Het college kan naar aanleiding van het bewonersbod aanvullende informatie vragen.

Artikel 8 Reactie bewonersbod

1. Het college stuurt het bewonersbod door aan het bestuursorgaan dat bevoegd is om hierop te reageren en informeert de inwoner of maatschappelijk partij hierover.

2. In aanvulling op artikel 2 kan het bestuursorgaan een bewonersbod in ieder geval afwijzen als het bewonersbod:

    a. geen betrekking heeft op een taak van de gemeente;

    b. betrekking heeft op een taak of bevoegdheid waarvan de aard zich tegen een bewonersbod verzet; of

    c. in strijd is met door de gemeente vastgesteld beleid.

3. Het bestuursorgaan dat bevoegd is reageert op het bewonersbod binnen zes weken nadat het bewonersbod door hem ontvangen is. In de reactie geeft het bestuursorgaan onderbouwd aan of het bewonersbod wordt afgewezen of geaccepteerd.

4. Het bestuursorgaan kan de reactietermijn verlengen. Het bestuursorgaan informeert de inwoner of maatschappelijke partij hierover.

5. Als de gemeenteraad bij een bewonersbod het bevoegde bestuursorgaan is, bereidt het college de reactie op het bewonersbod voor.

Artikel 9 Uitvoeren bewonersbod

1. Als het bestuursorgaan het bewonersbod accepteert, maakt het met de inwoner of maatschappelijke partij afspraken over:

    a. het proces, het resultaat, het budget, de financieringswijze en de looptijd van de uitvoering van de taak;

    b. het contact met en de ondersteuning door het bestuursorgaan gedurende de uitvoering van de taak; of

    c. de stappen bij het niet nakomen van de gemaakte afspraken en het tussentijds beëindigen van de uitvoering van de taak.

2. Nadat het proces rond het bewonersbod is doorlopen en een bewonersbod is afgewezen of geaccepteerd, maakt het bestuursorgaan voor iedereen inzichtelijk:

    a. hoe het proces rond het bewonersbod is verlopen;

    b. wat de uitkomsten van dit proces waren; en

    c. waarom er voor die uitkomsten is gekozen.

3. Als de gemeenteraad het bevoegde bestuursorgaan is, draagt het college zorg voor de afspraken en het inzicht als bedoeld in het eerste en tweede lid.

Hoofdstuk 6 Slotbepalingen

Artikel 10 Monitoring en evaluatie

1. De uitvoering van deze verordening wordt gemonitord en eenmaal per twee jaar geëvalueerd gezamenlijk met de leidende principes voor houding en gedrag en het kompas voor zeggenschap uit de Beleidsnota Samen stad maken. De eerste evaluatie wordt begin 2026 afgerond.

2. Het college zendt bij de evaluatie telkens een verslag over de mate waarin de verordening het doel uit artikel 3 bereikt en de effecten van de verordening in de praktijk aan de gemeenteraad.

Artikel 11 Intrekking

De Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht wordt ingetrokken.

Artikel 12 Overgangsbepalingen

De Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht blijft van toepassing op een participatie- of inspraakprocedure die vóór de inwerkingtreding van deze verordening is gestart. Zodra deze procedure is afgerond of sprake is van een nieuwe fase of situatie in een proces van een gemeentelijke opgave, is deze verordening van toepassing.

Artikel 13 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking vijf weken na bekendmaking in het Gemeenteblad.

Artikel 14 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als: Verordening samenwerking, participatie en inspraak gemeente Utrecht.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 20 februari 2025.

De burgemeester,

Sharon A.M. Dijksma

De griffier,

Miguel Israel

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Verordening Samenwerking, participatie en inspraak

Beleidsveld	Participatie
Organisatieonderdeel	Wijken
Opsteller	Irene Willems
Zaaknummer	12970217
Jaargang en nummer	2025, nr. 21
Vergaderdatum Raad	20 februari 2025
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. De Verordening samenwerking, participatie en inspraak gemeente Utrecht vast te stellen, waarin:

a) is opgenomen dat het bestuursorgaan de leidende principes voor houding en gedrag uit de beleidsnota Samen stad maken in acht zal nemen;
b) het toepassen van het kompas voor zeggenschap uit de beleidsnota Samen stad maken wordt voorgeschreven;
c) een samenwerkingsplan wordt voorgeschreven waarin is uitgewerkt hoe de samenwerking met Utrechters er uit gaat zien;
d) een samenwerkingsverslag wordt voorgeschreven waarin is uitgewerkt welke inzichten zijn opgedaan in de samenwerking en hoe die inzichten zijn gewogen en
e) het bewonersbod is opgenomen, waaronder ook hoe dit wordt toegepast,
f) met dien verstande dat aan artikel 3 lid 2 de zin wordt toegevoegd:
“Deze principes zijn: we zijn open en eerlijk, we geven vertrouwen aan Utrechters, we tonen lef, we werken proactief aan inclusie en diversiteit, we werken proactief aan duurzame relaties met Utrechters en we leren en verbeteren continu.”
g) met dien verstande dat in artikel 5 Uitvoeren samenwerkingsvorm lid 1 de tekst: *“Als een bestuursorgaan voor een of meer samenwerkingsvormen heeft gekozen, legt het bestuursorgaan in een samenwerkingsplan, waarbij waar mogelijk relevante stakeholders zijn betrokken, voor iedereen inzichtelijk vast:”* wordt gewijzigd in: *“Als een bestuursorgaan voor een of meer samenwerkingsvormen heeft gekozen, legt het bestuursorgaan in een samenwerkingsplan, waarbij waar mogelijk relevante stakeholders, zoals bijvoorbeeld bekende sleutelfiguren en bewonersgroepen en voor zover zij het willen buurt of wijkplatforms, zijn betrokken, voor iedereen inzichtelijk vast:“*

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 20 februari 2025.

De griffier, De voorzitter,

Miguel Israel Sharon A.M. Dijksma

Signed By: Dijksma, Sharon <s.dijksma@utrecht.nl>
03/03/2025 15:02:53 CET
ID: 2059627a-4240-4601-a155-c72ab62b4065
Auth: Scribble



Signed By: Israel, Miguel <miguel.israel@utrecht.nl>
21/02/2025 17:21:06 CET
ID: 2059627a-4240-4601-a155-c72ab62b4065
Auth: Scribble



Gemeenteraad

Dossiernummer	4429
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 februari 2025
Agendapunt	19
Titel	Raadsvoorstel Beleidsnota Sport en Bewegen 2025 - 2032
ID	4648
Behandelend ambtenaar	Amal Khayati en Rogier Koreman
Telefoon	06-41253355
E-mail	rogier.koreman@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Sport, cultuur en recreatie
Portefeuillehouder	Wethouder Oosters
Beleidsveld	Sport
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Bahreddine Belhaj/Cie Jeugd, Welzijn, Cultuur en SPort
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	20 februari 2025

Voorgesteld besluit

Beleidsnota
Sport en Bewegen 2025 - 2032



Sport en bewegen, **de basis voor een gezond Utrecht!**

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

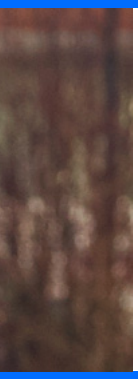








Inhoudsopgave



A

Samenvatting 6
1. Introductie 7
2. Samenvatting 9
3. Doelstellingen 10



B

Opgave 12
1. Trends en ontwikkelingen 13
2. Ambitie 18
3. Leidende principes 19
4. Drie thema's 22



C

Monitoren, sturen en verantwoorden 44
1. Indicatoren 45
2. Risico's 48
3. Financiën 52
4. Voortgang en verantwoording 56



D

Bijlagen 58
Samenwerkingsverslag 59

Voorwoord

Als wethouder Sport zie ik dagelijks de meerwaarde van sport en bewegen voor een gezonde, sociale en levendige stad. In Utrecht zien we hoe belangrijk het is om inwoners te stimuleren om te bewegen, ongeacht hun leeftijd, achtergrond of fysieke mogelijkheden. Sport en bewegen draagt bij aan ontspanning, beweging en (mentale) gezondheid. Het zorgt ervoor dat Utrechters hun talent kunnen ontwikkelen en dat zij elkaar ontmoeten. Maar bovenal is sport en bewegen erg leuk. Daarom wil ik ervoor zorgen dat alle Utrechters een leven lang sporten en bewegen. Om dat te realiseren, is het nodig dat sporten en bewegen voor iedereen binnen handbereik is. Het maakt daarbij niet uit waar of hoe je sport.

De komende acht jaar staan we voor grote uitdagingen. Onze stad groeit en daarmee ook de vraag naar goede sport- en beweegvoorzieningen. We zien verschillen in de stad wie wel en niet sport en beweegt. Sport- en beweegaanbieders staan voor uitdagingen om vitaal te zijn en te blijven. De beschikbare ruimte is schaarser dan ooit en ook onze financiële middelen zijn beperkt. Dit vraagt om scherpe keuzes, out of the box-oplossingen en creatieve samenwerkingen.

Met deze nota kiezen we nadrukkelijk voor een sport- en beweeglandschap als basis-voorziening voor iedereen. We geloven in de preventieve werking van sport en bewegen en investeren ongelijk voor gelijke kansen.

Dit betekent dat we een extra stap zetten voor inwoners voor wie sporten en bewegen niet vanzelfsprekend is. Samen met hen, scholen, onze maatschappelijke partners en sport- en beweegaanbieders doen we wat hiervoor nodig is. We kiezen ervoor om alle soorten sport- en beweegaanbieders te ondersteunen. Niet alleen sportverenigingen, zoals voetbal- en hockeyclubs, maar ook aanbieders zoals bootcampgroepen, kickboksscholen, fitnessclubs en (urban) sportscommunities. Al deze aanbieders zorgen er immers voor dat Utrechters in beweging komen en elkaar ontmoeten.

We blijven inzetten op een prettige sportomgeving en goede faciliteiten, zowel buiten, binnen als in de openbare ruimte. Voor nu en voor in de toekomst. We willen dat onze voorzieningen aansluiten op de behoeften van Utrechters, maar we kunnen niet overal nieuwe sportvelden en zalen bouwen. Dit vraagt om innovatieve oplossingen, maar ook om een cultuurverandering, waarbij delen en efficiënt gebruik de norm wordt. Alleen zo blijft sport en bewegen voor iedereen toegankelijk.

Samen met de stad hebben we in beeld gebracht wat nodig is om de komende jaren meer Utrechters te laten sporten en bewegen. Met deze nota laten we zien waar we op inzetten en wat meer mogelijk is. Ik roep iedereen op om met ons mee te denken en samen te werken. Alleen zo kunnen we onze ambities waarmaken, ondanks de beperkte middelen en ruimte in de stad. We hebben elkaar nodig om ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk Utrechters sporten en bewegen.

Laten we samen de uitdaging aangaan en meer Utrechters in beweging brengen!



Wethouder Sport
Eva Oosters

A Samenvatting



1. Introductie

Utrecht is een echte sportstad. De meeste Utrechters sporten iedere week. Voor een groot deel doen zij dat bij één van de meer dan 700 sport- en beweegaanbieders in de stad. Niet alleen bij sportverenigingen, maar ook bij commerciële sportaanbieders, (urban sports) communities of buurtsportinitiatieven. Zo hebben al deze aanbieders een grote rol bij het in beweging brengen en samenbrengen van Utrechters. Wel zien we dat sport- en beweegaanbieders met steeds meer uitdagingen te maken hebben. Daarbij ondersteunen we hen. Ook sporten en bewegen steeds meer Utrechters zelfstandig, bijvoorbeeld in de openbare ruimte. Ook daar hebben we aandacht voor.

We geloven in de kracht van sport en bewegen. Het is leuk, is goed voor je mentale en fysieke gezondheid en bevordert gemeenschapskracht. Sport en bewegen heeft een belangrijke meerwaarde in het dagelijks leven van inwoners en voor de stad, maar het is niet voor iedereen vanzelfsprekend. Daarom stimuleren we juist Utrechters die een achterstand in sport- en beweegdeelname hebben om dit wel te doen.

We leggen nadrukkelijk de verbinding tussen sport én bewegen. Voor veel mensen is daar weinig onderscheid tussen en lopen ze vloeiend in elkaar over. In deze nota richten we ons zowel op sporten als op sportief bewegen, denk aan wandelen, skaten en fietsen. Inwoners die hun leven lang sporten, bewegen ook in het dagelijks leven vaker. Plezier is een belangrijke voorwaarde om te gaan sporten en dat te blijven doen. Een vitaal sport- en beweeglandschap is daarom een basisvoorziening voor alle Utrechters. We vinden het belangrijk dat het sport- en beweegaanbod aansluit op de behoeften in de stad en dat het aanbod voor iedereen dichtbij huis en toegankelijk is.

Het op peil brengen en houden van het sport- en beweeglandschap als basisvoorziening is een grote uitdaging. In een groeiende en verdichtende stad is minder mogelijk. Naast de uitdaging om de bestaande sport- en beweegvoorzieningen in stand te houden, zien we dat het moeilijk is om ruimte te vinden om onze sportvoorzieningen in balans mee te laten groeien met de groei van de stad. We zullen onvermijdelijk met meer Utrechters samen gebruik moeten maken van de aanwezige sport- en beweegruimte. Dit geldt voor sportvelden, sporthallen, zwembaden, de openbare ruimte en parken in de stad. Ruimte delen en optimaal benutten van de sport- en beweegvoorzieningen zijn daarom de nieuwe standaard. Samen met de stad verkennen we daarvoor innovatieve oplossingen.

In deze nota hebben we in beeld gebracht wat Utrecht de komende jaren nodig heeft om meer Utrechters te laten sporten en bewegen. We hebben keuzes moeten maken, omdat ruimte en middelen schaars zijn. We beschrijven wat we op langere termijn willen bereiken en welke kansen we zien om de brede maatschappelijke waarde van sport en bewegen te benutten. Tegelijkertijd geven we duidelijkheid aan inwoners en partijen in de stad over wat we daadwerkelijk kunnen realiseren en waar we direct invloed op hebben. Bovendien geeft dit ons de mogelijkheid om meer te doen op het moment dat er andere financiering vrij komt in de toekomst, zoals eventuele middelen vanuit de hervormingen binnen het sociaal domein.

Per doelstelling in deze nota geven we aan waar we op in kunnen zetten en geven we duidelijk weer wat we daadwerkelijk waar kunnen maken. Op de andere onderdelen zetten we pas in als extra middelen beschikbaar zijn. We zetten de deur open voor (financiële) samenwerking met onze partners in de stad.

Dit vraagt om teamwork tussen de gemeente, inwoners, sport- en beweegaanbieders, vrijwilligers, sociale basis partners, het onderwijs, de zorg en het bedrijfsleven. Alleen samen zorgen we ervoor dat alle Utrechters een leven lang sporten en bewegen!

2. Samenvatting

Ambitie: **Een leven lang sporten en bewegen voor alle Utrechters.**

Leidende principes

1. Een vitaal sportlandschap is een basisvoorziening voor alle Utrechters.
2. Grondoorzaken aanpakken: voorkomen is beter dan genezen.
3. Ongelijk investeren voor gelijke kansen.
4. Samen de stad maken.

We komen tot 3 opgaven. We willen dat:

1. Sport en bewegen voor alle Utrechters onderdeel is van hun dagelijks leven;
2. We een vitaal en passend sport- en beweegaanbod hebben;
3. Onze sport- en beweegvoorzieningen aansluiten bij de groei van de stad en de behoeften van Utrechters.

Thema 1.
Sport en bewegen als onderdeel van het dagelijks leven

Doelstelling:
In 2032 sporten en bewegen meer Utrechters waarbij we vooral aandacht hebben voor groepen die hierin achterblijven.

Inzet op:
- De aansluiting op de leefwereld van Utrechters.
- De betaalbaarheid van sport.
- Sporten en bewegen in de buurt.
- Sport- en beweegtalenten
- Sport- en beweeg-evenementen.

Thema 2.
Vitale sport- en beweeg-aanbieders als basis

Doelstelling:
In 2032 heeft Utrecht een vitaal en passend sport- en beweegaanbod.

Inzet op:
- Passend aanbod dat aansluit op de sport- en beweegbehoeften van Utrechters.
- Het versterken van de vitaliteit van alle sport- en beweegaanbieders.
- Het stimuleren van sport- en beweegaanbieders om aan de slag te gaan met positieve sportcultuur.

Thema 3.
Ruimte voor sport en bewegen in een verdichtende stad

Doelstelling:
In 2032 sluiten onze sport- en beweegvoorzieningen aan bij de groei van de stad en de behoeften van Utrechters.

Inzet op:
- Het optimaal benutten van beschikbare ruimte.
- Inzet van ruimte en middelen:
  - Zoektocht naar ruimte voor sport.
  - Sportief en beweeg-vriendelijk inrichten van openbare ruimte.
  - Ruimte voor urban sports.
- Het benutten van de brede waarde van sport-accommodaties voor stad, wijk en buurt.

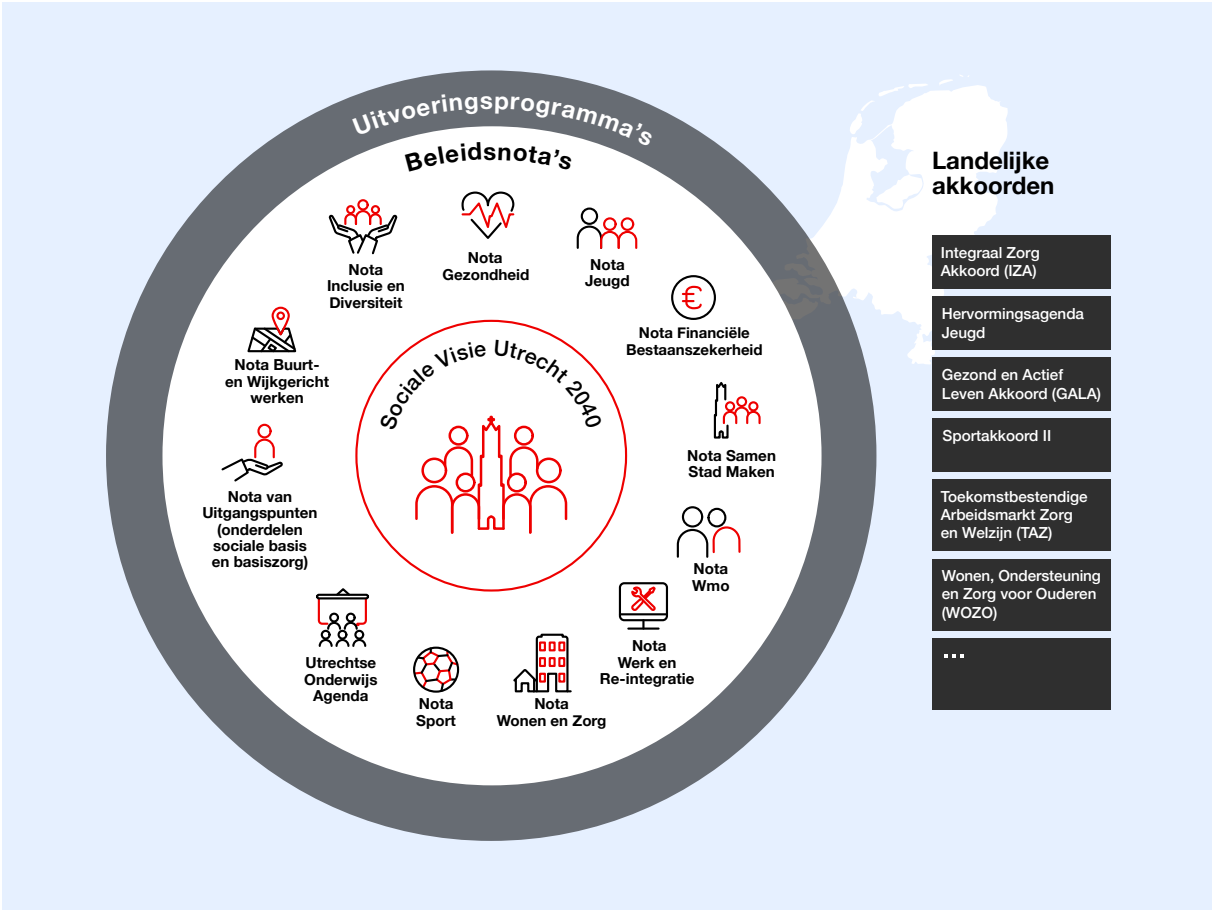
3. Doelstellingen

Deze nota sluit aan bij de ‘Sociale Visie Utrecht 2040’, die nog in ontwikkeling is, en de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 en vervangt de tot op heden geldende Sportnota 2017-2023 en de Utrechtse Sportagenda.

Met ons sport- en beweegbeleid hebben we de ambitie: ‘Een leven lang sporten en bewegen voor alle Utrechters’. Voor het realiseren van deze ambitie hebben we 3 doelstellingen die terugkomen in de begrotingscyclus onder het programma Levendige en gezonde stad. Binnen dat programma worden de doelstellingen 1) Op eigen niveau en manier sporten en 2) Toegankelijke sportvoorzieningen vervangen door de nieuwe doelstellingen van deze nota:

- In 2032 sporten en bewegen meer Utrechters waarbij we vooral aandacht hebben voor groepen die hierin achterblijven.
- In 2032 heeft Utrecht een vitaal en passend sport- en beweegaanbod.
- In 2032 sluiten onze sport- en beweegvoorzieningen aan bij de groei van de stad en de behoeften van Utrechters.

Het in september 2023 ondertekende Utrechtse Sportakkoord II ‘Samen sterker’, dat op onderdelen een impuls geeft aan het bestaande beleid, wordt voortgezet. Dit akkoord geeft op lokaal niveau uitvoering aan de afspraken uit het landelijke Sportakkoord, dat een looptijd kent tot en met 2026. Deze nota heeft verbindingen met veel andere nota’s en landelijke akkoorden.



We willen dat Utrecht een stad is waar iedereen gezond leeft, prettig samenleeft, zich veilig voelt en zich ontwikkelt. Dat betekent dat onze grootste inspanningen gericht zijn op de bestaanszekerheid van de inwoners, het kansrijk opgroeien van kinderen en het gezond en duurzaam samenleven in alle wijken en buurten. Deze opgaven liggen verankerd in de gehele gemeentelijke organisatie en in onze samenwerking met partnerorganisaties en inwoners.

Sport en bewegen draagt eraan bij dat kinderen kansrijk opgroeien en Utrechters gezond samenleven. Het ontbreken van financiële bestaanszekerheid is voor veel Utrechters een grote zorg. Voor degenen die dit het hardst nodig hebben, moet toegang tot sport en bewegen mogelijk blijven.

Onze beleidsnota's en uitvoeringsprogramma's in het sociaal- en ruimtelijk domein hangen nauw met elkaar samen. Voor deze nota stellen we 4 keer een uitvoeringsprogramma op, in 2025, 2027, 2029 en 2031. In deze programma's laten we concreter zien hoe we aan onze ambities en doelstellingen werken. Dit geeft ons de kans om mét de stad wendbaar in te spelen op trends, ontwikkelingen en veranderende behoeften.





B Opgave

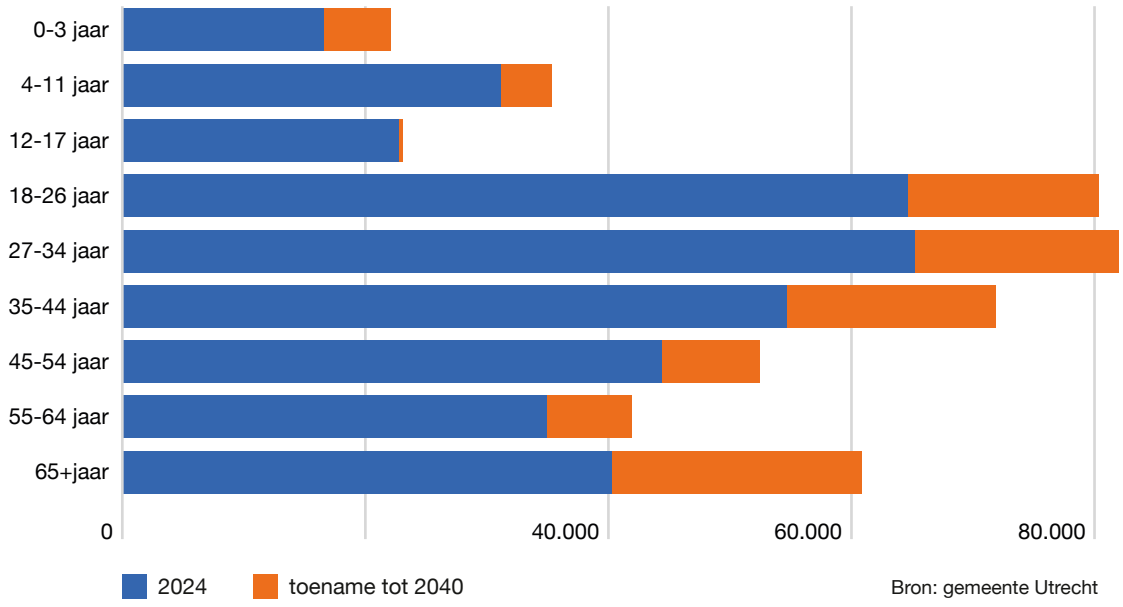
1. Trends en ontwikkelingen

In dit hoofdstuk omschrijven we eerst de trends en ontwikkelingen die invloed hebben op de Utrechtse sportwereld.[1] Deze bepalen de opgave waarvoor we staan en daarmee ook onze ambitie voor de toekomst. Vervolgens staan we stil bij de leidende principes in onze aanpak en de thema's waar we in de periode tot en met 2032 op inzetten.

Demografische ontwikkelingen: de stad groeit[2]

Utrecht groeit de komende jaren sterk door. Volgens de huidige bevolkingsprognose passeert Utrecht in 2029 de grens van 400.000 inwoners en heeft de stad in 2040 meer dan 470.000 inwoners. Dat is een toename van bijna 100.000 inwoners in de komende 16 jaar. Utrecht is en blijft een jonge stad. We zien dat de komende jaren het aantal kinderen sterk groeit, in alle leeftijdsgroepen is een toename te zien. Een sterke groei zal plaatsvinden in de groep ouderen (65+): van 40.300 in 2024 naar 60.800 in 2040 (+51%). We zien dat de zorgvraag toeneemt[3] en het zorgpersoneelstekort groeit. Sport en bewegen wordt weinig ingezet binnen de gezondheidszorg.[4] De toekomstige Utrechters hebben invloed op hoe er wordt gesport en bewogen, welke ruimte dat vraagt en hoe het aanbod in de stad vormgegeven moet worden.

Leeftijdsopbouw Utrecht, 2024 en voorspelde toename tot 2040



Bron: gemeente Utrecht

1 Waar we spreken over sport, verwijzen we ook naar bewegen. Voor de leesbaarheid van de tekst kiezen we ervoor om soms bewegen of sport weg te laten. Dus andersom, als we het over bewegen hebben, kan het ook voor sporten gelden.

2 Bevolkingsprognose | Utrecht Monitor (utrecht-monitor.nl)

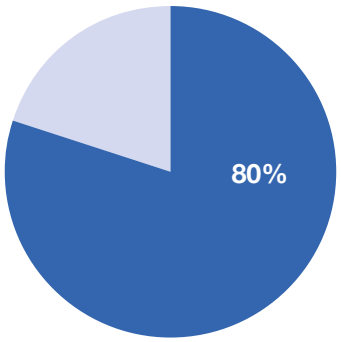
3 https://zorgprofessionals.utrecht.nl/zorg-goed-toegankelijk-en-betaalbaar-houden

4 Mulier Instituut publicatie: 'Sport en bewegen wordt te weinig ingezet in de gezondheidszorg'.

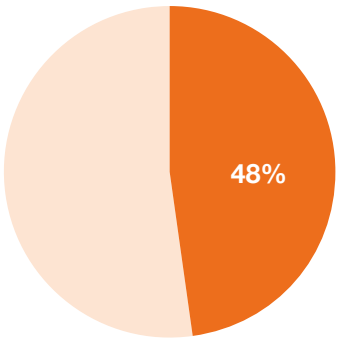
Utrechters sporten en bewegen veel, maar dit geldt niet voor iedereen

In Utrecht doen we het goed op het gebied van sport- en beweegdeelname. We scoren aanzienlijk hoger dan het landelijk gemiddelde en de andere grote steden[5]. Wel zien we dat steeds minder Utrechters aan de beweegrichtlijnen voldoen en dat sommige inwoners minder makkelijk in aanraking komen met sport en bewegen. We zien deze verschillen met name bij Utrechters met een lage SEP[6]. Utrechters die moeite hebben met rondkomen en/of geen opleiding of een vmbo of mbo-1 opleiding hebben afgerond, sporten en bewegen het minst[7]. Zij wonen vaker in buurten met veel maatschappelijke vraagstukken. Hier hebben inwoners relatief veel te maken met meervoudige problematiek, sport en bewegen heeft daardoor vaak minder prioriteit. Ook zien we vier aandachtsgroepen die minder sporten en/of bewegen, namelijk jongeren, jongvolwassenen in de leeftijd 19 t/m 25 jaar, ouderen en inwoners met een beperking.

Aandeel jongeren (klas 2 en 4) dat wekelijks sport en beweegt (2023)



% jongeren (klas 2 en 4) dat wekelijks sport bij een club, vereniging of sportschool

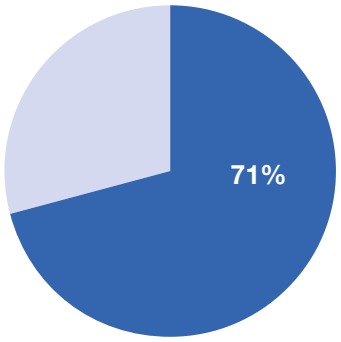


% jongeren (klas 2 en 4) dat vijf of meer dagen per week minimaal een uur beweegt

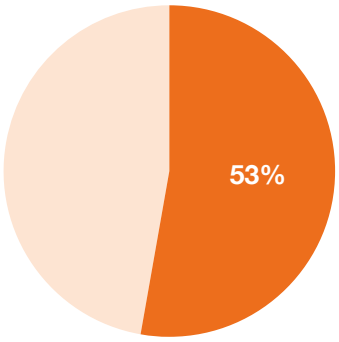
Bron: Gezondheidsmonitor Jeugd 2023, gemeente Utrecht

Hoewel jongeren en jongvolwassenen relatief veel sporten, bewegen zij weinig. Minder dan de helft van hen beweegt voldoende[8]. We vrezen dat een deel van deze groep later ook uitvalt bij sport. De groep is erg divers en vraagt daarom om een gedifferentieerde aanpak.

Aandeel jongvolwassenen dat wekelijks sport en beweegt



% jongvolwassenen dat wekelijks sport



% jongvolwassenen dat op 5 dagen van de week minimaal 30 minuten beweegt

Bron: Gezondheidsmonitor Jongvolwassenen 2023, gemeente Utrecht

5 Op de kaart: Wekelijkse sporters | Sport en bewegen in cijfers

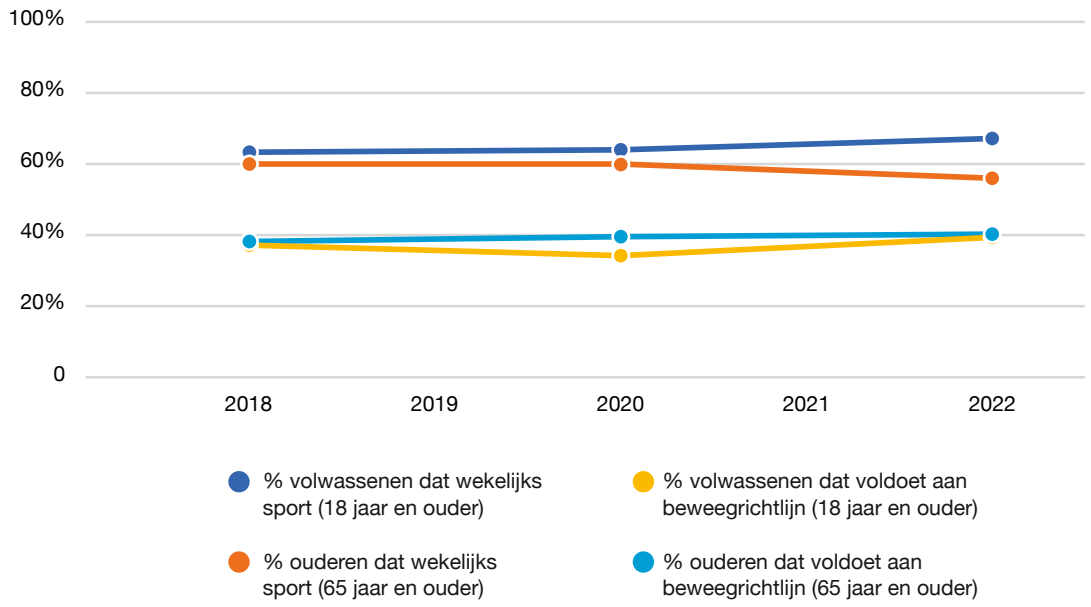
6 SEP: Sociaal Economische Positie is gebaseerd op sociale en economische factoren zoals inkomen, opleiding en werk.

7 Beweging | Volksgezondheidsmonitor

8 Beweging | Volksgezondheidsmonitor

Hoewel ouderen de laatste jaren meer zijn gaan bewegen, sporten en bewegen zij nog steeds relatief weinig in vergelijking tot andere leeftijdsgroepen[9]. Omdat deze groep de komende jaren sterk groeit en de gezondheidsvoordelen erg groot zijn, heeft deze groep extra aandacht nodig. Inwoners met een beperking sporten en bewegen ook minder. Voor deze groepen is het vinden van passend aanbod een uitdaging. Daarnaast is voor alle inwoners te veel zitten een groeiend probleem, ook dat vraagt om verbetering.

Aandeel volwassenen en ouderen dat wekelijks sport en voldoet aan de beweegrichtlijn



Utrechters sporten veel bij verenigingen én op andere manieren

Utrecht is een atypische stad als het gaat over de manier waarop inwoners sporten. Landelijk zien we een trend waarbij verenigingen terrein verliezen ten opzichte van anders georganiseerde sporten. In Utrecht groeide het sporten in verenigingsverband juist de afgelopen jaren. Inwoners zijn vaker lid van een vereniging dan landelijk gemiddeld en het verenigingslidmaatschap is flink hoger dan in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag[10]. Dit heeft deels te maken met de bevolkingssamenstelling: Utrecht heeft relatief veel inwoners met een hbo- of wo-opleiding. We zien dat zij vaker het belang inzien van sporten en dat het deel uitmaakt van hun opvoeding en cultuur.

Ook in Utrecht sporten inwoners op andere manieren, bijvoorbeeld bij commerciële aanbieders of zelfstandig in de openbare ruimte. We zien dat jongeren steeds meer zijn gaan sporten buiten een vereniging of sportschool om[11]. Vooral tijdens corona zijn er veel appgroepen ontstaan waarin jongeren met elkaar afspreken om bijvoorbeeld te gaan voetballen of hardlopen. Die ontwikkeling van nieuwe organisatievormen heeft doorgezet. We zien informeel georganiseerde groepen sporters en urban sportscommunities opkomen, die veel actief zijn in de openbare ruimte.

9 Beweging | Volksgezondheidsmonitor
10 Op de kaart: Sportlidmaatschappen | Sport en bewegen in cijfers
11 Beweging | Volksgezondheidsmonitor

> “Ik wil sporten op de momenten die mij uitkomen en nergens aan vastzitten.”[12]

Betaalbaarheid onder druk: wordt sport en bewegen een luxe?

De betaalbaarheid van sport en bewegen staat onder druk. Door de hoge inflatie van de afgelopen jaren is het levensonderhoud duurder geworden. Voor Utrechters die moeite hebben met rondkomen is het steeds lastiger geworden om in hun basisbehoeften te kunnen voorzien, waaronder sport en bewegen. We zien dat het gebruik van de U-pas voor sport en bewegen afneemt, hoewel in verhouding het gebruik van de U-pas toeneemt. Mensen maken andere keuzes, zoals de aanschaf van een laptop. Nadat kinderen 18 jaar zijn geworden, vallen veel ondersteuningsmogelijkheden weg om sport en bewegen te financieren.

Utrechtse sport- en beweegaanbieders merken dat hun kosten de afgelopen jaren zijn gestegen, onder meer door de hoge energietarieven. Daar komt de komende jaren een tariefsverhoging voor het gebruik van de gemeentelijke sportaccommodaties bij, evenals een verhoging van de OZB als gevolg van gemeentelijke bezuinigingen. Naar verwachting zullen sport- en beweegaanbieders de hogere kosten (deels) doorberekenen aan hun leden. Hiermee wordt een lidmaatschap van een sportvereniging of andere sport- en beweeg-aanbieders duurder en dreigt sport- en bewegen voor een deel van de Utrechters onhaalbaar te worden.

Sport- en beweegaanbieders ervaren grote uitdagingen

Veel Utrechters zijn lid van een sportvereniging. De stad kent relatief veel goed georganiseerde en sterke verenigingen. Een deel van deze verenigingen heeft wachtlijsten en heeft weinig tot geen ruimte om nieuwe leden aan te nemen. Toch zijn er signalen dat verenigingen het moeilijker krijgen. Sommige verenigingen hebben een terugloop in leden en hun vitaliteit staat onder druk als gevolg van onder meer oplopende kosten, grotere regeldruk en een gebrek aan vrijwilligers. Ook zien we dat verenigingen soms moeite hebben om aanbod te ontwikkelen dat tegemoetkomt aan de veranderende wensen en behoeften van sporters, zoals flexibiliteit en minder verplichtingen. Steeds meer sporters kiezen daarom voor een andere manier van sporten.

Commerciële sport- en beweegaanbieders en communities hebben ondanks hun groei ook te maken met uitdagingen. De grootste is het vinden van betaalbare ruimte. Gevolg hiervan is dat we nog niet overal in de stad voldoende aanbod hebben. Communities zijn veelal informeel georganiseerd en voldoen niet altijd aan gemeentelijke voorwaarden. Daardoor ervaren zij soms moeite met het huren of kopen van een accommodatie, het aanvragen van subsidies of het organiseren van evenementen.

12 Alle quotes in de nota komen uit gesprekken met inwoners, partners en sport- en beweegaanbieders bij de ontwikkeling van deze nota.

De basis van de Utrechtse sportinfrastructuur is in gevaar

Er is een grote behoefte aan nieuwe woningen, de stad groeit en het is een uitdaging om in balans te blijven groeien. Voor een gezonde en aantrekkelijke stad is het hebben van voldoende sportvoorzieningen essentieel. De beschikbaarheid daarvan dichtbij huis is een belangrijk onderdeel van een gezonde leefomgeving. In het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) constateren we dat de voorzieningen steeds minder in balans meegroeien en met name de sportvelden achterblijven. Nieuwe sportvelden kunnen alleen worden aangelegd als er voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om de ruimtelijke aanpassingen door te voeren die nodig zijn om ruimte voor de velden te creëren. Verder zorgt de financiële situatie ervoor dat er binnensportruimte is geschrapt en dat de realisatie van een zwembad uitgesteld is.

Onze sportaccommodaties worden voor het overgrote deel intensief gebruikt. Sporthallen hebben een hoge bezettingsgraad en bij de veldsporten is het aantal sporters per veld hoger (en soms veel hoger) dan gemiddeld in het land. Meerdere verenigingen geven aan dat zij te weinig ruimte hebben. Bij het schrijven van deze nota in 2024 komen we sport-voorzieningen tekort.[13] Het gaat met name om sporthallen en velden voor hockey, rugby, tennis en voetbal op de zaterdag in bepaalde delen van de stad. Met het uitstel van de realisatie van zwembad Máximapark tot 2029 neemt ook de druk op de zwembadwater-capaciteit toe. Zonder interventies zullen deze tekorten tot 2040 verder toenemen.
De opkomst van nieuwe sporten, als padel en survivalrun, en nieuwe vormen van bestaande sporten, als 3x3 basketbal en 5 tegen 5 hockey, zorgt er in sommige gevallen voor dat de beschikbare ruimte efficiënter gebruikt kan worden, maar zorgt ook voor extra druk op de beschikbare capaciteit. De basis van de Utrechtse sportinfrastructuur is in gevaar.
De tekorten worden de komende jaren alleen maar groter. In onderstaande tabel zijn de tekorten en overschotten aan velden en sporthallen per jaar in beeld gebracht aan de hand van de bevolkingsprognoses en sportdeelnamecijfers. Daarbij moet aangetekend worden dat een deel van de voorziene woningbouw nog niet is meegenomen in de cijfers.

Type voorziening	2023/2024	2030	2040
Voetbalvelden (zaterdag)	0	-1	-7
Voetbalvelden (zondag)	34	37	33
Hockeyvelden	-4	-4	-8
Tennisbanen	-22	-36	-62
Rugbyvelden	-2	-2	-2
Sporthallen[14]	-1,5	-0,8	-5,5

Tabel: verwachte tekorten/overschotten sportvoorzieningen Utrecht – Capaciteitsonderzoek Mulier Ruimte voor sport in Utrecht 2024

13 Raadsbrief Capaciteitsonderzoek sportaccommodaties Mulier 2024 Utrecht - iBabs Publieksportaal

14 Bij de berekening van het tekort aan sporthallen is uitgegaan van één sporthal per 15.000 inwoners. Hiermee is er in 2030 een berekend tekort van 0,8 sporthal. Het aantal sporthallen bevindt zich in 2030 wel binnen het doel dat wij onszelf stellen dat het aantal sporthallen zich te allen tijde bevindt tussen de bandbreedte 1:14.000 en 1:16.000 inwoners.

2. Ambitie

Sporten en bewegen levert een enorme bijdrage aan zowel de mentale als fysieke gezondheid van Utrechters, de gemeenschapskracht en het gezond samenleven in de stad. Utrechters doen mee, ontdekken hun talenten en ontmoeten anderen. Sport- en beweegvoorzieningen vormen een belangrijke vind- en ontmoetingsplek, evenals onze sportparken.

Op basis van de trends en ontwikkelingen komen we tot drie opgaven, we willen namelijk dat:
1. sport en bewegen voor alle Utrechters onderdeel is van hun dagelijks leven;
2. we een vitaal en passend sport- en beweegaanbod hebben;
3. onze sport- en beweegvoorzieningen aansluiten bij de groei van de stad en de behoeften van Utrechters.

De komende periode zetten we ons in voor de ambitie

‘Een leven lang sporten en bewegen voor alle Utrechters.’

Om deze ambitie waar te maken kiezen we drie thema’s en daaraan gekoppelde doelstellingen:

Thema 1. Sport en bewegen als onderdeel van het dagelijks leven
In 2032 sporten en bewegen meer Utrechters waarbij we vooral aandacht hebben voor groepen die hierin achterblijven.

Thema 2. Vitale sport- en beweegaanbieders als basis
In 2032 heeft Utrecht een vitaal en passend sport- en beweegaanbod.

Thema 3. Ruimte voor sport en bewegen in een verdichtende stad
In 2032 sluiten onze sport- en beweegvoorzieningen aan bij de groei van de stad en de behoeften van Utrechters.

3. Leidende principes

Alles wat we de komende jaren gaan doen, doen we volgens vier principes die ons kompas zijn.

1. Een vitaal sportlandschap is een basisvoorziening voor alle Utrechters
De kracht van sport en bewegen is dat veel mensen er plezier aan beleven. Voor de een gaat het om hard trainen voor belangrijke wedstrijden, voor de ander juist om samen met vrienden actief te zijn. Sport en bewegen is niet alleen een perfecte manier om te ontspannen en vrije tijd door te brengen, het heeft ook maatschappelijke meerwaarde. Zo draagt het bij aan gezondheid en gemeenschapskracht. In de Utrechtse sport zijn veel bewoners als vrijwilligers betrokken en is de sport een plek van ontmoeting en organisatiekracht.
De preventieve werking van sport en bewegen kan alleen ingezet worden als de basis op orde is. Daarom is een vitaal sport- en beweeglandschap een basisvoorziening en is het belangrijk dat sport en bewegen voor iedereen haalbaar is. Een vitaal sport- en beweeglandschap hoort bij de directe woonomgeving en draagt daarmee direct bij aan de aantrekkelijkheid van onze stad.

Een vitaal Utrechts sportlandschap bestaat uit:



Een breed en gevarieerd scala aan vitale sport- en beweegaanbieders, van wandelgroepen tot topsportverenigingen en van beweeglessen online tot tennisscholen.



Een goede balans in het aanbod en (veranderende) behoeften van inwoners. We gaan kijken hoe we sportaanbieders hierbij kunnen ondersteunen.



Een passende en toegankelijke infrastructuur, waarbij sportparken overdag en 's avonds toegankelijk en sociaal veilig zijn en het gebruik laagdrempelig is. Met openbare ruimte die zo is ingericht dat ook daar gesport en (sportief) bewogen kan worden.

Vanuit de gemeente doen we daar ons uiterste best voor, maar we kunnen dat niet zonder Utrechters en sport- en beweegaanbieders. Vanwege de schaarste aan ruimte en middelen, zijn het delen van ruimte en optimaal gebruik maken van voorzieningen de standaard om iedereen te laten genieten van sport en bewegen.

2. Grondoorzaken aanpakken: voorkomen is beter dan genezen
Sporten en bewegen draagt bij aan een gezonde leefstijl en heeft een preventieve werking voor iedereen. De maatschappelijke impact van sport en bewegen is voor Utrecht 2,64. Dit betekent dat elke euro inzet op sport en bewegen € 2,64 aan maatschappelijke opbrengsten oplevert in de stad[15]. Sport en bewegen is niet alleen goed voor de mentale en fysieke gezondheid, het helpt ook bij het verminderen van stress, zorgt voor nieuwe ontmoetingen en helpt bij het ontwikkelen van sociale vaardigheden. Door talenten te ontdekken en te ontwikkelen, staan Utrechters in hun kracht, worden ze uitgedaagd en hebben ze meer zelfvertrouwen. Het draagt bij aan gemeenschapskracht, verbinding en een sociaal netwerk. Sport en bewegen is een essentieel onderdeel van het samenleven in buurten en wijken.

> “Als huisarts zie ik kansen om bewegen als medicijn in te zetten.”

Voor bepaalde groepen die een achterstand hebben in sport- en beweegdeelname doen we met deze nota een stapje extra. We vergroten de kwaliteit van leven, verlagen waar mogelijk de verwachte druk op de zorg(kosten) en zorgen ervoor dat minder Utrechters in zorgtrajecten terechtkomen. We zien kansen om sport en bewegen in te zetten voor meerdere doelgroepen en binnen het Utrechtse zorgmodel (sociale basis, basiszorg en aanvullende zorg). In dit kader onderzoeken we de kansen in de hervormingen binnen het sociaal domein en samenwerking met zorgpartijen.

3. Ongelijk investeren voor gelijke kansen
Voor de meeste Utrechters is een basissportinfrastructuur die op peil blijft voldoende. Onze budgetten voor sport- en beweegstimulering zijn beperkt en daarom zetten we deze gericht in voor een deel van de Utrechters voor wie sporten en bewegen niet vanzelfsprekend, of zonder hulp onmogelijk, is. Zo kunnen ook zij de voordelen ervaren en krijgen meer Utrechters een eerlijke kans. Hiermee investeren we ongelijk voor gelijke kansen. We stimuleren deze Utrechters met een achterstand in sport en bewegen op plekken waar zij regelmatig komen. Dit doen we samen met partners en aanbieders in de buurt en wijk.

4. Samen de stad maken
Een leven lang sporten en bewegen is onmogelijk zonder de kracht van de stad. Samen met aanbieders zorgen we ervoor dat Utrecht een sportstad is en blijft. Sport- en beweegaanbieders vervullen een belangrijke rol, hier zit veel energie en organisatiekracht. We hechten veel waarde aan de grote aantallen vrijwilligers die hier actief zijn.

15 Kenniscentrum Sport en bewegen 2024

Om ervoor te zorgen dat de sportinfrastructuur blijft aansluiten op de behoeften van Utrechters en sport- en beweegaanbieders, is het belangrijk dat we die goed kennen. We willen weten wat Utrechters nodig hebben, vanuit sporters en juist ook niet-sporters. Als we iets gaan doen of ontwikkelen, betrekken we de inwoners, aanbieders en partners in de wijk daarbij. We werken buurt- en wijkgericht samen met de partners in de sociale basis en basiszorg. Ook steunen we initiatieven uit de stad die de bestaande infrastructuur aanvullen.

Het is belangrijk dat we weten wat aanbieders nodig hebben aan ondersteuning en ruimte om vitaal te blijven. Zo kunnen zij blijven inspelen op ontwikkelingen, waaronder veranderende sport- en beweegbehoeften. We luisteren naar wat de stad nodig heeft en wegen alle belangen af in de keuzes die we maken.



4. Drie thema's

4.1 Sport en bewegen als onderdeel van het dagelijks leven

Utrecht kent een hoge sportdeelname en we willen dat minimaal zo houden. Sport en bewegen heeft veel voordelen. Het helpt bijvoorbeeld Utrechters die in het dagelijks leven te maken hebben met eenzaamheid, stress en overgewicht. Sport en bewegen draagt bij aan sociale cohesie en (mentale) gezondheid. Scheidslijnen tussen groepen bewoners worden scherper en er is sprake van discriminatie, racisme, uitsluiting en polarisatie. We zien dat groepen inwoners steeds meer langs elkaar heen leven of zelfs tegenover elkaar komen te staan. Dit maakt het extra belangrijk om de verbindende kracht van sport te versterken. De gezondheidsverschillen tussen groepen Utrechters zijn hardnekkig en groot, en deze willen we verkleinen. In het Scheidslijnenrapport zien we waar grote verschillen zijn tussen wijken en buurten.

We zien de volgende doelgroepen die aantoonbaar minder sporten en/of bewegen:
1. Inwoners met een lage SEP (Sociaal Economische Positie);
2. Jongeren en jongvolwassenen (12 t/m 25 jaar);
3. Ouderen (65+);
4. Inwoners met een beperking.

We hebben onvoldoende middelen om onze sport- en beweegstimulering op alle doelgroepen in te zetten.
We kiezen er daarom voor om de komende notaperiode in te zetten op:
1. Utrechters van 0-18 jaar met een lage SEP inclusief hun opvoeders.
2. Utrechters met een lichamelijke of verstandelijke beperking.

Als er meer middelen beschikbaar zijn en/of komen, zetten we ook in op:[16]
- De gekozen doelgroepen met meer intensiteit;
- Meer buurten;
- Meer doelgroepen die een achterstand hebben in sport- en beweegdeelname, namelijk: jongeren met een midden en hoge SEP, jongvolwassenen in de leeftijd 19 – 25 jaar, ouderen, volwassenen met een lage SEP en Utrechters met een licht verstandelijke beperking.

"Jong beginnen is jaren winnen!"

16 Deze volgorde geeft geen prioritering aan. Deze is mede afhankelijk van waar mogelijke extra middelen vandaan komen en waar ze voor bestemd zijn. Dit geldt ook voor de overige kaders in de nota waarin keuzes worden beschreven.

We spannen ons de komende jaren gerichter in om Utrechters van 0-18 jaar met een lage SEP inclusief hun opvoeders te stimuleren om te sporten en bewegen. Daarmee laten we hen profiteren van de eerdergenoemde voordelen van een actieve leefstijl. We kiezen voor deze groep, omdat alle kinderen en jongeren in Utrecht het verdienen om kansrijk op te groeien en sport is daar onderdeel van. Vroeg de voordelen van sport en bewegen ervaren, zorgt ervoor dat zij ook op latere leeftijd blijven sporten en bewegen. We zetten bewust ook in op ouderbetrokkenheid, omdat opvoeders een cruciale rol hebben. We bereiken deze groep het best door te focussen op buurten met de grootste kwetsbaarheid in de lijn van het Scheidslijnenrapport. We kunnen niet iedereen binnen deze groep bedienen. Daarom is het nodig om binnen deze groep de inzet te faseren in tijd en de mate van intensiteit. Daarnaast blijven we onze inzet op Utrechters met een lichamelijke of verstandelijke beperking continueren, omdat zij zonder onze ondersteuning nauwelijks kunnen sporten of bewegen.

Dat willen we doen door in te zetten op:
- de aansluiting op de leefwereld van Utrechters
- de betaalbaarheid van sport
- sporten en bewegen in de buurt
- sport- en beweegtalenten
- sport- en beweegevenementen

4.1.1 Aansluiting op leefwereld Utrechters

We sluiten aan op de leefwereld van Utrechters door drempels en behoeften om te sporten en te bewegen van gekozen doelgroepen in beeld te brengen en hierop in te spelen. Hierbij hebben we oog voor de verschillende mijlpalen in het leven van deze inwoners, zoals de overstap naar de middelbare school, starten met een studie en het krijgen van kinderen.

We zien dat Utrechters naast in verenigingsverband ook anders sporten, bijvoorbeeld thuis en in de openbare ruimte. Dit maakt sport toegankelijker en dat willen we aanmoedigen, bijvoorbeeld door het wegnemen van drempels. Voor inwoners met een beperking moeten voorzieningen en de openbare ruimte goed toegankelijk zijn. Denk hierbij aan voldoende parkeerplaatsen voor mensen met een beperking als er een wedstrijd is. We monitoren hoe inwoners met een beperking de toegankelijkheid van de sport- en beweegvoorzieningen in de stad ervaren. Ook zijn er Utrechters die zich niet welkom of thuis/veilig voelen in een sportomgeving vanwege hun achtergrond. De verharding in de samenleving leidt ook in de sport tot verbale en fysieke excessen. Naast fysieke en sociale drempels, kunnen deze ook zitten in vervoer, de vindbaarheid van het aanbod en financiële beperkingen.

Om een beter beeld te hebben van de behoeften en ervaren drempels, gaan we één keer per vier jaar een uitgebreid onderzoek uitvoeren naar sport- en beweegdeelname én onderzoeken we de benodigde ruimte voor sport en bewegen. Hierbij is het belangrijk dat we in contact komen met inwoners en hen bewust maken van de meerwaarde van sport en bewegen. We communiceren gerichter, benutten het netwerk en rolmodellen rondom verschillende inwoners en zetten belangenorganisaties in. Dit doen we samen met sport- en beweegaanbieders, onze sociale basis partners, huisartsen, scholen en andere partijen.

4.1.2 Betaalbaarheid van sport en bewegen

Eén van de ervaren drempels om te sporten en bewegen is de betaalbaarheid. De bestaanszekerheid van inwoners met een laag inkomen staat onder druk. Inwoners geven andere behoeften en uitgaven prioriteit boven sport en bewegen. Door inflatie, stijgende (energie) kosten en de voorgenomen tariefverhoging per 2026 van de gemeentelijke sportvoorzieningen, wordt het sportaanbod duurder. Daarom is het nog urgenter om sport en bewegen voor inwoners met een kleine portemonnee betaalbaar te maken en te houden. In Utrecht willen we immers niet dat je portemonnee bepaalt of je kunt sporten of bewegen.

Als gemeente zetten we een extra stap voor kinderen die opgroeien in armoede. Via de U-pas hebben zij de kans om mee te doen aan sport, cultuur en andere activiteiten. Helaas zien we door verschillende ontwikkelingen een dalende trend in het aandeel van het U-pas tegoed dat door kinderen wordt besteed aan sport en cultuur. Via de nota financiële bestaanszekerheid geven we daarom een impuls. We weten ook dat de bestaande regelingen voor kinderen om te sporten niet bij iedereen bekend zijn of dat het aanvraagproces voor drempels zorgt. In sommige gevallen spelen ook wantrouwen en de angst om fouten te maken een rol, waardoor zij geld terug zouden moeten betalen. We verkennen of tegoeden via fondsen zoals het Paul Verweel Sportfonds op de U-pas gezet kunnen worden. Organisaties gaan hier uiteindelijk zelf over, maar wij streven naar eenvoud door te proberen partijen op één lijn te krijgen.

Een andere manier om sport en bewegen betaalbaarder te maken is het stimuleren van solidariteitspotjes bij sport- en beweegaanbieders. Daarnaast zien we op termijn kansen voor een maatschappelijk 0-tarief voor sportaccommodaties, als daar middelen voor beschikbaar komen. We verkennen hoe we tariefverhogingen voor sportvoorzieningen kunnen differentiëren, zodat Utrechters met een kleine beurs minder geraakt worden. Daarnaast kennen verschillende sportaanbieders zelf regelingen die we gaan etaleren om andere aanbieders te inspireren. We verkennen of het Utrechtse bedrijfsleven dit kan versterken.

4.1.3 Sporten en bewegen in de buurt

We zien een verband tussen een lage SEP en een lage sport- en beweegdeelname. Daarom focussen we op de jeugd en hun opvoeders met een lage SEP in buurten met de grootste kwetsbaarheid.

We werken samen met partners en aanbieders op vindplaatsen op buurt- en wijkniveau. Denk onder meer aan (buurt)sportverenigingen, kinderopvang, jongerenwerk, buurthuizen en zorgcentra. Dit doen we op zowel strategisch niveau, als operationeel niveau. Hierbij sluiten we aan bij de wijkplannen die we samen met de sociale partners ontwikkelen. Het sport- en beweegaanbod bij onder meer buurthuizen, brede scholen en speeltuinen is hierbij belangrijk. We sturen er ook actiever op aan dat nieuw aanbod het bestaande aanbod aanvult en zoveel mogelijk aansluit op de bestaande infrastructuur en behoeften van inwoners. We ondersteunen beweeginitiatieven van bewoners, zodat het aanbod onderdeel is van het samenleven in de buurten.

> “Kinderen kennen buskruit niet meer als spel.
> Sociale media en gamen zitten bewegen in de weg.”



We zien dat kinderen en jongeren minder bewegen en hun motoriek achteruitgaat. Daarom stimuleren we Utrechters van 0-18 jaar en hun opvoeders in kwetsbare buurten om voldoende te bewegen gedurende de dag en kennis te maken met verschillende vormen van sport en bewegen. We vinden het belangrijk dat kinderen voldoen aan de beweegrichtlijnen. Ook vinden we het belangrijk dat ieder kind zwemvaardig (diploma A) en bij voorkeur zwemveilig (diploma C) is. Het overgrote deel van de kinderen in Utrecht heeft een zwemdiploma, voor kinderen die opgroeien in een gezin met lage welvaart is dat minder vanzelfsprekend.[17]

School is bij uitstek een geschikte plek om kinderen meer te laten bewegen, zowel het primair als het voortgezet onderwijs. Extra beweegmomenten kunnen bijdragen aan een verbeterde aandacht en concentratie, zelfbeheersing, stemming en lichamelijke conditie. Nieuw is dat we ons inzetten voor de jongste kinderen (0-4 jarigen), jongeren en hun opvoeders. We verstevigen de positie van bewegen en sporten op scholen, bij de kinderopvang en voor- en vroegschoolse educatie (VVE). Dit doen we door hen ondersteuning op maat te bieden bij beweeginitiatieven wanneer zij meer willen bewegen gedurende de schooldag, kinderen kennis willen laten maken met sporten, hen willen toeleiden naar passend aanbod of gebruik willen maken van het Brede schoolprogramma, het Utrechts Beweegprogramma, schoolzwemmen en schoolsportevenementen.

Voor de allerjongsten zijn de vindplaatsen de jeugdgezondheidszorg en voorschoolse voorzieningen, zoals de peuterspeelzaal en kinderopvang. Op jonge leeftijd willen we kinderen de kans geven om sport en bewegen te ontdekken en zich motorisch goed te ontwikkelen, omdat we ervan overtuigd zijn dat plezier en vaardigheid samenhangen. We willen deze kinderen de kans geven om te ontdekken waar hun talenten liggen door drempels weg te nemen voor de opvoeders om hun kinderen te laten sporten, ook op langere termijn. Een goede start kan een leven lang vruchten afwerpen.

17 Zwemvaardigheid | Volksgezondheidsmonitor

We zien ook kansen op stedelijk niveau voor jongeren en jongvolwassenen, volwassenen in lage SEP, ouderen en Utrechters met een licht verstandelijke beperking. Zodra er meer middelen beschikbaar zijn, gaan we samen met onder meer zorginstellingen, huisartsen en fysiotherapeuten op zoek naar hun behoeften en de ervaren drempels zodat we een passend aanvullend aanbod kunnen creëren.

4.1.4 Sport- en beweegtalenten

Sportstad Utrecht brengt veel talentvolle sporters voort. Daar zijn we trots op en we geven deze sporters graag het podium. We geloven dat deze talenten en toppers een inspiratie vormen voor anderen om te gaan bewegen. We willen talentvolle sporters daarom de kans bieden om hun mogelijkheden optimaal te ontwikkelen in een sociaal veilig sportklimaat. Verschillende verenigingen en talentprogramma's in onze stad zetten zich hiervoor in.
We blijven hen ondersteunen, we onderzoeken hoe we de accommodaties hiervoor nog beter kunnen inzetten en verkennen de mogelijkheden om talentontwikkeling betaalbaar te houden voor alle inwoners. We hebben extra aandacht voor de herkenning en ondersteuning van talenten uit kwetsbare buurten. We kijken ook naar talenten uit de urban scene.
We geven bij de ondersteuning aan talentenprogramma's de voorkeur aan groepen boven individuele sporters en vragen als tegenprestatie hun inzet als rolmodel en inspiratiebron.

De afgelopen jaren hebben verschillende topsportorganisaties aan de oostkant van Utrecht zich met onze steun verenigd in Sportcampus Traiectum. Breder in de stad werken sportaanbieders met ambities op topsport en talentontwikkeling samen binnen het Utrecht Talent Center. Het delen van kennis en gebruikmaken van elkaars faciliteiten en inzet staat hierbij centraal. We blijven de komende jaren deze samenwerkingsverbanden ondersteunen en zetten in op het vergroten van de zichtbaarheid en impact in de gehele stad.

4.1.5 Sport- en beweegevenementen

Sport- en beweegevenementen zetten we in om meer Utrechters te laten sporten en bewegen. Evenementen zijn een laagdrempelige manier om kennis te maken met verschillende sporten of vormen voor inwoners een uitdaging om naartoe te werken, als deelnemer of vrijwilliger. Ze dragen bij aan de fysieke en mentale gezondheid van inwoners. Aanbieders in de stad zetten evenementen in om mensen in beweging te brengen, zich te profileren, hun sport te etaleren en nieuwe leden te werven. Ook geloven we in de kracht van schoolsportevenementen om meer kinderen en jongeren kennis te laten maken met diverse sporten. Zo kunnen zij ontdekken of een sport bij hen past. We laten de middelen zoveel mogelijk ten goede komen aan lokale sportaanbieders en organisatoren.

Onze beperkte middelen zetten we in bij evenementen waar Utrechters aan kunnen deelnemen. Het is belangrijk dat er aandacht is voor de inzet op doelgroepen met een achterstand in sport- en beweegdeelname, daarvoor gaan we onze evenementenkalender actiever gebruiken. Hierbij hebben we ook oog voor de betaalbaarheid van evenementen voor deze groepen. We zorgen ervoor dat sportevenementen die we financieel ondersteunen passen in onze richtlijnen voor gezonde voeding, duurzaamheid en het terugdringen van gokreclames. Dit betekent dat we tot 2028 stoppen met financiering van (inter)nationale 'kijkevenementen' vanwege het gebrek aan financiële middelen. We verkennen wel de mogelijkheid om met publieke en private middelen op de langere termijn weer een groot internationaal evenement te organiseren.

Belangrijkste inzet voor de komende jaren uitgelicht:
- Aansluiten op de leefwereld van inwoners door gerichter te communiceren, het netwerk, rolmodellen en belangenorganisaties in te zetten;
- Eén keer per vier jaar een uitgebreid onderzoek uitvoeren naar sport- en beweegdeelname én naar de benodigde ruimte voor sport en bewegen;
- Het betaalbaarder maken van sport en bewegen;
- Het verstevigen van de positie van sport en bewegen op het primair en voortgezet onderwijs, VVE en kinderopvang in kwetsbare buurten;
- Het continueren van onze talentondersteuning met extra aandacht voor de herkenning en ondersteuning van talenten uit kwetsbare buurten en uit de urban scene;
- Het financieel ondersteunen van evenementen waar Utrechters aan mee kunnen doen met extra aandacht voor doelgroepen met een achterstand in sport en bewegen.

Als er meer middelen beschikbaar zijn en/of komen, zetten we ook in op:
- Het betaalbaarder maken van sport en bewegen voor een bredere groep Utrechters;
- De preventieve waarde van sport en bewegen door onder meer bredere aansluiting op de wijkplannen van de sociale partners;
- Meer evenementen, waaronder kijkevenementen;
- Meer inzet op talentontwikkeling én topsport.

4.2 Vitale sport- en beweegaanbieders als basis

We zijn een stad met meer dan 700 sport- en beweegaanbieders. In Utrecht is het aanbod heel divers. We hebben sportverenigingen, boulderhallen, denksportverenigingen, wandel- en fietsgroepen, yogagroepen in parken, vechtsportaanbieders, salsalessen en nog veel meer. Dat is belangrijk, want de sport- en beweegbehoeften van Utrechters zijn verschillend. De drijvende kracht achter een groot deel van het Utrechtse sport- en beweegaanbod zijn (vrijwilligers van) de sportverenigingen, andere aanbieders en evenementorganisatoren. Zij leveren een enorme bijdrage aan de gemeenschapskracht van de stad. Hier komen gelijkgestemden samen en ontstaan nieuwe ontmoetingen. Zij dragen in grote mate bij aan het betaalbaar houden van sport. Ook zien we sport- en beweegaanbieders die al actief inzetten op maatschappelijke uitdagingen en aanbieders die hiervoor de intentie hebben.

Om ervoor te zorgen dat zo veel mogelijk Utrechters gaan sporten en bewegen zien we voldoende, divers en toegankelijk aanbod van sport- en beweegaanbieders in de stad als essentiële voorwaarde. De aanbieders vormen de basis van de Utrechtse sportinfrastructuur. Daarom is het belangrijk dat ze vitaal zijn en blijven. Dat betekent dat zij zelfstandig en ondernemend hun sport kunnen organiseren, voldoende en betaalbare accommodaties hebben, werken aan een positieve sportcultuur en met vertrouwen toekomstige ontwikkelingen tegemoet kunnen treden.

Dit willen we de komende periode gaan doen:
- We zetten in op aanbod dat aansluit op de sport- en beweegbehoeften van Utrechters.
- We versterken de vitaliteit van sport- en beweegaanbieders.
- We stimuleren sport- en beweegaanbieders om aan de slag te gaan met positieve sportcultuur.



4.2.1 Aanbod dat aansluit op sport- en beweegbehoeften van Utrechters

We zien zowel een stijging van sporten in verenigingsverband, als een groei van andere en nieuwe vormen van sport en bewegen. Utrechters sporten ook individueel, denk aan hardlopen en wandelen. Daarnaast zien we een grotere behoefte aan aanbieders die meerdere sporten faciliteren en aanbod dichtbij huis. Jongeren geven aan graag gevarieerd en flexibel te willen sporten. Daarnaast merken we dat er behoefte is aan specifiek aanbod, zoals vrouwen-zwemmen of een sportaanbod voor trans en queer personen. Het gaat niet alleen over activiteiten, maar ook over praktische zaken zoals het gebruik van kleedkamers en toiletten. We zien mogelijkheden om e-sports in te zetten om inwoners in beweging te krijgen als er een beweegcomponent aan gekoppeld is.

> "Sommige Utrechters sporten liever in een safe space met mensen bij wie zij zich veilig voelen."

We willen weten waar het aanbod in de stad niet aansluit op de behoeften van Utrechters. Bestaande aanbieders helpen we om ontbrekend aanbod te ontwikkelen en om hun aanbod vindbaarder te maken, ook voor Utrechters die niet digitaal vaardig of moeite hebben met lezen en schrijven. Daarnaast ondersteunen we nieuw aanbod en nieuwe organisatievormen zoals urban sportscommunities en buurtsportverenigingen, omdat we het belangrijk vinden dat iedereen sport en beweegt op een manier die bij hen past. Hierbij hebben de kwetsbaarste buurten onze prioriteit. We hechten waarde aan sporten en bewegen in groepsverband, vanwege het sociale netwerk dat daarmee ontstaat. Ook weten we uit onderzoeken dat sporten in groepsverband bijdraagt aan meer en langer sporten en bewegen.

> "Ik voel me thuis en vertrouwd bij mijn kickboksschool. De trainers en mensen met wie ik train voelen aan als familie op wie ik kan bouwen."

4.2.2 Versterken vitaliteit van alle sport- en beweegaanbieders

Het grootste deel van de sport- en beweegaanbieders is vitaal en dat willen we graag zo houden. SportUtrecht is hét loket voor sport- en beweegaanbieders in de stad. Via hun inzet geven we prioriteit aan proactieve ondersteuning aan sport- en beweegaanbieders die bij uitstek kinderen en jongeren in kwetsbare buurten bereiken. Ouderbetrokkenheid en vrijwilligerswerk zijn hier minder vanzelfsprekend en dat vraagt dus meer van trainers, vrijwilligers en sportbestuurders. Daarnaast richten we ons de komende jaren op het reactief ondersteunen en versterken van sport- en beweegaanbieders in de stad die met een duwtje in de rug zelfstandig vitaal kunnen worden. We richten ons op alle soorten aanbieders, dus ook commerciële aanbieders en (urban) sportscommunities. Ook zij brengen inwoners in beweging, zorgen voor een plek waar Utrechters zich thuis en veilig voelen en dragen bij aan gemeenschapskracht.

We zien een verschil tussen de ondersteuning die verenigingen en communities en commerciële sportaanbieders nodig hebben. Verenigingen draaien op een bestuur en de inzet van vrijwilligers, terwijl commerciële aanbieders over het algemeen juist werken met professionals. Communities zijn informeel georganiseerd, soms zonder duidelijke structuur. We verkennen welke ondersteuning de verschillende soorten aanbieders nodig hebben en werken hierin samen met SportUtrecht, bonden en kennisinstellingen. Ook stimuleren we samenwerking en de uitwisseling van kennis en expertise tussen verschillende sport- en beweegaanbieders.

Soms komt het voor dat een aanbieder geen toekomst heeft, ondanks aanvullende ondersteuning. In dat geval stoppen we met de ondersteuning en de ingebruikgeving van accommodaties. SportUtrecht fungeert in een dergelijke situatie als intermediair om ervoor te zorgen dat de sporters kunnen blijven sporten en bewegen.

Utrecht is een studentenstad. In veel gevallen sporten en bewegen studenten bij studenten-sportverenigingen en -voorzieningen, gedeeltelijk bij andere aanbieders. Tijdens hun studententijd zijn ze vaak actief als vrijwilliger of bestuurslid bij de verenigingen.
Daarna nemen zij deze ervaring en expertise mee naar andere aanbieders in de stad en zijn daarmee waardevol voor de vitaliteit van aanbieders. Er zijn wachtlijsten bij studenten-sportverenigingen. Samen met hen en onderwijsinstellingen (UU, HU en MBO) werken we aan een convenant om zoveel mogelijk studenten te laten sporten en bewegen en hun kracht en meerwaarde voor een vitaal sportlandschap in de stad te benutten.

4.2.3 Positieve sportcultuur

De komende jaren jagen we samen met SportUtrecht en (vitale) aanbieders een positieve sportcultuur aan. Hiermee versterken we ook de pedagogische basis in de stad. Met een positieve sportcultuur bedoelen we een omgeving waar sporters met respect worden behandeld en gelijke kansen krijgen, waar ze plezier hebben en worden uitgedaagd en waar actief wordt gewerkt aan sociale veiligheid. Een positieve sportcultuur zorgt voor meer plezier, wat de kans vergroot dat de deelnemers ook blijven sporten. Daarnaast draagt een positieve sportcultuur bij aan verbondenheid binnen de club, wat weer positieve effecten heeft op bijvoorbeeld de actieve betrokkenheid van leden. We benaderen een positieve sportcultuur vanuit drie invalshoeken: ‘Een sociaal veilige omgeving; waarin iedereen kan meedoen; en (sport)plezier en ontwikkeling centraal staan.’

In een sociaal veilige omgeving bestaat een duidelijk kader voor gewenst en ongewenst gedrag. Sportaanbieders spelen een belangrijke rol in het stellen van de norm, maar er is ook ruimte voor het bespreken van grenzen, omdat deze voor ieder individu anders kunnen zijn. In een sociaal veilige omgeving wordt zoveel mogelijk gedaan om grensoverschrijdend gedrag te voorkomen. Mocht zich dat tóch voordoen, dan weten betrokkenen bij de sportaanbieder (al dan niet via protocollen) op een adequate manier te reageren en de juiste ondersteuning te vinden. Het tegengaan van grensoverschrijdend gedrag begint bij het bespreekbaar maken van grenzen en de gewenste norm. Het is daarom belangrijk om hier op alle niveaus en met alle partijen binnen de sportwereld continu het gesprek over te voeren. Dit maakt normen en afspraken duidelijk en maakt het makkelijker om elkaar hierop aan te spreken.

‘Iedereen kan meedoen’ betekent dat Utrechters zich thuis voelen op een sportplek die bij hen past. Het bevorderen van inclusie en het tegengaan van discriminatie en uitsluiting is mogelijk door sportaanbod toegankelijk te maken voor specifieke behoeften of via acties om discriminatie en uitsluitingsmechanismen tegen te gaan.

De laatste invalshoek van een positieve sportcultuur is het centraal staan van plezier en ontwikkeling van de sporter. Dat is cruciaal voor het behouden en versterken van de intrinsieke motivatie om te sporten. Wie met plezier sport, ontwikkelt zich ook op sociaal, emotioneel, cognitief en motorisch gebied. Sporters gaan langer door en creëren meer zelfvertrouwen, eigenwaarde en sociale verbondenheid en zijn mentaal weerbaarder doordat zij hun eigen emoties en die van anderen goed kunnen herkennen en benoemen. Trainers en coaches spelen hier een belangrijke rol in. Met goede pedagogische en didactische vaardigheden zijn ze beter in staat om de ontwikkeling en het plezier bij sporters te stimuleren. Door bewustzijn en kennis over sociaal emotionele ontwikkeling bij trainers en coaches te vergroten, versterken we de sociale omgeving rondom kinderen, jongeren en jongvolwassenen. Met de juiste vaardigheden ervaren zij zelf meer plezier en is de kans groter dat zij als trainer aan hun sport verbonden blijven. Daarmee vormen zij een belangrijk onderdeel van de pedagogische basis in de stad. Ze hebben ook een belangrijke rol in het zorgen voor een veilige omgeving: als autoriteit kunnen ze de norm stellen door middel van voorbeeldgedrag of via het handhaven bij incidenten. Niet alleen de coaches en trainers hebben hier een rol in, maar bijvoorbeeld ook ouders langs de lijn.

Hiernaast is sport en bewegen onderdeel van gezonde leefgewoonten en daar hoort een gezonde omgeving bij. Hiervoor sluiten we aan op de nota ‘Samen gezondheidsverschillen verkleinen 2024-2027’. We zetten daarom in op het bannen van roken bij de sportclub en het bevorderen van verantwoord alcoholgebruik. We werken met sportaanbieders aan een gezond aanbod van eten en drinken op alle sportvoorzieningen en sportevenementen.



Belangrijkste inzet voor de komende jaren uitgelicht:
- Het ondersteunen van alle soorten sport- en beweegaanbieders in Utrecht;
- Proactief ondersteunen van sport- en beweegaanbieders die bij uitstek kinderen en jongeren in kwetsbare buurten bereiken;
- Het ondersteunen en versterken van sport- en beweegaanbieders in de stad die met een duwtje in de rug zelfstandig vitaal kunnen worden;
- Het stoppen met de ondersteuning en de ingebruikgeving van accommodaties als een aanbieder ondanks aanvullende ondersteuning geen toekomst heeft;
- Een positieve sportcultuur.

Als er meer middelen beschikbaar zijn en/of komen, zetten we ook in op:
- Het proactief ondersteunen van meer sport- en beweegaanbieders op meerdere thema's, zoals beleid, financiën, gezonde sportomgeving, maatschappelijke rol, e-sports, kader en trainers.

4.3 Ruimte voor sport en bewegen in een verdichtende stad

Utrecht heeft een breed aanbod aan sportvoorzieningen, van gemeentelijke sportparken, sporthallen en zwembaden, tot sport- en beweegvoorzieningen in de openbare ruimte, tot sportaccommodaties van ondernemende sport- en beweegaanbieders. Allemaal dragen deze bij aan het in beweging brengen van Utrechters. Door gebrek aan ruimte en middelen zien we dat het aanbod onvoldoende meegroeit met de groei van de stad. We vinden het belangrijk dat iedereen dichtbij huis kan sporten en bewegen, bij een voorziening die aansluit bij zijn of haar sport- en beweegbehoefte. De nabijheid van sport- en beweegaccommodaties is een essentieel onderdeel van de basisinfrastructuur in de stad.

Dit doen we door in te zetten op:
- optimaal benutten van beschikbare ruimte;
- inzet van ruimte en middelen;
- benutten van de brede waarde van sportaccommodaties voor stad, wijk en buurt.

4.3.1 Optimaal benutten van beschikbare ruimte

Ons uitgangspunt is dat we de ruimte en de voorzieningen in de stad voor sport en bewegen optimaal gebruiken. Dit is ook nodig, want we zien dat er minder ruimte voor sport en bewegen is. Samen met onze aanbieders zoeken we naar out-of-the-box oplossingen om zoveel mogelijk inwoners van de sportvoorzieningen in de stad gebruik te laten maken. Dat is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Waar mogelijk verbinden we de opgave voor sport- en beweegvoorzieningen in een vroeg stadium met andere opgaven en financieringsstromen, zoals groen, onderwijs, mobiliteit en energie. We verkennen met partijen in de stad, zoals sport- en beweegaanbieders, het bedrijfsleven, het onderwijs en woningbouwcorporaties, hoe we (openbare) ruimtes en gebouwen op een innovatieve manier kunnen gebruiken. Ook hebben

we oog voor tijdelijke locaties die we hiervoor kunnen gebruiken. We vinden het tenslotte belangrijk dat onze accommodaties zo zijn ingericht dat ze zo goed mogelijk tegemoetkomen aan de behoeften van verenigingen en andere aanbieders die er gebruik van maken.

Efficiënt en multifunctioneel gebruik
We sturen op efficiënt en multifunctioneel gebruik van onze sportvoorzieningen, waarbij de aanwezige capaciteit optimaal gebruikt wordt en waar nodig de beschikbare ruimte gedeeld wordt. We houden hierbij rekening met ontwikkelingen en veranderingen in het Utrechtse sport- en beweeglandschap en passen onze werkwijze aan waar dat nodig is. Het is essentieel dat we oog hebben voor de vitaliteit van aanbieders en ook voor de toegankelijkheid en duurzaamheid van onze voorzieningen. Dit betekent dat we investeren in accommodaties die goed exploiteerbaar zijn en geschikt voor meerdere sporten en aanbieders. We verkennen met de sportnetwerken in de stad hoe zij samen de beschikbare capaciteit zo goed mogelijk kunnen benutten, door bijvoorbeeld velden uit te wisselen of samen van sportzalen en -hallen gebruik te maken. We zien eveneens mogelijkheden voor de toepassing van multifunctionele sportvelden, en voor vormen van bestaande sporten die meer sporters per m2 kunnen huisvesten, zoals 3x3 basketbal, 5 tegen 5 hockey en 7 tegen 7 voetbal. Voor de binnensport geldt dat we gemeentelijke zaalruimte samen met vertegenwoordigers uit de Utrechtse sportwereld eerlijk verdelen om te komen tot een optimale en passende bezetting.

We kijken niet alleen naar velden en sporthallen, maar ook naar bijbehorende functies zoals clubhuizen en kleedkamers. Samen met gebruikers kijken we naar mogelijkheden van flexibel en efficiënt gebruik. Door bijvoorbeeld het gebruik van lockers kunnen kleedkamers door meerdere teams benut worden. We zetten in op de verhoging van recreatief gebruik op momenten dat accommodaties minder bezet zijn. Hierbij verkennen we de mogelijkheden om sportvelden per uur of dagdeel online te boeken, zoals dat nu ook al kan bij binnensport-accommodaties.



We zien dat niet al onze sportparken het gehele weekend optimaal gebruikt worden, dat geldt vooral voor voetbal. We wegen daarom per sportpark af of we de capaciteit uitbreiden met nieuwe velden en/of omzetten van gras naar kunstgras ter verhoging van de capaciteit, of dat bestaande velden (met name op zondag) eerst beter benut moeten worden. Er vindt geen uitbreiding plaats voor alleen de zaterdagpiek. Het vraagt om een cultuurverandering om wedstrijden te spelen op andere dagen. Juist op vrijdagavond en zondag blijft veel capaciteit onbenut. De afgelopen jaren hebben we gemerkt dat zo'n verandering tijd kost en niet vanzelf gaat. We werken samen met de verenigingen, de KNVB en SportUtrecht aan stimulerende maatregelen en het wegnemen van drempels om wedstrijden beter te spreiden. Wanneer dit niet leidt tot substantiële verbetering van de bezetting van de capaciteit, gaan we over tot meer regulering. We overwegen daarbij maatregelen op het gebied van de tarieven en ingebruikgeving van gemeentelijke sportaccommodaties.

De druk op de zwembaden is groot door een tekort aan zwembadwater. Ook het werven van personeel is lastig. Door de realisatie van zwembad Máximapark en door personeel zelf op te leiden zal deze situatie op termijn verbeteren. We geven bij de verdeling van capaciteit van zwembadwater en personeel voorrang aan diplomazwemmen voor kinderen en verenigings-activiteiten. Met de verenigingen zoeken we naar mogelijkheden om de beschikbare capaciteit zo efficiënt mogelijk te benutten. Waar mogelijk bieden we recreatief zwemmen aan, net als overige zwemactiviteiten voor specifieke doelgroepen. Met de randgemeenten verkennen we op welke manier we de gezamenlijk zwembadwatercapaciteit optimaal kunnen benutten.

Aansluiten bij de behoeften
We vinden het belangrijk dat onze accommodaties zo goed mogelijk aansluiten bij de behoeften van sport- en beweegaanbieders en inwoners. Samen met hen kijken we naar mogelijkheden om accommodaties flexibel in te richten en geschikt te maken voor specifieke sporten. Hierbij hebben we oog voor mogelijke verschillen in behoeften van (toekomstige) inwoners en de populariteit van sporten in de verschillende wijken, denk bijvoorbeeld aan vecht- en verdedigingssporten in Overvecht en Kanaleneiland.

Hetzelfde geldt voor de sportieve en beweegvriendelijke inrichting van de openbare ruimte. Bij iedere ontwikkeling betrekken we inwoners en (potentiële) gebruikers aan het begin van het traject om gezamenlijk te komen tot een ontwerp dat ook echt goed gebruikt gaat worden en tot een programmering voor de plekken. We benutten hiervoor de kennis en expertise van de (urban sports)communities in de stad. Hierbij hebben we oog voor de verschillende leeftijdscategorieën en hun behoeften. We benutten hier waar mogelijk ook de schoolpleinen voor.

> "Praat niet over de sport, maar met de sport.
> Hier zitten veel kracht en ideeën om oplossingen
> te bedenken voor de uitdagingen in de stad."

We bouwen voorzieningen voor tientallen jaren, daarom is het belangrijk oog te hebben voor toekomstbestendig gebruik. Bij de realisatie van sport- en beweegvoorzieningen kijken we ook of er ‘out-of-the-box’ mogelijkheden zijn voor publiek-private samenwerking, innovatie en kansen om sportvoorzieningen te realiseren in combinatie met andere functies en gebouwen in de stad. Ook bestaand vastgoed in de stad, waarvoor een andere invulling wordt gezocht - zoals kerken, parkeergarages of kantoren - biedt in dit kader kansen, net als tijdelijke sport- en beweeginrichting wanneer grond of gebouwen (her)ontwikkeld worden Waar niet- commerciële sport- en beweegaanbieders zelf investeren in sportaccommodaties, kunnen we hen ondersteunen met het verlenen van een garantstelling voor de financiering. Dit doen we in samenwerking met de Stichting Waarborgfonds Sport (SWS).

Zelfbeheer binnensportaccommodaties
De gemeente streeft naar vitale sportaanbieders met een sterke maatschappelijke functie in de samenleving en een vorm van zelfbeheer kan hieraan bijdragen. We ontwikkelen een handreiking voor zelfbeheer van binnensportaccommodaties met daarin heldere kaders en uitgangspunten. Voorwaarde voor iedere vorm van zelfbeheer is dat dit voor de gemeente tenminste kostenneutraal is. Twee laagdrempelige vormen zijn: sleutelbeheer waarbij een sportvereniging onder meer zelf opent en sluit en het in zelfbeheer nemen van een ontmoetingsruimte bij een sporthal. Een derde vorm is een verdergaande variant waarbij beheer- en exploitatietaken van de gemeente worden overgenomen. Dit betreft altijd maatwerk.

De gemeente heeft de binnensportaccommodaties in eigendom en voert het beheer en de exploitatie zelf uit met professionals die hiervoor zijn opgeleid. Wanneer beheer- en exploitatietaken van de gemeente worden overgenomen, vraagt dit om vakspecialistische kennis, een brede sociaal-maatschappelijk inzet, structurele inzet van vrijwilligers en het mede dragen van risico’s. Als sportverenigingen aan deze randvoorwaarden voldoen, dan kunnen zij beheer en exploitatie (gedeeltelijk) van de gemeente overnemen. We sluiten hierbij zoveel mogelijk aan bij de wensen en mogelijkheden van de sportvereniging en de maatschappelijke meerwaarde die zij kunnen realiseren.

4.3.2 Inzet van ruimte en middelen
We zien dat de beperkte ruimte in de stad en de bezuinigingsopgave negatieve impact hebben op de kwaliteit en het tempo waarmee we ambities uit de RSU2040 en het coalitieakkoord realiseren. Toch blijft het onze ambitie om maatschappelijke voorzieningen mee te laten groeien. Sport- en beweegvoorzieningen zijn een essentieel onderdeel van de basisinfrastructuur. Belangrijk hiervoor is dat we de huidige sport- en beweegvoorzieningen in stand houden. Hoewel we soms keuzes moeten maken of moeten temporiseren, blijft overeind dat we werken aan een complete stad waarbij sport in balans meegroeit.

De komende periode realiseren we vanuit het MPR verschillende sportvoorzieningen. Het gaat om de realisatie van twee sportvelden op sportpark Nieuw Welgelegen, een nieuw rugbyveld op sportpark Rijnvliet, sporthallen in Cartesiusdriehoek, Merwedekanaalzone en Overvecht, zwembad Maximapark, een extra hockeyveld op een nader te bepalen locatie en de omzetting van drie grasvelden naar kunstgras.

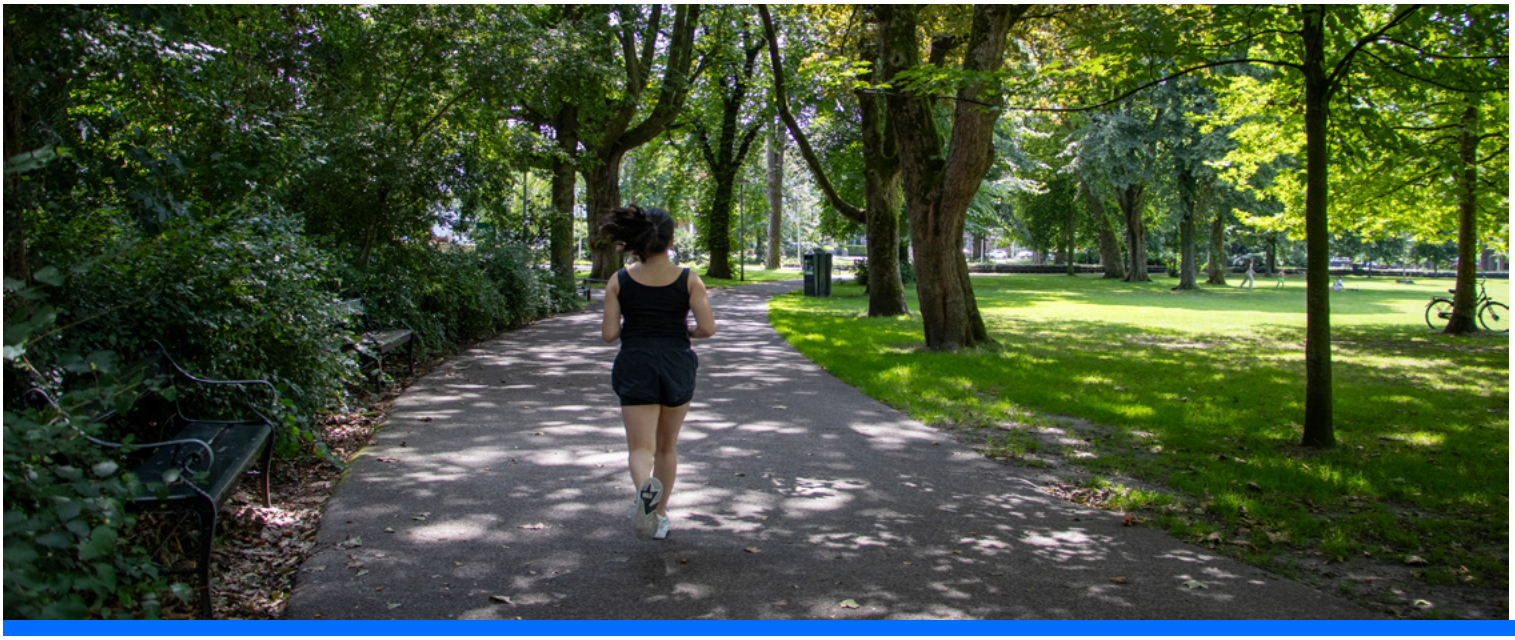
Zoektocht naar ruimte voor sport
Er is een tekort aan sportvoorzieningen en dit tekort neemt de komende jaren verder toe. De basis van de Utrechtse sportinfrastructuur is in gevaar. Om te zorgen dat we als stad ook voor sport in balans groeien, zorgen we ervoor dat sport en bewegen eerder en sterker aandacht krijgt bij gebiedsontwikkelingen. Ruimte en middelen zijn schaars en daarom zijn we genoodzaakt om keuzes te maken. We nemen de volgende maatregelen om ruimte te vinden:

- we gaan op zoek naar nieuwe uitbreidingslocaties voor sport(velden);
- we stellen een huisvestingsplan sportaccommodaties op;
- we combineren waar mogelijk binnensportvoorzieningen met onderwijsvoorzieningen;
- we plaatsen bepaalde sporten met een regionale functie uit.

We zoeken voldoende ruimte voor gemeentelijke zwembaden, binnensport- en buitensportaccommodaties met als uitgangspunt de 10 minutenstad. De nabijheid van voorzieningen is het belangrijkst in kwetsbare buurten. Op basis van onderzoek naar de behoefte kijken we steeds voor welke sporten ruimte nodig is en in welke voorzieningen we willen investeren. Het sport- en beweeglandschap is continu in beweging. Nieuwe sporten komen op, de behoeften van Utrechters veranderen steeds vaker en sneller. Doordat we investeren in accommodaties voor periodes van 30 of 40 jaar is het een uitdaging om in te spelen op behoeften, kansen en innovaties. We willen flexibeler inspelen op het veranderend sport- en beweeglandschap in relatie tot investeringen voor een langere periode. Hiervoor monitoren we trends, ontwikkelingen en behoeften binnen het sport- en beweeglandschap. Bij de ontwikkeling van sport- en beweegvoorzieningen verkennen we samen met gebruikers hoe we binnen onze kaders hier zo goed mogelijk invulling aan kunnen geven. Hierbij kijken we niet alleen naar traditionele wedstrijd- en trainingsactiviteiten, maar nemen we ook anders georganiseerd aanbod mee.
Dit onderzoek voeren we eens in de vier jaar uit, tenzij ontwikkelingen in de stad erom vragen dat vaker te doen. De uitkomsten duiden we met de Utrechtse sportwereld. Dit onderzoek zullen we in de komende jaren koppelen aan sport- en beweegdeelname onderzoek, zodat we een totaalbeeld hebben van wat nodig is om meer Utrechters te laten sporten en bewegen.

Op basis van dit onderzoek, inclusief duiding door onze partners en sport- en beweegaanbieders, stellen we een stedelijke planning op voor sportaccommodaties. De capaciteit die we hebben, benutten we zo efficiënt mogelijk. Waar nodig breiden we uit. We wijzen hiervoor zoekgebieden aan die nodig zijn voor de realisatie van nieuwe accommodaties.
Dit is aanvullend op de al gestarte inpassingstudies op de sportparken Maarschalkerweerd-Noord, Nieuw Welgelegen, Strijkviertel, Voordorpse polder en Voordorp. We kijken naar combinaties met andere stedelijke opgaven zoals wonen, groen en energie en zoeken de afstemming met bijvoorbeeld erfgoed (Nieuwe Hollandse Waterlinie).

We willen integraal keuzes maken voor welke sporten we voorzieningen realiseren, op welke locaties we dat doen en op welk moment. We kijken hierbij niet uitsluitend naar de (groeiende) traditionele sporten, maar hebben ook oog voor nieuwe (vormen van) sporten. We brengen voor deze beleidsperiode in beeld wat de prioritering in de benodigde investeringen is en stellen hiervoor een kader op. Hierbij kijken we in ieder geval naar actuele behoefte in stad, realiseerbaarheid op korte of middellange termijn, co-financiering door andere partijen dan de gemeente en eenmalige kansen in combinatie met andere ontwikkelingen. Als er extra middelen beschikbaar komen, zijn er in ieder geval twee locaties die aan de criteria voldoen waar we op willen inzetten, namelijk de uitbreiding van veldcapaciteit bij Maarschalkerweerd-Noord en Nieuw-Welgelegen. We investeren in accommodaties die beschikbaar en toegankelijk



zijn voor alle Utrechters, ook voor Utrechters met een beperking. De toegankelijkheid kan zitten in verschillende aspecten. Voor rolstoelgebruikers is toegankelijkheid heel anders Utrechters die blind of slechtziend zijn of voor Utrechters met een licht verstandelijke beperking. Bij het vinden van ruimte en bij investeringen in sportaccommodaties geven we prioriteit aan breedtesport, multifunctioneel gebruik en dubbelgebruik. Dit geldt voor zowel de aanleg van nieuwe, als voor renovatie en gebruik van bestaande accommodaties.

Specifiek voor een aantal sporten zien we op korte termijn grote uitdagingen. Zo zijn er capaciteitsknelpunten voor tennis, rugby en hockey. Daarnaast richten we ons op zwembadwatercapaciteit en binnensportcapaciteit. De vraag naar ruimte voor tennis en padel is zeer groot. We helpen tennis- en padelverenigingen met het zoeken naar ruimte. Hierbij gaan we ervan uit dat tennis- en padelverenigingen zelf eigenaar van de velden en omliggende voorzieningen zijn en dus zelf verantwoordelijk voor de realisatie en exploitatie. Roeien is een essentiële sport voor een studentenstad als Utrecht, met drie roeiverenigingen en ruim 3.000 actieve roeiers. Het Merwedekanaal, het drukste, smalste en kortste roeiwater van Nederland, staat steeds meer onder druk door ontwikkelingen zoals havens en recreatieve vaarroutes. Zonder een structurele oplossing komt de roeisport in Utrecht in gevaar.

Om het voortbestaan van de roeisport te waarborgen, is aanvullend roeiwater nodig naast het Merwedekanaal. Daarom onderzoeken we de kansen voor realisatie van extra roeiwater, onder andere in Rijnenburg. Hierbij blijven we in goed overleg met de Utrechtse roeiverenigingen. In het uitvoeringsprogramma wordt verder ingegaan op de zoektocht naar extra roeiwater in de stad. We zien stadsbreed dat er behoefte is aan laagdrempelige en betaalbare ruimte voor commerciële sport- en beweegaanbieders. We erkennen dat deze partijen bijdragen aan bewegen en sporten in de stad. In de zoektocht naar ruimte hiervoor denken we bijvoorbeeld via het Makelpunt creatief mee in oplossingen en sluiten we aan bij het gemeentelijk beleid voor werklocaties. We zien deze sport- en beweegaanbieders bij voorkeur op plekken waar mensen wonen en samenkomen, zoals winkelcentra en andere centrale plekken in de wijk.

Daar waar mogelijk ondersteunen we op een aantal plekken in de stad talentontwikkeling in combinatie met voorzieningen voor breedtesport. Sportcampus Traiectum als focusgebied voor talentontwikkeling is hier een inspirerend voorbeeld van. Voor binnensport geldt dat sportcentrum Galgenwaard de topsportvoorziening voor de stad is.

De komende periode bouwen we drie sporthallen bij, waardoor we het tekort richting 2030 (bijna) oplossen. Richting 2040 lopen de tekorten echter weer op en zijn er extra sporthallen nodig. Voor sporthallen gaan we uit van de nieuwe richtlijn: één sporthal per 15.000 inwoners. Hierbij zoeken we, waar mogelijk, de combinatie met de voorzieningen voor voortgezet onderwijs, zodat sporthallen overdag door scholen gebruikt kunnen worden en 's avonds en in het weekend door sport- en beweegaanbieders voor trainingen en wedstrijden. Hiermee worden de hallen efficiënt gebruikt waardoor er per saldo minder ruimte nodig is.

Voor buitensport geldt dat we de (capaciteits)richtlijnen van de sportbonden volgen, daar waar ze passen bij de Utrechtse situatie. Utrecht kent immers een hoog gebruik van sportaccommodaties. Een voorbeeld daarvan is de gemeentelijke berekeningsmethode voor voetbal. Ook het veldentekort loopt richting 2040 verder op. Daarom lopen er een aantal projecten om sportvelden uit te breiden. Op sportpark Rijnvliet breiden we nog met één hockeyveld en één rugbyveld uit. Hiervoor is ruimte gevonden bij het sportpark. Bij sportpark Nieuw Welgelegen zijn we bezig voor dit doel een variantenstudie af te ronden. De inzet is in eerste instantie uitbreiding met twee en later met nog twee velden. Ook de variantenstudie Maarschalkerweerd Noord nadert afronding, maar de uitvoering daarvan is vanwege een tekort aan middelen voorlopig uitgesteld.

Utrecht is de vierde stad van Nederland. Daarbij past een aanbod aan sport- en beweegvoorzieningen waar gebruikers vanuit de regio of zelfs vanuit heel het land op afkomen. Toch kiezen we ervoor voorrang te geven aan sport- en beweegaccommodaties die vooral gericht zijn op gebruik voor breedtesport van onze eigen inwoners. We kunnen namelijk niet alles faciliteren en moeten keuzes maken. We verkennen hoe we sportvoorzieningen met een bovenlokaal verzorgingsgebied, relatief weinig binding met de stad en/of extensief ruimtegebruik een plek kunnen geven aan de randen van of zelfs buiten de stad. Ook onderzoeken we of we sporten met een stedelijke functie meer kunnen bundelen. Het gaat hierbij vaak om sporten die veel ruimte vragen voor relatief weinig sporters. Gezien de ontwikkelingen en de groei van de regio stemmen we met omliggende gemeenten af of er mogelijkheden zijn om hier samen in op te trekken. Op deze manier creëren we meer ruimte voor de breedtesport met een wijkfunctie en beperken we de vervoersbewegingen, onder andere met de auto. We denken onder meer aan paarden- en hondensport, golf en gemotoriseerde sporten als modelracen en -vliegen. Daarnaast onderzoeken we hoe samenwerking met buurgemeenten een rol kan spelen in de knellende vraag naar sportruimte, zoals bijvoorbeeld in de studentensport. Samen met buurgemeenten willen we de mogelijkheden voor alternatieve huisvesting, uitruil of gedeeld gebruik van sportfaciliteiten benutten. Hierbij ondersteunen we (studenten)sportverenigingen bij hun hulpvragen omtrent huisvesting en capaciteitsuitbreiding. De meeste kansen zien we bij ontwikkelingen waar onze buurgemeenten bij betrokken zijn, zoals de ontwikkeling van Rijnenburg, het Krommerijnlinie Landschap en de A12 zone.

Sportief en beweegvriendelijk inrichten van openbare ruimte
We zien dat de openbare ruimte steeds belangrijker wordt voor sport en bewegen.
Paden worden gebruikt om te wandelen, hard te lopen, te fietsen en te skeeleren, parken voor bootcamp, voetbal en spikeball en onze singels worden benut voor suppen en kanoën. Utrechters gebruiken daarvoor speciaal ingerichte plekken en plekken in de openbare ruimte die niet zijn ontworpen als sport- of beweegplek. Een aantrekkelijke en beweegvriendelijke ruimte zorgt ervoor dat inwoners meer bewegen bij hun dagelijkse activiteiten, bijvoorbeeld door lopend of met de fiets naar school te gaan, boodschappen te doen, met elkaar af te spreken en elkaar te ontmoeten. Daarom maken we werk van een beweegvriendelijk ingerichte openbare

ruimte bij de herinrichting van bestaande wijken of de ontwikkeling van nieuwe wijken. Bij de inrichting van de openbare ruimte kijken we hoe de totale inrichting ertoe bijdraagt dat mensen meer in beweging komen en elkaar kunnen ontmoeten. Voorbeelden hiervan zijn een aantrekkelijke en veilige padenstructuur, bankjes bij elkaar en de toevoeging van watertappunten. Dit vraagt bij iedere ontwikkeling om maatwerk.

We zorgen ervoor dat Utrechters in iedere wijk binnen 10 minuten loop- of fietsafstand kunnen sporten en bewegen in de openbare ruimte. Daarvoor investeren we in routes en specifieke sport- en beweegplekken en zorgen we ervoor dat andere plekken in de openbare ruimte, zoals (school)pleinen, parken en waterstructuren, ook geschikt, uitnodigend en uitdagend zijn om te sporten en te bewegen. We zien kansen om sport- en speelplekken te combineren, zodat verschillende leeftijdsgroepen samen komen, waardoor levendige plekken ontstaan waar Utrechters elkaar ontmoeten. We denken niet alleen aan individuele inwoners, maar ook aan gebruik door andere partijen als sport- en beweegaanbieders en scholen. Hiervoor benutten we ook creatieve vormen die uitnodigen om te bewegen, zoals een hinkelpad, een klimwand of een aantrekkelijke trap.

We werken aan dit alles vanuit een brede aanpak sporten, spelen en bewegen in de openbare ruimte en maken waar mogelijk combinaties met andere opgaven, zoals groen. De afgelopen jaren zijn met bijdragen van onder meer SportUtrecht, communities, gebruikers en inwoners en private partijen al veel mooie sport- en beweegplekken gerealiseerd. Goede voorbeelden zijn de 3x3 basketbalvelden bij het Leidsche Rijncollege en in het Tolsteegplantsoen, de pumptrack in Park Ruigenhoek, het skatepark in Leidsche Rijn, het mountainbikeparcours in het Nedereindse park en calisthenicsparken op meerdere locaties. De spreiding over de stad is nog niet evenwichtig en het aanbod is op sommige plekken eenzijdig en sluit niet altijd aan bij de behoeften van inwoners. Daarom maken we een inventarisatie op basis waarvan we aanpassingen kunnen doen. We weten dat het belangrijk is dat plekken toegankelijk, mooi en goed onderhouden zijn. Wanneer ze goed zichtbaar zijn, centraal in de wijk liggen en onderdeel zijn van de wijkinfrastructuur, zorgt dat voor veiligheid en vindbaarheid. Hierdoor gaan mensen de plekken ook daadwerkelijk gebruiken. We geven prioriteit aan buurten waar de sport- en beweegdeelname achterblijft.

> “We hebben een appgroep waarin we afspreken hoe laat en waar we gaan basketballen. Je kunt daarbij aansluiten wanneer je wilt en iedereen is welkom.”

Ruimte voor urban sports
Urban sports worden steeds populairder, vooral onder jongeren. Het zijn sporten die zich met name afspelen in een stedelijke omgeving. Freerunning, 3x3 basketbal, skaten en calisthenics zijn hier goede voorbeelden van. Urban sports krijgen meer ruimte en zichtbaarheid. We hebben aandacht voor deze sporten bij de inrichting van de openbare ruimte. De komende periode verkennen we de mogelijkheden voor realisatie van (overdekte) accommodaties voor urban sports.

De grens tussen sport en cultuur vervaagt. Urban Sports en Street Culture in brede zin zijn nauw met elkaar verbonden. Op steeds meer plekken in de stad ontstaan initiatieven waarbij urban sports gecombineerd worden met vormen van cultuur. Hiphop, streetdance en breakdance zijn hier goede voorbeelden van. Samen met de communities in de stad versterken we deze verbindingen en benutten de kansen om samen aantrekkelijke plekken in te richten.



4.3.3 Benutten van brede waarde van sportaccommodaties voor stad, wijk en buurt

Onze sportaccommodaties zijn de thuisbasis voor sport- en beweegaanbieders in de stad. Zij organiseren daar wedstrijden, trainingen en andere activiteiten en soms ook sociale activiteiten voor niet-leden. Wij denken dat onze sportaccommodaties een nog grotere maatschappelijke waarde kunnen hebben. We hebben hiervoor de kansen in beeld gebracht. Om die op een goede manier te kunnen benutten, zijn extra middelen nodig, bijvoorbeeld voor extra onderhoud, inzet van extra beheerders en veiligheidsmaatregelen. Wanneer extra middelen beschikbaar komen, kunnen we deze potentie alsnog benutten.

Sportparken als centrale plekken voor sport, beweging en ontmoeting

We willen sportparken gebruiken als plekken waar Utrechters samenkomen om te sporten, te bewegen en elkaar te ontmoeten, ook als zij geen lid zijn van een vereniging. Daarom hebben we de ambitie om op verschillende plekken in de stad sportparken open te stellen voor breder gebruik. Dit doen we op basis van de lokale behoeften en mogelijkheden en altijd in afstemming met de vaste gebruikers van de sportparken. Dat kan bijvoorbeeld door clubhuizen meer te benutten voor ontmoeting en buurtactiviteiten, velden beschikbaar te stellen voor de buurt, doorgaande (hardloop)routes aan te leggen op sportparken en door openbare sport- en beweeginrichting toe te voegen zoals een calisthenicspark, een pannaveld of een 3x3 basketbalveld. Sportparken en openbare ruimte gaan dan naadloos in elkaar over, en zo versterken we de connectie tussen ongebonden sporters en sportverenigingen. Goede bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid van sportvoorzieningen in de stad zijn hierbij belangrijk. Gezien de huidige (financiële) situatie gaan we de komende tijd niet actief bestaande sportparken openstellen. Bij herontwikkeling van sportparken of realisatie van nieuwe sportparken nemen we dit als uitgangspunt mee in de planvorming. Op de sportparken Maarschalkerweerd-Noord en Zuilense Vecht zetten we hierin al de eerste stappen, onder andere door de realisatie van een openbaar toegankelijk beweeglint op sportpark Zuilense Vecht. Het breder gebruiken van sportparken past niet altijd in bestemmingsplannen, dus bij het actualiseren daarvan verkennen we de mogelijkheden om de bredere buurtfunctie te vergroten.

Maatschappelijke hotspots

We zetten in op breder gebruik van sportparken door onze maatschappelijke partners. We bieden professionele ondersteuning op sportparken, omdat we de vrijwilligers niet te veel willen belasten. Dit doen we in (de omgeving van) kwetsbare buurten die potentie hebben om bij te dragen aan de maatschappelijke uitdagingen in de buurt. Hiermee vergroten we ook de vitaliteit van de sport- en beweegaanbieders op die sportparken. Deze periode starten we met een pilot op een of meer van de volgende sportparken: Vechtzoom, De Dreef, Zuilense Vecht, Thorbeckelaan en Papendorp. Als blijkt dat de maatschappelijke activiteiten ervoor zorgen dat veldcapaciteit onder druk komt te staan, dan nemen we dit mee in de prioritering voor het omzetten van natuurgrasvelden naar kunstgras. Het afwegingskader kunstgras biedt de ruimte voor ongelijk investeren voor gelijke kansen.
Reguliere verenigingsactiviteiten zoals trainingen of wedstrijden, onderwijsgebruik en gebruik door buitenschoolse opvang worden niet belemmerd door deze aanvullende programmering en vrij gebruik door buurtbewoners. Zo blijven verenigingen vitaal en draagt breder maatschappelijk gebruik van onze sportaccommodaties bij aan onze ambitie alle Utrechters een leven lang te laten sporten en bewegen.

We zien kansen om sportparken beter te benutten voor activiteiten van onze maatschappelijke partners in de wijk, zoals SportUtrecht, het jongerenwerk, sociale makelaars & beheerders en de buurtteams. Veel van deze activiteiten vinden plaats op momenten dat sportaccommodaties niet of minder gebruikt worden. Om te stimuleren dat de partners vaker gebruik maken van sportaccommodaties, overwegen we die op onderbezette momenten tegen een maatschappelijk 0-tarief aan te bieden. Wanneer we de beschikking hebben over extra middelen, beginnen we hiermee bij buitensportaccommodaties in de (omgeving van) kwetsbare buurten, in afstemming met de betrokken sportverenigingen. Daarna kijken we op basis van ervaringen of er kansen liggen voor uitbreiding naar de rest van de stad en onze binnensportaccommodaties. In dat geval verkennen we met onze sociale partners hoe we dit voor partijen en inwoners laagdrempelig kunnen maken en houden. We vinden het belangrijk dat deze activiteiten elkaar versterken en maatschappelijke meerwaarde hebben voor de wijk.

Belangrijkste inzet voor de komende jaren uitgelicht:

- Uitbreiding sport- en beweegvoorzieningen conform het programma zoals opgenomen in het MPR;
- Optimaal benutten van de beschikbare ruimte door te sturen op efficiënt gebruik van sportaccommodaties op zoveel mogelijk momenten in de week én het delen van ruimte waar nodig;
- Verdeling zwembadwatercapaciteit en personeel door voorrang te geven aan diplomazwemmen voor kinderen en verenigingsactiviteiten;
- Zelfbeheer binnen sportaccommodaties;
- Een stedelijke planning voor sportaccommodaties;
- Het uitplaatsen van bepaalde sporten met een regionale functie;
- Beweegvriendelijk en sportief inrichten van openbare ruimte;
- Urban sports en waar mogelijk in combinatie met street culture;
- Sportparken benutten als centrale plek in de buurt/ wijk bij de herontwikkeling en bouw van sportparken;
- Een pilot voor professionele ondersteuning op een of meer van de sportparken Vechtzoom, De Dreef, Zuilense Vecht, Thorbeckelaan en Papendorp om de maatschappelijke waarde van de sportparken te vergroten en de vitaliteit van de sport- en beweegaanbieders daar te vergroten.

Als er meer middelen beschikbaar zijn en/of komen, zetten we ook in op:

- Aanvullende programmering bij zwembaden;
- Extra uitbreiding sport- en beweegaccommodaties bovenop de huidige programmering in MPR, in eerste instantie de uitbreiding van veldcapaciteit bij Maarschalkerweerd-Noord en Nieuw-Welgelegen;
- Brede openstelling van bestaande sportparken als centrale plek in de buurt/ wijk;
- Maatschappelijk 0-tarief;
- Uitbreiding van professionele ondersteuning op meer sportparken om de maatschappelijk waarde van sportparken te vergroten en de vitaliteit van de sport- en beweegaanbieders daar te vergroten.





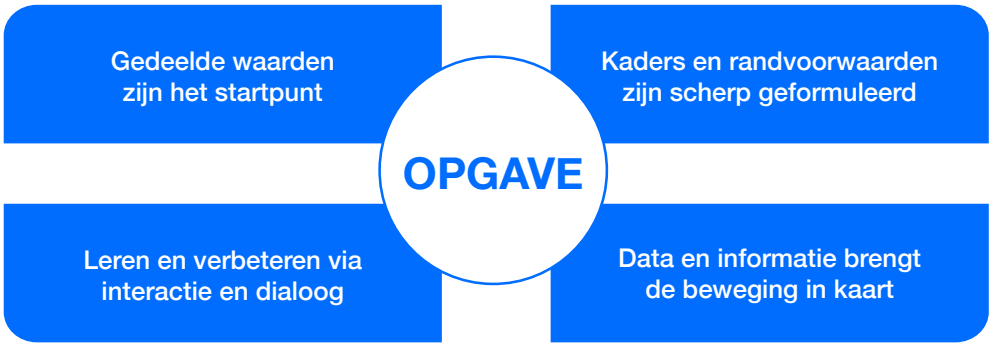
C Monitoren, sturen en verantwoorden

1. Indicatoren

In dit hoofdstuk omschrijven we de indicatoren, risico's, financiën en de verantwoording over de nota.

In deze paragraaf staat centraal hoe we zicht houden op de voortgang van het beleid en dus hoe we de monitoring gaan vormgeven. We monitoren zodat we op basis van data en informatie tussentijds kunnen bijsturen en verantwoording kunnen afleggen over onze activiteiten en de behaalde resultaten.

We werken volgens het Utrechts Sturingsmodel. De ambitie om voor alle Utrechters een leven lang sporten en bewegen mogelijk te maken is een complexe opgave en raakt aan verschillende andere thema's, zoals gezondheid, inclusie en ruimte. We werken daarom samen met andere beleidsafdelingen en partners in de stad. We volgen hoe het gaat door verschillende bronnen van informatie te combineren.



Naast het volgen van indicatoren, benutten we informatie uit literatuuronderzoek. Daarnaast benutten we andere bronnen, zoals gesprekken met de stad, om gezamenlijk de beweging in kaart te brengen, te duiden en waar nodig bij te sturen. We monitoren op hoofdlijnen de effecten van het beleid. In het uitvoeringsprogramma zoomen we verder in, kijken we hoe verschillende groepen zich ontwikkelen en monitoren we prestatie-indicatoren. Onderdeel van het uitvoeringsprogramma is dat we streefwaarden voor de effectindicatoren van deze nota formuleren.

Om de voortgang van de doelstellingen te monitoren, maken we zoveel mogelijk gebruik van de beschikbare data en informatie. Sommige indicatoren zijn echter nieuw en hebben nog geen resultaat uit het verleden. Daar waar het wel het geval is, staat de uitkomst van de meest recente meting bij de indicator. De komende periode zullen we de precieze invulling van monitoring verder uitwerken en bepalen hoe we hierover rapporteren en communiceren.

We werken toe naar een periodiek vierjaarlijks sport- en beweegdeelname-onderzoek, waarin meer ruimte is om verdieping te zoeken en de verschillende facetten van sport en bewegen in kaart te brengen en te volgen. Dit onderzoek combineren we met een vierjaarlijks onderzoek naar ruimte voor sport. Deze resultaten duiden we met sport- en beweegaanbieders, de sociale basis partners en andere partijen in de stad. Om de enquêtedruk onder inwoners te beperken, sluiten we zoveel mogelijk aan bij bestaande onderzoeken. Zo wordt de huidige Inwonersenquête op een aantal vragen aangepast.

Indicatoren

Hoofddoelstellingen	Effectindicator (bron)	0-meting (jaartal)	Vervolgmeting	Begroting ja/nee
1. In 2032 sporten en bewegen meer Utrechters waarbij we vooral aandacht hebben voor groepen die hierin achterblijven.	**Wekelijks sporten**			
	Sportdeelname onder het jongste kind (0-4 jaar)[1]	-	-	nee
	% kinderen dat tenminste 1 keer per week sport bij een sportvereniging of bij een naschoolse sport- of beweeg-activiteit in de buurt of op school (Jeugdmonitor Utrecht)[2]	87% (2023)	Najaar 2025, tweejaarlijks	ja
	% jongeren dat minimaal één keer per week sport bij een sportclub, vereniging of sportschool (Gezondheidsmonitor Jeugd)[3]	80% (2023)	Najaar 2025, tweejaarlijks	ja
	% inwoners (18+) dat ten minste een keer per week sport (Gezondheids-monitor Volwassenen en Ouderen)[4]	67% (2022)	Najaar 2024, tweejaarlijks	nee
	% ouderen (65+) dat tenminste een keer per week sport (Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen)[5]	39% (2022)	Najaar 2024, tweejaarlijks	nee
	Voldoen aan beweegrichtlijn[6]			
	Lichamelijke activiteit en het zitgedrag bij 0- tot en met 4-jarigen (naar het beweeg-advies van de Gezondheidsraad)[7]	-	-	nee
	% kinderen dat minimaal een uur per dag beweegt (Jeugdmonitor Utrecht)[2]	85% (2023)	Najaar 2025, tweejaarlijks	ja
	% jongeren dat minimaal een uur per dag beweegt op vijf of meer dagen per week (Gezondheidsmonitor Jeugd)[3]	48% (2023)	Najaar 2025, tweejaarlijks	ja

1 Wordt uitgewerkt in een kwalitatieve meting in samenwerking met Volksgezondheid.
2 Dit betreft een meting onder kinderen van groep 7 en 8 van de basisschool.
3 Dit betreft een meting onder jongeren van klas 2 en 4 van de middelbare school.
4 Dit betreft inwoners van 18 jaar en ouder (inclusief ouderen 65+). De groep ouderen wordt ook apart gepresenteerd.
5 De beweegrichtlijn is anders voor de verschillende leeftijdsgroepen. Zie Beweegrichtlijnen 2017 | Advies | Gezondheidsraad en Beweegadvies voor kinderen van nul tot en met vier jaar | Preventie | Gezondheidsraad.
6 Wordt uitgewerkt in samenwerking met Volksgezondheid.
7 Deze indicatoren worden op dit moment nog niet gemeten. Er is dus geen resultaat uit het verleden bekend. We werken een plan uit om deze informatie zoveel mogelijk op te halen uit bestaande onderzoeken.

Hoofddoelstellingen	Effectindicator (bron)	0-meting (jaartal)	Vervolgmeting	Begroting ja/nee
	% inwoners (18+) dat voldoet aan de beweegnorm (Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen)[4]	56% (2022)	Najaar 2024, tweejaarlijks	nee
	% ouderen (65+) dat voldoet aan de beweegnorm (Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen)[4]	40% (2022)	Najaar 2024, tweejaarlijks	nee
	Zwemdiploma			
	% kinderen met een zwemdiploma (Jeugdmonitor Utrecht)[2]	96% (2023)	Najaar 2025, tweejaarlijks	nee
	% kinderen met zwemdiploma a, b en c (Jeugdmonitor Utrecht)[2]	46% (2023)	Najaar 2025, tweejaarlijks	nee
2. In 2032 heeft Utrecht een vitaal en passend sport- en beweegaanbod.				
	Tevredenheid over sport- en beweegaanbod in de stad (activiteiten)[7]	-	-	ja
	Vitaliteit van sport – en beweeg-aanbieders in de stad[8]	-	-	nee
3. In 2032 sluiten onze sport- en beweegvoor-zieningen aan bij de groei van de stad en de behoeften van Utrechters.				
	Tevredenheid sportaccommodaties[7]	-	-	ja
	Tevredenheid sport- en beweeg-voorzieningen in de openbare ruimte[7]	-	-	ja
	Bezettingsgraad gemeentelijke[9] sportaccommodaties	-	-	nee
	Toegankelijkheid sportaccomodaties[7]	-	-	nee

8 Wordt uitgewerkt in samenwerking met SportUtrecht, die een vitaliteitsscan houdt onder sportverenigingen.

9 Er zijn cijfers beschikbaar over bezettingsgraden en bezoekersaantallen van met name binnensportaccommodaties en zwembaden. Deze geven wel een beeld van in hoeverre deze gereserveerd zijn door gebruikers, maar niet hoe intensief de sportaccommodaties daadwerkelijk gebruikt worden. We benutten de komende periode daarom om te kijken of we deze cijfers kunnen concretiseren.

2. Risico’s

In deze paragraaf omschrijven we de belangrijkste risico’s, belemmeringen en aandachtspunten. Hierbij geven we ook aan welke maatregelen we nemen.

Risico-omschrijving	Toelichting	Maatregelen
Utrechters sporten en bewegen minder door een tekort aan sportvoorzieningen en/of oplopende wachtlijsten.	De groeiende stad leidt tot druk op de beschikbare ruimte, middelen en voorzieningen. We zijn afhankelijk van andere ruimtelijke ontwikkelingen in de stad en de beschikbaarheid van financiële middelen. Soms zijn we ook afhankelijk van private partijen of ze mee willen werken aan uitbreiding van sportvoorzieningen of die capaciteit beschikbaar stellen aan sport- en beweegaanbieders en scholen. Het risico bestaat dat zij daarmee stoppen, waardoor de druk op ruimte voor sport en bewegen toeneemt. Er zullen integrale afwegingen gemaakt moeten worden waar ruimte en middelen aan worden besteed. We hebben nu al een tekort aan sportvoorzieningen. Het risico is dat dit tekort alleen maar verder toeneemt. Ook de financiële mogelijkheden zijn beperkt. Voor de benodigde uitbreiding is nu nog niet alle financiële dekking geregeld. Als we die in deze beleidsperiode niet vinden, kunnen we niet voldoende uitbreiden. Deze risico’s gelden ook voor sport- en beweegvoorzieningen in de openbare ruimte en ruimte voor commerciële sport- en beweegaanbieders. Dit zal ertoe leiden dat wachtlijsten verder oplopen en mogelijk inwoners afhaken, dus minder sporten en bewegen.	We monitoren de behoefte aan sportvoorzieningen iedere vier jaar en stellen op basis daarvan een stedelijke programmering op voor benodigde sportaccommodaties in de stad. Onderdeel daarvan is dat we blijven kijken naar mogelijke uitbreidingslocaties voor sportvoorzieningen en dat we kaders opstellen op basis waarvan we de beschikbare middelen inzetten. Ook verwerving van grond of private accommodaties zijn hierbij mogelijkheden. Omdat het groeikader onvoldoende financiële ruimte biedt kijken we ook naar andere financieringsbronnen, waaronder Rijkssubsidies. Ook kijken we naar de mogelijkheden om bij gebiedsontwikkelingen eenmalige inpassingskosten voor sportvoorzieningen op te nemen in de GREX. We zetten daarnaast in op efficiënt, multifunctioneel en medegebruik van bestaande voorzieningen. De mogelijk hogere kosten daarvan nemen we mee in de stedelijke planning. Op basis van deze planning doen we voorstellen binnen de systematiek van de P&C cyclus.

Risico-omschrijving	Toelichting	Maatregelen
Utrechters gaan niet meer sporten en bewegen omdat ons beleid minder invloed heeft dan verondersteld.	Sport- en beweegdeelname is voor een groot deel afhankelijk van de uitdagingen in het leven van Utrechters. Vanuit sport- en beweegbeleid hebben we daar beperkt invloed op. Op specifiek het onderdeel bewegen is de invloed nog kleiner, omdat dit veel verder gaat dan alleen sportief bewegen. Denk aan tuinieren, woon- werkverkeer, stofzuigen, traplopen, etc.	Samen met onze partners in de buurt, zoals SportUtrecht, sociale basispartners, onderwijs, huisartsen, etc., blijven we drempels, uitdagingen en behoeften in beeld brengen en ontwikkelen op basis daarvan passend sport- en beweegaanbod, zodat zoveel mogelijk mensen de kans wordt gegeven om mee te doen. We kijken waar we de synergie tussen sportief bewegen en functioneel bewegen kunnen vergroten.
De groep Utrechters die achterblijft in sport- en beweegdeelname wordt groter en/of de vitaliteit van sport- en beweegaanbieders gaat achteruit.	We hebben niet voldoende capaciteit en middelen om intensief in te zetten op alle doelgroepen en op alle sport- en beweegaanbieders in de stad die dit nodig hebben. Sport en bewegen heeft een preventieve werking voor alle inwoners van de stad en kan zorgkosten op termijn verlagen. We kunnen daar alleen in de breedte op inzetten wanneer daarvoor voldoende middelen beschikbaar zijn. We moeten keuzes maken en onze beperkte middelen nog gerichter inzetten. Dit leidt ertoe dat we niet alle groepen in de stad kunnen bedienen. Voor aanbieders geldt dat we niet alleen inzetten op sportverenigingen, maar ook op communities en commerciële aanbieders. We prioriteren op proactieve ondersteuning van SportUtrecht bij aanbieders die de gekozen doelgroepen bereiken. Het risico is dat sommige aanbieders daardoor minder ondersteuning krijgen en hun vitaliteit mogelijk achteruit gaat.	We monitoren welke groepen inwoners een achterstand in sport- en beweegdeelname hebben en passen onze inzet en keuzes aan, op het moment dat middelen beschikbaar komen. We zetten op operationeel en strategisch niveau in om sport en bewegen in te zetten voor maatschappelijke vraagstukken en binnen de zorg. We kijken hierbij ook naar de kansen die er liggen in de hervormingen binnen het sociaal domein en in de samenwerking met zorgpartijen om zorgmiddelen in te zetten voor preventie.

Risico-omschrijving	Toelichting	Maatregelen
We kunnen minder inzetten op sport en bewegen in de stad als rijksbijdrage (deels) wegvalt.	Een deel van ons huidige sportprogramma wordt al lange tijd gecompenseerd vanuit Rijksmiddelen, waaronder de inzet van buurtsportcoaches, het Sportakkoord en de SPUK stimulering sport (BTW-compensatie). Wanneer deze middelen wegvallen, heeft dit gevolgen voor de inzet van SportUtrecht in de stad en voor de huidige programmering in onze accommodaties en zwembaden.	Lobby met andere gemeenten, VSG en VNG richting het Rijk.
Minder Utrechters sporten en bewegen omdat het voor hen te duur wordt.	Stijgende alledaagse prijzen en kosten zorgen er mogelijk voor dat mensen niet meer deel kunnen nemen aan sport- en beweegactiviteiten bij sport- en beweegaanbieders, waardoor sport- en beweegdeelname in de stad terugloopt, vooral bij mensen met een laag inkomen of middeninkomen. Onze geplande tariefsverhoging voor gemeentelijke sportaccommodaties beïnvloedt de betaalbaarheid van sport en bewegen. Als hierdoor onze accommodaties minder gehuurd worden, leidt dit tot minder beschikbare middelen om te werken aan het sportlandschap. Voorlopig is het voornemen van het huidige kabinet om de BTW op sport- en beweegactiviteiten te verhogen van de baan, maar een zekere mate van onzekerheid op dit onderwerp blijft.	We nemen verschillende maatregelen om de betaalbaarheid voor mensen met een laag inkomen te vergroten (zie hoofdstuk 4.1.2). Via SportUtrecht, DOCK, JoU en andere initiatieven in de stad bieden we inwoners van kwetsbare buurten mogelijkheden om deel te nemen aan laagdrempelig sport- en beweegaanbod. Voor de verzachting van de tariefsverhoging bij gemeentelijke sportaccommodaties voor kwetsbare doelgroepen is €5 mln. beschikbaar gesteld. Uitwerking over de besteding hiervan zal in de periode tot 2027 plaatsvinden.
Sportaccommodaties kunnen niet gerealiseerd worden vanwege netcongestie	Geplande accommodaties kunnen niet gerealiseerd worden omdat ze niet aangesloten kunnen worden op het stroomnet.	Netcongestie is landelijk en voor Utrecht een groot probleem. Sportaccommodaties kenmerken zich door veel verbruik van stroom waarvoor nu geen aansluiting wordt verkregen. We sluiten aan bij de gemeentebrede aanpak om netcongestie op te lossen. We vragen daarbij aandacht om tijdelijk gebruik te kunnen maken van andere energieaansluitingen om de noodzakelijke uitbreiding van sportaccommodaties mogelijk te maken.

Risico-omschrijving	Toelichting	Maatregelen
Vitaliteit van sport- en beweegaanbieders komt onder druk door gebrek aan voldoende kader.	Mede door toenemende regeldruk en een krappe arbeidsmarkt is het moeilijk voor sport- en beweegaanbieders om voldoende gekwalificeerd kader te vinden en te behouden. Het gaat hier bijvoorbeeld om voldoende bestuurders, vrijwilligers en trainers. Dit heeft mogelijk nadelige gevolgen voor het sport- en beweegaanbod in de stad. Dit leidt mogelijk tot een lagere sport- en beweegdeelname.	Met SportUtrecht, sportbonden en andere partners brengen we de omvang van dit risico in beeld en helpen we sport- en beweegaanbieders om kader te vinden en te binden en hoe zij om kunnen gaan met toenemende complexiteit van wet- en regelgeving. Hierbij maken we ook gebruik van opleidingsmogelijkheden die bijvoorbeeld sportbonden bieden voor bestuurders, vrijwilligers en trainers.
Maatschappelijke meerwaarde van sport en bewegen wordt onvoldoende benut.	Vanuit de gemeente vragen we sport- en beweegaanbieders een bijdrage te leveren aan maatschappelijke opgaven, waaronder een positieve sportcultuur. Voor sommige aanbieders kan het gevoel ontstaan dat we hen overvragen. Als zij daardoor afhaken, behalen we onze doelstellingen niet.	We nemen deze onderwerpen mee in reguliere ondersteuningstrajecten, zodat we sport- en beweegaanbieders zo min mogelijk extra belasten. We verkennen daarnaast professionele ondersteuning op sportparken in de (omgeving van) kwetsbare buurten die potentie hebben om bij te dragen aan de maatschappelijke uitdagingen in de buurt.

3. Financiën

3.1 Budgetten

De meerjarenbegroting voor het programma sport bestaat uit drie programmadoelstellingen. In onderstaande tabel maken we per programmadoelstelling onderscheid in het budget dat meerjarig benodigd is voor de uitvoering van deze beleidsnota, het deel van het budget waar al dekking voor is binnen de bestaande programmabegroting en de inkomsten die de gemeente Utrecht de komende jaren verwacht te genereren van derden. Bij de totstandkoming van de nota en de opbouw van de begroting is uitgegaan van bestaande (krappe) financiële kaders. Hierbinnen zijn beleidskeuzes gemaakt en is aangegeven welk aanvullend beleid niet mogelijk is vanwege de onzekerheid van aanvullende financiële middelen. De nota biedt de ruimte om meer te kunnen doen als daar financiering voor is. We zetten pas in op de onderdelen waarvoor nu niet gekozen is, wanneer daar extra middelen voor beschikbaar zijn. Het merendeel van de kosten wordt gedekt binnen het programma sport. Investeringen in sport- en beweeginrichting in de openbare ruimte worden gedaan vanuit het deelprogramma sport, spelen en bewegen in de openbare ruimte onder de hoofddoelstelling van een Levendige en Gezonde stad. De hiervoor beschikbare budgetten vallen onder het beleids-programma aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed.

Programma : ‘Sport en bewegen, de basis voor een gezond Utrecht!’

*Bedragen in euro’s (*1.000). Bedragen zijn inclusief inkomsten SPUKS en afgerond op 10.000*

	2025	2026	2027	2028	Structureel
Doelstelling 1: In 2032 sporten en bewegen meer Utrechters waarbij we vooral aandacht hebben voor groepen die hierin achterblijven	4.340	4.440	4.440	4.440	4.440
Doelstelling 2: heeft Utrecht een vitaal en passend sport- en beweegaanbod	1.610	1.510	1.510	1.510	1.510
Doelstelling 3: In 2032 sluiten onze sport- en beweegvoorzieningen aan bij de groei van de stad en de behoeften van Utrechters	46.080	42.090	45.560	43.730	43.730
Doelstelling 3: Niet verwerkt potentieel tekort		1-2 Mln.	PM	PM	PM
A - Totaal benodigd budget	**52.030**	**48.040**	**51.510**	**49.680**	**49.680**

Reeds in begroting gedekt

*Bedragen in euro's (*1.000). Bedragen zijn indicatief en afgerond op 1.000*

	2025	2026	2027	2028	Structureel
Doelstelling 1: In 2032 sporten en bewegen meer Utrechters waarbij we vooral aandacht hebben voor groepen die hierin achterblijven.	3.210	3.310	3.310	3.310	3.310
Doelstelling 2: In 2032 heeft Utrecht een vitaal en passend sport- en beweegaanbod	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100
Doelstelling 3: In 2032 sluiten onze sport- en beweegvoorzieningen aan bij de groei van de stad en de behoeften van Utrechters	30.820	26.830	29.220	27.390	27.390
B - Reeds in begroting gedekt	**35.130**	**31.240**	**33.630**	**31.800**	**31.800**

Bijdragen van derden

*Bedragen in euro's (*1.000). Bedragen zijn indicatief en afgerond op 1.000*

	2025	2026	2027	2028	Structureel
SPUK Regelingen	3.250	3.150	3.150	3.150	3.150
Inkomsten gebruikers	13.650	13.650	14.730	14.730	14.730
C - Bijdragen van derden	**16.900**	**16.800**	**17.880**	**17.880**	**17.880**

Resultaat: A-(B+C)

	2025	2026	2027	2028	Structureel
Resultaat: A-(B+C)	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

3.2 Context, duiding en kansen

We ontwikkelen deze nota Sport en bewegen op een moment dat de gemeentelijke begroting zich in financieel zwaar weer bevindt. We zien dat de financiële positie van de gemeente continu onze aandacht vraagt en dat op het gebied van sport en bewegen de effecten hiervan voelbaar zijn. Zo is bij de Voorjaarsnota 2024 de geplande sporthal in Vleuten geschrapt en is de realisatie van extra veldcapaciteit Maarschalkerweerd-Noord voorlopig uitgesteld. Ook is de realisatie van het nieuwe zwembad Máximapark uitgesteld. Daarnaast gaan tarieven voor gemeentelijke sportaccommodaties en OZB omhoog vanaf 2027.

Sport- en beweegstimulering en de ondersteuning van sport- en beweegaanbieders
Voor sport- en beweegstimulering en de ondersteuning van sport- en beweegaanbieders zien we dat ons budget niet meegroeit met de groei van de stad. Naar verwachting komen er in de periode t/m 2032 45.000 inwoners bij. In 2026 loopt ons budget terug doordat we in totaal € 96.000 minder vanuit het Rijk ontvangen voor het Sportakkoord en de brede regeling combinatiefuncties. Hoewel daarvoor in de Rijksbegroting structureel middelen zijn opgenomen, hebben we formeel nog geen uitsluitsel over de hoogte van de bijdrage. Het nieuwe kabinet heeft besloten om 10% te bezuinigen op de brede SPUK sport vanaf 2026. Wat dit precies betekent voor de bijdrage vanuit het Rijk is nu nog niet duidelijk. De nu opgenomen bijdragen vanuit het Rijk voor de periode na 2026 kan als gevolg daarvan nog veranderen. Ook is bij de Voorjaarsnota 2024 besloten € 20.000 - € 40.000 te bezuinigen op de bijdrage aan SportUtrecht ten gunste van de Verkeerstuin. Deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat we scherpe keuzes moeten maken.

We zien kansen om meer doelgroepen te bereiken die een achterstand hebben in sport- en beweegdeelname en om breder in te zetten op de preventieve waarde en gemeenschapskracht van sport en bewegen. Maar het is wel nodig hiervoor aanvullende middelen beschikbaar te stellen, bijvoorbeeld vanuit andere beleidsdomeinen, het Rijk, zorgverzekeraars, publiek-private samenwerking en fondsen. Hierop zetten we strategisch in, maar zolang we geen extra middelen hebben, is bredere inzet niet mogelijk.

Beheer en exploitatie gemeentelijke sportvoorzieningen
We zien dat exploitatie en beheer van onze sportvoorzieningen de laatste jaren onder druk staat als gevolg van onder meer de coronapandemie en de oorlog in Oekraïne. Dit heeft onder meer geleid tot lagere bezoekersaantallen bij onze zwembaden en hogere energiekosten. Daarnaast hebben we, mede door een hoog ziekteverzuim, hoge inhuurkosten. Met de sturing op een lager gemeentebreed inhuurplafond kan het zijn dat er beheersmaatregelen genomen moeten worden ten aanzien van programmering. Vanaf 2026 valt er € 2,6 mln. incidenteel energiebudget weg. Bij de Voorjaarsnota 2024 is besloten tot een taakstelling van € 1 mln. in het kader van de Utrechtse Bezuinigingsalternatieven (UBA), waaronder een tariefsverhoging voor de gemeentelijke sportaccommodaties per 2027. Hierbij is € 5 mln. beschikbaar gesteld om de tariefsverhoging te verzachten voor kwetsbare doelgroepen, de uitwerking hiervan moet nog plaatsvinden. De tariefsverhoging is een risico ten aanzien van de inkomsten.

Op basis van de realisatie in 2024 en hierboven genoemde financiële ontwikkelingen, voorzien we per 2026 mogelijk een tekort van € 1 á 2 mln. om de gewenste programmering en exploitatie te draaien. Dit is nog afhankelijk van verschillende factoren, waaronder energieprijzen, toekomst van SPUK BTW compensatie (niet beïnvloedbaar), of bijvoorbeeld opbrengsten via de zwembaden (beïnvloedbaar). Vanwege dit dreigende financiële tekort kiezen we er nu voor om slechts minimaal in te zetten op een aantal kansrijke maatregelen om de bredere maatschappelijke waarde van sportaccommodaties te benutten. Wanneer de situatie de komende jaren verbetert, kunnen we deze potentie alsnog sterker benutten. Het is nodig om nader onderzoek te verrichten naar dit mogelijke financiële tekort en vervolgens beheersmaatregelen in gang te zetten om dit af te wenden. We werken toe naar voorstellen hiervoor die we inbrengen bij de Voorjaarsnota 2026 indien in gang gezette maatregelen niet leiden tot het gewenste effect.

Groot onderhoud, vervanging en uitbreiding gemeentelijke sportaccommodaties
Er is een schaarste aan ruimte en middelen in de stad. Dit geldt ook voor sport- en beweegaccommodaties. In het MPR is programmering van de uitbreiding van sport- en beweegaccommodaties voor uitbreiding opgenomen.

Uitbreiding met sportvelden is slechts beperkt mogelijk, omdat er nauwelijks locaties beschikbaar zijn. De locaties die gevonden zijn, zijn vaak alleen mogelijk door verplaatsingen, verwervingen en aanpassingen op het gebied van bijvoorbeeld infrastructuur, groen en inrichting van het gebied. De dekking voor deze inpassingskosten was eerder niet voorzien en zorgt nu voor veel druk op het beschikbare budget in het MPR. Ook worden door het ontbreken van middelen uitbreidingen uitgesteld of geschrapt. Zo is de bouw van Sporthal Vleuten komen te vervallen en zijn investeringen uitgesteld voor zwembad Máximapark en de aanleg van sportvelden in Maarschalkerweerd Noord. De financieringssystematiek voor het MPR gaat uit van een zoektocht naar ruimte en uitbreidingsplannen voor de langere termijn als basis voor realistische financieringsaanvragen voor de toekomst. Dit betekent dat we in de komende beleidsperiode strategisch inzetten op het vinden van ruimte en het in beeld brengen welke investeringen op termijn nodig zijn, inclusief de prioritering hiervan. Bij het zoeken naar ruimte zetten we ook strategisch in op ruimte voor niet-gemeentelijke sport- en beweegaccommodaties.

Vanaf 2026 wordt binnen het MPR een (verlaagd) investeringsplafond gehanteerd. We onderzoeken wat dit betekent voor mogelijke investeringen in sport- en beweegaccommodaties. Voor gepland groot onderhoud en vervanging van bestaande sport- en beweegaccommodaties geldt dat daarvoor binnen de begroting voldoende middelen zijn opgenomen tot en met 2032. Met de huidige inzichten zijn er net voldoende middelen om zwembad Den Hommel in 2032 te vervangen. Indien zich bij het onderhoud en vervanging van bestaande accommodaties tegenvallers voordoen (prijsstijgingen in de markt, oplossingen voor netcongestie, hoge gemeentelijke ambities) kunnen die middelen ook ontoereikend worden. Op langere termijn zien we sowieso uitdagingen voor de renovatie van zwembad De Kwakel in 2036, omdat hiervoor op dit moment onvoldoende vervangingsmiddelen beschikbaar zijn. De benodigde dekking voor deze renovatie wordt aankomende jaren verder uitgewerkt.

Sport- en beweegvoorzieningen in de openbare ruimte
Ook voor het realiseren van sport- en beweegvoorzieningen in de openbare ruimte zoeken we ruimte. Hier werken we aan binnen de brede aanpak sporten, spelen en bewegen in de openbare ruimte. Hiervoor is structureel budget beschikbaar binnen het beleidsprogramma aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed. Uit dit budget worden, naast sport- en beweeginrichting, ook speelplekken gefinancierd. Er is geen vooraf vastgestelde verdeelsleutel bepaald voor investeringen in sportplekken en speelplekken. Dit varieert jaarlijks op basis van prioritering. Afgesproken is dat voor elke investering structureel 15% aan het budget wordt onttrokken voor structureel beheer en onderhoud.

4. Voortgang en verantwoording

We informeren de raad over de voortgang op doelstellingen en indicatoren van de nota in de jaarlijkse programmabegroting en -verantwoording. Hoe we de ambities en doelstellingen uit de nota realiseren werken we in afstemming met de stad uit in vier uitvoeringsprogramma's, die verschijnen in 2025, 2027, 2029 en 2031. Dit geeft ons de kans de keuzes die we moeten maken te prioriteren en te plannen en om tussentijds bij te sturen waar nodig. Hierdoor is het mogelijk om regelmatig en wendbaar in te spelen op trends, ontwikkelingen, kennis en innovaties die een bijdrage leveren aan onze ambitie en doelstellingen.

De raad ontvangt tweejaarlijks een uitgebreide voortgangsrapportage over de uitvoeringsprogramma's.



D Bijlagen



Samenwerkingsverslag

Doel

Gezond stedelijke leven voor iedereen begint bij ons beleid. Om dat voor elkaar te krijgen, is de samenwerking met Utrechters en partners in de stad essentieel. Om in beeld te brengen wat diverse partijen in Utrecht nodig vinden voor het sport- en beweegbeleid de komende jaren is er gekozen voor de samenwerkingsvorm Peilen. Zo hebben we de inwoners (online), de Utrechtse sportwereld, partners in de stad zoals het onderwijs, sociale basis partners en belangenorganisaties de gelegenheid gegeven om hun behoeften/wensen, kansen en risico's/zorgen met ons te delen voor de totstandkoming van de nota. De resultaten van deze brede peiling en de verwerking hiervan in de nota staan omschreven bij het kopje opbrengsten.

Aanpak

	Fase 1 Peilen	Fase 2 Gezamenlijk ambitie bepalen	Fase 3 Keuzes maken	Fase 4 Terugkoppeling
Periode	**april - juli 2024**	**juli - augustus 2024**	**september - oktober 2024**	**november 2024**
Doel	In beeld brengen van • Wat de behoeften en ervaren drempels zijn om te sporten en bewegen. • Kansen en risico's om zoveel mogelijk Utrechters te laten te sporten en bewegen. • Trends en ontwikkelingen.	Op basis van trends en ontwikkelingen én de uitkomsten van fase 1 zijn de ambitie, doelstellingen, doelgroepen en andere keuzes in beeld gebracht. Deze zijn verwerkt in een concepttekst. De tekst en keuzes zijn getoetst en aangescherpt n.a.v. afstemming met de participanten en collega's van andere beleidsvelden.	We hebben keuzes gemaakt die zoveel tegemoetkomen aan de doelstellingen en die passen binnen het actuele financiële beeld van de gemeente.	In de laatste fase hebben we alle participanten geïnformeerd over de gemaakte keuzes.
Aanpak	• Klankbordgroep samengesteld. • Een op een gesprekken en schriftelijke input vanuit diverse partijen waaronder de Utrechtse sportwereld, partners in de stad en belangenorganisaties. • Digitale peiling onder inwoners via DenkMee.	• Fysieke bijeenkomst op 29 augustus. • Schriftelijke reactiemogelijkheid via de mail.	Op basis van alle inzichten en belangen vanuit de eerste twee fasen zijn binnen de gemeente keuzes gemaakt. Vervolgens zijn deze keuzes getoetst bij vertegen-woordiger en belangenbehartiger SportUtrecht. Andere externe participanten zijn niet betrokken geweest.	• Schriftelijk via de mail. Alle daarop ontvangen vragen en reacties zijn persoonlijk beantwoord en toegelicht. • Informatief inloopmoment voor participanten op 12 november. • Informatieavond met Utrechtse sportwereld op 25 november.

Opbrengsten

Wie betrokken?	Opbrengsten
Utrechtse sportwereld We hebben meer dan 700 sport- en beweegaanbieders in de stad. SportUtrecht heeft formeel de rol als belangenbehartiger en vertegenwoordiger van de Utrechtse sportwereld. Om die rol van belangenbehartiger goed in te kunnen vullen bestaat het zogenoemd 'Utrechts Sportcollectief'. Daarin is een groot deel van sportclubs vertegenwoordigd met de vertegenwoordigers van de diverse sport(tak)netwerken. Niet vertegenwoordigde clubs zijn van harte welkom. De trekkersgroep van het Utrechts SportCollectief is, namens de verschillende sporttaknetwerken in de stad, zelf ook in gesprek geweest met de gemeente. Altijd in afstemming met SportUtrecht, zodat er steeds vanuit één mond is meegedacht en gepraat vanuit het breed Utrechts sportbelang. Het Utrechts SportCollectief heeft in voorbereiding op dit meedenken in een aantal bijeenkomsten een programma opgesteld waarin ze aangeven wat -sport- en beweegaanbieders de komende jaren nodig hebben. Dit programma is als input meegegeven aan de stellers van de nota én vanuit de inhoud van dit programma heeft de trekkersgroep een paar keer aan tafel gezeten over de conceptnota. Een aantal partijen heeft hiernaast schriftelijk input gegeven waaronder Sportcampus Traiectum, Stibus (schaken) en het Utrechtse netwerk zwemmen.	In de gesprekken met de Utrechtse sportwereld is veel input ontvangen die een plek heeft gekregen in de nota. Deze input is op verschillende niveaus. Van vraagstukken op individueel aanbiedersniveau als voldoende vrijwilligers en regeldruk tot aan brede overkoepelende vraagstukken als zorgen over het gebrek aan ruimte voor sport en bewegen in de stad. Een aantal thema's kwam regelmatig terug zoals: • de vitaliteit van sport- en beweegaanbieders, • de (potentiële) meerwaarde van sport en bewegen, • betaalbaarheid voor inwoners én sport- en beweegaanbieders • en het veranderend sport- en beweeglandschap. Vanuit de Utrechtse sportwereld is de oproep gedaan aan de gemeente om gezamenlijk uitdagingen aan te gaan waar de stad voor staat en de energie, innovatieve ideeën en kracht van de sportwereld actief te benutten.
Klankbordgroep Er is een klankbordgroep samengesteld vanuit verschillende organisaties en domeinen die raakvlakken hebben met sport en bewegen. Het doel van deze klankbordgroep was om vanuit diverse perspectieven input te leveren voor de ontwikkeling van de nota en om keuzes en conceptteksten te toetsen. De organisaties: • Mulier instituut • Sterkzorg/ RegiozorgNU • Voetbalclub SVO de Dreef • Netwerk Sleutelpersonen Utrecht • JoU, jongerenwerk • KSU, primair onderwijs • Life goals • SportUtrecht • Sportraad Utrecht: studentensport • DOCK, sociaal makelaars en beheerders	De klankbordgroep gaf aan dat het belangrijk is om duidelijk te formuleren waar we met de nota op inzetten. We kregen de oproep om heldere doelstellingen, doelgroepen en indicatoren te omschrijven én aan te geven wat er verandert ten opzichte van de eerdere situatie. Daar hebben we gehoor aan gegeven. Ze hebben input gegeven op de trends en ontwikkelingen. De deelnemers brachten behoeften en ervaren drempels vanuit diverse perspectieven in én een aantal aandachtspunten werden meegegeven. Meer inzetten op bewegen en meer de preventieve waarde van sport en bewegen te benadrukken zoals gezondheid en samenkomen. Ook kwamen verschillende uitdagingen aan bod, zoals het gebrek aan ruimte voor sport en bewegen en betaalbaarheid. Ook werden kansen benoemd zoals het benutten van de ondernemerschap en gemeenschaps-kracht om meer in te kunnen zetten voor sport en bewegen in Utrecht. Veel suggesties zijn overgenomen in de nota. Gezien de financiële situatie van de gemeente hebben we kansen benoemd, maar kunnen we op een aantal doelgroepen en kansen (nog) niet inzetten. Denk hierbij aan de beweging naar voren waarbij sport en bewegen preventief bijdraagt om zorg te voorkomen.

Wie betrokken?	Opbrengsten
Belangenorganisaties We vinden het belangrijk om met de belangenorganisaties die onze stad rijk is te spreken over de behoeften en ervaren drempels over sport en bewegen vanuit de doelgroepen die zij vertegenwoordigen. We hebben hen gevraagd om hun meningen, ervaringen en ideeën te delen die we benut hebben voor de ontwikkeling van de nota. Een overleg met alle organisaties lukte niet en daarom is besloten om individuele gesprekken te voeren met de organisaties die in gesprek wilden. Er is gesproken met de volgende (belangen)organisaties: • Stichting Asha • U op Leeftijd • Keti Koti 030 • COC Midden-Nederland • De stem van LVB/ de Wilg • Young Minds • Solgu	In de gesprekken met belangenorganisaties werden behoeften en ervaren drempels van verschillende groepen besproken. De ervaren voordelen van sport en bewegen, zoals gezondheid en de sociale waarde, werden benadrukt en er werd opgeroepen om hier meer op in te zetten. Deze sociale waarde om samen te komen, mensen te ontmoeten en kennis te maken met verschillende culturen en manieren om te bewegen. Ons werd gevraagd om oog te hebben voor specifieke behoeften. Het aansluiten op behoeften van inwoners heeft een belangrijke plek gekregen in de doel-stellingen over het aanbod en de voorzieningen in de stad. Op een aantal plekken hebben we de specifieke behoeften van doelgroepen benoemd. Er is een aantal overkoepelende behoeften: zoals laagdrempelig aanbod (dichtbij huis), ander aanbod dan het bestaande aanbod, mee kunnen doen, (sociale) veiligheid, fysieke en sociale toegankelijkheid van het sport- en beweegaanbod en van de voorzieningen en openbare ruimte.
DenkMee DenkMee is de digitale plek van de gemeente Utrecht waar inwoners, ondernemers en organisaties makkelijk online hun mening kunnen geven over plannen voor Utrecht. Via DenkMee hebben we Utrechters in de periode van 25 juni tot en met 14 juli 2024 om input gevraagd. Hiervoor hebben we partners gevraagd om de enquête te verspreiden en ook hebben we extra op sociale media advertenties ingezet om het bereik te vergroten. In totaal hebben 940 personen de enquête ingevuld. De uitkomsten zijn niet representatief voor de stad. Hiermee kunnen we geen uitspraken doen over wat Utrechters vinden, maar het geeft ons wel een beeld en kleuring van de opgehaalde informatie gedurende de peiling.	De opvallendste uitkomsten: • Het merendeel van de respondenten geeft aan dat sporten betaalbaar is. • Meer dan de helft vindt dat er voldoende sportaanbod is. • Driekwart weet waar ze moeten zijn om te sporten of bewegen. • We kregen wisselende reacties op de vraag of er voldoende aanbod is en de tevredenheid over het aanbod van sport en bewegen in de openbare ruimte. • Een groot deel van de respondenten vindt dat we moeten investeren in sport en bewegen in de openbare ruimte. • Voor evenementen kregen we terug dat we met name moeten investeren in regionale en lokale sportevenementen en schoolsportevenementen. De meest genoemde punten zijn: behoud skatepark Utrecht, zorg voor het betaalbaar houden van de sport, toegankelijkheid mensen met een beperking verbeteren en meer zwemwater.

Wie betrokken?	Opbrengsten
Fysieke bijeenkomst: in gesprek met de stad Op 29 augustus hebben we een bijeenkomst georganiseerd voor alle externen en collega's die betrokken waren bij de totstandkoming van de nota. Organisaties die feedback hebben gegeven tijdens de bijeenkomst en/of via de mail: Stichting Asha, Solgu, Stibus (schaken), SterkZorg, SportUtrecht, KSU (primair onderwijs), Utrechts Sport Collectief, Keti Koti 030, De Wilg, Sportraad Utrecht, Universiteit Utrecht, Mulier Instituut, Stichting U op Leeftijd, Huisartsen Utrecht stad en DOCK. Tijdens de bijeenkomst is stilgestaan bij de drie thema's van de conceptnota. Per thema is besproken wat de aanwezigen er goed aan vinden en wat beter kan.	Over het algemeen vonden de deelnemers goed dat we inzetten op: • buurtgericht werken, • groepen met een achterstand in sport- en beweegdeelname, • evenementen waar Utrechters aan mee kunnen doen, • alle soorten sport- én beweegaanbieders (ook de sociale functie en op urban sports), • beweegvriendelijke openbare ruimte, • meer ruimte voor sport, • beter en bredere gebruik van sport- en beweegaccommodaties, • aansluiten op de behoeften van inwoners. Wat beter kan: scherpere keuzes maken en duidelijkheid bieden aan inwoners en partijen in de stad, aansluiten op de leefwereld van inwoners en het beter benutten van de bredere waarde van sport en bewegen, inzet op betaalbaarheid van sport en bewegen, toegankelijkheid van sport- en beweegaanbod en van de accommodaties, samenwerking stimuleren, aandacht voor inclusie, ideeën om out-of- the box ruimtes in te richten en te benutten. Ook was er de oproep om ook bij de uitvoering van de nota samenwerking met de stad te organiseren. De input is gebruikt in de keuzefase en om tot een volgende versie van de nota te komen.

Aanpak
Alle belangen in beeld door toepassen leidende principes voor houding en gedrag
Er is volop ingezet om zoveel mogelijk belangen op te halen en belanghebbenden een stem te geven. Collega's van inclusie en diversiteit zijn om advies gevraagd. Ook de verschillende sociale en maatschappelijke partners in de stad zijn hierbij betrokken. Zij hebben de eigen achterban geïnformeerd, bevraagd en betrokken. Ook is geprobeerd het veelal ongehoorde geluid te horen (inzet primair onderwijs, Netwerk Sleutelpersonen Utrecht, Youg Minds, etc.). Daarnaast is DenkMee ingezet om overige Utrechters te bereiken en een kans te geven om mee te denken. Alle zes de leidende principes voor houding en gedrag zijn gedurende het traject toegepast. Er is lef getoond door keuzes te maken en duidelijk te zijn in wat we wel waar kunnen maken en wat (nog) niet.

Rol SportUtrecht
SportUtrecht is intensiever dan andere partijen betrokken. Zij zijn opdrachtnemer voor de uitvoering van een groot deel van ons sport- en beweegbeleid: het realiseren van doelstellingen voor sport- en beweegstimulering én het ondersteunen van sport- en beweegaanbieders. Daarmee zijn we ook dagelijks samenwerkingspartner en is SportUtrecht voor ons de 'expertorganisatie' van sport en bewegen in Utrecht. Vanuit die opdracht heeft SportUtrecht input aangeleverd vanuit de Utrechtse sportwereld en vanuit de behoeften en uitdagingen die zij in de praktijk signaleren in de stad. We hebben de conceptnota en keuzes hierin doorlopend aan hen voorgelegd. Zij hebben suggesties gedaan voor teksten en om teksten aan te scherpen. Daarbij heeft SportUtrecht ook vooral gelet op uitvoerbaarheid en aansluiting bij de huidige praktijk en gedeelde ambities voor de toekomst. SportUtrecht is aanwezig geweest bij alle bijeenkomsten en gesprekken met de stad. Een specifieke rol is dat SportUtrecht, formeel de opdracht heeft op te treden als 'onafhankelijk belangenbehartiger' van de Utrechtse sportwereld. SportUtrecht geeft vanuit deze rollen, een formeel advies op de nota dat als bijlage is opgenomen bij het raadsvoorstel.

Vervolgafspraken
Tijdens de peiling en gesprekken met de stad zijn ook suggesties gedaan voor de uitvoering van het sport- en beweegbeleid de komende jaren. Hiervoor stellen we iedere twee jaar een uitvoeringsprogramma op, te beginnen in 2025. Met iedereen die meegedacht heeft bij de ontwikkeling van deze nota is afgesproken dat zij bij het uitvoeringsprogramma en in de uitvoering wederom betrokken worden.

Gemeente Utrecht
Maatschappelijke Ontwikkeling - Sport en Bewegen

Fotografie:
Michelle van Benschop
Rebecca Brockbernd
Erik den Burger
Juri Hiensch
Hockeyclub UNO

Redactie:
Eddy Steenvoorden

Vormgeving:
DDK, Utrecht

december 2024

Utrecht.nl/sportbeleid

productcode 2024-014.DDK

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Beleidsnota Sport en Bewegen 2025-2032
‘Sport en bewegen, de basis voor een gezond Utrecht!’

Beleidsveld	Sport
Organisatieonderdeel	Maatschappelijke Ontwikkeling
Opsteller	Rogier Koreman en Amal Khayati
Kenmerk	12638797
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De beleidsnota Sport en Bewegen 2025-2032 ‘Sport en bewegen, de basis voor een gezond Utrecht!’ vast te stellen, met daarin de volgende ambitie, leidende principes, doelstellingen en belangrijkste keuzes:
    a. Ambitie: Een leven lang sporten en bewegen voor alle Utrechters.
    b. Leidende principes:
        i. Een vitaal sportlandschap is een basisvoorziening voor alle Utrechters.
        ii. Grondoorzaken aanpakken: voorkomen is beter dan genezen.
        iii. Ongelijk investeren voor gelijke kansen.
        iv. Samen de stad maken.
    c. Doelstellingen:
        i. In 2032 sporten en bewegen meer Utrechters waarbij we vooral aandacht hebben voor groepen die hierin achterblijven.
        ii. In 2032 heeft Utrecht een vitaal en passend sport- en beweegaanbod.
        iii. In 2032 sluiten onze sport- en beweegvoorzieningen aan bij de groei van de stad en bij de behoeften van Utrechters.
    d. Belangrijkste keuzes:
        i. Inzet van sport- en beweegstimulering op inwoners van 0-18 jaar met een lage Sociaal Economische Positie (SEP) inclusief de opvoeders in kwetsbare buurten en handhaven van de huidige inzet op mensen met een fysieke of verstandelijke beperking.
        ii. Voorlopig alleen sport- en beweegevenementen financieel ondersteunen waar Utrechters aan mee kunnen doen.
        iii. Prioriteit aan ondersteuning sport- en beweegaanbieders die kinderen en jongeren in kwetsbare buurten bereiken.
        iv. In stand houden van huidige sport- en beweegvoorzieningen én inzet op toekomstige groei van sportvoorzieningen in lijn met de groei van de stad.
        v. Niet of slechts zeer beperkte inzet op mogelijkheden voor breder maatschappelijk gebruik van sportaccommodaties.

2. In de programmabegroting 2025 de doelstellingen en bijbehorende indicatoren uit de beleidsnota Sport en Bewegen 2025-2032 ‘Sport en bewegen, de basis voor een gezond Utrecht!’ op te

nemen in het programma ‘Levendige en gezonde stad’ ter vervanging van de huidige doelstelling 5 *‘Inwoners kunnen op hun eigen manier en niveau sporten en bewegen in een veilige omgeving.’* en doelstelling 6 *‘Gelijk aan de groei van de stad heeft Utrecht voldoende, goede en toegankelijke sportvoorzieningen.*’ en bijbehorende indicatoren.

3. De Sportnota 2017-2023 en de Utrechtse Sportagenda in te trekken en in de Omgevingsvisie Utrecht de Sportnota 2017-2023 te vervangen door de beleidsnota Sport en Bewegen 2025-2032 ‘Sport en bewegen, de basis voor een gezond Utrecht!’ en het overzicht ‘Lijst beleidsdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht’ en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/ hierop aan te passen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

De beleidsnota Sport en Bewegen 2025-2032 ‘Sport en bewegen, de basis voor een gezond Utrecht!’ geeft richting aan het sport- en beweegbeleid voor de komende acht jaar. Een vitaal sport- en beweeglandschap is een basisvoorziening voor alle Utrechters. Om ervoor te zorgen dat alle Utrechters een leven lang sporten en bewegen zetten we in op:

- Sport en bewegen als onderdeel van het dagelijks leven waarbij we vooral aandacht hebben voor groepen die hierin achterblijven;
- Vitale sport- en beweegaanbieders als basis die aansluiten op de behoeften van Utrechters;
- Ruimte voor sport en bewegen in een verdichtende stad. Hierbij zijn voorzieningen nodig die aansluiten op de groei van de stad, behoeften van Utrechters en Utrechtse sport- en beweegaanbieders.

Context

Aanleiding

Het Utrechtse sport- en beweegbeleid is vastgelegd in de huidige sportnota 2017-2023 ‘Utrecht gezond en sportief’ en de Utrechtse sportagenda zoals vastgesteld in juni 2021. Op basis van trends, ontwikkelingen en een uitgebreid participatietraject hebben we in beeld gebracht wat nodig is om meer Utrechters te laten sporten en bewegen. We kunnen vanwege de financiële situatie en ruimtelijke beperkingen in de stad minder doen dan wat nodig is om meer Utrechters te laten sporten en bewegen. Dit maakt het noodzakelijk om onze middelen gerichter in te zetten, accenten te wijzigen en scherpere keuzes te maken. We maken keuzes die pijn doen in de stad. Daarom is de nieuwe beleidsnota Sport en Bewegen 2025-2032, ‘Sport en bewegen, de basis voor een gezond Utrecht!’ opgesteld. Met deze nieuwe beleidsnota geeft de gemeente invulling aan het coalitieakkoord 2022-2026 en schetsen we de accenten van ons beleid voor de komende acht jaar.

Moties en toezeggingen in relatie tot de beleidsnota

- Het onderdeel sport in M412 Ontwikkel effectindicatoren voor toegankelijkheid is in de nota verwerkt. Er is een indicator opgenomen en deze wordt via de beleidscyclus gemonitord.
- Conform M326 Overnemen aanbeveling raadstoets Samenleven & Sport zijn suggesties van de raad voor de nota meegenomen. De voorgestelde thema's zijn erin verwerkt en tevens zijn de doelstellingen en indicatoren aangescherpt.
- Conform toezegging 692 is het maatschappelijk nultarief opgenomen in de nota.
- In de commissie van 7 november 2024 is toegezegd om te monitoren hoe inwoners met een beperking de toegankelijkheid van sportaccommodaties ervaren. Dit heeft een plek gekregen in de nota.

Onderstaande moties en toezegging zijn meegenomen bij de keuzes en invulling van de nota, maar zijn nog niet afgehandeld:

- M356 Meer ruimte voor zelfbeheer sportaccommodaties. In de nota hebben we hiervoor uitgangspunten opgenomen die worden verwerkt in de handreiking zelfbeheer binnensportaccommodaties waar de raad separaat over geïnformeerd wordt.
- M262 Sport bedrijven op bedrijventerreinen. Het belang van laagdrempelige en betaalbare ruimte voor commerciële sport- en beweegaanbieders heeft een plek gekregen in de nota, maar de motie wordt afgehandeld met de beleidsnota werklocaties die u ontvangt in het tweede kwartaal van 2025.
- M261 In teamverband met randgemeente sport mogelijk maken. In de nota is aangegeven bij welk soort ontwikkelingen we de samenwerking met buurgemeenten zoeken. Daadwerkelijke uitwerking vindt plaats binnen de uitvoeringsprogramma’s die we iedere die we in 2025, 2027, 2029 en 2031 ontwikkelen.
- M325 Sociale Kaders Tariefverhoging Sportaccommodaties. In de nota is opgenomen dat we verkennen hoe we tariefsverhogingen kunnen differentiëren. Dit wordt verder uitgewerkt in de concrete maatregelen. Hierover wordt de raad separaat geïnformeerd voor de voorjaarsnota van 2026.

- Toezegging 403 Uitvoeringsplan voor toekomst ruimte voor sport in Utrecht. We werken aan de stedelijke planning voor sportaccommodaties. Dit landt in het uitvoeringsprogramma.

Samenhang met andere beleidsnota's
De nota Sport en Bewegen sluit aan bij de 'Sociale Visie Utrecht 2040', die nog in ontwikkeling is en medio december ter inzage wordt gelegd, de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 en het Koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen 2020. De nota verbindt zich aan verschillende andere beleidsvelden binnen het sociaal en ruimtelijk domein, zoals speelruimte, vastgoed, volksgezondheid, jeugd, WMO, inclusie en diversiteit, werk en inkomen.

Juridische context
De raad is op grond van artikel 108 juncto artikel 147, tweede lid van de Gemeentewet bevoegd om kaders, zoals neergelegd in deze beleidsnota, vast te stellen. Voorgesteld wordt de beleidsnota Sport en Bewegen toe te voegen aan de Omgevingsvisie Utrecht die het gemeentelijk beleid voor de gehele fysieke leefomgeving omvat. Het college heeft op grond van artikel 160 lid 1 onder b Gemeentewet het ontwerp van deze beleidsnota voorbereid. Bij deze voorbereiding is er veel aandacht geweest voor samenwerking met belangrijke stakeholders. Dit maakt dat ervoor is gekozen om deze beleidsnota daarnaast niet ook nog formeel ter inzage te leggen, waar dat voor beleid dat gekoppeld is aan de Omgevingsvisie geëigend is. In dit geval zou dat echter niet van meerwaarde zijn en is het risico van het niet volgen van de formele procedure voor terinzagelegging verwaarloosbaar. De beleidsnota is zelfbindend voor de gemeente, dat betekent dat de gemeente hier ook naar handelt. Het geeft duidelijkheid over de richting die de gemeente met betrekking tot dit beleidsterrein op wil gaan, daar kan alleen gemotiveerd van worden afgeweken.
De onderhavige nota is de opvolger van de Sportnota 2017-2023 en Sportagenda 2021 en geeft invulling aan de (nog vast te stellen) Sociale Visie Utrecht 2040 en Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040.

Voor het realiseren van de keuzes kan het nodig zijn overeenkomsten met partners aan te passen voor zover de regelgeving dit toelaat, en/of opnieuw aan te besteden. Ook kan het leiden tot aanpassing van de nadere regels die verbonden zijn aan de ASV (algemene subsidieverordening).

Beslistermijn
Er is geen specifieke beslistermijn voorzien.

Beoogd effect
Met deze nota beogen we dat meer Utrechters blijvend sporten en bewegen. Dit doen we door in te zetten op een vitaal sport- en beweeglandschap als basisvoorziening voor iedereen. Dit landschap bestaat uit vitale sport- en beweegaanbieders en voldoende sport- en beweegvoorzieningen die aansluiten op de groei van de stad en de behoeften van onze inwoners. Daarnaast zetten we onze middelen voor sport- en beweegstimulering gerichter in op Utrechters van 0 – 18 jaar inclusief hun opvoeders met een lage SEP. Daarnaast handhaven we de huidige inzet op mensen met een fysieke of verstandelijke beperking.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Sportnota 2017 - 2023
- Utrechtse Sportagenda
- Raadsbrief Koersgesprek en Voortgang Utrechtse Sportagenda 2023
- Utrechts Sportakkoord II
- Meerjaren Perspectief Ruimte 2024
- Raadsvoorstel aanpassing kengetal binnensport
- Uitvoeringsprogramma Utrechtse binnensport 2024-2023
- Raadsbrief Beantwoording Motie 151, Geef sport de plek die het verdient

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De beleidsnota Sport en Bewegen 2025-2032 'Sport en bewegen, de basis voor een gezond Utrecht!' vast te stellen, met daarin de volgende ambitie, leidende principes, doelstellingen en belangrijkste keuzes: a. Ambitie: Een leven lang sporten en bewegen voor alle Utrechters. b. Leidende principes: i. Een vitaal sportlandschap is een basisvoorziening voor alle Utrechters. ii. Grondoorzaken aanpakken: voorkomen is beter dan genezen. iii. Ongelijk investeren voor gelijke kansen. iv. Samen de stad maken. c. Doelstellingen: i. In 2032 sporten en bewegen meer Utrechters waarbij we vooral aandacht hebben voor groepen die hierin achterblijven. ii. In 2032 heeft Utrecht een vitaal en passend sport- en beweegaanbod. iii. In 2032 sluiten onze sport- en beweegvoorzieningen aan bij de groei van de stad en bij de behoeften van Utrechters. d. Belangrijkste keuzes: i. Inzet van sport- en beweegstimulering op inwoners van 0-18 jaar met een lage Sociaal Economische Positie (SEP) inclusief de opvoeders in kwetsbare buurten en handhaven van de huidige inzet op mensen met een fysieke of verstandelijke beperking. ii. Voorlopig alleen sport- en beweegevenementen financieel ondersteunen waar Utrechters aan mee kunnen doen. iii. Prioriteit aan ondersteuning sport- en beweegaanbieders die kinderen en jongeren in kwetsbare buurten bereiken. iv. In stand houden van huidige sport- en beweegvoorzieningen én inzet op toekomstige groei van sportvoorzieningen in lijn met de groei van de stad. v. Niet of slechts zeer beperkte inzet op mogelijkheden voor breder maatschappelijk gebruik van sportaccommodaties.
Argumenten	
1.1	<u>Dit beleid speelt in op actuele en toekomstige trends en ontwikkelingen én behoeften gerelateerd aan sport en bewegen in Utrecht.</u>
	Voor het opstellen van de nota Sport en Bewegen hebben we in beeld gebracht wat nodig is om meer inwoners te laten sporten en bewegen. Hiervoor hebben we gekeken naar trends en ontwikkelingen in de stad en de sportwereld. Daarnaast hebben we een uitgebreid participatietraject doorlopen, waarin we input hebben opgehaald en getoetst bij onze partners in de stad. Het gaat onder meer om SportUtrecht, het Utrechts Sportcollectief, vertegenwoordigers vanuit het onderwijs en de gezondheidszorg, onze sociale basispartners en verschillende belangenorganisaties in de stad. Ook hebben we via DenkMee input bij een deel van onze inwoners opgehaald. Om in te kunnen spelen op toekomstige trends, ontwikkelingen en behoeften werken we toe naar een periodiek vierjaarlijks sport- en beweegdeelname-onderzoek, waarin meer ruimte is om verdieping te zoeken en de verschillende facetten van sport en bewegen in kaart te brengen en te volgen. Dit onderzoek combineren we met een vierjaarlijks onderzoek naar ruimte voor sport. Deze resultaten duiden we

	met sport- en beweegaanbieders, de sociale basis partners en andere partijen in de stad.
1.2	Met dit beleid doen we zoveel als mogelijk om meer Utrechters blijvend te laten sporten en bewegen binnen de huidige financiële kaders.
	Sport en bewegen is een basisvoorziening voor iedereen. Daarom investeren we in een vitaal sport- en beweeglandschap voor iedere Utrechter. Door schaarste aan financiële middelen is het noodzakelijk om middelen gerichter in te zetten om zoveel mogelijk Utrechters blijvend te laten sporten en bewegen. We hebben in beeld gebracht wat we op langere termijn willen bereiken, welke kansen we zien om de brede maatschappelijke waarde van sport en bewegen meer te benutten én waar we op inzetten. Dit beleid biedt duidelijkheid aan inwoners en partijen in de stad waar we aan werken, welke keuzes we daarbij maken en waar we direct invloed op hebben. We kiezen voor inzet van sport- en beweegstimulering op inwoners van 0-18 jaar met een lage SEP inclusief de opvoeders in kwetsbare buurten in de lijn van het scheidslijnenrapport. Binnen deze groep moeten we faseren en differentiëren in intensiteit. Binnen alle groepen die een achterstand hebben in sport en bewegen, kiezen we voor deze groep omdat deze keuze een investering is voor de toekomst. Alle kinderen en jongeren in Utrecht verdienen het om kansrijk op te groeien en sport is daar onderdeel van. Vroeg de voordelen van sport en bewegen ervaren, zorgt ervoor dat zij ook op latere leeftijd blijven sporten en bewegen. Hiermee sluiten we aan bij het gemeentelijk armoedebeleid en gezondheidsbeleid. Op stedelijk niveau handhaven we de huidige inzet op mensen met een fysieke of verstandelijke beperking, omdat zij zonder onze ondersteuning nauwelijks kunnen sporten of bewegen. We zetten sport- en beweegevenementen in om meer Utrechters te laten sporten en bewegen. Daarom zetten we onze beperkte middelen in bij sport- en beweegevenementen waar Utrechters aan mee kunnen doen. Dit betekent dat we tot 2028 stoppen met financiering van (inter)nationale ‘kijkevenementen’. We ondersteunen alle soorten sport- en beweegaanbieders, niet alleen verenigingen, omdat zij allemaal onze inwoners in beweging en samenbrengen. Wanneer een aanbieder ondanks aanvullende ondersteuning geen toekomst heeft, stoppen we met de ondersteuning en de ingebruikgeving van gemeentelijke accommodaties.
1.3	Met dit beleid doen we zoveel als mogelijk om meer ruimte voor sport en bewegen te realiseren en deze zo efficiënt mogelijk te benutten binnen de huidige financiële en ruimtelijke kaders.
	We hebben een tekort aan sport- en beweegvoorzieningen in de stad en dat tekort neemt verder toe. De basis van onze sport- en beweeginfrastructuur is in gevaar. We zetten daarom in op het in stand houden van huidige sport- en beweegvoorzieningen Daarnaast blijven we inzetten op de toekomstige groei van sportvoorzieningen in lijn met de groei van de stad. Hierbij kijken we ook naar uitplaatsing van bepaalde regionale sporten en zetten we in op nieuwe sporten en groeisporten. We zetten in op efficiënt en multifunctioneel gebruik van onze sport- en beweegaccommodaties. De aanwezige capaciteit wordt optimaal gebruikt en waar

	nodig wordt deze gedeeld. Dit betekent ook dat we investeren in accommodaties die goed exploiteerbaar zijn en geschikt voor meerdere sporten en aanbieders. Waar mogelijk houden we hierbij rekening met specifieke behoeften van sport- en beweegaanbieders. We richten ons op de uitbreiding van sport- en beweegvoorzieningen zoals die nu is opgenomen in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR). Het gaat om de realisatie van twee sportvelden op sportpark Nieuw Welgelegen, een nieuw rugbyveld op sportpark Rijnvliet, sporthallen in Cartesiusdriehoek, Merwedekanaalzone en Overvecht, zwembad Maximapark, een extra hockeyveld op een nader te bepalen locatie en de omzetting van drie grasvelden naar kunstgras. Daarnaast brengen we in beeld welke toekomstige ruimte voor sport nodig is en voor welke sporten dit geldt. Hiervoor wijzen we zoekgebieden aan en brengen we in beeld welke investeringen daarvoor nodig zijn. Deze informatie landt in een stedelijke programmering voor de benodigde sportaccommodaties in de stad. Zo wordt de toekomstige groei van sport- en beweegvoorzieningen meegenomen in de stadsbrede integrale afweging voor ruimte en middelen. Als we daar nu niet op inzetten, loopt het tekort aan sport- en beweegvoorzieningen in de toekomst verder op. Het gaat hier niet alleen over sportaccommodaties, maar ook over sport- en beweegvoorzieningen in de openbare ruimte.
1.4	Dit beleid biedt de ruimte om meer te kunnen doen als daar financiering voor is.
	We hebben een brede ambitie en doelstellingen opgesteld die passen bij de opgaven die we zien in de stad. Per doelstelling in deze nota geven we aan waar we op in kunnen zetten en geven we duidelijk weer wat we daadwerkelijk waar kunnen maken. We zetten pas in op de onderdelen waarvoor nu niet gekozen is, wanneer daar extra middelen voor beschikbaar zijn. We zetten de deur open voor (financiële) samenwerking met onze partners in de stad en kijken hierbij naar creatieve en innovatieve kansen.
Kanttekeningen/Risico’s	
1.1	We kunnen (nog) niet inzetten op alle doelgroepen die een achterstand in sport- en/of beweegdeelname hebben.
	Een deel van doelgroepen met een achterstand in sport- en/of beweegdeelname bereiken we op deze manier niet of minder. Het gevolg hiervan kan zijn dat de groep die achterblijft in sport- en beweegdeelname groter wordt. Het gaat met name om ouderen, volwassenen met een lage SEP, jongeren met een midden of hoge SEP, jongvolwassenen in de leeftijd 19 – 25 jaar en/of inwoners met een licht verstandelijke beperking. Ook kunnen we niet volledig de brede maatschappelijke meerwaarde van sport en bewegen benutten, niet maximaal bijdragen aan de beweging naar voren (van zorg naar preventie) en niet breder bijdragen aan gezamenlijke wijkplannen die samen met de sociale basispartners worden ontwikkeld. Laagdrempelig sport- en beweegaanbod is ook een plek waar inwoners elkaar ontmoeten en is zo belangrijk voor een sterke sociale basis. We zien hier veel potentiële meerwaarde voor sport en bewegen, maar kunnen hier alleen op inzetten wanneer daar (extra) middelen voor zijn of komen. De kans is aanwezig dat er een groter beroep zal worden gedaan op vormen van (aanvullende) zorg en ondersteuning in de Wmo als niet op bovengenoemde groepen wordt ingezet.

	We monitoren welke groepen inwoners een achterstand in sport- en beweegdeelname hebben en passen onze inzet en keuzes op het moment dat middelen beschikbaar komen daarop aan. We zetten op operationeel en strategisch niveau in op sport en bewegen voor maatschappelijke vraagstukken en binnen de zorg. We kijken hierbij ook naar de kansen van de hervormingen binnen het sociaal domein en in de samenwerking met zorgpartijen om zorgmiddelen in te zetten voor preventie.
1.2	Sport- en beweegaanbieders zijn belangrijk, maar staan steeds verder onder druk.
	Voor een groot deel van het behalen van onze doelstellingen zijn we afhankelijk van de sport- en beweegaanbieders in de stad. We zien dat het nodig is om op alle soorten sport- en beweegaanbieders in te zetten, niet alleen verenigingen. Zij brengen allemaal Utrechters in beweging en samen. Maar we hebben niet voldoende middelen om alle sport- en beweegaanbieders even intensief en op dezelfde manier te ondersteunen. We prioriteren hierbij op aanbieders die zich richten op kinderen en jongeren in kwetsbare buurten. Dit betekent dat sommige verenigingen minder en/of op een andere manier ondersteuning krijgen. We zien dat de vitaliteit van sport- en beweegaanbieders onder druk staat. Dit komt door onder meer een gebrek aan voldoende kader, grotere regeldruk en toenemende kosten onder andere als gevolg van inflatie, hogere energielasten en gemeentelijke tariefsverhogingen. Daarnaast vragen we steeds meer van sport- en beweegaanbieders, zoals hun bijdrage aan positieve sportcultuur en gezonde beweegomgeving. Het risico bestaat dat, ondanks onze ondersteuning en mede door externe factoren, hun vitaliteit achteruitgaat of dat zij zelfs omvallen. Dit heeft mogelijk negatieve gevolgen voor de sport- en beweegdeelname in de stad en ook voor de maatschappelijke meerwaarde die zij leveren. Met SportUtrecht, sportbonden en andere partners brengen we de omvang van dit risico in beeld en helpen we sport- en beweegaanbieders om kader te vinden en te binden en hoe zij om kunnen gaan met toenemende complexiteit van wet- en regelgeving. Hierbij maken we ook gebruik van opleidingsmogelijkheden die bijvoorbeeld sportbonden bieden voor bestuurders, vrijwilligers en trainers.
1.3	We hebben nu al een tekort aan sport- en beweegvoorzieningen en het risico bestaat dat dit tekort alleen maar verder toeneemt.
	We investeren in de uitbreiding van sportvoorzieningen zoals nu in het MPR is opgenomen en zetten op korte en/of middellange termijn niet of nauwelijks in op extra uitbreiding, omdat hiervoor de financiële middelen niet beschikbaar zijn. Daarmee voldoen we niet volledig aan de groeiende vraag naar sportvoorzieningen als gevolg van de groei van de stad en de behoeften van onze inwoners. We hebben nu al een tekort aan sportvoorzieningen en het risico bestaat dat dit tekort alleen maar verder toeneemt. Dit geldt ook voor sport- en beweegvoorzieningen in de openbare ruimte en voor ruimte voor commerciële aanbieders. Onze sport- en beweeginfrastructuur is in gevaar. Het realiseren van voldoende en passende sport- en beweegvoorzieningen is complex en afhankelijk van meerdere factoren. We zijn afhankelijk van de integrale afweging binnen MPR, netcongestie, planningsoptimisme, klimaataanpassingen, inpassingskosten, verhoogde bouwkosten en meer. De afgelopen jaren hebben we gezien dat een aantal geplande voorzieningen is uitgesteld of niet is gerealiseerd. Dit leidt tot grotere knelpunten voor sport- en beweegaanbieders en mogelijk langere wachtlijsten om te

	gaan sporten en bewegen. Dit kan ertoe leiden dat op termijn de sport- en beweegdeelname in de stad daalt. Ook kunnen we niet het maximale maatschappelijk potentieel van onze sportaccommodaties voor de buurt benutten omdat we niet voldoende middelen hebben om te zorgen voor noodzakelijk beheer, onderhoud en toezicht. Zo blijven de sportaccommodaties grotendeels bestemd voor leden van sportverenigingen en kunnen zij niet dienen als brede plekken voor ontmoeting en beweging voor andere inwoners in de directe omgeving. Bij de realisatie van sport- en beweegvoorzieningen kijken we naar creatieve en innovatieve mogelijkheden om sportvoorzieningen te realiseren in combinatie met andere functies en gebouwen in de stad. Hierbij denken we aan publiek-private samenwerkingen én verkennen we Rijkssubsidies als financieringsbron.
1.4	<u>Het realiseren van de doelstelling om meer Utrechters te laten sporten en bewegen is voor een groot deel afhankelijk van de uitdagingen in het leven van Utrechters.</u>
	Er zijn Utrechters die te maken hebben met multiproblematiek waardoor sport en bewegen geen prioriteit heeft in hun dagelijks leven. Daarnaast zorgen stijgende alledaagse prijzen en kosten ervoor dat de betaalbaarheid van sport en bewegen onder druk staat. Dit zorgt er mogelijk voor dat mensen niet (meer) kunnen deelnemen aan sport- en beweegactiviteiten bij sport- en beweegaanbieders. Dit geldt vooral voormensen met een laag inkomen of middeninkomen. Samen met onze partners in de buurt, zoals SportUtrecht, sociale basispartners, onderwijs, huisartsen, etc., blijven we daarom drempels, uitdagingen en behoeften om te sporten en bewegen in beeld brengen. Op basis daarvan ontwikkelen we passend sport- en beweegaanbod, zodat zoveel mogelijk mensen de kans wordt gegeven om mee te doen. We nemen verschillende maatregelen om de betaalbaarheid voor mensen met een laag inkomen te vergroten. Via SportUtrecht, DOCK en JoU en andere initiatieven in de stad bieden we inwoners van kwetsbare buurten mogelijkheden om deel te nemen aan laagdrempelig sport- en beweegaanbod.
Beslispunt	
2	In de programmabegroting 2025 de doelstellingen en bijbehorende indicatoren uit de beleidsnota Sport en Bewegen 2025-2032 ‘Sport en bewegen, de basis voor een gezond Utrecht!’ op te nemen in het programma ‘Levendige en gezonde stad’ ter vervanging van de huidige doelstelling 5 *‘Inwoners kunnen op hun eigen manier en niveau sporten en bewegen in een veilige omgeving.’* en doelstelling 6 *‘Gelijk aan de groei van de stad heeft Utrecht voldoende, goede en toegankelijke sportvoorzieningen.*’ en bijbehorende indicatoren.
Argumenten	
2.1	<u>De nieuwe doelstellingen sluiten beter aan bij de opgaven en benodigde inzet om meer Utrechters te laten sporten en bewegen.</u>
	We zien drie opgaven in de stad waaraan we moeten werken, namelijk dat sport en bewegen voor alle Utrechters onderdeel is van hun dagelijks leven, we een vitaal en passend sport- en beweegaanbod hebben en onze sport- en beweegvoorzieningen aansluiten bij de groei van de stad en de behoeften van Utrechters. Op basis van

	deze opgaven hebben we thema's en doelstellingen geformuleerd. De grootste wijzigingen zijn de inzet op sportief bewegen, de focus op Utrechters die nog niet sporten en/of bewegen en de aansluiting op de behoeften in de stad. Bovendien is er een aparte doelstelling opgenomen ten aanzien van sport- en beweegaanbod, vanwege de waarde en impact van sport- en beweegaanbieders op ons beleid.
2.2	Hiermee kan de gemeenteraad op hoofdlijnen dit beleid volgen via de begrotingscyclus
	De bestaande doelstellingen in de programmabegroting sluiten niet volledig aan op de voorgestelde focus en doelstellingen van de beleidsnota. Dit geldt ook voor de daaraan gekoppelde effectindicatoren. Daarom hebben we nieuwe doelstellingen geformuleerd. Via die doelstellingen en daaraan gekoppelde indicatoren kan de raad de voortgang van het beleid volgen middels de jaarlijkse programmabegroting en -verantwoording. Daarnaast ontvangt de raad tweejaarlijks een uitgebreide voortgangsrapportage over de uitvoeringsprogramma's.
Beslispunt	
3	De Sportnota 2017-2023 en de Utrechtse Sportagenda in te trekken en in de Omgevingsvisie Utrecht de Sportnota 2017-2023 te vervangen door de beleidsnota Sport en Bewegen 2025-2032 'Sport en bewegen, de basis voor een gezond Utrecht!' en het overzicht 'Lijst beleidsdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/ hierop aan te passen.
Argumenten	
3.1	Hiermee blijft de Omgevingsvisie actueel.
	De Omgevingsvisie Utrecht bevat het overkoepelende integrale beleid over de fysieke leefomgeving en het stedelijk beleid over diverse beleidsvelden van gemeente Utrecht. Door deze aanpassing blijft het thematisch beleid op het gebied van Sport actueel.

Financiën

De meerjarenbegroting voor het programma sport bestaat uit drie programmadoelstellingen. In onderstaande tabel maken we per programmadoelstelling onderscheid in het budget dat meerjarig benodigd is voor de uitvoering van deze beleidsnota, het deel van het budget waar al dekking voor is binnen de bestaande programmabegroting en de inkomsten die de gemeente Utrecht de komende jaren verwacht te genereren van derden. Bij de totstandkoming van de nota en de opbouw van de begroting is uitgegaan van bestaande (krappe) financiële kaders. Hierbinnen zijn beleidskeuzes gemaakt en is aangegeven welk aanvullend beleid niet mogelijk is vanwege de onzekerheid van aanvullende financiële middelen. De nota biedt de ruimte om meer te kunnen doen als daar financiering voor is. We zetten pas in op de onderdelen waarvoor nu niet gekozen is, wanneer daar extra middelen voor beschikbaar zijn.

Het merendeel van de kosten wordt gedekt binnen het programma sport. Investeringen in sport- en beweeginrichting in de openbare ruimte worden gedaan vanuit het deelprogramma sport, spelen en bewegen in de openbare ruimte onder de hoofddoelstelling van een Levendige en Gezonde stad. De hiervoor beschikbare budgetten vallen onder het beleidsprogramma aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed.

Programma : 'Sport en bewegen, de basis voor een gezond Utrecht!'

*Bedragen in euro's (*1.000). Bedragen zijn inclusief inkomsten SPUKS en afgerond op 10.000*

	2025	2026	2027	2028	Structureel
Doelstelling 1: In 2032 sporten en bewegen meer Utrechters waarbij we vooral aandacht hebben voor groepen die hierin achterblijven	4.340	4.440	4.440	4.440	4.440
Doelstelling 2: heeft Utrecht een vitaal en passend sport- en beweegaanbod	1.610	1.510	1.510	1.510	1.510
Doelstelling 3: In 2032 sluiten onze sport- en beweegvoorzieningen aan bij de groei van de stad en de behoeften van Utrechters	46.080	42.090	45.560	43.730	43.730
Doelstelling 3: Niet verwerkt potentieel tekort		1-2 Mln.	PM	PM	PM
A - Totaal benodigd budget	**52.030**	**48.040**	**51.510**	**49.680**	**49.680**

Reeds in begroting gedekt

*Bedragen in euro's (*1.000). Bedragen zijn indicatief en afgerond op 1.000*

	2025	2026	2027	2028	Structureel
Doelstelling 1: In 2032 sporten en bewegen meer Utrechters waarbij we vooral aandacht hebben voor groepen die hierin achterblijven.	3.210	3.310	3.310	3.310	3.310
Doelstelling 2: In 2032 heeft Utrecht een vitaal en passend sport- en beweegaanbod	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100
Doelstelling 3: In 2032 sluiten onze sport- en beweegvoorzieningen aan bij de groei van de stad en de behoeften van Utrechters	30.820	26.830	29.220	27.390	27.390
B - Reeds in begroting gedekt	**35.130**	**31.240**	**33.630**	**31.800**	**31.800**

Bijdragen van derden

*Bedragen in euro's (*1.000). Bedragen zijn indicatief en afgerond op 1.000*

	2025	2026	2027	2028	Structureel
SPUK Regelingen	3.250	3.150	3.150	3.150	3.150
Inkomsten gebruikers	13.650	13.650	14.730	14.730	14.730
C - Bijdragen van derden	**16.900**	**16.800**	**17.880**	**17.880**	**17.880**

Resultaat: A-(B+C)

	2025	2026	2027	2028	Structureel
Resultaat: A-(B+C)	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

We zien dat de financiële positie van de gemeente continu onze aandacht vraagt en dat op het gebied van sport en bewegen de effecten hiervan voelbaar zijn. Zo is bij de Voorjaarsnota 2024 de geplande sporthal in Vleuten geschrapt en is de realisatie van extra veldcapaciteit Maarschalkerweerd-Noord voorlopig uitgesteld. Ook is de realisatie van het nieuwe zwembad Máximapark uitgesteld. Daarnaast gaan tarieven voor gemeentelijke sportaccommodaties en OZB omhoog vanaf 2027.

Sport- en beweegstimulering en de ondersteuning van sport- en beweegaanbieders
Voor sport- en beweegstimulering en de ondersteuning van sport- en beweegaanbieders zien we dat ons budget niet meegroeit met de groei van de stad. In 2026 loopt ons budget terug doordat we in totaal € 96.000 minder vanuit het Rijk ontvangen voor het Sportakkoord en de brede regeling

combinatiefuncties. Hoewel daarvoor in de Rijksbegroting structureel middelen zijn opgenomen, hebben we formeel nog geen uitsluitsel over de hoogte van de bijdrage. Het nieuwe kabinet heeft besloten om 10% te bezuinigen op de brede SPUK (Specifieke Uitkering) sport vanaf 2026. Wat dit precies betekent voor de bijdrage vanuit het Rijk is nu nog niet duidelijk. De nu opgenomen bijdragen vanuit het Rijk voor de periode na 2026 kan als gevolg daarvan nog veranderen. Ook is bij de voorjaarsnota 2024 besloten € 20.000 - € 40.000 te bezuinigen op de bijdrage aan SportUtrecht ten gunste van de Verkeerstuin. Deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat we extra scherpe keuzes moeten maken.

Beheer en exploitatie gemeentelijke sportvoorzieningen
We zien dat exploitatie en beheer van onze sportvoorzieningen de laatste jaren onder druk staat als gevolg van onder meer de coronapandemie en de oorlog in Oekraïne. Dit heeft onder meer geleid tot lagere bezoekersaantallen bij onze zwembaden en hogere energiekosten. Daarnaast hebben we, mede door een hoog ziekteverzuim, hoge inhuurkosten. Met de sturing op een lager gemeentebreed inhuurplafond kan het zijn dat er beheersmaatregelen genomen moeten worden ten aanzien van programmering. Vanaf 2026 valt er € 2,6 mln. incidenteel energiebudget weg. Bij de voorjaarnota 2024 is besloten tot een taakstelling van € 1 mln. in het kader van de Utrechtse Bezuinigingsalternatieven (UBA), waaronder een tariefsverhoging voor de gemeentelijke sportaccommodaties per 2027. Hierbij is € 5 mln. beschikbaar gesteld om de tariefsverhoging te verzachten voor kwetsbare doelgroepen, de uitwerking hiervan moet nog plaatsvinden. De tariefsverhoging is een risico ten aanzien van de inkomsten.

Op basis van de realisatie in 2024 en hierboven genoemde financiële ontwikkelingen, voorzien we per 2026 mogelijk een tekort van € 1 á 2 mln. om de gewenste programmering en exploitatie te draaien. Dit is nog afhankelijk van verschillende factoren, waaronder energieprijzen, toekomst van SPUK BTW compensatie (niet beïnvloedbaar), of bijvoorbeeld opbrengsten via de zwembaden (beïnvloedbaar). Vanwege dit dreigende financiële tekort kiezen we er nu voor om slechts minimaal in te zetten op een aantal kansrijke maatregelen om de bredere maatschappelijke waarde van sportaccommodaties te benutten. Wanneer de situatie de komende jaren verbetert, kunnen we deze potentie alsnog sterker benutten. Het is nodig om nader onderzoek te verrichten naar dit mogelijke financiële tekort en vervolgens beheersmaatregelen in gang te zetten om dit af te wenden. We werken toe naar voorstellen hiervoor die we inbrengen bij de Voorjaarsnota 2026 indien in gang gezette maatregelen niet leiden tot het gewenste effect.

Groot onderhoud, vervanging en uitbreiding gemeentelijke sportaccommodaties
Er is een schaarste aan ruimte en middelen in de stad. Dit geldt ook voor sport- en beweegaccommodaties. In het Meerjarenperspectief Ruimte (MPR) is programmering van de uitbreiding van sport- en beweegaccommodaties voor uitbreiding opgenomen.

Uitbreiding met sportvelden is slechts beperkt mogelijk omdat er nauwelijks locaties beschikbaar zijn. De locaties die gevonden zijn, zijn vaak alleen mogelijk door verplaatsingen, verwervingen en aanpassingen op het gebied van bijvoorbeeld infrastructuur, groen en inrichting van het gebied. De dekking voor deze inpassingskosten was eerder niet voorzien en zorgt nu voor veel druk op het beschikbare budget in het MPR. Ook worden door het ontbreken van middelen uitbreidingen uitgesteld of geschrapt. Zo is de bouw van Sporthal Vleuten komen te vervallen en zijn investeringen uitgesteld voor zwembad Máximapark en de aanleg van sportvelden in Maarschalkerweerd Noord. De financieringssystematiek voor het MPR gaat uit van een zoektocht naar ruimte en uitbreidingsplannen voor de langere termijn als basis voor realistische financieringsaanvragen voor de toekomst. Dit betekent dat we in de komende beleidsperiode strategisch inzetten op het vinden van ruimte en het in beeld brengen welke investeringen op termijn nodig zijn, inclusief de prioritering hiervan. Bij het zoeken naar ruimte zetten we ook strategisch in op ruimte voor niet-gemeentelijke sport- en beweegaccommodaties.

Vanaf 2026 wordt binnen het MPR een (verlaagd) investeringsplafond gehanteerd. We onderzoeken wat dit betekent voor mogelijke investeringen in sport- en beweegaccommodaties.
Voor gepland groot onderhoud en vervanging van bestaande sport- en beweegaccommodaties geldt dat daarvoor binnen de begroting voldoende middelen zijn opgenomen tot en met 2032. Met de huidige inzichten zijn er net voldoende middelen om zwembad Den Hommel in 2032 te vervangen. Indien zich bij het onderhoud en vervanging van bestaande accommodaties tegenvallers voordoen (prijsstijgingen in de markt, oplossingen voor netcongestie, hoge gemeentelijke ambities) kunnen die middelen ook ontoereikend worden. Op langere termijn zien we sowieso uitdagingen voor de renovatie van zwembad De Kwakel in 2036, omdat hiervoor op dit moment onvoldoende vervangingsmiddelen beschikbaar zijn. De benodigde dekking voor deze renovatie wordt aankomende jaren verder uitgewerkt.

Sport- en beweegvoorzieningen in de openbare ruimte
Ook voor het realiseren van sport- en beweegvoorzieningen in de openbare ruimte zoeken we ruimte. Hier werken we aan binnen de brede aanpak sporten, spelen en bewegen in de openbare ruimte. Hiervoor is structureel budget beschikbaar binnen het beleidsprogramma aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed. Uit dit budget worden, naast sport- en beweeginrichting, ook speelplekken gefinancierd. Er is geen vooraf vastgestelde verdeelsleutel bepaald voor investeringen in sportplekken en speelplekken. Dit varieert jaarlijks op basis van prioritering. Afgesproken is dat voor elke investering structureel 15% aan het budget wordt onttrokken voor structureel beheer en onderhoud.

Vervolg
We informeren de raad over de voortgang op doelstellingen en indicatoren van de nota in de jaarlijkse programmabegroting en -verantwoording. Hoe we de ambities en doelstellingen uit de nota realiseren werken we in afstemming met de stad uit in vier uitvoeringsprogramma's. Deze verschijnen in 2025, 2027, 2029 en 2031. Dit geeft ons de kans de keuzes die we moeten maken te prioriteren en te plannen en om tussentijds bij te sturen waar nodig. Hierdoor is het mogelijk om samen met de stad wendbaar in te spelen op trends, ontwikkelingen, veranderende behoeften en innovaties die een bijdrage leveren aan onze ambitie en doelstellingen. We monitoren de voortgang van ons beleid op basis van data, informatie en gesprekken met de stad. De raad ontvangt tweejaarlijks een uitgebreide voortgangsrapportage over het uitvoeringsprogramma in plaats van het jaarlijkse koersgesprek over de voortgang van de Sportagenda.

Participatie
Bij de totstandkoming van deze beleidsnota hebben we samengewerkt met diverse partijen waaronder de Utrechtse sportwereld, maatschappelijke partners, belangenorganisaties en inwoners via DenkMee. We hebben met hen in beeld gebracht wat de behoeften en ervaren drempels zijn om te sporten en bewegen. Daarnaast zijn de kansen en risico's om zoveel mogelijk Utrechters te laten te sporten en bewegen verkend.

Op basis van deze informatie en trends en ontwikkelingen zijn de ambitie, leidende principes, doelstellingen, doelgroepen en keuzes in beeld gebracht. Deze zijn verwerkt in een concepttekst. De tekst en keuzes zijn getoetst en aangescherpt n.a.v. afstemming met iedereen die heeft meegedacht. We hebben keuzes gemaakt die tegemoetkomen aan de doelstellingen en die passen binnen het actuele financiële beeld van de gemeente. In de laatste fase hebben we de betrokkenen geïnformeerd over de gemaakte keuzes.
De input is verwerkt in de nota en het totale proces is beschreven in het samenwerkingsverslag dat als bijlage in de nota is opgenomen.

Formeel advies SportUtrecht
SportUtrecht is intensiever dan andere partijen betrokken. Zij zijn opdrachtnemer voor de uitvoering van een groot deel van ons sport- en beweegbeleid: het realiseren van doelstellingen voor sport- en beweegstimulering én het ondersteunen van sport- en beweegaanbieders. Daarmee zijn we ook

dagelijks samenwerkingspartner en is SportUtrecht voor ons de ‘expertorganisatie’ van sport en bewegen in Utrecht. Vanuit die opdracht heeft SportUtrecht input aangeleverd vanuit de Utrechtse sportwereld en vanuit de behoeften en uitdagingen die zij in de praktijk signaleren in de stad. Een specifieke rol is dat SportUtrecht, formeel de opdracht heeft op te treden als ‘onafhankelijk belangenbehartiger’ van de Utrechtse sportwereld. SportUtrecht heeft vanuit deze rollen, een formeel advies gegeven op de nota. SportUtrecht geeft aan zich, gezien de omstandigheden waarin de gemeente zich bevindt, te kunnen vinden in de ambitie, leidende principes, doelstellingen en keuzes zoals die in de nota zijn opgenomen. Dit neemt niet weg dat zij zorgen hebben over wat de gemaakte keuzes voor sport en bewegen in Utrecht betekenen, zowel op korte als op langere termijn. Specifiek hebben deze zorgen betrekking op de betaalbaarheid van sport en bewegen, de vitaliteit van sport- en beweegaanbieders en het tekort aan ruimte voor sport en bewegen. Het formeel advies is als bijlage bij dit voorstel opgenomen.

Vanuit hun rol als belangenbehartiger heeft SportUtrecht samen met de Utrechtse sportbestuurders, georganiseerd in het Utrechts Sportcollectief, gekeken naar de nota. Zij maken zich ernstige zorgen over de financiële kaders voor sport in Utrecht en roepen op om meer te investeren in sport en bewegen. Hun reactie is opgenomen in een aanvullende brief namens de sport, aansluitend op het formeel advies van SportUtrecht.

Communicatie

Wij informeren iedereen met wie we hebben samengewerkt bij de ontwikkeling van deze nota. Daarnaast wordt de conceptnota gepubliceerd op de website van de gemeente Utrecht en aangepast in het overzicht ‘Lijst met beleidsdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht’. We zetten middelen in zoals een persbericht, sociale media en digitale nieuwsbrieven om pers en inwoners te informeren over de nota. Na vaststelling van de beleidsnota zullen we partijen in de stad, waaronder de Utrechtse sportwereld, het onderwijs, maatschappelijke partners en belangenorganisaties, uitnodigen om samen met ons de uitvoeringsprogramma’s op te stellen.

Referendabel

De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

Bijlagen

Bijlage besluitvorming

- Beleidsnota Sport en Bewegen 2025 - 2032 ‘Sport en bewegen, de basis voor een gezond Utrecht!’

Bijlagen informatief

- Formeel advies SportUtrecht
- Reactie Utrechtse Sport op de Nota Sport & Bewegen 2025-2032

Beleidsnota
Sport en Bewegen 2025 - 2032



Sport en bewegen, **de basis voor een gezond Utrecht!**

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl









Inhoudsopgave



A

Samenvatting 6
1. Introductie 7
2. Samenvatting 9
3. Doelstellingen 10



B

Opgave 12
1. Trends en ontwikkelingen 13
2. Ambitie 18
3. Leidende principes 19
4. Drie thema's 22



C

Monitoren, sturen en verantwoorden 44
1. Indicatoren 45
2. Risico's 48
3. Financiën 52
4. Voortgang en verantwoording 56



D

Bijlagen 58
Samenwerkingsverslag 59

Voorwoord

Als wethouder Sport zie ik dagelijks de meerwaarde van sport en bewegen voor een gezonde, sociale en levendige stad. In Utrecht zien we hoe belangrijk het is om inwoners te stimuleren om te bewegen, ongeacht hun leeftijd, achtergrond of fysieke mogelijkheden. Sport en bewegen draagt bij aan ontspanning, beweging en (mentale) gezondheid. Het zorgt ervoor dat Utrechters hun talent kunnen ontwikkelen en dat zij elkaar ontmoeten. Maar bovenal is sport en bewegen erg leuk. Daarom wil ik ervoor zorgen dat alle Utrechters een leven lang sporten en bewegen. Om dat te realiseren, is het nodig dat sporten en bewegen voor iedereen binnen handbereik is. Het maakt daarbij niet uit waar of hoe je sport.

De komende acht jaar staan we voor grote uitdagingen. Onze stad groeit en daarmee ook de vraag naar goede sport- en beweegvoorzieningen. We zien verschillen in de stad wie wel en niet sport en beweegt. Sport- en beweegaanbieders staan voor uitdagingen om vitaal te zijn en te blijven. De beschikbare ruimte is schaarser dan ooit en ook onze financiële middelen zijn beperkt. Dit vraagt om scherpe keuzes, out of the box-oplossingen en creatieve samenwerkingen.

Met deze nota kiezen we nadrukkelijk voor een sport- en beweeglandschap als basis-voorziening voor iedereen. We geloven in de preventieve werking van sport en bewegen en investeren ongelijk voor gelijke kansen.

Dit betekent dat we een extra stap zetten voor inwoners voor wie sporten en bewegen niet vanzelfsprekend is. Samen met hen, scholen, onze maatschappelijke partners en sport- en beweegaanbieders doen we wat hiervoor nodig is. We kiezen ervoor om alle soorten sport- en beweegaanbieders te ondersteunen. Niet alleen sportverenigingen, zoals voetbal- en hockeyclubs, maar ook aanbieders zoals bootcampgroepen, kickboksscholen, fitnessclubs en (urban) sportscommunities. Al deze aanbieders zorgen er immers voor dat Utrechters in beweging komen en elkaar ontmoeten.

We blijven inzetten op een prettige sportomgeving en goede faciliteiten, zowel buiten, binnen als in de openbare ruimte. Voor nu en voor in de toekomst. We willen dat onze voorzieningen aansluiten op de behoeften van Utrechters, maar we kunnen niet overal nieuwe sportvelden en zalen bouwen. Dit vraagt om innovatieve oplossingen, maar ook om een cultuurverandering, waarbij delen en efficiënt gebruik de norm wordt. Alleen zo blijft sport en bewegen voor iedereen toegankelijk.

Samen met de stad hebben we in beeld gebracht wat nodig is om de komende jaren meer Utrechters te laten sporten en bewegen. Met deze nota laten we zien waar we op inzetten en wat meer mogelijk is. Ik roep iedereen op om met ons mee te denken en samen te werken. Alleen zo kunnen we onze ambities waarmaken, ondanks de beperkte middelen en ruimte in de stad. We hebben elkaar nodig om ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk Utrechters sporten en bewegen.

Laten we samen de uitdaging aangaan en meer Utrechters in beweging brengen!



Wethouder Sport
Eva Oosters

A Samenvatting



1. Introductie

Utrecht is een echte sportstad. De meeste Utrechters sporten iedere week. Voor een groot deel doen zij dat bij één van de meer dan 700 sport- en beweegaanbieders in de stad. Niet alleen bij sportverenigingen, maar ook bij commerciële sportaanbieders, (urban sports) communities of buurtsportinitiatieven. Zo hebben al deze aanbieders een grote rol bij het in beweging brengen en samenbrengen van Utrechters. Wel zien we dat sport- en beweegaanbieders met steeds meer uitdagingen te maken hebben. Daarbij ondersteunen we hen. Ook sporten en bewegen steeds meer Utrechters zelfstandig, bijvoorbeeld in de openbare ruimte. Ook daar hebben we aandacht voor.

We geloven in de kracht van sport en bewegen. Het is leuk, is goed voor je mentale en fysieke gezondheid en bevordert gemeenschapskracht. Sport en bewegen heeft een belangrijke meerwaarde in het dagelijks leven van inwoners en voor de stad, maar het is niet voor iedereen vanzelfsprekend. Daarom stimuleren we juist Utrechters die een achterstand in sport- en beweegdeelname hebben om dit wel te doen.

We leggen nadrukkelijk de verbinding tussen sport én bewegen. Voor veel mensen is daar weinig onderscheid tussen en lopen ze vloeiend in elkaar over. In deze nota richten we ons zowel op sporten als op sportief bewegen, denk aan wandelen, skaten en fietsen. Inwoners die hun leven lang sporten, bewegen ook in het dagelijks leven vaker. Plezier is een belangrijke voorwaarde om te gaan sporten en dat te blijven doen. Een vitaal sport- en beweeglandschap is daarom een basisvoorziening voor alle Utrechters. We vinden het belangrijk dat het sport- en beweegaanbod aansluit op de behoeften in de stad en dat het aanbod voor iedereen dichtbij huis en toegankelijk is.

Het op peil brengen en houden van het sport- en beweeglandschap als basisvoorziening is een grote uitdaging. In een groeiende en verdichtende stad is minder mogelijk. Naast de uitdaging om de bestaande sport- en beweegvoorzieningen in stand te houden, zien we dat het moeilijk is om ruimte te vinden om onze sportvoorzieningen in balans mee te laten groeien met de groei van de stad. We zullen onvermijdelijk met meer Utrechters samen gebruik moeten maken van de aanwezige sport- en beweegruimte. Dit geldt voor sportvelden, sporthallen, zwembaden, de openbare ruimte en parken in de stad. Ruimte delen en optimaal benutten van de sport- en beweegvoorzieningen zijn daarom de nieuwe standaard. Samen met de stad verkennen we daarvoor innovatieve oplossingen.

In deze nota hebben we in beeld gebracht wat Utrecht de komende jaren nodig heeft om meer Utrechters te laten sporten en bewegen. We hebben keuzes moeten maken, omdat ruimte en middelen schaars zijn. We beschrijven wat we op langere termijn willen bereiken en welke kansen we zien om de brede maatschappelijke waarde van sport en bewegen te benutten. Tegelijkertijd geven we duidelijkheid aan inwoners en partijen in de stad over wat we daadwerkelijk kunnen realiseren en waar we direct invloed op hebben. Bovendien geeft dit ons de mogelijkheid om meer te doen op het moment dat er andere financiering vrij komt in de toekomst, zoals eventuele middelen vanuit de hervormingen binnen het sociaal domein.

Per doelstelling in deze nota geven we aan waar we op in kunnen zetten en geven we duidelijk weer wat we daadwerkelijk waar kunnen maken. Op de andere onderdelen zetten we pas in als extra middelen beschikbaar zijn. We zetten de deur open voor (financiële) samenwerking met onze partners in de stad.

Dit vraagt om teamwork tussen de gemeente, inwoners, sport- en beweegaanbieders, vrijwilligers, sociale basis partners, het onderwijs, de zorg en het bedrijfsleven. Alleen samen zorgen we ervoor dat alle Utrechters een leven lang sporten en bewegen!

2. Samenvatting

Ambitie: **Een leven lang sporten en bewegen voor alle Utrechters.**

Leidende principes

1. Een vitaal sportlandschap is een basisvoorziening voor alle Utrechters.
2. Grondoorzaken aanpakken: voorkomen is beter dan genezen.
3. Ongelijk investeren voor gelijke kansen.
4. Samen de stad maken.

We komen tot 3 opgaven. We willen dat:

1. Sport en bewegen voor alle Utrechters onderdeel is van hun dagelijks leven;
2. We een vitaal en passend sport- en beweegaanbod hebben;
3. Onze sport- en beweegvoorzieningen aansluiten bij de groei van de stad en de behoeften van Utrechters.

Thema 1.
Sport en bewegen als onderdeel van het dagelijks leven

Doelstelling:
In 2032 sporten en bewegen meer Utrechters waarbij we vooral aandacht hebben voor groepen die hierin achterblijven.

Inzet op:
- De aansluiting op de leefwereld van Utrechters.
- De betaalbaarheid van sport.
- Sporten en bewegen in de buurt.
- Sport- en beweegtalenten
- Sport- en beweeg-evenementen.

Thema 2.
Vitale sport- en beweeg-aanbieders als basis

Doelstelling:
In 2032 heeft Utrecht een vitaal en passend sport- en beweegaanbod.

Inzet op:
- Passend aanbod dat aansluit op de sport- en beweegbehoeften van Utrechters.
- Het versterken van de vitaliteit van alle sport- en beweegaanbieders.
- Het stimuleren van sport- en beweegaanbieders om aan de slag te gaan met positieve sportcultuur.

Thema 3.
Ruimte voor sport en bewegen in een verdichtende stad

Doelstelling:
In 2032 sluiten onze sport- en beweegvoorzieningen aan bij de groei van de stad en de behoeften van Utrechters.

Inzet op:
- Het optimaal benutten van beschikbare ruimte.
- Inzet van ruimte en middelen:
  - Zoektocht naar ruimte voor sport.
  - Sportief en beweeg-vriendelijk inrichten van openbare ruimte.
  - Ruimte voor urban sports.
- Het benutten van de brede waarde van sport-accommodaties voor stad, wijk en buurt.

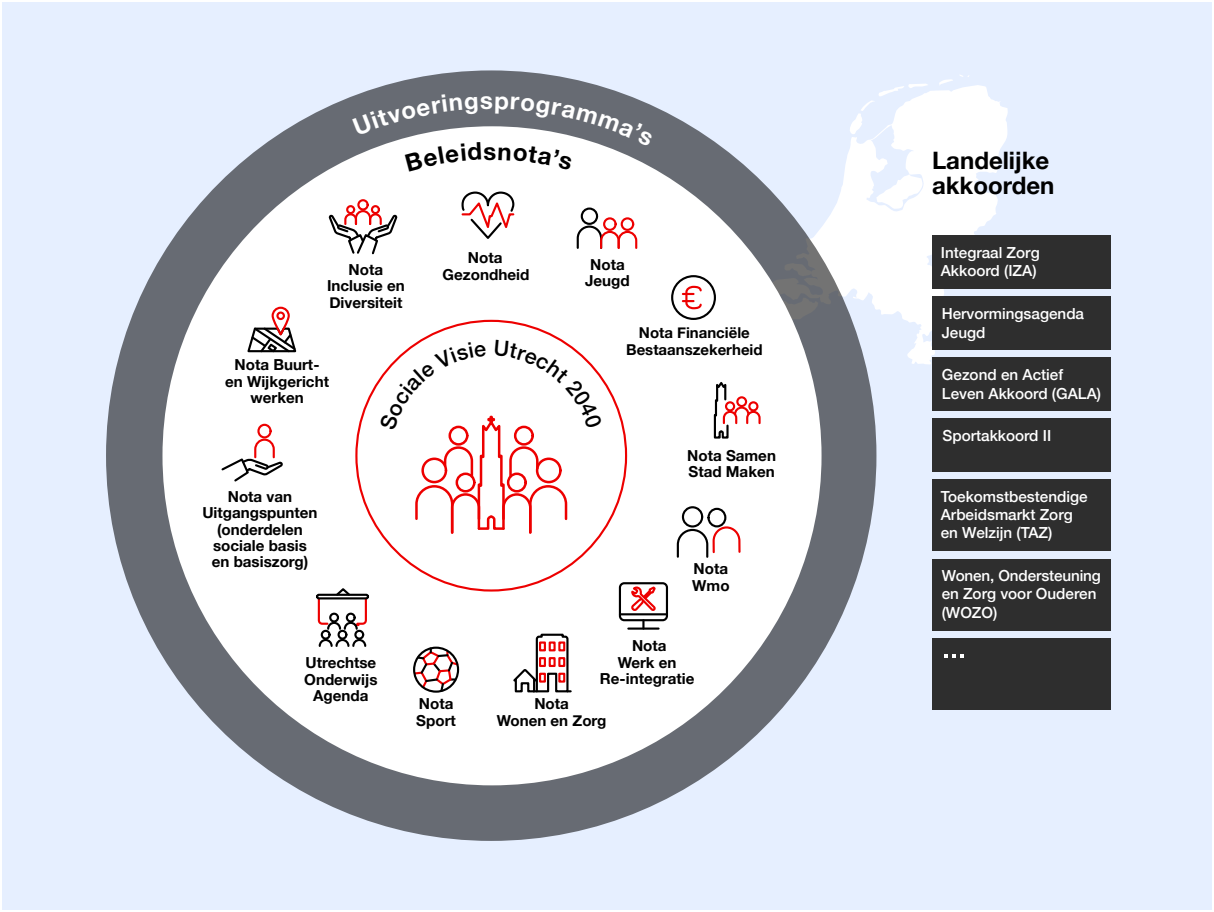
3. Doelstellingen

Deze nota sluit aan bij de ‘Sociale Visie Utrecht 2040’, die nog in ontwikkeling is, en de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 en vervangt de tot op heden geldende Sportnota 2017-2023 en de Utrechtse Sportagenda.

Met ons sport- en beweegbeleid hebben we de ambitie: ‘Een leven lang sporten en bewegen voor alle Utrechters’. Voor het realiseren van deze ambitie hebben we 3 doelstellingen die terugkomen in de begrotingscyclus onder het programma Levendige en gezonde stad. Binnen dat programma worden de doelstellingen 1) Op eigen niveau en manier sporten en 2) Toegankelijke sportvoorzieningen vervangen door de nieuwe doelstellingen van deze nota:

- In 2032 sporten en bewegen meer Utrechters waarbij we vooral aandacht hebben voor groepen die hierin achterblijven.
- In 2032 heeft Utrecht een vitaal en passend sport- en beweegaanbod.
- In 2032 sluiten onze sport- en beweegvoorzieningen aan bij de groei van de stad en de behoeften van Utrechters.

Het in september 2023 ondertekende Utrechtse Sportakkoord II ‘Samen sterker’, dat op onderdelen een impuls geeft aan het bestaande beleid, wordt voortgezet. Dit akkoord geeft op lokaal niveau uitvoering aan de afspraken uit het landelijke Sportakkoord, dat een looptijd kent tot en met 2026. Deze nota heeft verbindingen met veel andere nota’s en landelijke akkoorden.

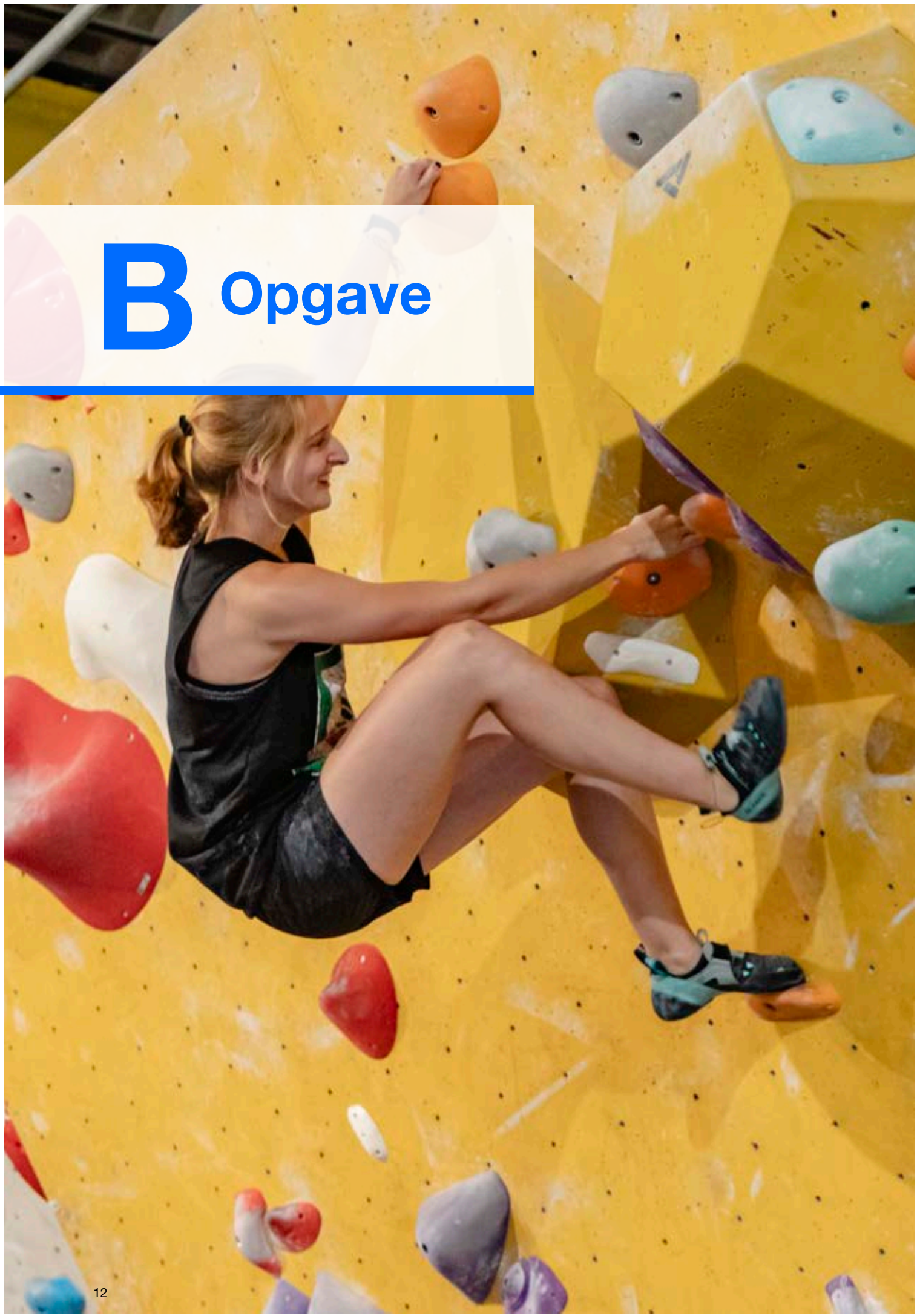


We willen dat Utrecht een stad is waar iedereen gezond leeft, prettig samenleeft, zich veilig voelt en zich ontwikkelt. Dat betekent dat onze grootste inspanningen gericht zijn op de bestaanszekerheid van de inwoners, het kansrijk opgroeien van kinderen en het gezond en duurzaam samenleven in alle wijken en buurten. Deze opgaven liggen verankerd in de gehele gemeentelijke organisatie en in onze samenwerking met partnerorganisaties en inwoners.

Sport en bewegen draagt eraan bij dat kinderen kansrijk opgroeien en Utrechters gezond samenleven. Het ontbreken van financiële bestaanszekerheid is voor veel Utrechters een grote zorg. Voor degenen die dit het hardst nodig hebben, moet toegang tot sport en bewegen mogelijk blijven.

Onze beleidsnota's en uitvoeringsprogramma's in het sociaal- en ruimtelijk domein hangen nauw met elkaar samen. Voor deze nota stellen we 4 keer een uitvoeringsprogramma op, in 2025, 2027, 2029 en 2031. In deze programma's laten we concreter zien hoe we aan onze ambities en doelstellingen werken. Dit geeft ons de kans om mét de stad wendbaar in te spelen op trends, ontwikkelingen en veranderende behoeften.





B Opgave

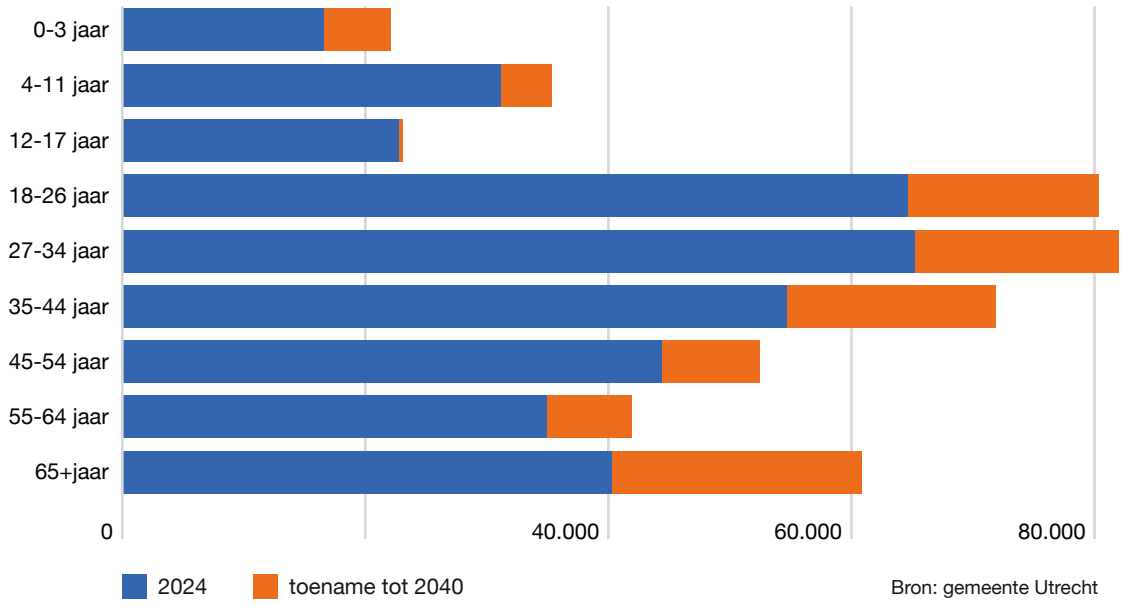
1. Trends en ontwikkelingen

In dit hoofdstuk omschrijven we eerst de trends en ontwikkelingen die invloed hebben op de Utrechtse sportwereld.[1] Deze bepalen de opgave waarvoor we staan en daarmee ook onze ambitie voor de toekomst. Vervolgens staan we stil bij de leidende principes in onze aanpak en de thema's waar we in de periode tot en met 2032 op inzetten.

Demografische ontwikkelingen: de stad groeit[2]

Utrecht groeit de komende jaren sterk door. Volgens de huidige bevolkingsprognose passeert Utrecht in 2029 de grens van 400.000 inwoners en heeft de stad in 2040 meer dan 470.000 inwoners. Dat is een toename van bijna 100.000 inwoners in de komende 16 jaar. Utrecht is en blijft een jonge stad. We zien dat de komende jaren het aantal kinderen sterk groeit, in alle leeftijdsgroepen is een toename te zien. Een sterke groei zal plaatsvinden in de groep ouderen (65+): van 40.300 in 2024 naar 60.800 in 2040 (+51%). We zien dat de zorgvraag toeneemt[3] en het zorgpersoneelstekort groeit. Sport en bewegen wordt weinig ingezet binnen de gezondheidszorg.[4] De toekomstige Utrechters hebben invloed op hoe er wordt gesport en bewogen, welke ruimte dat vraagt en hoe het aanbod in de stad vormgegeven moet worden.

Leeftijdsopbouw Utrecht, 2024 en voorspelde toename tot 2040



Bron: gemeente Utrecht

1 Waar we spreken over sport, verwijzen we ook naar bewegen. Voor de leesbaarheid van de tekst kiezen we ervoor om soms bewegen of sport weg te laten. Dus andersom, als we het over bewegen hebben, kan het ook voor sporten gelden.

2 Bevolkingsprognose | Utrecht Monitor (utrecht-monitor.nl)

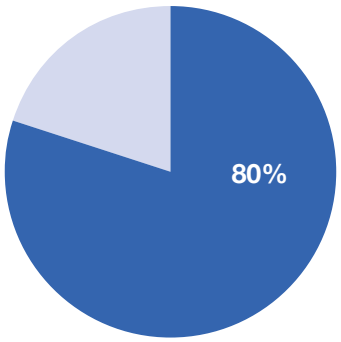
3 https://zorgprofessionals.utrecht.nl/zorg-goed-toegankelijk-en-betaalbaar-houden

4 Mulier Instituut publicatie: 'Sport en bewegen wordt te weinig ingezet in de gezondheidszorg'.

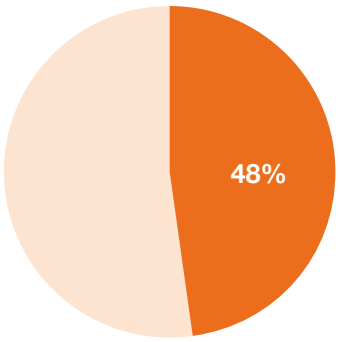
Utrechters sporten en bewegen veel, maar dit geldt niet voor iedereen

In Utrecht doen we het goed op het gebied van sport- en beweegdeelname. We scoren aanzienlijk hoger dan het landelijk gemiddelde en de andere grote steden[5]. Wel zien we dat steeds minder Utrechters aan de beweegrichtlijnen voldoen en dat sommige inwoners minder makkelijk in aanraking komen met sport en bewegen. We zien deze verschillen met name bij Utrechters met een lage SEP[6]. Utrechters die moeite hebben met rondkomen en/of geen opleiding of een vmbo of mbo-1 opleiding hebben afgerond, sporten en bewegen het minst[7]. Zij wonen vaker in buurten met veel maatschappelijke vraagstukken. Hier hebben inwoners relatief veel te maken met meervoudige problematiek, sport en bewegen heeft daardoor vaak minder prioriteit. Ook zien we vier aandachtsgroepen die minder sporten en/of bewegen, namelijk jongeren, jongvolwassenen in de leeftijd 19 t/m 25 jaar, ouderen en inwoners met een beperking.

Aandeel jongeren (klas 2 en 4) dat wekelijks sport en beweegt (2023)



% jongeren (klas 2 en 4) dat wekelijks sport bij een club, vereniging of sportschool

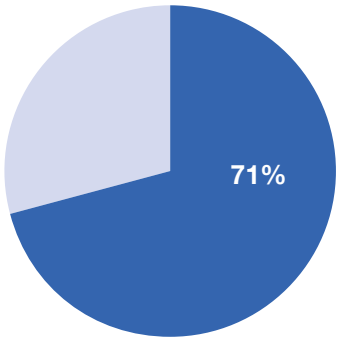


% jongeren (klas 2 en 4) dat vijf of meer dagen per week minimaal een uur beweegt

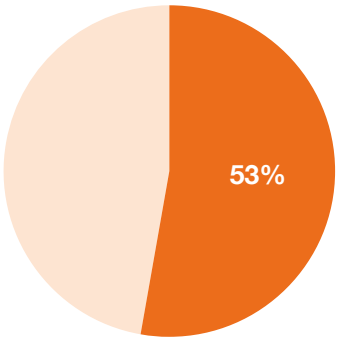
Bron: Gezondheidsmonitor Jeugd 2023, gemeente Utrecht

Hoewel jongeren en jongvolwassenen relatief veel sporten, bewegen zij weinig. Minder dan de helft van hen beweegt voldoende[8]. We vrezen dat een deel van deze groep later ook uitvalt bij sport. De groep is erg divers en vraagt daarom om een gedifferentieerde aanpak.

Aandeel jongvolwassenen dat wekelijks sport en beweegt



% jongvolwassenen dat wekelijks sport



% jongvolwassenen dat op 5 dagen van de week minimaal 30 minuten beweegt

Bron: Gezondheidsmonitor Jongvolwassenen 2023, gemeente Utrecht

5 Op de kaart: Wekelijkse sporters | Sport en bewegen in cijfers

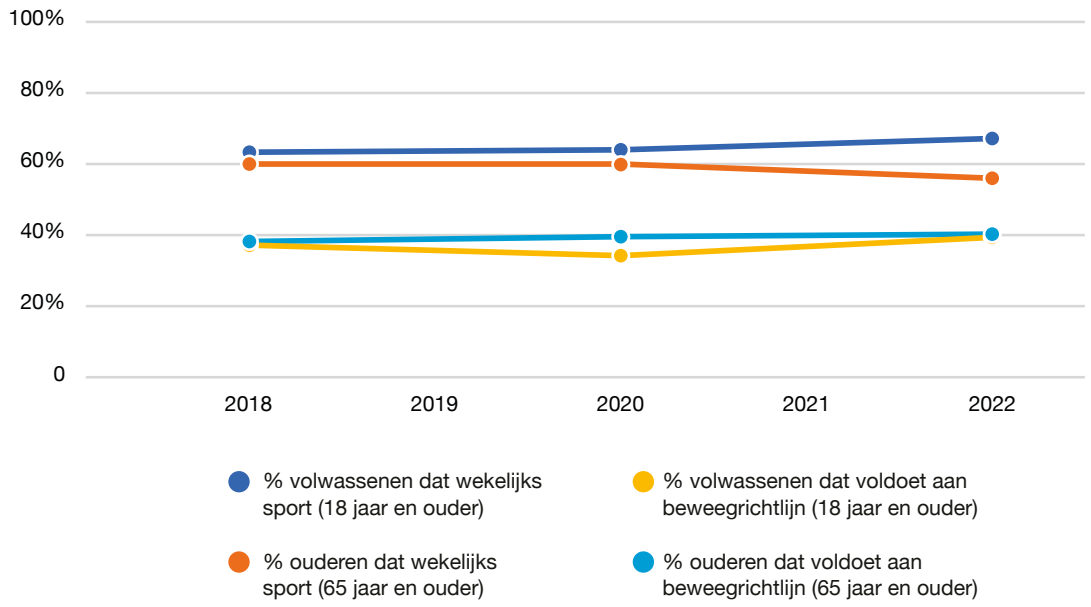
6 SEP: Sociaal Economische Positie is gebaseerd op sociale en economische factoren zoals inkomen, opleiding en werk.

7 Beweging | Volksgezondheidsmonitor

8 Beweging | Volksgezondheidsmonitor

Hoewel ouderen de laatste jaren meer zijn gaan bewegen, sporten en bewegen zij nog steeds relatief weinig in vergelijking tot andere leeftijdsgroepen[9]. Omdat deze groep de komende jaren sterk groeit en de gezondheidsvoordelen erg groot zijn, heeft deze groep extra aandacht nodig. Inwoners met een beperking sporten en bewegen ook minder. Voor deze groepen is het vinden van passend aanbod een uitdaging. Daarnaast is voor alle inwoners te veel zitten een groeiend probleem, ook dat vraagt om verbetering.

Aandeel volwassenen en ouderen dat wekelijks sport en voldoet aan de beweegrichtlijn



Utrechters sporten veel bij verenigingen én op andere manieren

Utrecht is een atypische stad als het gaat over de manier waarop inwoners sporten. Landelijk zien we een trend waarbij verenigingen terrein verliezen ten opzichte van anders georganiseerde sporten. In Utrecht groeide het sporten in verenigingsverband juist de afgelopen jaren. Inwoners zijn vaker lid van een vereniging dan landelijk gemiddeld en het verenigingslidmaatschap is flink hoger dan in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag[10]. Dit heeft deels te maken met de bevolkingssamenstelling: Utrecht heeft relatief veel inwoners met een hbo- of wo-opleiding. We zien dat zij vaker het belang inzien van sporten en dat het deel uitmaakt van hun opvoeding en cultuur.

Ook in Utrecht sporten inwoners op andere manieren, bijvoorbeeld bij commerciële aanbieders of zelfstandig in de openbare ruimte. We zien dat jongeren steeds meer zijn gaan sporten buiten een vereniging of sportschool om[11]. Vooral tijdens corona zijn er veel appgroepen ontstaan waarin jongeren met elkaar afspreken om bijvoorbeeld te gaan voetballen of hardlopen. Die ontwikkeling van nieuwe organisatievormen heeft doorgezet. We zien informeel georganiseerde groepen sporters en urban sportscommunities opkomen, die veel actief zijn in de openbare ruimte.

9 Beweging | Volksgezondheidsmonitor
10 Op de kaart: Sportlidmaatschappen | Sport en bewegen in cijfers
11 Beweging | Volksgezondheidsmonitor

> “Ik wil sporten op de momenten die mij uitkomen en nergens aan vastzitten.”[12]

Betaalbaarheid onder druk: wordt sport en bewegen een luxe?

De betaalbaarheid van sport en bewegen staat onder druk. Door de hoge inflatie van de afgelopen jaren is het levensonderhoud duurder geworden. Voor Utrechters die moeite hebben met rondkomen is het steeds lastiger geworden om in hun basisbehoeften te kunnen voorzien, waaronder sport en bewegen. We zien dat het gebruik van de U-pas voor sport en bewegen afneemt, hoewel in verhouding het gebruik van de U-pas toeneemt. Mensen maken andere keuzes, zoals de aanschaf van een laptop. Nadat kinderen 18 jaar zijn geworden, vallen veel ondersteuningsmogelijkheden weg om sport en bewegen te financieren.

Utrechtse sport- en beweegaanbieders merken dat hun kosten de afgelopen jaren zijn gestegen, onder meer door de hoge energietarieven. Daar komt de komende jaren een tariefsverhoging voor het gebruik van de gemeentelijke sportaccommodaties bij, evenals een verhoging van de OZB als gevolg van gemeentelijke bezuinigingen. Naar verwachting zullen sport- en beweegaanbieders de hogere kosten (deels) doorberekenen aan hun leden. Hiermee wordt een lidmaatschap van een sportvereniging of andere sport- en beweeg-aanbieders duurder en dreigt sport- en bewegen voor een deel van de Utrechters onhaalbaar te worden.

Sport- en beweegaanbieders ervaren grote uitdagingen

Veel Utrechters zijn lid van een sportvereniging. De stad kent relatief veel goed georganiseerde en sterke verenigingen. Een deel van deze verenigingen heeft wachtlijsten en heeft weinig tot geen ruimte om nieuwe leden aan te nemen. Toch zijn er signalen dat verenigingen het moeilijker krijgen. Sommige verenigingen hebben een terugloop in leden en hun vitaliteit staat onder druk als gevolg van onder meer oplopende kosten, grotere regeldruk en een gebrek aan vrijwilligers. Ook zien we dat verenigingen soms moeite hebben om aanbod te ontwikkelen dat tegemoetkomt aan de veranderende wensen en behoeften van sporters, zoals flexibiliteit en minder verplichtingen. Steeds meer sporters kiezen daarom voor een andere manier van sporten.

Commerciële sport- en beweegaanbieders en communities hebben ondanks hun groei ook te maken met uitdagingen. De grootste is het vinden van betaalbare ruimte. Gevolg hiervan is dat we nog niet overal in de stad voldoende aanbod hebben. Communities zijn veelal informeel georganiseerd en voldoen niet altijd aan gemeentelijke voorwaarden. Daardoor ervaren zij soms moeite met het huren of kopen van een accommodatie, het aanvragen van subsidies of het organiseren van evenementen.

12 Alle quotes in de nota komen uit gesprekken met inwoners, partners en sport- en beweegaanbieders bij de ontwikkeling van deze nota.

De basis van de Utrechtse sportinfrastructuur is in gevaar

Er is een grote behoefte aan nieuwe woningen, de stad groeit en het is een uitdaging om in balans te blijven groeien. Voor een gezonde en aantrekkelijke stad is het hebben van voldoende sportvoorzieningen essentieel. De beschikbaarheid daarvan dichtbij huis is een belangrijk onderdeel van een gezonde leefomgeving. In het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) constateren we dat de voorzieningen steeds minder in balans meegroeien en met name de sportvelden achterblijven. Nieuwe sportvelden kunnen alleen worden aangelegd als er voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om de ruimtelijke aanpassingen door te voeren die nodig zijn om ruimte voor de velden te creëren. Verder zorgt de financiële situatie ervoor dat er binnensportruimte is geschrapt en dat de realisatie van een zwembad uitgesteld is.

Onze sportaccommodaties worden voor het overgrote deel intensief gebruikt. Sporthallen hebben een hoge bezettingsgraad en bij de veldsporten is het aantal sporters per veld hoger (en soms veel hoger) dan gemiddeld in het land. Meerdere verenigingen geven aan dat zij te weinig ruimte hebben. Bij het schrijven van deze nota in 2024 komen we sport-voorzieningen tekort.[13] Het gaat met name om sporthallen en velden voor hockey, rugby, tennis en voetbal op de zaterdag in bepaalde delen van de stad. Met het uitstel van de realisatie van zwembad Máximapark tot 2029 neemt ook de druk op de zwembadwater-capaciteit toe. Zonder interventies zullen deze tekorten tot 2040 verder toenemen.
De opkomst van nieuwe sporten, als padel en survivalrun, en nieuwe vormen van bestaande sporten, als 3x3 basketbal en 5 tegen 5 hockey, zorgt er in sommige gevallen voor dat de beschikbare ruimte efficiënter gebruikt kan worden, maar zorgt ook voor extra druk op de beschikbare capaciteit. De basis van de Utrechtse sportinfrastructuur is in gevaar.
De tekorten worden de komende jaren alleen maar groter. In onderstaande tabel zijn de tekorten en overschotten aan velden en sporthallen per jaar in beeld gebracht aan de hand van de bevolkingsprognoses en sportdeelnamecijfers. Daarbij moet aangetekend worden dat een deel van de voorziene woningbouw nog niet is meegenomen in de cijfers.

Type voorziening	2023/2024	2030	2040
Voetbalvelden (zaterdag)	0	-1	-7
Voetbalvelden (zondag)	34	37	33
Hockeyvelden	-4	-4	-8
Tennisbanen	-22	-36	-62
Rugbyvelden	-2	-2	-2
Sporthallen[14]	-1,5	-0,8	-5,5

Tabel: verwachte tekorten/overschotten sportvoorzieningen Utrecht – Capaciteitsonderzoek Mulier Ruimte voor sport in Utrecht 2024

13 Raadsbrief Capaciteitsonderzoek sportaccommodaties Mulier 2024 Utrecht - iBabs Publieksportaal

14 Bij de berekening van het tekort aan sporthallen is uitgegaan van één sporthal per 15.000 inwoners. Hiermee is er in 2030 een berekend tekort van 0,8 sporthal. Het aantal sporthallen bevindt zich in 2030 wel binnen het doel dat wij onszelf stellen dat het aantal sporthallen zich te allen tijde bevindt tussen de bandbreedte 1:14.000 en 1:16.000 inwoners.

2. Ambitie

Sporten en bewegen levert een enorme bijdrage aan zowel de mentale als fysieke gezondheid van Utrechters, de gemeenschapskracht en het gezond samenleven in de stad. Utrechters doen mee, ontdekken hun talenten en ontmoeten anderen. Sport- en beweegvoorzieningen vormen een belangrijke vind- en ontmoetingsplek, evenals onze sportparken.

Op basis van de trends en ontwikkelingen komen we tot drie opgaven, we willen namelijk dat:
1. sport en bewegen voor alle Utrechters onderdeel is van hun dagelijks leven;
2. we een vitaal en passend sport- en beweegaanbod hebben;
3. onze sport- en beweegvoorzieningen aansluiten bij de groei van de stad en de behoeften van Utrechters.

De komende periode zetten we ons in voor de ambitie

‘Een leven lang sporten en bewegen voor alle Utrechters.’

Om deze ambitie waar te maken kiezen we drie thema’s en daaraan gekoppelde doelstellingen:

Thema 1. Sport en bewegen als onderdeel van het dagelijks leven
In 2032 sporten en bewegen meer Utrechters waarbij we vooral aandacht hebben voor groepen die hierin achterblijven.

Thema 2. Vitale sport- en beweegaanbieders als basis
In 2032 heeft Utrecht een vitaal en passend sport- en beweegaanbod.

Thema 3. Ruimte voor sport en bewegen in een verdichtende stad
In 2032 sluiten onze sport- en beweegvoorzieningen aan bij de groei van de stad en de behoeften van Utrechters.

3. Leidende principes

Alles wat we de komende jaren gaan doen, doen we volgens vier principes die ons kompas zijn.

1. Een vitaal sportlandschap is een basisvoorziening voor alle Utrechters
De kracht van sport en bewegen is dat veel mensen er plezier aan beleven. Voor de een gaat het om hard trainen voor belangrijke wedstrijden, voor de ander juist om samen met vrienden actief te zijn. Sport en bewegen is niet alleen een perfecte manier om te ontspannen en vrije tijd door te brengen, het heeft ook maatschappelijke meerwaarde. Zo draagt het bij aan gezondheid en gemeenschapskracht. In de Utrechtse sport zijn veel bewoners als vrijwilligers betrokken en is de sport een plek van ontmoeting en organisatiekracht.
De preventieve werking van sport en bewegen kan alleen ingezet worden als de basis op orde is. Daarom is een vitaal sport- en beweeglandschap een basisvoorziening en is het belangrijk dat sport en bewegen voor iedereen haalbaar is. Een vitaal sport- en beweeglandschap hoort bij de directe woonomgeving en draagt daarmee direct bij aan de aantrekkelijkheid van onze stad.

Een vitaal Utrechts sportlandschap bestaat uit:



Een breed en gevarieerd scala aan vitale sport- en beweegaanbieders, van wandelgroepen tot topsportverenigingen en van beweeglessen online tot tennisscholen.



Een goede balans in het aanbod en (veranderende) behoeften van inwoners. We gaan kijken hoe we sportaanbieders hierbij kunnen ondersteunen.



Een passende en toegankelijke infrastructuur, waarbij sportparken overdag en 's avonds toegankelijk en sociaal veilig zijn en het gebruik laagdrempelig is. Met openbare ruimte die zo is ingericht dat ook daar gesport en (sportief) bewogen kan worden.

Vanuit de gemeente doen we daar ons uiterste best voor, maar we kunnen dat niet zonder Utrechters en sport- en beweegaanbieders. Vanwege de schaarste aan ruimte en middelen, zijn het delen van ruimte en optimaal gebruik maken van voorzieningen de standaard om iedereen te laten genieten van sport en bewegen.

2. Grondoorzaken aanpakken: voorkomen is beter dan genezen
Sporten en bewegen draagt bij aan een gezonde leefstijl en heeft een preventieve werking voor iedereen. De maatschappelijke impact van sport en bewegen is voor Utrecht 2,64. Dit betekent dat elke euro inzet op sport en bewegen € 2,64 aan maatschappelijke opbrengsten oplevert in de stad[15]. Sport en bewegen is niet alleen goed voor de mentale en fysieke gezondheid, het helpt ook bij het verminderen van stress, zorgt voor nieuwe ontmoetingen en helpt bij het ontwikkelen van sociale vaardigheden. Door talenten te ontdekken en te ontwikkelen, staan Utrechters in hun kracht, worden ze uitgedaagd en hebben ze meer zelfvertrouwen. Het draagt bij aan gemeenschapskracht, verbinding en een sociaal netwerk. Sport en bewegen is een essentieel onderdeel van het samenleven in buurten en wijken.

> “Als huisarts zie ik kansen om bewegen als medicijn in te zetten.”

Voor bepaalde groepen die een achterstand hebben in sport- en beweegdeelname doen we met deze nota een stapje extra. We vergroten de kwaliteit van leven, verlagen waar mogelijk de verwachte druk op de zorg(kosten) en zorgen ervoor dat minder Utrechters in zorgtrajecten terechtkomen. We zien kansen om sport en bewegen in te zetten voor meerdere doelgroepen en binnen het Utrechtse zorgmodel (sociale basis, basiszorg en aanvullende zorg). In dit kader onderzoeken we de kansen in de hervormingen binnen het sociaal domein en samenwerking met zorgpartijen.

3. Ongelijk investeren voor gelijke kansen
Voor de meeste Utrechters is een basissportinfrastructuur die op peil blijft voldoende. Onze budgetten voor sport- en beweegstimulering zijn beperkt en daarom zetten we deze gericht in voor een deel van de Utrechters voor wie sporten en bewegen niet vanzelfsprekend, of zonder hulp onmogelijk, is. Zo kunnen ook zij de voordelen ervaren en krijgen meer Utrechters een eerlijke kans. Hiermee investeren we ongelijk voor gelijke kansen. We stimuleren deze Utrechters met een achterstand in sport en bewegen op plekken waar zij regelmatig komen. Dit doen we samen met partners en aanbieders in de buurt en wijk.

4. Samen de stad maken
Een leven lang sporten en bewegen is onmogelijk zonder de kracht van de stad. Samen met aanbieders zorgen we ervoor dat Utrecht een sportstad is en blijft. Sport- en beweegaanbieders vervullen een belangrijke rol, hier zit veel energie en organisatiekracht. We hechten veel waarde aan de grote aantallen vrijwilligers die hier actief zijn.

15 Kenniscentrum Sport en bewegen 2024

Om ervoor te zorgen dat de sportinfrastructuur blijft aansluiten op de behoeften van Utrechters en sport- en beweegaanbieders, is het belangrijk dat we die goed kennen. We willen weten wat Utrechters nodig hebben, vanuit sporters en juist ook niet-sporters. Als we iets gaan doen of ontwikkelen, betrekken we de inwoners, aanbieders en partners in de wijk daarbij. We werken buurt- en wijkgericht samen met de partners in de sociale basis en basiszorg. Ook steunen we initiatieven uit de stad die de bestaande infrastructuur aanvullen.

Het is belangrijk dat we weten wat aanbieders nodig hebben aan ondersteuning en ruimte om vitaal te blijven. Zo kunnen zij blijven inspelen op ontwikkelingen, waaronder veranderende sport- en beweegbehoeften. We luisteren naar wat de stad nodig heeft en wegen alle belangen af in de keuzes die we maken.



4. Drie thema's

4.1 Sport en bewegen als onderdeel van het dagelijks leven

Utrecht kent een hoge sportdeelname en we willen dat minimaal zo houden. Sport en bewegen heeft veel voordelen. Het helpt bijvoorbeeld Utrechters die in het dagelijks leven te maken hebben met eenzaamheid, stress en overgewicht. Sport en bewegen draagt bij aan sociale cohesie en (mentale) gezondheid. Scheidslijnen tussen groepen bewoners worden scherper en er is sprake van discriminatie, racisme, uitsluiting en polarisatie. We zien dat groepen inwoners steeds meer langs elkaar heen leven of zelfs tegenover elkaar komen te staan. Dit maakt het extra belangrijk om de verbindende kracht van sport te versterken. De gezondheidsverschillen tussen groepen Utrechters zijn hardnekkig en groot, en deze willen we verkleinen. In het Scheidslijnenrapport zien we waar grote verschillen zijn tussen wijken en buurten.

We zien de volgende doelgroepen die aantoonbaar minder sporten en/of bewegen:
1. Inwoners met een lage SEP (Sociaal Economische Positie);
2. Jongeren en jongvolwassenen (12 t/m 25 jaar);
3. Ouderen (65+);
4. Inwoners met een beperking.

We hebben onvoldoende middelen om onze sport- en beweegstimulering op alle doelgroepen in te zetten.
We kiezen er daarom voor om de komende notaperiode in te zetten op:
1. Utrechters van 0-18 jaar met een lage SEP inclusief hun opvoeders.
2. Utrechters met een lichamelijke of verstandelijke beperking.

Als er meer middelen beschikbaar zijn en/of komen, zetten we ook in op:[16]
- De gekozen doelgroepen met meer intensiteit;
- Meer buurten;
- Meer doelgroepen die een achterstand hebben in sport- en beweegdeelname, namelijk: jongeren met een midden en hoge SEP, jongvolwassenen in de leeftijd 19 – 25 jaar, ouderen, volwassenen met een lage SEP en Utrechters met een licht verstandelijke beperking.

"Jong beginnen is jaren winnen!"

16 Deze volgorde geeft geen prioritering aan. Deze is mede afhankelijk van waar mogelijke extra middelen vandaan komen en waar ze voor bestemd zijn. Dit geldt ook voor de overige kaders in de nota waarin keuzes worden beschreven.

We spannen ons de komende jaren gerichter in om Utrechters van 0-18 jaar met een lage SEP inclusief hun opvoeders te stimuleren om te sporten en bewegen. Daarmee laten we hen profiteren van de eerdergenoemde voordelen van een actieve leefstijl. We kiezen voor deze groep, omdat alle kinderen en jongeren in Utrecht het verdienen om kansrijk op te groeien en sport is daar onderdeel van. Vroeg de voordelen van sport en bewegen ervaren, zorgt ervoor dat zij ook op latere leeftijd blijven sporten en bewegen. We zetten bewust ook in op ouderbetrokkenheid, omdat opvoeders een cruciale rol hebben. We bereiken deze groep het best door te focussen op buurten met de grootste kwetsbaarheid in de lijn van het Scheidslijnenrapport. We kunnen niet iedereen binnen deze groep bedienen. Daarom is het nodig om binnen deze groep de inzet te faseren in tijd en de mate van intensiteit. Daarnaast blijven we onze inzet op Utrechters met een lichamelijke of verstandelijke beperking continueren, omdat zij zonder onze ondersteuning nauwelijks kunnen sporten of bewegen.

Dat willen we doen door in te zetten op:
- de aansluiting op de leefwereld van Utrechters
- de betaalbaarheid van sport
- sporten en bewegen in de buurt
- sport- en beweegtalenten
- sport- en beweegevenementen

4.1.1 Aansluiting op leefwereld Utrechters

We sluiten aan op de leefwereld van Utrechters door drempels en behoeften om te sporten en te bewegen van gekozen doelgroepen in beeld te brengen en hierop in te spelen. Hierbij hebben we oog voor de verschillende mijlpalen in het leven van deze inwoners, zoals de overstap naar de middelbare school, starten met een studie en het krijgen van kinderen.

We zien dat Utrechters naast in verenigingsverband ook anders sporten, bijvoorbeeld thuis en in de openbare ruimte. Dit maakt sport toegankelijker en dat willen we aanmoedigen, bijvoorbeeld door het wegnemen van drempels. Voor inwoners met een beperking moeten voorzieningen en de openbare ruimte goed toegankelijk zijn. Denk hierbij aan voldoende parkeerplaatsen voor mensen met een beperking als er een wedstrijd is. We monitoren hoe inwoners met een beperking de toegankelijkheid van de sport- en beweegvoorzieningen in de stad ervaren. Ook zijn er Utrechters die zich niet welkom of thuis/veilig voelen in een sportomgeving vanwege hun achtergrond. De verharding in de samenleving leidt ook in de sport tot verbale en fysieke excessen. Naast fysieke en sociale drempels, kunnen deze ook zitten in vervoer, de vindbaarheid van het aanbod en financiële beperkingen.

Om een beter beeld te hebben van de behoeften en ervaren drempels, gaan we één keer per vier jaar een uitgebreid onderzoek uitvoeren naar sport- en beweegdeelname én onderzoeken we de benodigde ruimte voor sport en bewegen. Hierbij is het belangrijk dat we in contact komen met inwoners en hen bewust maken van de meerwaarde van sport en bewegen. We communiceren gerichter, benutten het netwerk en rolmodellen rondom verschillende inwoners en zetten belangenorganisaties in. Dit doen we samen met sport- en beweegaanbieders, onze sociale basis partners, huisartsen, scholen en andere partijen.

4.1.2 Betaalbaarheid van sport en bewegen

Eén van de ervaren drempels om te sporten en bewegen is de betaalbaarheid. De bestaanszekerheid van inwoners met een laag inkomen staat onder druk. Inwoners geven andere behoeften en uitgaven prioriteit boven sport en bewegen. Door inflatie, stijgende (energie) kosten en de voorgenomen tariefverhoging per 2026 van de gemeentelijke sportvoorzieningen, wordt het sportaanbod duurder. Daarom is het nog urgenter om sport en bewegen voor inwoners met een kleine portemonnee betaalbaar te maken en te houden. In Utrecht willen we immers niet dat je portemonnee bepaalt of je kunt sporten of bewegen.

Als gemeente zetten we een extra stap voor kinderen die opgroeien in armoede. Via de U-pas hebben zij de kans om mee te doen aan sport, cultuur en andere activiteiten. Helaas zien we door verschillende ontwikkelingen een dalende trend in het aandeel van het U-pas tegoed dat door kinderen wordt besteed aan sport en cultuur. Via de nota financiële bestaanszekerheid geven we daarom een impuls. We weten ook dat de bestaande regelingen voor kinderen om te sporten niet bij iedereen bekend zijn of dat het aanvraagproces voor drempels zorgt. In sommige gevallen spelen ook wantrouwen en de angst om fouten te maken een rol, waardoor zij geld terug zouden moeten betalen. We verkennen of tegoeden via fondsen zoals het Paul Verweel Sportfonds op de U-pas gezet kunnen worden. Organisaties gaan hier uiteindelijk zelf over, maar wij streven naar eenvoud door te proberen partijen op één lijn te krijgen.

Een andere manier om sport en bewegen betaalbaarder te maken is het stimuleren van solidariteitspotjes bij sport- en beweegaanbieders. Daarnaast zien we op termijn kansen voor een maatschappelijk 0-tarief voor sportaccommodaties, als daar middelen voor beschikbaar komen. We verkennen hoe we tariefverhogingen voor sportvoorzieningen kunnen differentiëren, zodat Utrechters met een kleine beurs minder geraakt worden. Daarnaast kennen verschillende sportaanbieders zelf regelingen die we gaan etaleren om andere aanbieders te inspireren. We verkennen of het Utrechtse bedrijfsleven dit kan versterken.

4.1.3 Sporten en bewegen in de buurt

We zien een verband tussen een lage SEP en een lage sport- en beweegdeelname. Daarom focussen we op de jeugd en hun opvoeders met een lage SEP in buurten met de grootste kwetsbaarheid.

We werken samen met partners en aanbieders op vindplaatsen op buurt- en wijkniveau. Denk onder meer aan (buurt)sportverenigingen, kinderopvang, jongerenwerk, buurthuizen en zorgcentra. Dit doen we op zowel strategisch niveau, als operationeel niveau. Hierbij sluiten we aan bij de wijkplannen die we samen met de sociale partners ontwikkelen. Het sport- en beweegaanbod bij onder meer buurthuizen, brede scholen en speeltuinen is hierbij belangrijk. We sturen er ook actiever op aan dat nieuw aanbod het bestaande aanbod aanvult en zoveel mogelijk aansluit op de bestaande infrastructuur en behoeften van inwoners. We ondersteunen beweeginitiatieven van bewoners, zodat het aanbod onderdeel is van het samenleven in de buurten.

> “Kinderen kennen buskruit niet meer als spel.
> Sociale media en gamen zitten bewegen in de weg.”



We zien dat kinderen en jongeren minder bewegen en hun motoriek achteruitgaat. Daarom stimuleren we Utrechters van 0-18 jaar en hun opvoeders in kwetsbare buurten om voldoende te bewegen gedurende de dag en kennis te maken met verschillende vormen van sport en bewegen. We vinden het belangrijk dat kinderen voldoen aan de beweegrichtlijnen. Ook vinden we het belangrijk dat ieder kind zwemvaardig (diploma A) en bij voorkeur zwemveilig (diploma C) is. Het overgrote deel van de kinderen in Utrecht heeft een zwemdiploma, voor kinderen die opgroeien in een gezin met lage welvaart is dat minder vanzelfsprekend.[17]

School is bij uitstek een geschikte plek om kinderen meer te laten bewegen, zowel het primair als het voortgezet onderwijs. Extra beweegmomenten kunnen bijdragen aan een verbeterde aandacht en concentratie, zelfbeheersing, stemming en lichamelijke conditie. Nieuw is dat we ons inzetten voor de jongste kinderen (0-4 jarigen), jongeren en hun opvoeders. We verstevigen de positie van bewegen en sporten op scholen, bij de kinderopvang en voor- en vroegschoolse educatie (VVE). Dit doen we door hen ondersteuning op maat te bieden bij beweeginitiatieven wanneer zij meer willen bewegen gedurende de schooldag, kinderen kennis willen laten maken met sporten, hen willen toeleiden naar passend aanbod of gebruik willen maken van het Brede schoolprogramma, het Utrechts Beweegprogramma, schoolzwemmen en schoolsportevenementen.

Voor de allerjongsten zijn de vindplaatsen de jeugdgezondheidszorg en voorschoolse voorzieningen, zoals de peuterspeelzaal en kinderopvang. Op jonge leeftijd willen we kinderen de kans geven om sport en bewegen te ontdekken en zich motorisch goed te ontwikkelen, omdat we ervan overtuigd zijn dat plezier en vaardigheid samenhangen. We willen deze kinderen de kans geven om te ontdekken waar hun talenten liggen door drempels weg te nemen voor de opvoeders om hun kinderen te laten sporten, ook op langere termijn. Een goede start kan een leven lang vruchten afwerpen.

17 Zwemvaardigheid | Volksgezondheidsmonitor

We zien ook kansen op stedelijk niveau voor jongeren en jongvolwassenen, volwassenen in lage SEP, ouderen en Utrechters met een licht verstandelijke beperking. Zodra er meer middelen beschikbaar zijn, gaan we samen met onder meer zorginstellingen, huisartsen en fysiotherapeuten op zoek naar hun behoeften en de ervaren drempels zodat we een passend aanvullend aanbod kunnen creëren.

4.1.4 Sport- en beweegtalenten

Sportstad Utrecht brengt veel talentvolle sporters voort. Daar zijn we trots op en we geven deze sporters graag het podium. We geloven dat deze talenten en toppers een inspiratie vormen voor anderen om te gaan bewegen. We willen talentvolle sporters daarom de kans bieden om hun mogelijkheden optimaal te ontwikkelen in een sociaal veilig sportklimaat. Verschillende verenigingen en talentprogramma's in onze stad zetten zich hiervoor in.
We blijven hen ondersteunen, we onderzoeken hoe we de accommodaties hiervoor nog beter kunnen inzetten en verkennen de mogelijkheden om talentontwikkeling betaalbaar te houden voor alle inwoners. We hebben extra aandacht voor de herkenning en ondersteuning van talenten uit kwetsbare buurten. We kijken ook naar talenten uit de urban scene.
We geven bij de ondersteuning aan talentenprogramma's de voorkeur aan groepen boven individuele sporters en vragen als tegenprestatie hun inzet als rolmodel en inspiratiebron.

De afgelopen jaren hebben verschillende topsportorganisaties aan de oostkant van Utrecht zich met onze steun verenigd in Sportcampus Traiectum. Breder in de stad werken sportaanbieders met ambities op topsport en talentontwikkeling samen binnen het Utrecht Talent Center. Het delen van kennis en gebruikmaken van elkaars faciliteiten en inzet staat hierbij centraal. We blijven de komende jaren deze samenwerkingsverbanden ondersteunen en zetten in op het vergroten van de zichtbaarheid en impact in de gehele stad.

4.1.5 Sport- en beweegevenementen

Sport- en beweegevenementen zetten we in om meer Utrechters te laten sporten en bewegen. Evenementen zijn een laagdrempelige manier om kennis te maken met verschillende sporten of vormen voor inwoners een uitdaging om naartoe te werken, als deelnemer of vrijwilliger. Ze dragen bij aan de fysieke en mentale gezondheid van inwoners. Aanbieders in de stad zetten evenementen in om mensen in beweging te brengen, zich te profileren, hun sport te etaleren en nieuwe leden te werven. Ook geloven we in de kracht van schoolsportevenementen om meer kinderen en jongeren kennis te laten maken met diverse sporten. Zo kunnen zij ontdekken of een sport bij hen past. We laten de middelen zoveel mogelijk ten goede komen aan lokale sportaanbieders en organisatoren.

Onze beperkte middelen zetten we in bij evenementen waar Utrechters aan kunnen deelnemen. Het is belangrijk dat er aandacht is voor de inzet op doelgroepen met een achterstand in sport- en beweegdeelname, daarvoor gaan we onze evenementenkalender actiever gebruiken. Hierbij hebben we ook oog voor de betaalbaarheid van evenementen voor deze groepen. We zorgen ervoor dat sportevenementen die we financieel ondersteunen passen in onze richtlijnen voor gezonde voeding, duurzaamheid en het terugdringen van gokreclames. Dit betekent dat we tot 2028 stoppen met financiering van (inter)nationale 'kijkevenementen' vanwege het gebrek aan financiële middelen. We verkennen wel de mogelijkheid om met publieke en private middelen op de langere termijn weer een groot internationaal evenement te organiseren.

Belangrijkste inzet voor de komende jaren uitgelicht:

- Aansluiten op de leefwereld van inwoners door gerichter te communiceren, het netwerk, rolmodellen en belangenorganisaties in te zetten;
- Eén keer per vier jaar een uitgebreid onderzoek uitvoeren naar sport- en beweegdeelname én naar de benodigde ruimte voor sport en bewegen;
- Het betaalbaarder maken van sport en bewegen;
- Het verstevigen van de positie van sport en bewegen op het primair en voortgezet onderwijs, VVE en kinderopvang in kwetsbare buurten;
- Het continueren van onze talentondersteuning met extra aandacht voor de herkenning en ondersteuning van talenten uit kwetsbare buurten en uit de urban scene;
- Het financieel ondersteunen van evenementen waar Utrechters aan mee kunnen doen met extra aandacht voor doelgroepen met een achterstand in sport en bewegen.

Als er meer middelen beschikbaar zijn en/of komen, zetten we ook in op:

- Het betaalbaarder maken van sport en bewegen voor een bredere groep Utrechters;
- De preventieve waarde van sport en bewegen door onder meer bredere aansluiting op de wijkplannen van de sociale partners;
- Meer evenementen, waaronder kijkevenementen;
- Meer inzet op talentontwikkeling én topsport.

4.2 Vitale sport- en beweegaanbieders als basis

We zijn een stad met meer dan 700 sport- en beweegaanbieders. In Utrecht is het aanbod heel divers. We hebben sportverenigingen, boulderhallen, denksportverenigingen, wandel- en fietsgroepen, yogagroepen in parken, vechtsportaanbieders, salsalessen en nog veel meer. Dat is belangrijk, want de sport- en beweegbehoeften van Utrechters zijn verschillend. De drijvende kracht achter een groot deel van het Utrechtse sport- en beweegaanbod zijn (vrijwilligers van) de sportverenigingen, andere aanbieders en evenementorganisatoren. Zij leveren een enorme bijdrage aan de gemeenschapskracht van de stad. Hier komen gelijkgestemden samen en ontstaan nieuwe ontmoetingen. Zij dragen in grote mate bij aan het betaalbaar houden van sport. Ook zien we sport- en beweegaanbieders die al actief inzetten op maatschappelijke uitdagingen en aanbieders die hiervoor de intentie hebben.

Om ervoor te zorgen dat zo veel mogelijk Utrechters gaan sporten en bewegen zien we voldoende, divers en toegankelijk aanbod van sport- en beweegaanbieders in de stad als essentiële voorwaarde. De aanbieders vormen de basis van de Utrechtse sportinfrastructuur. Daarom is het belangrijk dat ze vitaal zijn en blijven. Dat betekent dat zij zelfstandig en ondernemend hun sport kunnen organiseren, voldoende en betaalbare accommodaties hebben, werken aan een positieve sportcultuur en met vertrouwen toekomstige ontwikkelingen tegemoet kunnen treden.

Dit willen we de komende periode gaan doen:

- We zetten in op aanbod dat aansluit op de sport- en beweegbehoeften van Utrechters.
- We versterken de vitaliteit van sport- en beweegaanbieders.
- We stimuleren sport- en beweegaanbieders om aan de slag te gaan met positieve sportcultuur.



4.2.1 Aanbod dat aansluit op sport- en beweegbehoeften van Utrechters

We zien zowel een stijging van sporten in verenigingsverband, als een groei van andere en nieuwe vormen van sport en bewegen. Utrechters sporten ook individueel, denk aan hardlopen en wandelen. Daarnaast zien we een grotere behoefte aan aanbieders die meerdere sporten faciliteren en aanbod dichtbij huis. Jongeren geven aan graag gevarieerd en flexibel te willen sporten. Daarnaast merken we dat er behoefte is aan specifiek aanbod, zoals vrouwen-zwemmen of een sportaanbod voor trans en queer personen. Het gaat niet alleen over activiteiten, maar ook over praktische zaken zoals het gebruik van kleedkamers en toiletten. We zien mogelijkheden om e-sports in te zetten om inwoners in beweging te krijgen als er een beweegcomponent aan gekoppeld is.

> "Sommige Utrechters sporten liever in een safe space met mensen bij wie zij zich veilig voelen."

We willen weten waar het aanbod in de stad niet aansluit op de behoeften van Utrechters. Bestaande aanbieders helpen we om ontbrekend aanbod te ontwikkelen en om hun aanbod vindbaarder te maken, ook voor Utrechters die niet digitaal vaardig of moeite hebben met lezen en schrijven. Daarnaast ondersteunen we nieuw aanbod en nieuwe organisatievormen zoals urban sportscommunities en buurtsportverenigingen, omdat we het belangrijk vinden dat iedereen sport en beweegt op een manier die bij hen past. Hierbij hebben de kwetsbaarste buurten onze prioriteit. We hechten waarde aan sporten en bewegen in groepsverband, vanwege het sociale netwerk dat daarmee ontstaat. Ook weten we uit onderzoeken dat sporten in groepsverband bijdraagt aan meer en langer sporten en bewegen.

> "Ik voel me thuis en vertrouwd bij mijn kickboksschool. De trainers en mensen met wie ik train voelen aan als familie op wie ik kan bouwen."

4.2.2 Versterken vitaliteit van alle sport- en beweegaanbieders

Het grootste deel van de sport- en beweegaanbieders is vitaal en dat willen we graag zo houden. SportUtrecht is hét loket voor sport- en beweegaanbieders in de stad. Via hun inzet geven we prioriteit aan proactieve ondersteuning aan sport- en beweegaanbieders die bij uitstek kinderen en jongeren in kwetsbare buurten bereiken. Ouderbetrokkenheid en vrijwilligerswerk zijn hier minder vanzelfsprekend en dat vraagt dus meer van trainers, vrijwilligers en sportbestuurders. Daarnaast richten we ons de komende jaren op het reactief ondersteunen en versterken van sport- en beweegaanbieders in de stad die met een duwtje in de rug zelfstandig vitaal kunnen worden. We richten ons op alle soorten aanbieders, dus ook commerciële aanbieders en (urban) sportscommunities. Ook zij brengen inwoners in beweging, zorgen voor een plek waar Utrechters zich thuis en veilig voelen en dragen bij aan gemeenschapskracht.

We zien een verschil tussen de ondersteuning die verenigingen en communities en commerciële sportaanbieders nodig hebben. Verenigingen draaien op een bestuur en de inzet van vrijwilligers, terwijl commerciële aanbieders over het algemeen juist werken met professionals. Communities zijn informeel georganiseerd, soms zonder duidelijke structuur. We verkennen welke ondersteuning de verschillende soorten aanbieders nodig hebben en werken hierin samen met SportUtrecht, bonden en kennisinstellingen. Ook stimuleren we samenwerking en de uitwisseling van kennis en expertise tussen verschillende sport- en beweegaanbieders.

Soms komt het voor dat een aanbieder geen toekomst heeft, ondanks aanvullende ondersteuning. In dat geval stoppen we met de ondersteuning en de ingebruikgeving van accommodaties. SportUtrecht fungeert in een dergelijke situatie als intermediair om ervoor te zorgen dat de sporters kunnen blijven sporten en bewegen.

Utrecht is een studentenstad. In veel gevallen sporten en bewegen studenten bij studenten-sportverenigingen en -voorzieningen, gedeeltelijk bij andere aanbieders. Tijdens hun studententijd zijn ze vaak actief als vrijwilliger of bestuurslid bij de verenigingen.
Daarna nemen zij deze ervaring en expertise mee naar andere aanbieders in de stad en zijn daarmee waardevol voor de vitaliteit van aanbieders. Er zijn wachtlijsten bij studenten-sportverenigingen. Samen met hen en onderwijsinstellingen (UU, HU en MBO) werken we aan een convenant om zoveel mogelijk studenten te laten sporten en bewegen en hun kracht en meerwaarde voor een vitaal sportlandschap in de stad te benutten.

4.2.3 Positieve sportcultuur

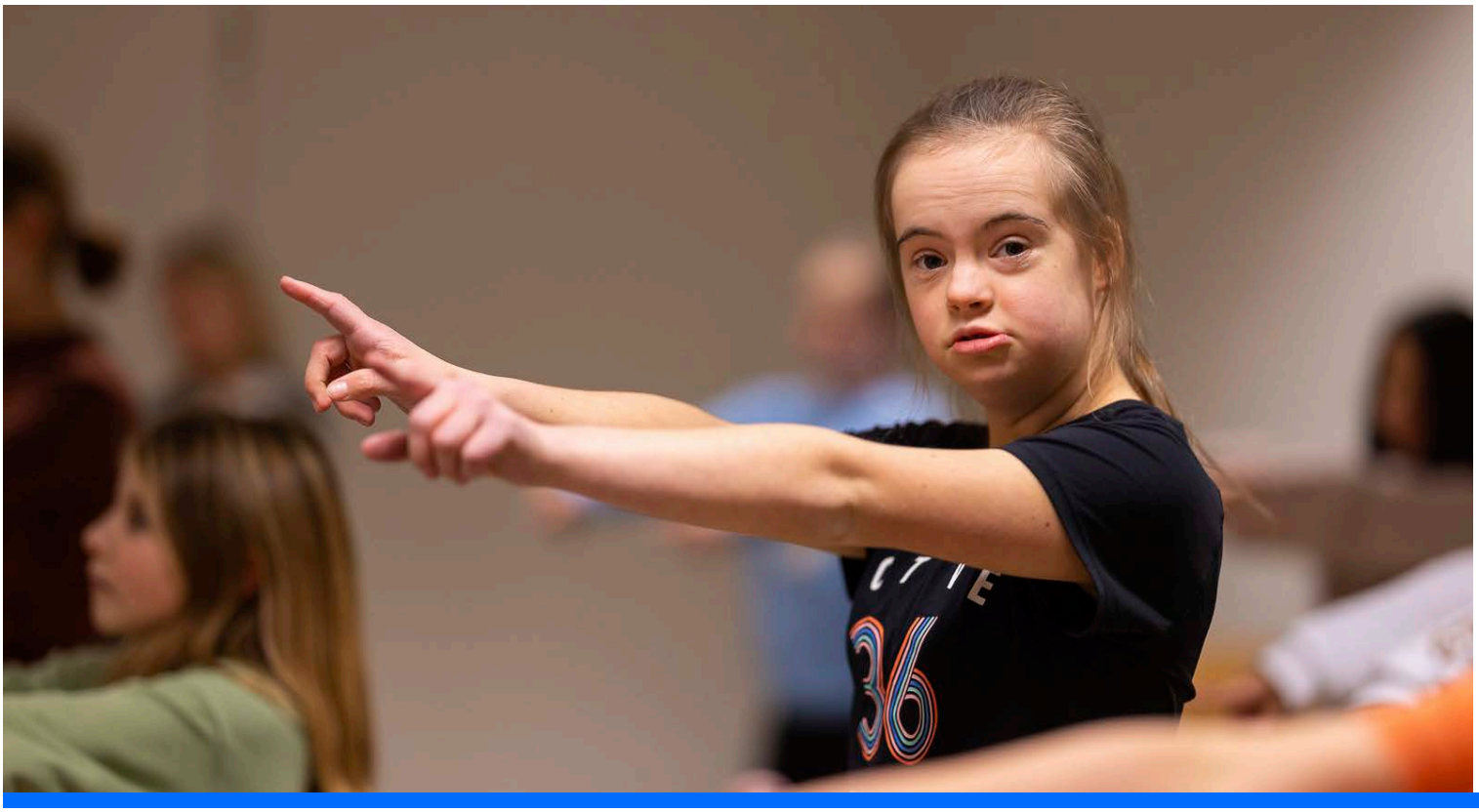
De komende jaren jagen we samen met SportUtrecht en (vitale) aanbieders een positieve sportcultuur aan. Hiermee versterken we ook de pedagogische basis in de stad. Met een positieve sportcultuur bedoelen we een omgeving waar sporters met respect worden behandeld en gelijke kansen krijgen, waar ze plezier hebben en worden uitgedaagd en waar actief wordt gewerkt aan sociale veiligheid. Een positieve sportcultuur zorgt voor meer plezier, wat de kans vergroot dat de deelnemers ook blijven sporten. Daarnaast draagt een positieve sportcultuur bij aan verbondenheid binnen de club, wat weer positieve effecten heeft op bijvoorbeeld de actieve betrokkenheid van leden. We benaderen een positieve sportcultuur vanuit drie invalshoeken: ‘Een sociaal veilige omgeving; waarin iedereen kan meedoen; en (sport)plezier en ontwikkeling centraal staan.’

In een sociaal veilige omgeving bestaat een duidelijk kader voor gewenst en ongewenst gedrag. Sportaanbieders spelen een belangrijke rol in het stellen van de norm, maar er is ook ruimte voor het bespreken van grenzen, omdat deze voor ieder individu anders kunnen zijn. In een sociaal veilige omgeving wordt zoveel mogelijk gedaan om grensoverschrijdend gedrag te voorkomen. Mocht zich dat tóch voordoen, dan weten betrokkenen bij de sportaanbieder (al dan niet via protocollen) op een adequate manier te reageren en de juiste ondersteuning te vinden. Het tegengaan van grensoverschrijdend gedrag begint bij het bespreekbaar maken van grenzen en de gewenste norm. Het is daarom belangrijk om hier op alle niveaus en met alle partijen binnen de sportwereld continu het gesprek over te voeren. Dit maakt normen en afspraken duidelijk en maakt het makkelijker om elkaar hierop aan te spreken.

‘Iedereen kan meedoen’ betekent dat Utrechters zich thuis voelen op een sportplek die bij hen past. Het bevorderen van inclusie en het tegengaan van discriminatie en uitsluiting is mogelijk door sportaanbod toegankelijk te maken voor specifieke behoeften of via acties om discriminatie en uitsluitingsmechanismen tegen te gaan.

De laatste invalshoek van een positieve sportcultuur is het centraal staan van plezier en ontwikkeling van de sporter. Dat is cruciaal voor het behouden en versterken van de intrinsieke motivatie om te sporten. Wie met plezier sport, ontwikkelt zich ook op sociaal, emotioneel, cognitief en motorisch gebied. Sporters gaan langer door en creëren meer zelfvertrouwen, eigenwaarde en sociale verbondenheid en zijn mentaal weerbaarder doordat zij hun eigen emoties en die van anderen goed kunnen herkennen en benoemen. Trainers en coaches spelen hier een belangrijke rol in. Met goede pedagogische en didactische vaardigheden zijn ze beter in staat om de ontwikkeling en het plezier bij sporters te stimuleren. Door bewustzijn en kennis over sociaal emotionele ontwikkeling bij trainers en coaches te vergroten, versterken we de sociale omgeving rondom kinderen, jongeren en jongvolwassenen. Met de juiste vaardigheden ervaren zij zelf meer plezier en is de kans groter dat zij als trainer aan hun sport verbonden blijven. Daarmee vormen zij een belangrijk onderdeel van de pedagogische basis in de stad. Ze hebben ook een belangrijke rol in het zorgen voor een veilige omgeving: als autoriteit kunnen ze de norm stellen door middel van voorbeeldgedrag of via het handhaven bij incidenten. Niet alleen de coaches en trainers hebben hier een rol in, maar bijvoorbeeld ook ouders langs de lijn.

Hiernaast is sport en bewegen onderdeel van gezonde leefgewoonten en daar hoort een gezonde omgeving bij. Hiervoor sluiten we aan op de nota ‘Samen gezondheidsverschillen verkleinen 2024-2027’. We zetten daarom in op het bannen van roken bij de sportclub en het bevorderen van verantwoord alcoholgebruik. We werken met sportaanbieders aan een gezond aanbod van eten en drinken op alle sportvoorzieningen en sportevenementen.



Belangrijkste inzet voor de komende jaren uitgelicht:
- Het ondersteunen van alle soorten sport- en beweegaanbieders in Utrecht;
- Proactief ondersteunen van sport- en beweegaanbieders die bij uitstek kinderen en jongeren in kwetsbare buurten bereiken;
- Het ondersteunen en versterken van sport- en beweegaanbieders in de stad die met een duwtje in de rug zelfstandig vitaal kunnen worden;
- Het stoppen met de ondersteuning en de ingebruikgeving van accommodaties als een aanbieder ondanks aanvullende ondersteuning geen toekomst heeft;
- Een positieve sportcultuur.

Als er meer middelen beschikbaar zijn en/of komen, zetten we ook in op:
- Het proactief ondersteunen van meer sport- en beweegaanbieders op meerdere thema's, zoals beleid, financiën, gezonde sportomgeving, maatschappelijke rol, e-sports, kader en trainers.

4.3 Ruimte voor sport en bewegen in een verdichtende stad

Utrecht heeft een breed aanbod aan sportvoorzieningen, van gemeentelijke sportparken, sporthallen en zwembaden, tot sport- en beweegvoorzieningen in de openbare ruimte, tot sportaccommodaties van ondernemende sport- en beweegaanbieders. Allemaal dragen deze bij aan het in beweging brengen van Utrechters. Door gebrek aan ruimte en middelen zien we dat het aanbod onvoldoende meegroeit met de groei van de stad. We vinden het belangrijk dat iedereen dichtbij huis kan sporten en bewegen, bij een voorziening die aansluit bij zijn of haar sport- en beweegbehoefte. De nabijheid van sport- en beweegaccommodaties is een essentieel onderdeel van de basisinfrastructuur in de stad.

Dit doen we door in te zetten op:
- optimaal benutten van beschikbare ruimte;
- inzet van ruimte en middelen;
- benutten van de brede waarde van sportaccommodaties voor stad, wijk en buurt.

4.3.1 Optimaal benutten van beschikbare ruimte

Ons uitgangspunt is dat we de ruimte en de voorzieningen in de stad voor sport en bewegen optimaal gebruiken. Dit is ook nodig, want we zien dat er minder ruimte voor sport en bewegen is. Samen met onze aanbieders zoeken we naar out-of-the-box oplossingen om zoveel mogelijk inwoners van de sportvoorzieningen in de stad gebruik te laten maken. Dat is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Waar mogelijk verbinden we de opgave voor sport- en beweegvoorzieningen in een vroeg stadium met andere opgaven en financieringsstromen, zoals groen, onderwijs, mobiliteit en energie. We verkennen met partijen in de stad, zoals sport- en beweegaanbieders, het bedrijfsleven, het onderwijs en woningbouwcorporaties, hoe we (openbare) ruimtes en gebouwen op een innovatieve manier kunnen gebruiken. Ook hebben

we oog voor tijdelijke locaties die we hiervoor kunnen gebruiken. We vinden het tenslotte belangrijk dat onze accommodaties zo zijn ingericht dat ze zo goed mogelijk tegemoetkomen aan de behoeften van verenigingen en andere aanbieders die er gebruik van maken.

Efficiënt en multifunctioneel gebruik
We sturen op efficiënt en multifunctioneel gebruik van onze sportvoorzieningen, waarbij de aanwezige capaciteit optimaal gebruikt wordt en waar nodig de beschikbare ruimte gedeeld wordt. We houden hierbij rekening met ontwikkelingen en veranderingen in het Utrechtse sport- en beweeglandschap en passen onze werkwijze aan waar dat nodig is. Het is essentieel dat we oog hebben voor de vitaliteit van aanbieders en ook voor de toegankelijkheid en duurzaamheid van onze voorzieningen. Dit betekent dat we investeren in accommodaties die goed exploiteerbaar zijn en geschikt voor meerdere sporten en aanbieders. We verkennen met de sportnetwerken in de stad hoe zij samen de beschikbare capaciteit zo goed mogelijk kunnen benutten, door bijvoorbeeld velden uit te wisselen of samen van sportzalen en -hallen gebruik te maken. We zien eveneens mogelijkheden voor de toepassing van multifunctionele sportvelden, en voor vormen van bestaande sporten die meer sporters per m2 kunnen huisvesten, zoals 3x3 basketbal, 5 tegen 5 hockey en 7 tegen 7 voetbal. Voor de binnensport geldt dat we gemeentelijke zaalruimte samen met vertegenwoordigers uit de Utrechtse sportwereld eerlijk verdelen om te komen tot een optimale en passende bezetting.

We kijken niet alleen naar velden en sporthallen, maar ook naar bijbehorende functies zoals clubhuizen en kleedkamers. Samen met gebruikers kijken we naar mogelijkheden van flexibel en efficiënt gebruik. Door bijvoorbeeld het gebruik van lockers kunnen kleedkamers door meerdere teams benut worden. We zetten in op de verhoging van recreatief gebruik op momenten dat accommodaties minder bezet zijn. Hierbij verkennen we de mogelijkheden om sportvelden per uur of dagdeel online te boeken, zoals dat nu ook al kan bij binnensport-accommodaties.



We zien dat niet al onze sportparken het gehele weekend optimaal gebruikt worden, dat geldt vooral voor voetbal. We wegen daarom per sportpark af of we de capaciteit uitbreiden met nieuwe velden en/of omzetten van gras naar kunstgras ter verhoging van de capaciteit, of dat bestaande velden (met name op zondag) eerst beter benut moeten worden. Er vindt geen uitbreiding plaats voor alleen de zaterdagpiek. Het vraagt om een cultuurverandering om wedstrijden te spelen op andere dagen. Juist op vrijdagavond en zondag blijft veel capaciteit onbenut. De afgelopen jaren hebben we gemerkt dat zo'n verandering tijd kost en niet vanzelf gaat. We werken samen met de verenigingen, de KNVB en SportUtrecht aan stimulerende maatregelen en het wegnemen van drempels om wedstrijden beter te spreiden. Wanneer dit niet leidt tot substantiële verbetering van de bezetting van de capaciteit, gaan we over tot meer regulering. We overwegen daarbij maatregelen op het gebied van de tarieven en ingebruikgeving van gemeentelijke sportaccommodaties.

De druk op de zwembaden is groot door een tekort aan zwembadwater. Ook het werven van personeel is lastig. Door de realisatie van zwembad Máximapark en door personeel zelf op te leiden zal deze situatie op termijn verbeteren. We geven bij de verdeling van capaciteit van zwembadwater en personeel voorrang aan diplomazwemmen voor kinderen en verenigings-activiteiten. Met de verenigingen zoeken we naar mogelijkheden om de beschikbare capaciteit zo efficiënt mogelijk te benutten. Waar mogelijk bieden we recreatief zwemmen aan, net als overige zwemactiviteiten voor specifieke doelgroepen. Met de randgemeenten verkennen we op welke manier we de gezamenlijk zwembadwatercapaciteit optimaal kunnen benutten.

Aansluiten bij de behoeften
We vinden het belangrijk dat onze accommodaties zo goed mogelijk aansluiten bij de behoeften van sport- en beweegaanbieders en inwoners. Samen met hen kijken we naar mogelijkheden om accommodaties flexibel in te richten en geschikt te maken voor specifieke sporten. Hierbij hebben we oog voor mogelijke verschillen in behoeften van (toekomstige) inwoners en de populariteit van sporten in de verschillende wijken, denk bijvoorbeeld aan vecht- en verdedigingssporten in Overvecht en Kanaleneiland.

Hetzelfde geldt voor de sportieve en beweegvriendelijke inrichting van de openbare ruimte. Bij iedere ontwikkeling betrekken we inwoners en (potentiële) gebruikers aan het begin van het traject om gezamenlijk te komen tot een ontwerp dat ook echt goed gebruikt gaat worden en tot een programmering voor de plekken. We benutten hiervoor de kennis en expertise van de (urban sports)communities in de stad. Hierbij hebben we oog voor de verschillende leeftijdscategorieën en hun behoeften. We benutten hier waar mogelijk ook de schoolpleinen voor.

> "Praat niet over de sport, maar met de sport.
> Hier zitten veel kracht en ideeën om oplossingen
> te bedenken voor de uitdagingen in de stad."

We bouwen voorzieningen voor tientallen jaren, daarom is het belangrijk oog te hebben voor toekomstbestendig gebruik. Bij de realisatie van sport- en beweegvoorzieningen kijken we ook of er ‘out-of-the-box’ mogelijkheden zijn voor publiek-private samenwerking, innovatie en kansen om sportvoorzieningen te realiseren in combinatie met andere functies en gebouwen in de stad. Ook bestaand vastgoed in de stad, waarvoor een andere invulling wordt gezocht - zoals kerken, parkeergarages of kantoren - biedt in dit kader kansen, net als tijdelijke sport- en beweeginrichting wanneer grond of gebouwen (her)ontwikkeld worden Waar niet- commerciële sport- en beweegaanbieders zelf investeren in sportaccommodaties, kunnen we hen ondersteunen met het verlenen van een garantstelling voor de financiering. Dit doen we in samenwerking met de Stichting Waarborgfonds Sport (SWS).

Zelfbeheer binnensportaccommodaties
De gemeente streeft naar vitale sportaanbieders met een sterke maatschappelijke functie in de samenleving en een vorm van zelfbeheer kan hieraan bijdragen. We ontwikkelen een handreiking voor zelfbeheer van binnensportaccommodaties met daarin heldere kaders en uitgangspunten. Voorwaarde voor iedere vorm van zelfbeheer is dat dit voor de gemeente tenminste kostenneutraal is. Twee laagdrempelige vormen zijn: sleutelbeheer waarbij een sportvereniging onder meer zelf opent en sluit en het in zelfbeheer nemen van een ontmoetingsruimte bij een sporthal. Een derde vorm is een verdergaande variant waarbij beheer- en exploitatietaken van de gemeente worden overgenomen. Dit betreft altijd maatwerk.

De gemeente heeft de binnensportaccommodaties in eigendom en voert het beheer en de exploitatie zelf uit met professionals die hiervoor zijn opgeleid. Wanneer beheer- en exploitatietaken van de gemeente worden overgenomen, vraagt dit om vakspecialistische kennis, een brede sociaal-maatschappelijk inzet, structurele inzet van vrijwilligers en het mede dragen van risico’s. Als sportverenigingen aan deze randvoorwaarden voldoen, dan kunnen zij beheer en exploitatie (gedeeltelijk) van de gemeente overnemen. We sluiten hierbij zoveel mogelijk aan bij de wensen en mogelijkheden van de sportvereniging en de maatschappelijke meerwaarde die zij kunnen realiseren.

4.3.2 Inzet van ruimte en middelen
We zien dat de beperkte ruimte in de stad en de bezuinigingsopgave negatieve impact hebben op de kwaliteit en het tempo waarmee we ambities uit de RSU2040 en het coalitieakkoord realiseren. Toch blijft het onze ambitie om maatschappelijke voorzieningen mee te laten groeien. Sport- en beweegvoorzieningen zijn een essentieel onderdeel van de basisinfrastructuur. Belangrijk hiervoor is dat we de huidige sport- en beweegvoorzieningen in stand houden. Hoewel we soms keuzes moeten maken of moeten temporiseren, blijft overeind dat we werken aan een complete stad waarbij sport in balans meegroeit.

De komende periode realiseren we vanuit het MPR verschillende sportvoorzieningen. Het gaat om de realisatie van twee sportvelden op sportpark Nieuw Welgelegen, een nieuw rugbyveld op sportpark Rijnvliet, sporthallen in Cartesiusdriehoek, Merwedekanaalzone en Overvecht, zwembad Maximapark, een extra hockeyveld op een nader te bepalen locatie en de omzetting van drie grasvelden naar kunstgras.

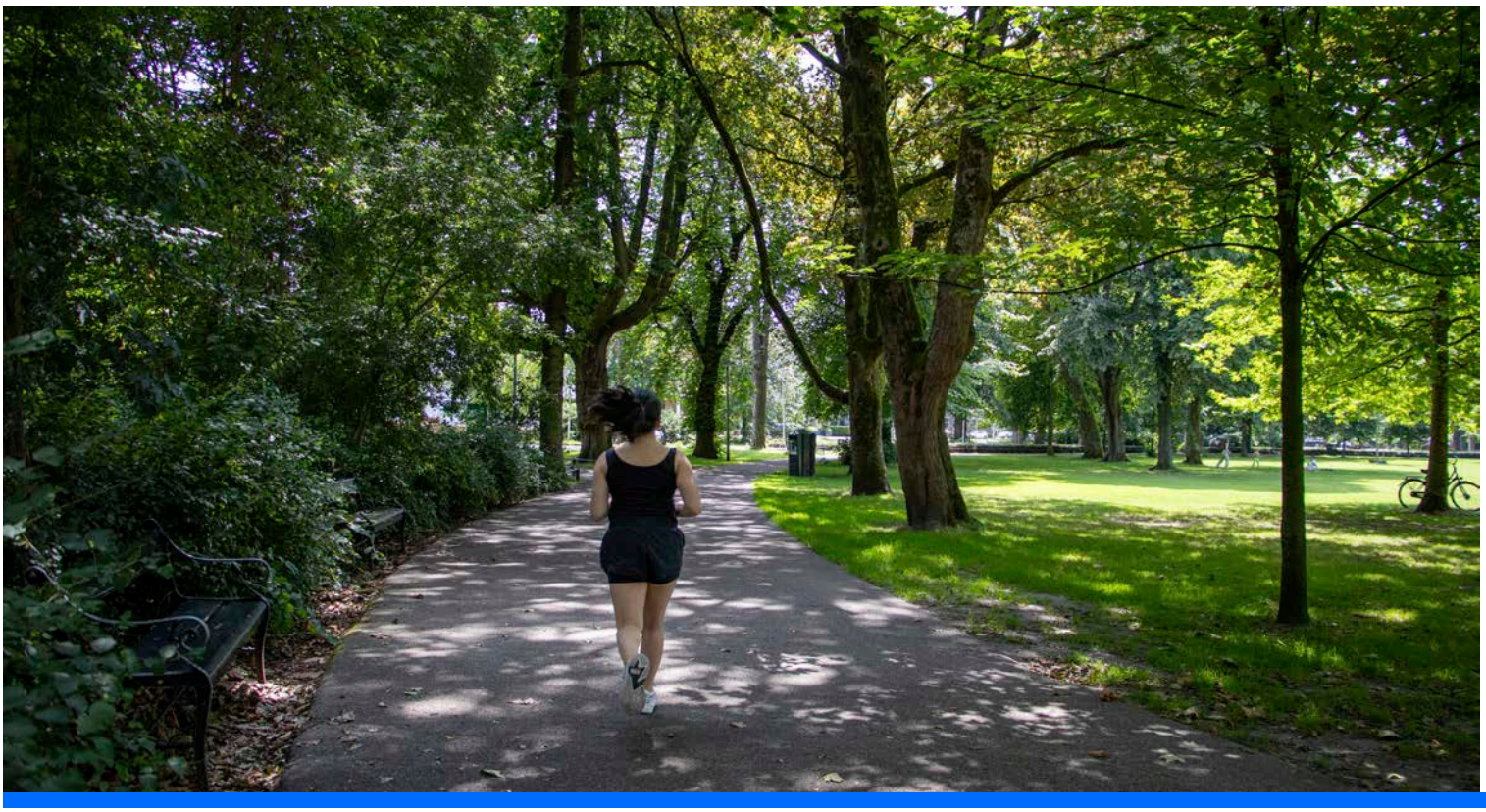
Zoektocht naar ruimte voor sport
Er is een tekort aan sportvoorzieningen en dit tekort neemt de komende jaren verder toe. De basis van de Utrechtse sportinfrastructuur is in gevaar. Om te zorgen dat we als stad ook voor sport in balans groeien, zorgen we ervoor dat sport en bewegen eerder en sterker aandacht krijgt bij gebiedsontwikkelingen. Ruimte en middelen zijn schaars en daarom zijn we genoodzaakt om keuzes te maken. We nemen de volgende maatregelen om ruimte te vinden:

- we gaan op zoek naar nieuwe uitbreidingslocaties voor sport(velden);
- we stellen een huisvestingsplan sportaccommodaties op;
- we combineren waar mogelijk binnensportvoorzieningen met onderwijsvoorzieningen;
- we plaatsen bepaalde sporten met een regionale functie uit.

We zoeken voldoende ruimte voor gemeentelijke zwembaden, binnensport- en buitensportaccommodaties met als uitgangspunt de 10 minutenstad. De nabijheid van voorzieningen is het belangrijkst in kwetsbare buurten. Op basis van onderzoek naar de behoefte kijken we steeds voor welke sporten ruimte nodig is en in welke voorzieningen we willen investeren. Het sport- en beweeglandschap is continu in beweging. Nieuwe sporten komen op, de behoeften van Utrechters veranderen steeds vaker en sneller. Doordat we investeren in accommodaties voor periodes van 30 of 40 jaar is het een uitdaging om in te spelen op behoeften, kansen en innovaties. We willen flexibeler inspelen op het veranderend sport- en beweeglandschap in relatie tot investeringen voor een langere periode. Hiervoor monitoren we trends, ontwikkelingen en behoeften binnen het sport- en beweeglandschap. Bij de ontwikkeling van sport- en beweegvoorzieningen verkennen we samen met gebruikers hoe we binnen onze kaders hier zo goed mogelijk invulling aan kunnen geven. Hierbij kijken we niet alleen naar traditionele wedstrijd- en trainingsactiviteiten, maar nemen we ook anders georganiseerd aanbod mee.
Dit onderzoek voeren we eens in de vier jaar uit, tenzij ontwikkelingen in de stad erom vragen dat vaker te doen. De uitkomsten duiden we met de Utrechtse sportwereld. Dit onderzoek zullen we in de komende jaren koppelen aan sport- en beweegdeelname onderzoek, zodat we een totaalbeeld hebben van wat nodig is om meer Utrechters te laten sporten en bewegen.

Op basis van dit onderzoek, inclusief duiding door onze partners en sport- en beweegaanbieders, stellen we een stedelijke planning op voor sportaccommodaties. De capaciteit die we hebben, benutten we zo efficiënt mogelijk. Waar nodig breiden we uit. We wijzen hiervoor zoekgebieden aan die nodig zijn voor de realisatie van nieuwe accommodaties. Dit is aanvullend op de al gestarte inpassingstudies op de sportparken Maarschalkerweerd-Noord, Nieuw Welgelegen, Strijkviertel, Voordorpse polder en Voordorp. We kijken naar combinaties met andere stedelijke opgaven zoals wonen, groen en energie en zoeken de afstemming met bijvoorbeeld erfgoed (Nieuwe Hollandse Waterlinie).

We willen integraal keuzes maken voor welke sporten we voorzieningen realiseren, op welke locaties we dat doen en op welk moment. We kijken hierbij niet uitsluitend naar de (groeiende) traditionele sporten, maar hebben ook oog voor nieuwe (vormen van) sporten. We brengen voor deze beleidsperiode in beeld wat de prioritering in de benodigde investeringen is en stellen hiervoor een kader op. Hierbij kijken we in ieder geval naar actuele behoefte in stad, realiseerbaarheid op korte of middellange termijn, co-financiering door andere partijen dan de gemeente en eenmalige kansen in combinatie met andere ontwikkelingen. Als er extra middelen beschikbaar komen, zijn er in ieder geval twee locaties die aan de criteria voldoen waar we op willen inzetten, namelijk de uitbreiding van veldcapaciteit bij Maarschalkerweerd-Noord en Nieuw-Welgelegen. We investeren in accommodaties die beschikbaar en toegankelijk zijn voor alle Utrechters, ook voor Utrechters met een beperking. De toegankelijkheid kan



zitten in verschillende aspecten. Voor rolstoelgebruikers is toegankelijkheid heel anders Utrechters die blind of slechtziend zijn of voor Utrechters met een licht verstandelijke beperking. Bij het vinden van ruimte en bij investeringen in sportaccommodaties geven we prioriteit aan breedtesport, multifunctioneel gebruik en dubbelgebruik. Dit geldt voor zowel de aanleg van nieuwe, als voor renovatie en gebruik van bestaande accommodaties.

Specifiek voor een aantal sporten zien we op korte termijn grote uitdagingen. Zo zijn er capaciteitsknelpunten voor tennis, rugby en hockey. Daarnaast richten we ons op zwembadwatercapaciteit en binnensportcapaciteit. De vraag naar ruimte voor tennis en padel is zeer groot. We helpen tennis- en padelverenigingen met het zoeken naar ruimte. Hierbij gaan we ervan uit dat tennis- en padelverenigingen zelf eigenaar van de velden en omliggende voorzieningen zijn en dus zelf verantwoordelijk voor de realisatie en exploitatie. Een andere uitdaging is het voorzien in voldoende en geschikte roeicapaciteit. Hiervoor verkennen we de mogelijkheden, onder andere in Rijnenburg. We zien stadsbreed dat er behoefte is aan laagdrempelige en betaalbare ruimte voor commerciële sport- en beweegaanbieders. We erkennen dat deze partijen bijdragen aan bewegen en sporten in de stad. In de zoektocht naar ruimte hiervoor denken we bijvoorbeeld via het Makelpunt creatief mee in oplossingen en sluiten we aan bij het gemeentelijk beleid voor werklocaties. We zien deze sport- en beweegaanbieders bij voorkeur op plekken waar mensen wonen en samenkomen, zoals winkelcentra en andere centrale plekken in de wijk.

Daar waar mogelijk ondersteunen we op een aantal plekken in de stad talentontwikkeling in combinatie met voorzieningen voor breedtesport. Sportcampus Traiectum als focusgebied voor talentontwikkeling is hier een inspirerend voorbeeld van. Voor binnensport geldt dat sportcentrum Galgenwaard de topsportvoorziening voor de stad is.

De komende periode bouwen we drie sporthallen bij, waardoor we het tekort richting 2030 (bijna) oplossen. Richting 2040 lopen de tekorten echter weer op en zijn er extra sporthallen

nodig. Voor sporthallen gaan we uit van de nieuwe richtlijn: één sporthal per 15.000 inwoners. Hierbij zoeken we, waar mogelijk, de combinatie met de voorzieningen voor voortgezet onderwijs, zodat sporthallen overdag door scholen gebruikt kunnen worden en ’s avonds en in het weekend door sport- en beweegaanbieders voor trainingen en wedstrijden. Hiermee worden de hallen efficiënt gebruikt waardoor er per saldo minder ruimte nodig is.

Voor buitensport geldt dat we de (capaciteits)richtlijnen van de sportbonden volgen, daar waar ze passen bij de Utrechtse situatie. Utrecht kent immers een hoog gebruik van sportaccommodaties. Een voorbeeld daarvan is de gemeentelijke berekeningsmethode voor voetbal. Ook het veldentekort loopt richting 2040 verder op. Daarom lopen er een aantal projecten om sportvelden uit te breiden. Op sportpark Rijnvliet breiden we nog met één hockeyveld en één rugbyveld uit. Hiervoor is ruimte gevonden bij het sportpark. Bij sportpark Nieuw Welgelegen zijn we bezig voor dit doel een variantenstudie af te ronden. De inzet is in eerste instantie uitbreiding met twee en later met nog twee velden. Ook de variantenstudie Maarschalkerweerd Noord nadert afronding, maar de uitvoering daarvan is vanwege een tekort aan middelen voorlopig uitgesteld.

Utrecht is de vierde stad van Nederland. Daarbij past een aanbod aan sport- en beweegvoorzieningen waar gebruikers vanuit de regio of zelfs vanuit heel het land op afkomen. Toch kiezen we ervoor voorrang te geven aan sport- en beweegaccommodaties die vooral gericht zijn op gebruik voor breedtesport van onze eigen inwoners. We kunnen namelijk niet alles faciliteren en moeten keuzes maken. We verkennen hoe we sportvoorzieningen met een bovenlokaal verzorgingsgebied, relatief weinig binding met de stad en/of extensief ruimtegebruik een plek kunnen geven aan de randen van of zelfs buiten de stad. Ook onderzoeken we of we sporten met een stedelijke functie meer kunnen bundelen. Het gaat hierbij vaak om sporten die veel ruimte vragen voor relatief weinig sporters. Gezien de ontwikkelingen en de groei van de regio stemmen we met omliggende gemeenten af of er mogelijkheden zijn om hier samen in op te trekken. Op deze manier creëren we meer ruimte voor de breedtesport met een wijkfunctie en beperken we de vervoersbewegingen, onder andere met de auto. We denken onder meer aan paarden- en hondensport, golf en gemotoriseerde sporten als modelracen en -vliegen. De meeste kansen zien we bij ontwikkelingen waar onze buurgemeenten bij betrokken zijn, zoals de ontwikkeling van Rijnenburg, het Krommerijnlinie Landschap en de A12 zone.

Sportief en beweegvriendelijk inrichten van openbare ruimte
We zien dat de openbare ruimte steeds belangrijker wordt voor sport en bewegen. Paden worden gebruikt om te wandelen, hard te lopen, te fietsen en te skeeleren, parken voor bootcamp, voetbal en spikeball en onze singels worden benut voor suppen en kanoën. Utrechters gebruiken daarvoor speciaal ingerichte plekken en plekken in de openbare ruimte die niet zijn ontworpen als sport- of beweegplek. Een aantrekkelijke en beweegvriendelijke ruimte zorgt ervoor dat inwoners meer bewegen bij hun dagelijkse activiteiten, bijvoorbeeld door lopend of met de fiets naar school te gaan, boodschappen te doen, met elkaar af te spreken en elkaar te ontmoeten. Daarom maken we werk van een beweegvriendelijk ingerichte openbare ruimte bij de herinrichting van bestaande wijken of de ontwikkeling van nieuwe wijken. Bij de inrichting van de openbare ruimte kijken we hoe de totale inrichting ertoe bijdraagt dat mensen meer in beweging komen en elkaar kunnen ontmoeten. Voorbeelden hiervan zijn een aantrekkelijke en veilige padenstructuur, bankjes bij elkaar en de toevoeging van watertappunten. Dit vraagt bij iedere ontwikkeling om maatwerk.

We zorgen ervoor dat Utrechters in iedere wijk binnen 10 minuten loop- of fietsafstand kunnen sporten en bewegen in de openbare ruimte. Daarvoor investeren we in routes en specifieke sport- en beweegplekken en zorgen we ervoor dat andere plekken in de openbare ruimte, zoals (school)pleinen, parken en waterstructuren, ook geschikt, uitnodigend en uitdagend zijn om te sporten en te bewegen. We zien kansen om sport- en speelplekken te combineren, zodat verschillende leeftijdsgroepen samen komen, waardoor levendige plekken ontstaan waar Utrechters elkaar ontmoeten. We denken niet alleen aan individuele inwoners, maar ook aan gebruik door andere partijen als sport- en beweegaanbieders en scholen. Hiervoor benutten we ook creatieve vormen die uitnodigen om te bewegen, zoals een hinkelpad, een klimwand of een aantrekkelijke trap.

We werken aan dit alles vanuit een brede aanpak sporten, spelen en bewegen in de openbare ruimte en maken waar mogelijk combinaties met andere opgaven, zoals groen. De afgelopen jaren zijn met bijdragen van onder meer SportUtrecht, communities, gebruikers en inwoners en private partijen al veel mooie sport- en beweegplekken gerealiseerd. Goede voorbeelden zijn de 3x3 basketbalvelden bij het Leidsche Rijncollege en in het Tolsteegplantsoen, de pumptrack in Park Ruigenhoek, het skatepark in Leidsche Rijn, het mountainbikeparcours in het Nedereindse park en calisthenicsparken op meerdere locaties. De spreiding over de stad is nog niet evenwichtig en het aanbod is op sommige plekken eenzijdig en sluit niet altijd aan bij de behoeften van inwoners. Daarom maken we een inventarisatie op basis waarvan we aanpassingen kunnen doen. We weten dat het belangrijk is dat plekken toegankelijk, mooi en goed onderhouden zijn. Wanneer ze goed zichtbaar zijn, centraal in de wijk liggen en onderdeel zijn van de wijkinfrastructuur, zorgt dat voor veiligheid en vindbaarheid. Hierdoor gaan mensen de plekken ook daadwerkelijk gebruiken. We geven prioriteit aan buurten waar de sport- en beweegdeelname achterblijft.

> “We hebben een appgroep waarin we afspreken hoe laat en waar we gaan basketballen. Je kunt daarbij aansluiten wanneer je wilt en iedereen is welkom.”

Ruimte voor urban sports
Urban sports worden steeds populairder, vooral onder jongeren. Het zijn sporten die zich met name afspelen in een stedelijke omgeving. Freerunning, 3x3 basketbal, skaten en calisthenics zijn hier goede voorbeelden van. Urban sports krijgen meer ruimte en zichtbaarheid. We hebben aandacht voor deze sporten bij de inrichting van de openbare ruimte. De komende periode verkennen we de mogelijkheden voor realisatie van (overdekte) accommodaties voor urban sports.

De grens tussen sport en cultuur vervaagt. Urban Sports en Street Culture in brede zin zijn nauw met elkaar verbonden. Op steeds meer plekken in de stad ontstaan initiatieven waarbij urban sports gecombineerd worden met vormen van cultuur. Hiphop, streetdance en break-dance zijn hier goede voorbeelden van. Samen met de communities in de stad versterken we deze verbindingen en benutten de kansen om samen aantrekkelijke plekken in te richten.



4.3.3 Benutten van brede waarde van sportaccommodaties voor stad, wijk en buurt

Onze sportaccommodaties zijn de thuisbasis voor sport- en beweegaanbieders in de stad. Zij organiseren daar wedstrijden, trainingen en andere activiteiten en soms ook sociale activiteiten voor niet-leden. Wij denken dat onze sportaccommodaties een nog grotere maatschappelijke waarde kunnen hebben. We hebben hiervoor de kansen in beeld gebracht. Om die op een goede manier te kunnen benutten, zijn extra middelen nodig, bijvoorbeeld voor extra onderhoud, inzet van extra beheerders en veiligheidsmaatregelen. Wanneer extra middelen beschikbaar komen, kunnen we deze potentie alsnog benutten.

Sportparken als centrale plekken voor sport, beweging en ontmoeting

We willen sportparken gebruiken als plekken waar Utrechters samenkomen om te sporten, te bewegen en elkaar te ontmoeten, ook als zij geen lid zijn van een vereniging.
Daarom hebben we de ambitie om op verschillende plekken in de stad sportparken open te stellen voor breder gebruik. Dit doen we op basis van de lokale behoeften en mogelijkheden en altijd in afstemming met de vaste gebruikers van de sportparken. Dat kan bijvoorbeeld door clubhuizen meer te benutten voor ontmoeting en buurtactiviteiten, velden beschikbaar te stellen voor de buurt, doorgaande (hardloop)routes aan te leggen op sportparken en door openbare sport- en beweeginrichting toe te voegen zoals een calisthenicspark, een pannaveld of een 3x3 basketbalveld. Sportparken en openbare ruimte gaan dan naadloos in elkaar over, en zo versterken we de connectie tussen ongebonden sporters en sportverenigingen. Goede bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid van sportvoorzieningen in de stad zijn hierbij belangrijk. Gezien de huidige (financiële) situatie gaan we de komende tijd niet actief bestaande sportparken openstellen. Bij herontwikkeling van sportparken of realisatie van nieuwe sportparken nemen we dit als uitgangspunt mee in de planvorming. Op de sportparken Maarschalkerweerd-Noord en Zuilense Vecht zetten we hierin al de eerste stappen, onder andere door de realisatie van een openbaar toegankelijk beweeglint op sportpark Zuilense Vecht. Het breder gebruiken van sportparken past niet altijd in bestemmingsplannen, dus bij het actualiseren daarvan verkennen we de mogelijkheden om de bredere buurtfunctie te vergroten.

Maatschappelijke hotspots

We zetten in op breder gebruik van sportparken door onze maatschappelijke partners. We bieden professionele ondersteuning op sportparken, omdat we de vrijwilligers niet te veel willen belasten. Dit doen we in (de omgeving van) kwetsbare buurten die potentie hebben om bij te dragen aan de maatschappelijke uitdagingen in de buurt. Hiermee vergroten we ook de vitaliteit van de sport- en beweegaanbieders op die sportparken. Deze periode starten we met een pilot op een of meer van de volgende sportparken: Vechtzoom, De Dreef, Zuilense Vecht, Thorbeckelaan en Papendorp. Als blijkt dat de maatschappelijke activiteiten ervoor zorgen dat veldcapaciteit onder druk komt te staan, dan nemen we dit mee in de prioritering voor het omzetten van natuurgrasvelden naar kunstgras. Het afwegingskader kunstgras biedt de ruimte voor ongelijk investeren voor gelijke kansen.
Reguliere verenigingsactiviteiten zoals trainingen of wedstrijden, onderwijsgebruik en gebruik door buitenschoolse opvang worden niet belemmerd door deze aanvullende programmering en vrij gebruik door buurtbewoners. Zo blijven verenigingen vitaal en draagt breder maatschappelijk gebruik van onze sportaccommodaties bij aan onze ambitie alle Utrechters een leven lang te laten sporten en bewegen.

We zien kansen om sportparken beter te benutten voor activiteiten van onze maatschappelijke partners in de wijk, zoals SportUtrecht, het jongerenwerk, sociale makelaars & beheerders en de buurtteams. Veel van deze activiteiten vinden plaats op momenten dat sportaccommodaties niet of minder gebruikt worden. Om te stimuleren dat de partners vaker gebruik maken van sportaccommodaties, overwegen we die op onderbezette momenten tegen een maatschappelijk 0-tarief aan te bieden. Wanneer we de beschikking hebben over extra middelen, beginnen we hiermee bij buitensportaccommodaties in de (omgeving van) kwetsbare buurten, in afstemming met de betrokken sportverenigingen. Daarna kijken we op basis van ervaringen of er kansen liggen voor uitbreiding naar de rest van de stad en onze binnensportaccommodaties. In dat geval verkennen we met onze sociale partners hoe we dit voor partijen en inwoners laagdrempelig kunnen maken en houden. We vinden het belangrijk dat deze activiteiten elkaar versterken en maatschappelijke meerwaarde hebben voor de wijk.

Belangrijkste inzet voor de komende jaren uitgelicht:

- Uitbreiding sport- en beweegvoorzieningen conform het programma zoals opgenomen in het MPR;
- Optimaal benutten van de beschikbare ruimte door te sturen op efficiënt gebruik van sportaccommodaties op zoveel mogelijk momenten in de week én het delen van ruimte waar nodig;
- Verdeling zwembadwatercapaciteit en personeel door voorrang te geven aan diplomazwemmen voor kinderen en verenigingsactiviteiten;
- Zelfbeheer binnen sportaccommodaties;
- Een stedelijke planning voor sportaccommodaties;
- Het uitplaatsen van bepaalde sporten met een regionale functie;
- Beweegvriendelijk en sportief inrichten van openbare ruimte;
- Urban sports en waar mogelijk in combinatie met street culture;
- Sportparken benutten als centrale plek in de buurt/ wijk bij de herontwikkeling en bouw van sportparken;
- Een pilot voor professionele ondersteuning op een of meer van de sportparken Vechtzoom, De Dreef, Zuilense Vecht, Thorbeckelaan en Papendorp om de maatschappelijke waarde van de sportparken te vergroten en de vitaliteit van de sport- en beweegaanbieders daar te vergroten.

Als er meer middelen beschikbaar zijn en/of komen, zetten we ook in op:

- Aanvullende programmering bij zwembaden;
- Extra uitbreiding sport- en beweegaccommodaties bovenop de huidige programmering in MPR , in eerste instantie de uitbreiding van veldcapaciteit bij Maarschalkerweerd-Noord en Nieuw-Welgelegen;
- Brede openstelling van bestaande sportparken als centrale plek in de buurt/ wijk;
- Maatschappelijk 0-tarief;
- Uitbreiding van professionele ondersteuning op meer sportparken om de maatschappelijk waarde van sportparken te vergroten en de vitaliteit van de sport- en beweegaanbieders daar te vergroten.





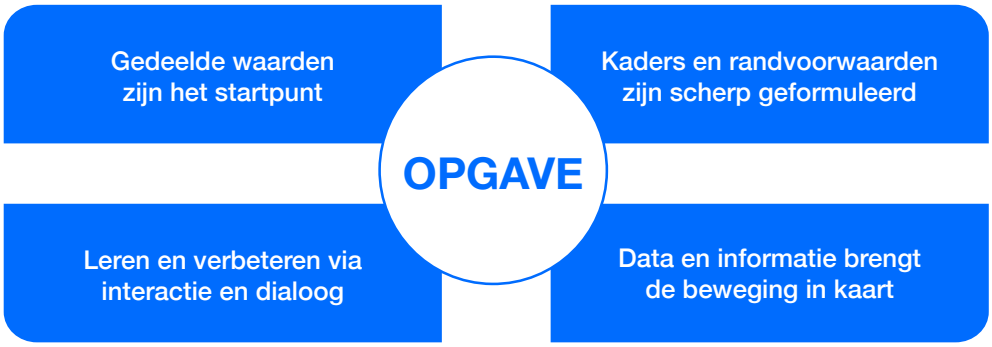
C Monitoren, sturen en verantwoorden

1. Indicatoren

In dit hoofdstuk omschrijven we de indicatoren, risico's, financiën en de verantwoording over de nota.

In deze paragraaf staat centraal hoe we zicht houden op de voortgang van het beleid en dus hoe we de monitoring gaan vormgeven. We monitoren zodat we op basis van data en informatie tussentijds kunnen bijsturen en verantwoording kunnen afleggen over onze activiteiten en de behaalde resultaten.

We werken volgens het Utrechts Sturingsmodel. De ambitie om voor alle Utrechters een leven lang sporten en bewegen mogelijk te maken is een complexe opgave en raakt aan verschillende andere thema's, zoals gezondheid, inclusie en ruimte. We werken daarom samen met andere beleidsafdelingen en partners in de stad. We volgen hoe het gaat door verschillende bronnen van informatie te combineren.



Naast het volgen van indicatoren, benutten we informatie uit literatuuronderzoek. Daarnaast benutten we andere bronnen, zoals gesprekken met de stad, om gezamenlijk de beweging in kaart te brengen, te duiden en waar nodig bij te sturen. We monitoren op hoofdlijnen de effecten van het beleid. In het uitvoeringsprogramma zoomen we verder in, kijken we hoe verschillende groepen zich ontwikkelen en monitoren we prestatie-indicatoren. Onderdeel van het uitvoerings-programma is dat we streefwaarden voor de effectindicatoren van deze nota formuleren.

Om de voortgang van de doelstellingen te monitoren, maken we zoveel mogelijk gebruik van de beschikbare data en informatie. Sommige indicatoren zijn echter nieuw en hebben nog geen resultaat uit het verleden. Daar waar het wel het geval is, staat de uitkomst van de meest recente meting bij de indicator. De komende periode zullen we de precieze invulling van monitoring verder uitwerken en bepalen hoe we hierover rapporteren en communiceren.

We werken toe naar een periodiek vierjaarlijks sport- en beweegdeelname-onderzoek, waarin meer ruimte is om verdieping te zoeken en de verschillende facetten van sport en bewegen in kaart te brengen en te volgen. Dit onderzoek combineren we met een vierjaarlijks onderzoek naar ruimte voor sport. Deze resultaten duiden we met sport- en beweegaanbieders, de sociale basis partners en andere partijen in de stad. Om de enquêtedruk onder inwoners te beperken, sluiten we zoveel mogelijk aan bij bestaande onderzoeken. Zo wordt de huidige Inwonersenquête op een aantal vragen aangepast.

Indicatoren

Hoofddoelstellingen	Effectindicator (bron)	0-meting (jaartal)	Vervolgmeting	Begroting ja/nee
1. In 2032 sporten en bewegen meer Utrechters waarbij we vooral aandacht hebben voor groepen die hierin achterblijven.	**Wekelijks sporten**			
	Sportdeelname onder het jongste kind (0-4 jaar)[1]	-	-	nee
	% kinderen dat tenminste 1 keer per week sport bij een sportvereniging of bij een naschoolse sport- of beweeg-activiteit in de buurt of op school (Jeugdmonitor Utrecht)[2]	87% (2023)	Najaar 2025, tweejaarlijks	ja
	% jongeren dat minimaal één keer per week sport bij een sportclub, vereniging of sportschool (Gezondheidsmonitor Jeugd)[3]	80% (2023)	Najaar 2025, tweejaarlijks	ja
	% inwoners (18+) dat ten minste een keer per week sport (Gezondheids-monitor Volwassenen en Ouderen)[4]	67% (2022)	Najaar 2024, tweejaarlijks	nee
	% ouderen (65+) dat tenminste een keer per week sport (Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen)[5]	39% (2022)	Najaar 2024, tweejaarlijks	nee
	Voldoen aan beweegrichtlijn[6]			
	Lichamelijke activiteit en het zitgedrag bij 0- tot en met 4-jarigen (naar het beweeg-advies van de Gezondheidsraad)[7]	-	-	nee
	% kinderen dat minimaal een uur per dag beweegt (Jeugdmonitor Utrecht)[2]	85% (2023)	Najaar 2025, tweejaarlijks	ja
	% jongeren dat minimaal een uur per dag beweegt op vijf of meer dagen per week (Gezondheidsmonitor Jeugd)[3]	48% (2023)	Najaar 2025, tweejaarlijks	ja

1 Wordt uitgewerkt in een kwalitatieve meting in samenwerking met Volksgezondheid.
2 Dit betreft een meting onder kinderen van groep 7 en 8 van de basisschool.
3 Dit betreft een meting onder jongeren van klas 2 en 4 van de middelbare school.
4 Dit betreft inwoners van 18 jaar en ouder (inclusief ouderen 65+). De groep ouderen wordt ook apart gepresenteerd.
5 De beweegrichtlijn is anders voor de verschillende leeftijdsgroepen. Zie Beweegrichtlijnen 2017 | Advies | Gezondheidsraad en Beweegadvies voor kinderen van nul tot en met vier jaar | Preventie | Gezondheidsraad.
6 Wordt uitgewerkt in samenwerking met Volksgezondheid.
7 Deze indicatoren worden op dit moment nog niet gemeten. Er is dus geen resultaat uit het verleden bekend. We werken een plan uit om deze informatie zoveel mogelijk op te halen uit bestaande onderzoeken.

Hoofddoelstellingen	Effectindicator (bron)	0-meting (jaartal)	Vervolgmeting	Begroting ja/nee
	% inwoners (18+) dat voldoet aan de beweegnorm (Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen)[4]	56% (2022)	Najaar 2024, tweejaarlijks	nee
	% ouderen (65+) dat voldoet aan de beweegnorm (Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen)[4]	40% (2022)	Najaar 2024, tweejaarlijks	nee
	Zwemdiploma			
	% kinderen met een zwemdiploma (Jeugdmonitor Utrecht)[2]	96% (2023)	Najaar 2025, tweejaarlijks	nee
	% kinderen met zwemdiploma a, b en c (Jeugdmonitor Utrecht)[2]	46% (2023)	Najaar 2025, tweejaarlijks	nee
2. In 2032 heeft Utrecht een vitaal en passend sport- en beweegaanbod.				
	Tevredenheid over sport- en beweegaanbod in de stad (activiteiten)[7]	-	-	ja
	Vitaliteit van sport – en beweeg-aanbieders in de stad[8]	-	-	nee
3. In 2032 sluiten onze sport- en beweegvoor-zieningen aan bij de groei van de stad en de behoeften van Utrechters.				
	Tevredenheid sportaccommodaties[7]	-	-	ja
	Tevredenheid sport- en beweeg-voorzieningen in de openbare ruimte[7]	-	-	ja
	Bezettingsgraad gemeentelijke[9] sportaccommodaties	-	-	nee
	Toegankelijkheid sportaccomodaties[7]	-	-	nee

8 Wordt uitgewerkt in samenwerking met SportUtrecht, die een vitaliteitsscan houdt onder sportverenigingen.

9 Er zijn cijfers beschikbaar over bezettingsgraden en bezoekersaantallen van met name binnensportaccommodaties en zwembaden. Deze geven wel een beeld van in hoeverre deze gereserveerd zijn door gebruikers, maar niet hoe intensief de sportaccommodaties daadwerkelijk gebruikt worden. We benutten de komende periode daarom om te kijken of we deze cijfers kunnen concretiseren.

2. Risico’s

In deze paragraaf omschrijven we de belangrijkste risico’s, belemmeringen en aandachtspunten. Hierbij geven we ook aan welke maatregelen we nemen.

Risico-omschrijving	Toelichting	Maatregelen
Utrechters sporten en bewegen minder door een tekort aan sportvoorzieningen en/of oplopende wachtlijsten.	De groeiende stad leidt tot druk op de beschikbare ruimte, middelen en voorzieningen. We zijn afhankelijk van andere ruimtelijke ontwikkelingen in de stad en de beschikbaarheid van financiële middelen. Soms zijn we ook afhankelijk van private partijen of ze mee willen werken aan uitbreiding van sportvoorzieningen of die capaciteit beschikbaar stellen aan sport- en beweegaanbieders en scholen. Het risico bestaat dat zij daarmee stoppen, waardoor de druk op ruimte voor sport en bewegen toeneemt. Er zullen integrale afwegingen gemaakt moeten worden waar ruimte en middelen aan worden besteed. We hebben nu al een tekort aan sportvoorzieningen. Het risico is dat dit tekort alleen maar verder toeneemt. Ook de financiële mogelijkheden zijn beperkt. Voor de benodigde uitbreiding is nu nog niet alle financiële dekking geregeld. Als we die in deze beleidsperiode niet vinden, kunnen we niet voldoende uitbreiden. Deze risico’s gelden ook voor sport- en beweegvoorzieningen in de openbare ruimte en ruimte voor commerciële sport- en beweegaanbieders. Dit zal ertoe leiden dat wachtlijsten verder oplopen en mogelijk inwoners afhaken, dus minder sporten en bewegen.	We monitoren de behoefte aan sportvoorzieningen iedere vier jaar en stellen op basis daarvan een stedelijke programmering op voor benodigde sportaccommodaties in de stad. Onderdeel daarvan is dat we blijven kijken naar mogelijke uitbreidingslocaties voor sportvoorzieningen en dat we kaders opstellen op basis waarvan we de beschikbare middelen inzetten. Ook verwerving van grond of private accommodaties zijn hierbij mogelijkheden. Omdat het groeikader onvoldoende financiële ruimte biedt kijken we ook naar andere financieringsbronnen, waaronder Rijkssubsidies. Ook kijken we naar de mogelijkheden om bij gebiedsontwikkelingen eenmalige inpassingskosten voor sportvoorzieningen op te nemen in de GREX. We zetten daarnaast in op efficiënt, multifunctioneel en medegebruik van bestaande voorzieningen. De mogelijk hogere kosten daarvan nemen we mee in de stedelijke planning. Op basis van deze planning doen we voorstellen binnen de systematiek van de P&C cyclus.

Risico-omschrijving	Toelichting	Maatregelen
Utrechters gaan niet meer sporten en bewegen omdat ons beleid minder invloed heeft dan verondersteld.	Sport- en beweegdeelname is voor een groot deel afhankelijk van de uitdagingen in het leven van Utrechters. Vanuit sport- en beweegbeleid hebben we daar beperkt invloed op. Op specifiek het onderdeel bewegen is de invloed nog kleiner, omdat dit veel verder gaat dan alleen sportief bewegen. Denk aan tuinieren, woon- werkverkeer, stofzuigen, traplopen, etc.	Samen met onze partners in de buurt, zoals SportUtrecht, sociale basispartners, onderwijs, huisartsen, etc., blijven we drempels, uitdagingen en behoeften in beeld brengen en ontwikkelen op basis daarvan passend sport- en beweegaanbod, zodat zoveel mogelijk mensen de kans wordt gegeven om mee te doen. We kijken waar we de synergie tussen sportief bewegen en functioneel bewegen kunnen vergroten.
De groep Utrechters die achterblijft in sport- en beweegdeelname wordt groter en/of de vitaliteit van sport- en beweegaanbieders gaat achteruit.	We hebben niet voldoende capaciteit en middelen om intensief in te zetten op alle doelgroepen en op alle sport- en beweegaanbieders in de stad die dit nodig hebben. Sport en bewegen heeft een preventieve werking voor alle inwoners van de stad en kan zorgkosten op termijn verlagen. We kunnen daar alleen in de breedte op inzetten wanneer daarvoor voldoende middelen beschikbaar zijn. We moeten keuzes maken en onze beperkte middelen nog gerichter inzetten. Dit leidt ertoe dat we niet alle groepen in de stad kunnen bedienen. Voor aanbieders geldt dat we niet alleen inzetten op sportverenigingen, maar ook op communities en commerciële aanbieders. We prioriteren op proactieve ondersteuning van SportUtrecht bij aanbieders die de gekozen doelgroepen bereiken. Het risico is dat sommige aanbieders daardoor minder ondersteuning krijgen en hun vitaliteit mogelijk achteruit gaat.	We monitoren welke groepen inwoners een achterstand in sport- en beweegdeelname hebben en passen onze inzet en keuzes aan, op het moment dat middelen beschikbaar komen. We zetten op operationeel en strategisch niveau in om sport en bewegen in te zetten voor maatschappelijke vraagstukken en binnen de zorg. We kijken hierbij ook naar de kansen die er liggen in de hervormingen binnen het sociaal domein en in de samenwerking met zorgpartijen om zorgmiddelen in te zetten voor preventie.

Risico-omschrijving	Toelichting	Maatregelen
We kunnen minder inzetten op sport en bewegen in de stad als rijksbijdrage (deels) wegvalt.	Een deel van ons huidige sportprogramma wordt al lange tijd gecompenseerd vanuit Rijksmiddelen, waaronder de inzet van buurtsportcoaches, het Sportakkoord en de SPUK stimulering sport (BTW-compensatie). Wanneer deze middelen wegvallen, heeft dit gevolgen voor de inzet van SportUtrecht in de stad en voor de huidige programmering in onze accommodaties en zwembaden.	Lobby met andere gemeenten, VSG en VNG richting het Rijk.
Minder Utrechters sporten en bewegen omdat het voor hen te duur wordt.	Stijgende alledaagse prijzen en kosten zorgen er mogelijk voor dat mensen niet meer deel kunnen nemen aan sport- en beweegactiviteiten bij sport- en beweegaanbieders, waardoor sport- en beweegdeelname in de stad terugloopt, vooral bij mensen met een laag inkomen of middeninkomen. Onze geplande tariefsverhoging voor gemeentelijke sportaccommodaties beïnvloedt de betaalbaarheid van sport en bewegen. Als hierdoor onze accommodaties minder gehuurd worden, leidt dit tot minder beschikbare middelen om te werken aan het sportlandschap. Voorlopig is het voornemen van het huidige kabinet om de BTW op sport- en beweegactiviteiten te verhogen van de baan, maar een zekere mate van onzekerheid op dit onderwerp blijft.	We nemen verschillende maatregelen om de betaalbaarheid voor mensen met een laag inkomen te vergroten (zie hoofdstuk 4.1.2). Via SportUtrecht, DOCK, JoU en andere initiatieven in de stad bieden we inwoners van kwetsbare buurten mogelijkheden om deel te nemen aan laagdrempelig sport- en beweegaanbod. Voor de verzachting van de tariefsverhoging bij gemeentelijke sportaccommodaties voor kwetsbare doelgroepen is €5 mln. beschikbaar gesteld. Uitwerking over de besteding hiervan zal in de periode tot 2027 plaatsvinden.
Sportaccommodaties kunnen niet gerealiseerd worden vanwege netcongestie	Geplande accommodaties kunnen niet gerealiseerd worden omdat ze niet aangesloten kunnen worden op het stroomnet.	Netcongestie is landelijk en voor Utrecht een groot probleem. Sportaccommodaties kenmerken zich door veel verbruik van stroom waarvoor nu geen aansluiting wordt verkregen. We sluiten aan bij de gemeentebrede aanpak om netcongestie op te lossen. We vragen daarbij aandacht om tijdelijk gebruik te kunnen maken van andere energieaansluitingen om de noodzakelijke uitbreiding van sportaccommodaties mogelijk te maken.

Risico-omschrijving	Toelichting	Maatregelen
Vitaliteit van sport- en beweegaanbieders komt onder druk door gebrek aan voldoende kader.	Mede door toenemende regeldruk en een krappe arbeidsmarkt is het moeilijk voor sport- en beweegaanbieders om voldoende gekwalificeerd kader te vinden en te behouden. Het gaat hier bijvoorbeeld om voldoende bestuurders, vrijwilligers en trainers. Dit heeft mogelijk nadelige gevolgen voor het sport- en beweegaanbod in de stad. Dit leidt mogelijk tot een lagere sport- en beweegdeelname.	Met SportUtrecht, sportbonden en andere partners brengen we de omvang van dit risico in beeld en helpen we sport- en beweegaanbieders om kader te vinden en te binden en hoe zij om kunnen gaan met toenemende complexiteit van wet- en regelgeving. Hierbij maken we ook gebruik van opleidingsmogelijkheden die bijvoorbeeld sportbonden bieden voor bestuurders, vrijwilligers en trainers.
Maatschappelijke meerwaarde van sport en bewegen wordt onvoldoende benut.	Vanuit de gemeente vragen we sport- en beweegaanbieders een bijdrage te leveren aan maatschappelijke opgaven, waaronder een positieve sportcultuur. Voor sommige aanbieders kan het gevoel ontstaan dat we hen overvragen. Als zij daardoor afhaken, behalen we onze doelstellingen niet.	We nemen deze onderwerpen mee in reguliere ondersteuningstrajecten, zodat we sport- en beweegaanbieders zo min mogelijk extra belasten. We verkennen daarnaast professionele ondersteuning op sportparken in de (omgeving van) kwetsbare buurten die potentie hebben om bij te dragen aan de maatschappelijke uitdagingen in de buurt.

3. Financiën

3.1 Budgetten

De meerjarenbegroting voor het programma sport bestaat uit drie programmadoelstellingen. In onderstaande tabel maken we per programmadoelstelling onderscheid in het budget dat meerjarig benodigd is voor de uitvoering van deze beleidsnota, het deel van het budget waar al dekking voor is binnen de bestaande programmabegroting en de inkomsten die de gemeente Utrecht de komende jaren verwacht te genereren van derden. Bij de totstandkoming van de nota en de opbouw van de begroting is uitgegaan van bestaande (krappe) financiële kaders. Hierbinnen zijn beleidskeuzes gemaakt en is aangegeven welk aanvullend beleid niet mogelijk is vanwege de onzekerheid van aanvullende financiële middelen. De nota biedt de ruimte om meer te kunnen doen als daar financiering voor is. We zetten pas in op de onderdelen waarvoor nu niet gekozen is, wanneer daar extra middelen voor beschikbaar zijn. Het merendeel van de kosten wordt gedekt binnen het programma sport. Investeringen in sport- en beweeginrichting in de openbare ruimte worden gedaan vanuit het deelprogramma sport, spelen en bewegen in de openbare ruimte onder de hoofddoelstelling van een Levendige en Gezonde stad. De hiervoor beschikbare budgetten vallen onder het beleids-programma aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed.

Programma : ‘Sport en bewegen, de basis voor een gezond Utrecht!’

*Bedragen in euro’s (*1.000). Bedragen zijn inclusief inkomsten SPUKS en afgerond op 10.000*

	2025	2026	2027	2028	Structureel
Doelstelling 1: In 2032 sporten en bewegen meer Utrechters waarbij we vooral aandacht hebben voor groepen die hierin achterblijven	4.340	4.440	4.440	4.440	4.440
Doelstelling 2: heeft Utrecht een vitaal en passend sport- en beweegaanbod	1.610	1.510	1.510	1.510	1.510
Doelstelling 3: In 2032 sluiten onze sport- en beweegvoorzieningen aan bij de groei van de stad en de behoeften van Utrechters	46.080	42.090	45.560	43.730	43.730
Doelstelling 3: Niet verwerkt potentieel tekort		1-2 Mln.	PM	PM	PM
A - Totaal benodigd budget	**52.030**	**48.040**	**51.510**	**49.680**	**49.680**

Reeds in begroting gedekt

*Bedragen in euro's (*1.000). Bedragen zijn indicatief en afgerond op 1.000*

	2025	2026	2027	2028	Structureel
Doelstelling 1: In 2032 sporten en bewegen meer Utrechters waarbij we vooral aandacht hebben voor groepen die hierin achterblijven.	3.210	3.310	3.310	3.310	3.310
Doelstelling 2: In 2032 heeft Utrecht een vitaal en passend sport- en beweegaanbod	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100
Doelstelling 3: In 2032 sluiten onze sport- en beweegvoorzieningen aan bij de groei van de stad en de behoeften van Utrechters	30.820	26.830	29.220	27.390	27.390
B - Reeds in begroting gedekt	**35.130**	**31.240**	**33.630**	**31.800**	**31.800**

Bijdragen van derden

*Bedragen in euro's (*1.000). Bedragen zijn indicatief en afgerond op 1.000*

	2025	2026	2027	2028	Structureel
SPUK Regelingen	3.250	3.150	3.150	3.150	3.150
Inkomsten gebruikers	13.650	13.650	14.730	14.730	14.730
C - Bijdragen van derden	**16.900**	**16.800**	**17.880**	**17.880**	**17.880**

Resultaat: A-(B+C)

	2025	2026	2027	2028	Structureel
Resultaat: A-(B+C)	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

3.2 Context, duiding en kansen

We ontwikkelen deze nota Sport en bewegen op een moment dat de gemeentelijke begroting zich in financieel zwaar weer bevindt. We zien dat de financiële positie van de gemeente continu onze aandacht vraagt en dat op het gebied van sport en bewegen de effecten hiervan voelbaar zijn. Zo is bij de Voorjaarsnota 2024 de geplande sporthal in Vleuten geschrapt en is de realisatie van extra veldcapaciteit Maarschalkerweerd-Noord voorlopig uitgesteld. Ook is de realisatie van het nieuwe zwembad Máximapark uitgesteld. Daarnaast gaan tarieven voor gemeentelijke sportaccommodaties en OZB omhoog vanaf 2027.

Sport- en beweegstimulering en de ondersteuning van sport- en beweegaanbieders
Voor sport- en beweegstimulering en de ondersteuning van sport- en beweegaanbieders zien we dat ons budget niet meegroeit met de groei van de stad. Naar verwachting komen er in de periode t/m 2032 45.000 inwoners bij. In 2026 loopt ons budget terug doordat we in totaal € 96.000 minder vanuit het Rijk ontvangen voor het Sportakkoord en de brede regeling combinatiefuncties. Hoewel daarvoor in de Rijksbegroting structureel middelen zijn opgenomen, hebben we formeel nog geen uitsluitsel over de hoogte van de bijdrage. Het nieuwe kabinet heeft besloten om 10% te bezuinigen op de brede SPUK sport vanaf 2026. Wat dit precies betekent voor de bijdrage vanuit het Rijk is nu nog niet duidelijk. De nu opgenomen bijdragen vanuit het Rijk voor de periode na 2026 kan als gevolg daarvan nog veranderen. Ook is bij de Voorjaarsnota 2024 besloten € 20.000 - € 40.000 te bezuinigen op de bijdrage aan SportUtrecht ten gunste van de Verkeerstuin. Deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat we scherpe keuzes moeten maken.

We zien kansen om meer doelgroepen te bereiken die een achterstand hebben in sport- en beweegdeelname en om breder in te zetten op de preventieve waarde en gemeenschapskracht van sport en bewegen. Maar het is wel nodig hiervoor aanvullende middelen beschikbaar te stellen, bijvoorbeeld vanuit andere beleidsdomeinen, het Rijk, zorgverzekeraars, publiek-private samenwerking en fondsen. Hierop zetten we strategisch in, maar zolang we geen extra middelen hebben, is bredere inzet niet mogelijk.

Beheer en exploitatie gemeentelijke sportvoorzieningen
We zien dat exploitatie en beheer van onze sportvoorzieningen de laatste jaren onder druk staat als gevolg van onder meer de coronapandemie en de oorlog in Oekraïne. Dit heeft onder meer geleid tot lagere bezoekersaantallen bij onze zwembaden en hogere energiekosten. Daarnaast hebben we, mede door een hoog ziekteverzuim, hoge inhuurkosten. Met de sturing op een lager gemeentebreed inhuurplafond kan het zijn dat er beheersmaatregelen genomen moeten worden ten aanzien van programmering. Vanaf 2026 valt er € 2,6 mln. incidenteel energiebudget weg. Bij de Voorjaarsnota 2024 is besloten tot een taakstelling van € 1 mln. in het kader van de Utrechtse Bezuinigingsalternatieven (UBA), waaronder een tariefsverhoging voor de gemeentelijke sportaccommodaties per 2027. Hierbij is € 5 mln. beschikbaar gesteld om de tariefsverhoging te verzachten voor kwetsbare doelgroepen, de uitwerking hiervan moet nog plaatsvinden. De tariefsverhoging is een risico ten aanzien van de inkomsten.

Op basis van de realisatie in 2024 en hierboven genoemde financiële ontwikkelingen, voorzien we per 2026 mogelijk een tekort van € 1 á 2 mln. om de gewenste programmering en exploitatie te draaien. Dit is nog afhankelijk van verschillende factoren, waaronder energieprijzen, toekomst van SPUK BTW compensatie (niet beïnvloedbaar), of bijvoorbeeld opbrengsten via de zwembaden (beïnvloedbaar). Vanwege dit dreigende financiële tekort kiezen we er nu voor om slechts minimaal in te zetten op een aantal kansrijke maatregelen om de bredere maatschappelijke waarde van sportaccommodaties te benutten. Wanneer de situatie de komende jaren verbetert, kunnen we deze potentie alsnog sterker benutten. Het is nodig om nader onderzoek te verrichten naar dit mogelijke financiële tekort en vervolgens beheersmaatregelen in gang te zetten om dit af te wenden. We werken toe naar voorstellen hiervoor die we inbrengen bij de Voorjaarsnota 2026 indien in gang gezette maatregelen niet leiden tot het gewenste effect.

Groot onderhoud, vervanging en uitbreiding gemeentelijke sportaccommodaties
Er is een schaarste aan ruimte en middelen in de stad. Dit geldt ook voor sport- en beweegaccommodaties. In het MPR is programmering van de uitbreiding van sport- en beweegaccommodaties voor uitbreiding opgenomen.

Uitbreiding met sportvelden is slechts beperkt mogelijk, omdat er nauwelijks locaties beschikbaar zijn. De locaties die gevonden zijn, zijn vaak alleen mogelijk door verplaatsingen, verwervingen en aanpassingen op het gebied van bijvoorbeeld infrastructuur, groen en inrichting van het gebied. De dekking voor deze inpassingskosten was eerder niet voorzien en zorgt nu voor veel druk op het beschikbare budget in het MPR. Ook worden door het ontbreken van middelen uitbreidingen uitgesteld of geschrapt. Zo is de bouw van Sporthal Vleuten komen te vervallen en zijn investeringen uitgesteld voor zwembad Máximapark en de aanleg van sportvelden in Maarschalkerweerd Noord. De financieringssystematiek voor het MPR gaat uit van een zoektocht naar ruimte en uitbreidingsplannen voor de langere termijn als basis voor realistische financieringsaanvragen voor de toekomst. Dit betekent dat we in de komende beleidsperiode strategisch inzetten op het vinden van ruimte en het in beeld brengen welke investeringen op termijn nodig zijn, inclusief de prioritering hiervan. Bij het zoeken naar ruimte zetten we ook strategisch in op ruimte voor niet-gemeentelijke sport- en beweegaccommodaties.

Vanaf 2026 wordt binnen het MPR een (verlaagd) investeringsplafond gehanteerd. We onderzoeken wat dit betekent voor mogelijke investeringen in sport- en beweegaccommodaties. Voor gepland groot onderhoud en vervanging van bestaande sport- en beweegaccommodaties geldt dat daarvoor binnen de begroting voldoende middelen zijn opgenomen tot en met 2032. Met de huidige inzichten zijn er net voldoende middelen om zwembad Den Hommel in 2032 te vervangen. Indien zich bij het onderhoud en vervanging van bestaande accommodaties tegenvallers voordoen (prijsstijgingen in de markt, oplossingen voor netcongestie, hoge gemeentelijke ambities) kunnen die middelen ook ontoereikend worden. Op langere termijn zien we sowieso uitdagingen voor de renovatie van zwembad De Kwakel in 2036, omdat hiervoor op dit moment onvoldoende vervangingsmiddelen beschikbaar zijn. De benodigde dekking voor deze renovatie wordt aankomende jaren verder uitgewerkt.

Sport- en beweegvoorzieningen in de openbare ruimte
Ook voor het realiseren van sport- en beweegvoorzieningen in de openbare ruimte zoeken we ruimte. Hier werken we aan binnen de brede aanpak sporten, spelen en bewegen in de openbare ruimte. Hiervoor is structureel budget beschikbaar binnen het beleidsprogramma aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed. Uit dit budget worden, naast sport- en beweeginrichting, ook speelplekken gefinancierd. Er is geen vooraf vastgestelde verdeelsleutel bepaald voor investeringen in sportplekken en speelplekken. Dit varieert jaarlijks op basis van prioritering. Afgesproken is dat voor elke investering structureel 15% aan het budget wordt onttrokken voor structureel beheer en onderhoud.

4. Voortgang en verantwoording

We informeren de raad over de voortgang op doelstellingen en indicatoren van de nota in de jaarlijkse programmabegroting en -verantwoording. Hoe we de ambities en doelstellingen uit de nota realiseren werken we in afstemming met de stad uit in vier uitvoeringsprogramma's, die verschijnen in 2025, 2027, 2029 en 2031. Dit geeft ons de kans de keuzes die we moeten maken te prioriteren en te plannen en om tussentijds bij te sturen waar nodig. Hierdoor is het mogelijk om regelmatig en wendbaar in te spelen op trends, ontwikkelingen, kennis en innovaties die een bijdrage leveren aan onze ambitie en doelstellingen.

De raad ontvangt tweejaarlijks een uitgebreide voortgangsrapportage over de uitvoeringsprogramma's.





D Bijlagen

Samenwerkingsverslag

Doel

Gezond stedelijke leven voor iedereen begint bij ons beleid. Om dat voor elkaar te krijgen, is de samenwerking met Utrechters en partners in de stad essentieel. Om in beeld te brengen wat diverse partijen in Utrecht nodig vinden voor het sport- en beweegbeleid de komende jaren is er gekozen voor de samenwerkingsvorm Peilen. Zo hebben we de inwoners (online), de Utrechtse sportwereld, partners in de stad zoals het onderwijs, sociale basis partners en belangenorganisaties de gelegenheid gegeven om hun behoeften/wensen, kansen en risico's/zorgen met ons te delen voor de totstandkoming van de nota. De resultaten van deze brede peiling en de verwerking hiervan in de nota staan omschreven bij het kopje opbrengsten.

Aanpak

	Fase 1 Peilen	Fase 2 Gezamenlijk ambitie bepalen	Fase 3 Keuzes maken	Fase 4 Terugkoppeling
Periode	**april - juli 2024**	**juli - augustus 2024**	**september - oktober 2024**	**november 2024**
Doel	In beeld brengen van • Wat de behoeften en ervaren drempels zijn om te sporten en bewegen. • Kansen en risico's om zoveel mogelijk Utrechters te laten te sporten en bewegen. • Trends en ontwikkelingen.	Op basis van trends en ontwikkelingen én de uitkomsten van fase 1 zijn de ambitie, doelstellingen, doelgroepen en andere keuzes in beeld gebracht. Deze zijn verwerkt in een concepttekst. De tekst en keuzes zijn getoetst en aangescherpt n.a.v. afstemming met de participanten en collega's van andere beleidsvelden.	We hebben keuzes gemaakt die zoveel tegemoetkomen aan de doelstellingen en die passen binnen het actuele financiële beeld van de gemeente.	In de laatste fase hebben we alle participanten geïnformeerd over de gemaakte keuzes.
Aanpak	• Klankbordgroep samengesteld. • Een op een gesprekken en schriftelijke input vanuit diverse partijen waaronder de Utrechtse sportwereld, partners in de stad en belangenorganisaties. • Digitale peiling onder inwoners via DenkMee.	• Fysieke bijeenkomst op 29 augustus. • Schriftelijke reactiemogelijkheid via de mail.	Op basis van alle inzichten en belangen vanuit de eerste twee fasen zijn binnen de gemeente keuzes gemaakt. Vervolgens zijn deze keuzes getoetst bij vertegen-woordiger en belangenbehartiger SportUtrecht. Andere externe participanten zijn niet betrokken geweest.	• Schriftelijk via de mail. Alle daarop ontvangen vragen en reacties zijn persoonlijk beantwoord en toegelicht. • Informatief inloopmoment voor participanten op 12 november. • Informatieavond met Utrechtse sportwereld op 25 november.

Opbrengsten

Wie betrokken?	Opbrengsten
Utrechtse sportwereld We hebben meer dan 700 sport- en beweegaanbieders in de stad. SportUtrecht heeft formeel de rol als belangenbehartiger en vertegenwoordiger van de Utrechtse sportwereld. Om die rol van belangenbehartiger goed in te kunnen vullen bestaat het zogenoemd 'Utrechts Sportcollectief'. Daarin is een groot deel van sportclubs vertegenwoordigd met de vertegenwoordigers van de diverse sport(tak)netwerken. Niet vertegenwoordigde clubs zijn van harte welkom. De trekkersgroep van het Utrechts SportCollectief is, namens de verschillende sporttaknetwerken in de stad, zelf ook in gesprek geweest met de gemeente. Altijd in afstemming met SportUtrecht, zodat er steeds vanuit één mond is meegedacht en gepraat vanuit het breed Utrechts sportbelang. Het Utrechts SportCollectief heeft in voorbereiding op dit meedenken in een aantal bijeenkomsten een programma opgesteld waarin ze aangeven wat -sport- en beweegaanbieders de komende jaren nodig hebben. Dit programma is als input meegegeven aan de stellers van de nota én vanuit de inhoud van dit programma heeft de trekkersgroep een paar keer aan tafel gezeten over de conceptnota. Een aantal partijen heeft hiernaast schriftelijk input gegeven waaronder Sportcampus Traiectum, Stibus (schaken) en het Utrechtse netwerk zwemmen.	In de gesprekken met de Utrechtse sportwereld is veel input ontvangen die een plek heeft gekregen in de nota. Deze input is op verschillende niveaus. Van vraagstukken op individueel aanbiedersniveau als voldoende vrijwilligers en regeldruk tot aan brede overkoepelende vraagstukken als zorgen over het gebrek aan ruimte voor sport en bewegen in de stad. Een aantal thema's kwam regelmatig terug zoals: • de vitaliteit van sport- en beweegaanbieders, • de (potentiële) meerwaarde van sport en bewegen, • betaalbaarheid voor inwoners én sport- en beweegaanbieders • en het veranderend sport- en beweeglandschap. Vanuit de Utrechtse sportwereld is de oproep gedaan aan de gemeente om gezamenlijk uitdagingen aan te gaan waar de stad voor staat en de energie, innovatieve ideeën en kracht van de sportwereld actief te benutten.
Klankbordgroep Er is een klankbordgroep samengesteld vanuit verschillende organisaties en domeinen die raakvlakken hebben met sport en bewegen. Het doel van deze klankbordgroep was om vanuit diverse perspectieven input te leveren voor de ontwikkeling van de nota en om keuzes en conceptteksten te toetsen. De organisaties: • Mulier instituut • Sterkzorg/ RegiozorgNU • Voetbalclub SVO de Dreef • Netwerk Sleutelpersonen Utrecht • JoU, jongerenwerk • KSU, primair onderwijs • Life goals • SportUtrecht • Sportraad Utrecht: studentensport • DOCK, sociaal makelaars en beheerders	De klankbordgroep gaf aan dat het belangrijk is om duidelijk te formuleren waar we met de nota op inzetten. We kregen de oproep om heldere doelstellingen, doelgroepen en indicatoren te omschrijven én aan te geven wat er verandert ten opzichte van de eerdere situatie. Daar hebben we gehoor aan gegeven. Ze hebben input gegeven op de trends en ontwikkelingen. De deelnemers brachten behoeften en ervaren drempels vanuit diverse perspectieven in én een aantal aandachtspunten werden meegegeven. Meer inzetten op bewegen en meer de preventieve waarde van sport en bewegen te benadrukken zoals gezondheid en samenkomen. Ook kwamen verschillende uitdagingen aan bod, zoals het gebrek aan ruimte voor sport en bewegen en betaalbaarheid. Ook werden kansen benoemd zoals het benutten van de ondernemerschap en gemeenschaps-kracht om meer in te kunnen zetten voor sport en bewegen in Utrecht. Veel suggesties zijn overgenomen in de nota. Gezien de financiële situatie van de gemeente hebben we kansen benoemd, maar kunnen we op een aantal doelgroepen en kansen (nog) niet inzetten. Denk hierbij aan de beweging naar voren waarbij sport en bewegen preventief bijdraagt om zorg te voorkomen.

Wie betrokken?	Opbrengsten
Belangenorganisaties We vinden het belangrijk om met de belangenorganisaties die onze stad rijk is te spreken over de behoeften en ervaren drempels over sport en bewegen vanuit de doelgroepen die zij vertegenwoordigen. We hebben hen gevraagd om hun meningen, ervaringen en ideeën te delen die we benut hebben voor de ontwikkeling van de nota. Een overleg met alle organisaties lukte niet en daarom is besloten om individuele gesprekken te voeren met de organisaties die in gesprek wilden. Er is gesproken met de volgende (belangen)organisaties: • Stichting Asha • U op Leeftijd • Keti Koti 030 • COC Midden-Nederland • De stem van LVB/ de Wilg • Young Minds • Solgu	In de gesprekken met belangenorganisaties werden behoeften en ervaren drempels van verschillende groepen besproken. De ervaren voordelen van sport en bewegen, zoals gezondheid en de sociale waarde, werden benadrukt en er werd opgeroepen om hier meer op in te zetten. Deze sociale waarde om samen te komen, mensen te ontmoeten en kennis te maken met verschillende culturen en manieren om te bewegen. Ons werd gevraagd om oog te hebben voor specifieke behoeften. Het aansluiten op behoeften van inwoners heeft een belangrijke plek gekregen in de doel-stellingen over het aanbod en de voorzieningen in de stad. Op een aantal plekken hebben we de specifieke behoeften van doelgroepen benoemd. Er is een aantal overkoepelende behoeften: zoals laagdrempelig aanbod (dichtbij huis), ander aanbod dan het bestaande aanbod, mee kunnen doen, (sociale) veiligheid, fysieke en sociale toegankelijkheid van het sport- en beweegaanbod en van de voorzieningen en openbare ruimte.
DenkMee DenkMee is de digitale plek van de gemeente Utrecht waar inwoners, ondernemers en organisaties makkelijk online hun mening kunnen geven over plannen voor Utrecht. Via DenkMee hebben we Utrechters in de periode van 25 juni tot en met 14 juli 2024 om input gevraagd. Hiervoor hebben we partners gevraagd om de enquête te verspreiden en ook hebben we extra op sociale media advertenties ingezet om het bereik te vergroten. In totaal hebben 940 personen de enquête ingevuld. De uitkomsten zijn niet representatief voor de stad. Hiermee kunnen we geen uitspraken doen over wat Utrechters vinden, maar het geeft ons wel een beeld en kleuring van de opgehaalde informatie gedurende de peiling.	De opvallendste uitkomsten: • Het merendeel van de respondenten geeft aan dat sporten betaalbaar is. • Meer dan de helft vindt dat er voldoende sportaanbod is. • Driekwart weet waar ze moeten zijn om te sporten of bewegen. • We kregen wisselende reacties op de vraag of er voldoende aanbod is en de tevredenheid over het aanbod van sport en bewegen in de openbare ruimte. • Een groot deel van de respondenten vindt dat we moeten investeren in sport en bewegen in de openbare ruimte. • Voor evenementen kregen we terug dat we met name moeten investeren in regionale en lokale sportevenementen en schoolsportevenementen. De meest genoemde punten zijn: behoud skatepark Utrecht, zorg voor het betaalbaar houden van de sport, toegankelijkheid mensen met een beperking verbeteren en meer zwemwater.

Wie betrokken?	Opbrengsten
Fysieke bijeenkomst: in gesprek met de stad Op 29 augustus hebben we een bijeenkomst georganiseerd voor alle externen en collega's die betrokken waren bij de totstandkoming van de nota. Organisaties die feedback hebben gegeven tijdens de bijeenkomst en/of via de mail: Stichting Asha, Solgu, Stibus (schaken), SterkZorg, SportUtrecht, KSU (primair onderwijs), Utrechts Sport Collectief, Keti Koti 030, De Wilg, Sportraad Utrecht, Universiteit Utrecht, Mulier Instituut, Stichting U op Leeftijd, Huisartsen Utrecht stad en DOCK. Tijdens de bijeenkomst is stilgestaan bij de drie thema's van de conceptnota. Per thema is besproken wat de aanwezigen er goed aan vinden en wat beter kan.	Over het algemeen vonden de deelnemers goed dat we inzetten op: • buurtgericht werken, • groepen met een achterstand in sport- en beweegdeelname, • evenementen waar Utrechters aan mee kunnen doen, • alle soorten sport- én beweegaanbieders (ook de sociale functie en op urban sports), • beweegvriendelijke openbare ruimte, • meer ruimte voor sport, • beter en bredere gebruik van sport- en beweegaccommodaties, • aansluiten op de behoeften van inwoners. Wat beter kan: scherpere keuzes maken en duidelijkheid bieden aan inwoners en partijen in de stad, aansluiten op de leefwereld van inwoners en het beter benutten van de bredere waarde van sport en bewegen, inzet op betaalbaarheid van sport en bewegen, toegankelijkheid van sport- en beweegaanbod en van de accommodaties, samenwerking stimuleren, aandacht voor inclusie, ideeën om out-of- the box ruimtes in te richten en te benutten. Ook was er de oproep om ook bij de uitvoering van de nota samenwerking met de stad te organiseren. De input is gebruikt in de keuzefase en om tot een volgende versie van de nota te komen.

Aanpak
Alle belangen in beeld door toepassen leidende principes voor houding en gedrag
Er is volop ingezet om zoveel mogelijk belangen op te halen en belanghebbenden een stem te geven. Collega's van inclusie en diversiteit zijn om advies gevraagd. Ook de verschillende sociale en maatschappelijke partners in de stad zijn hierbij betrokken. Zij hebben de eigen achterban geïnformeerd, bevraagd en betrokken. Ook is geprobeerd het veelal ongehoorde geluid te horen (inzet primair onderwijs, Netwerk Sleutelpersonen Utrecht, Youg Minds, etc.). Daarnaast is DenkMee ingezet om overige Utrechters te bereiken en een kans te geven om mee te denken. Alle zes de leidende principes voor houding en gedrag zijn gedurende het traject toegepast. Er is lef getoond door keuzes te maken en duidelijk te zijn in wat we wel waar kunnen maken en wat (nog) niet.

Rol SportUtrecht
SportUtrecht is intensiever dan andere partijen betrokken. Zij zijn opdrachtnemer voor de uitvoering van een groot deel van ons sport- en beweegbeleid: het realiseren van doelstellingen voor sport- en beweegstimulering én het ondersteunen van sport- en beweegaanbieders. Daarmee zijn we ook dagelijks samenwerkingspartner en is SportUtrecht voor ons de 'expertorganisatie' van sport en bewegen in Utrecht. Vanuit die opdracht heeft SportUtrecht input aangeleverd vanuit de Utrechtse sportwereld en vanuit de behoeften en uitdagingen die zij in de praktijk signaleren in de stad. We hebben de conceptnota en keuzes hierin doorlopend aan hen voorgelegd. Zij hebben suggesties gedaan voor teksten en om teksten aan te scherpen. Daarbij heeft SportUtrecht ook vooral gelet op uitvoerbaarheid en aansluiting bij de huidige praktijk en gedeelde ambities voor de toekomst. SportUtrecht is aanwezig geweest bij alle bijeenkomsten en gesprekken met de stad. Een specifieke rol is dat SportUtrecht, formeel de opdracht heeft op te treden als 'onafhankelijk belangenbehartiger' van de Utrechtse sportwereld. SportUtrecht geeft vanuit deze rollen, een formeel advies op de nota dat als bijlage is opgenomen bij het raadsvoorstel.

Vervolgafspraken
Tijdens de peiling en gesprekken met de stad zijn ook suggesties gedaan voor de uitvoering van het sport- en beweegbeleid de komende jaren. Hiervoor stellen we iedere twee jaar een uitvoeringsprogramma op, te beginnen in 2025. Met iedereen die meegedacht heeft bij de ontwikkeling van deze nota is afgesproken dat zij bij het uitvoeringsprogramma en in de uitvoering wederom betrokken worden.

Gemeente Utrecht
Maatschappelijke Ontwikkeling - Sport en Bewegen

Fotografie:
Michelle van Benschop
Rebecca Brockbernd
Erik den Burger
Juri Hiensch
Hockeyclub UNO

Redactie:
Eddy Steenvoorden

Vormgeving:
DDK, Utrecht

december 2024

Utrecht.nl/sportbeleid

productcode 2024-014.DDK

Nota sport en bewegen 2025 - 2032

Reactie SportUtrecht op de Nota Sport en Bewegen 2025-2032

02 december 2024

Beste leden van het college en de gemeenteraad,

Afgelopen periode is hard gewerkt aan de totstandkoming van de nieuwe Utrechtse Nota Sport en Bewegen voor de periode 2025-2032. SportUtrecht is, als opdrachtnemer voor een groot deel van het sportbeleid, nauw betrokken in de diverse stappen waarin deze nota tot stand is gekomen. Vanuit deze rol heeft u ons ook gevraagd naar onze mening/ons advies over deze nota.

Wij zijn blij dat er een sportnota ligt met ambities voor de komende 8 jaar, die verankerd wordt in de nog te ontwikkelen Sociale Visie Utrecht 2040 en de RSU 2040. Wij zien deze integraliteit als een goede ontwikkeling t.o.v. het vorige beleid. We hopen dat dit in de praktijk ook tot de zeer gewenste verbinding gaat leiden tussen sport en andere beleidsdomeinen. Wij staan achter de keuze voor een nota voor de lange termijn en de tweejaarlijkse uitvoeringsprogramma's voor inhoudelijke verdieping en behoud van flexibiliteit voor (bij)sturing. In voorliggende adviesbrief geven wij onze reactie op de Nota Sport en Bewegen 2025-2032. We doen dit eerst algemeen, op de gekozen richting van de nota. Daarna lichten we de voor ons belangrijkste inhoudelijke punten verder toe: betaalbaarheid van sport, vitaliteit van sport- en beweegaanbieders en de basisinfrastructuur.

Kader, richting en keuzes

De totstandkoming van deze nota was geen makkelijke klus. Utrecht heeft op moment van schrijven veel maatschappelijke, ruimtelijke en financiële uitdagingen en dat geldt ook voor de sport. De groei van het aantal inwoners in de stad, de schaarste in ruimte en middelen vanwege lokale en landelijke bezuinigingen leggen grote druk op de vitaliteit, betaalbaarheid en basisinfrastructuur van sport en bewegen. Het organiseren en faciliteren van sport en bewegen wordt moeilijker. Daar komen aangekondigde landelijke bezuinigingen de komende periode en onzekerheid over financiële regelingen nog bovenop. In de Voorjaarsnota heeft de raad keuzes moeten maken. Ook deze nota moest binnen de nieuwe financiële kaders passen. Dat vraagt om prioriteiten en keuzes. Als SportUtrecht zijn wij bevraagd op de te maken keuzes

en zijn onze adviezen serieus genomen. Wij herkennen ons dan ook in de gemaakte keuzes.

Onze bekendheid met het geldende kader, maakt dat we begrip hebben voor de noodzaak prioriteiten te stellen. Dat neemt niet weg dat wij hier wel grote moeite mee hebben en vrezen dat deze keuzes juist tot gevolg hebben dat Utrechters in het algemeen juist mínder gaan sporten en dat sportclubs mínder vitaal worden.

Concreet:

- Wij ondersteunen de prioriteit voor de doelgroep 0-18 jaar en hun opvoeders in de lage SEP gebieden. Doorslaggevend daarin is voor ons dat het waardevol is te investeren in de toekomst én kinderen in lage SEP gebieden kansrijk op te laten groeien en gelijke kansen te bieden. Tegelijk zien we dat óók impact met sport en bewegen te maken heeft binnen bijvoorbeeld de doelgroep ouderen. We vinden het lastig te accepteren dat we ouderen zouden moeten 'opgeven'. Fijn dat we in elk geval ruimte houden om aandacht te besteden aan mensen met een beperking. In de praktijk blijkt dat zij vaak zelf het voor hen passend sportaanbod niet weten te vinden. Tegelijkertijd constateren we dat bij ons 'de rek er echt uit is'. Ook bínnen de geprioriteerde doelgroepen zullen wij met de huidige middelen zeker niet de volledige doelgroep bereiken. Spannende tijden dus, met een mogelijk averechts effect op de ambities voor een gezonde leefbare stad voor iedereen op de lange termijn. In het proces is echt, ook met ons, gezocht naar keuzes die uiteindelijk zo min mogelijk verlies voor de sport betekenen en dus zo min mogelijk pijn doen. En ook is gekeken of op andere manieren meer ruimte voor sport kan ontstaan. Durven inzetten op gedeeld gebruik, waarderen en durven gebruik te maken van ondernemerschap van clubs, durven nieuwe sporten te omarmen, zijn voorbeelden hiervan. Wij zijn hier blij mee en zien hierin een belangrijke randvoorwaarde ook in de komende jaren nog enige ruimte te bieden aan sport.
- We zijn blij dat ervoor gekozen is ondersteuning voor alle soorten sport- en beweegaanbieders overeind te houden. Liever zo slim mogelijk werken en in groepsverband clubs helpen, dan keuzes maken in het type sportaanbod of de locatie van het sportaanbod. Alle Utrechters moeten immers terecht kunnen bij het sportaanbod en dat vraagt ook dat alle aanbieders gebruik kunnen maken van beschikbare ondersteuning.
- Wij vinden het jammer dat Utrecht als vierde stad van Nederland niet inzet op (af en toe) een groter of grootser (kijk)evenement en de écht topsport niet faciliteert.

Dat de gemeente ervoor kiest haar beperkte middelen dan in te zetten voor brede talentontwikkeling en de talentprogramma's ondersteunen wij.

- Wij ondersteunen de keuze om niet alleen sport te benoemen in de nota, maar ook (actief) bewegen.
- Wij vinden dat in de totstandkoming van de nota constructief en veelvuldig is afgestemd met diverse partijen in de stad. Organisaties in de stad zijn betrokken en het is fijn dat het nieuw ingerichte Utrechts Sportcollectief als onderdeel van SportUtrecht op meerdere momenten in het proces betrokken is en serieus genomen is als partner.
- Wij begrijpen de keuze om er op in te zetten dat een aantal ruimte vragende sporten, die een regionale functie hebben, ook in de regio georganiseerd worden. Wij herkennen ook de sporten die hierbij in de nota genoemd worden. Daarbij gaan we er vanuit dat elke sport die ook goed in een stedelijke omgeving past juist ook in Utrecht, als grootste stad in de regio, een plek moet houden.

We benoemden al dat we de keuzes onderschrijven, maar dat we er niet blij mee zijn. Op drie punten maken we ons grote zorgen als het gaat om de vitaliteit van sport de komende jaren.

1 Betaalbaarheid van de sport

Eén van de ontwikkelingen waar wij ons grote zorgen over maken is de betaalbaarheid van sport in Utrecht voor iedereen. Momenteel vormen kosten vaak al een belemmering om te gaan of te blijven sporten. De kloof tussen wel en niet kunnen sporten wordt groter. Sport wordt minder vanzelfsprekend voor bepaalde groepen in de stad met achterblijven in sport- en beweegdeelname als gevolg. Het U-pas budget, dat voor Utrechters onder de armoedegrens een oplossing zou moeten zijn, wordt in veel gevallen aan andere dingen dan voor sport uitgegeven. Met de stijging van prijzen op allerlei gebieden verwachten we dat hogere kosten voor sportaanbieders doorbelast zullen worden aan de clubleden waardoor sport nóg minder betaalbaar wordt. Weliswaar zullen de budgetten op de U-pas opgehoogd worden, maar wij vragen ons af of daarmee de situatie ten opzichte van wat die nu is positief gaat veranderen.

Daarnaast zijn er ook veel bewoners die nét niet in aanmerking komen voor een U-pas en meer en meer mensen met middeninkomens die het financieel zwaar hebben. Ze vallen tussen wal en schip. Met de stijging van contributies en het duurder worden van levensonderhoud, zullen óók zij naar verwachting een grote(re) drempel gaan ervaren om te gaan óf te blijven sporten. De ambitie om sportaanbieders daarom te

stimuleren om solidariteitspotjes te creëren, is het onderzoeken waard. Tegelijkertijd denken wij niet dat je hier een structurele oplossing kan verwachten voor die gewenste betaalbaarheid voor iedereen. Sterker, we vrezen dat juist voor de wijken waar het het hardste nodig is, zo'n solidariteitspotje de minste kansen biedt. Is het waarschijnlijk dat leden ook willen of kunnen meebetalen aan lidmaatschap van ándere sporters, als deze andere sporten beoefenen bij een andere, dan de eigen club? Daar komt bij dat zo'n solidariteitspotje er niet voor zorgt dat sport *in de basis betaalbaar is*. Het is in onze ogen het verschuiven van de verantwoordelijkheid naar de (leden van) clubs.

Wij adviseren om te onderzoeken welke structurele(re) en andersoortige (financiële) maatregelen nodig zijn om sport voor iedereen betaalbaar te houden. Ook in relatie tot de betaalbaarheid van de huur van sportaccommodaties. We pleiten ervoor dat ook hier naar álle sportaanbieders wordt gekeken en niet alleen naar de 'traditionele' sporten, denk bijvoorbeeld aan de vele aanbieders van martial arts, vaak 'kleine ondernemers', die juist ook voor doelgroepen in een kwetsbare situatie vaak een geschikt aanbod hebben. Zij moeten in de toekomst óók gebruik kunnen blijven maken van geschikte en betaalbare sportaccommodaties en geholpen worden bij het zoeken daarnaar.

2 Vitaliteit van de sport- en beweegaanbieders

Sportaanbieders vormen de basis voor sport in Utrecht. Utrecht scoort hoger dan het landelijk gemiddelde als het aankomt op lidmaatschappen van een sportclub. Iets waar we trots op mogen zijn en ook moeten koesteren. Het voorziet namelijk in belangrijke mate in beweeggedrag van veel Utrechters. En daarbij zorgt het ook voor sociale cohesie in de stad omdat mensen elkaar ontmoeten bij de sport- en beweegactiviteiten. Mensen doen meer mee aan de samenleving als ze sporten of actief bewegen. We zijn daarom blij dat vitaliteit van sportaanbieders (en hun vrijwilligers) als fundament serieus wordt genomen, door het een primaire plek te geven in de doelstellingen van de nieuwe Nota Sport en Bewegen.

Tegelijkertijd maken we ons ook op dit thema serieuze zorgen. De stad groeit, maar de begroting voor (de vitaliteit van) sport groeit niet mee. En datzelfde geldt voor de inzet van SportUtrecht op dit thema in relatie tot groei van de stad. Er is dus per sportclub en per lid, steeds minder budget beschikbaar, terwijl de uitdagingen voor clubs door o.a. regeldruk en complexiteit van vraagstukken bij clubs en sportparken in de stad alleen maar toenemen. We zijn ervan overtuigd dat een vitaal sportlandschap de basis is, ongeacht welke wijk of buurt. En dit vraagt de komende jaren blijvende

inzet om de vitaliteit minimaal op peil te houden, en idealiter (verder) te vitaliseren. Dat laatste vraagt erom ondersteuning van sport- en beweegaanbieders op een slimme en impactvolle manier te organiseren. Dat ondersteunen we en daar zijn we ook al langer bewust mee bezig. Daarmee kan echter niet alles opgelost worden. De ondersteuning van sport- en beweegaanbieders zal verder onder druk komen te staan. Juist ook omdat we parallel geconfronteerd worden met verschraling van landelijke ondersteuningsmogelijkheden en regelingen specifiek voor sportaanbieders. Regelingen waar de afgelopen 2 jaar zo'n 150 clubs een beroep op deden en dus een belangrijke vorm van ondersteuning bood. Tenzij de landelijke politiek anders besluit, is er tot en met 2026 geen subsidie meer mogelijk via het serviceportal van NOC*NSF (landelijk Sportakkoord) en komen de kosten voor ondersteuning volledig voor de aanvrager (sportclub zelf). Oplossingsrichtingen als sport goedkoper maken door de vierkante meters effectiever en intensiever te gebruiken (door mixen van functies en multigebruik) of het maatschappelijk nultarief om de sport goedkoop of gratis aan te kunnen bieden, zijn vooralsnog zaken die in de prioritering in de nota van het lijstje af zijn gevallen. Kortom: de maatregelen die clubs financieel raken (mínder inkomsten door afname leden als effect van prijsverhogingen en meer kosten door tariefsverhogingen) gaan sowieso door, maar de oplossingsrichtingen wachten op betere tijden. Een, in onze ogen, zeer zorgwekkende mix aan veranderingen.

3 Basisinfrastructuur

Net als de begroting voor sport, groeit ook de ruimte voor sport niet evenredig mee met de groei van het aantal inwoners. Investeringen in goede sportvoorzieningen voor de toekomst staan onder serieuze druk. Datzelfde geldt voor voldoende capaciteit voor o.a. veldsporten, binnensport, tennis, padel en zwemmen om de Utrechtse sport vitaal te houden. Dat zal, verwachten wij, consequenties hebben. Wij denken dat per saldo mínder mensen zullen gaan of blijven sporten en bewegen en wij vrezen ook dat de vitaliteit van sportclubs de komende tijd achteruit zal gaan. We zien nu al dat de clubs steeds meer onder druk komen te staan. Het inlopen van gezondheidsverschillen en kansenongelijkheid zal vooralsnog vooral ambitie blijven. We mogen blij zijn als we de huidige situatie weten te handhaven.

De scherpte in de nota om sportvoorzieningen zo optimaal mogelijk te benutten en deelgebruik als de (nieuwe) norm te stellen vinden wij goed en noodzakelijk. Wij zien kansen in het mixen van (maatschappelijke) functies met bijvoorbeeld onderwijs, zorg en welzijn, maar ook met het bedrijfsleven en ondernemende sportaanbieders. Juist om daar tot nieuwe businessmodellen te komen voor publiek private samenwerking.

Hoewel het tekort aan ruimte er niet volledig mee afgedekt zal worden, is het in onze ogen wel de juiste en noodzakelijke richting om als gemeente mee te gaan experimenteren, voor de toekomst van een gezonde en leefbare stad. Wij zien het als een goede stap dat dit in de nota benoemd wordt en de gemeente open staat voor ontwikkeling op dit vlak. Voor veel sportaanbieders zal het schakelen zijn. Het vraagt iets van de clubs (afstemming, samenwerking, begrip), en het vraagt ook iets van de gemeente als eigenaar van sportaccommodaties, namelijk het geven van maximale ruimte en steun binnen helder gestelde kaders, waar clubs zich, in hun onderlinge afstemming, aan vast kunnen houden. Dus meer regie te nemen op het verdelen van de schaarse ruimte. Dat betekent bijvoorbeeld dat onderzocht wordt of het mixen van functies op één (sport)locatie, iets kan opleveren voor de vitaliteit van de sport én voor het bereik van Utrechters. Wij beseffen ons dat dit soort toekomstplaatjes niet 'zo maar' gerealiseerd kunnen worden (bestemmingsplannen, vastgoedbeleid, etc.). Maar wij denken wel dat dit soort wijzigingen echt nodig zijn, om de komende jaren een gezonde stad te blijven, waarin gezond stedelijk leven de norm is en blijft en waarin de faciliteiten meer en beter benut worden.

Tot slot

Als onderdeel van onze opdracht van de gemeente Utrecht zijn wij ook belangenbehartiger voor de sport. In deze rol voelen wij ons opgeroepen onafhankelijk van kaders en staand beleid voor de belangen van sport op te komen. Zoals u in ons advies kunt lezen maken we ons ernstig zorgen over de financiële kaders voor sport in Utrecht. Want waar velen, ook in de landelijke én onze lokale politiek, overtuigd zijn dat 'preventie' nodig is om de zorgkosten te verminderen, wordt vooralsnog niet extra geïnvesteerd in de sociale basis. Preventie gaat niet vanzelf! Samen met de Utrechtse sportbestuurders, georganiseerd in het Utrechts SportCollectief, hebben wij de nota beoordeeld vanuit het belang van sport én de kansen van sport. Redenerend vanuit de wens van het Utrechts politiek bestuur om in te zetten op preventie, kansengelijkheid te vergroten en gezondheidsverschillen te verkleinen, vinden wij het moeilijk te begrijpen dat u er niet voor kiest juist te investeren in sport en bewegen. In sportstimulering én in sportinfrastructuur. Als belangenbehartiger van de Utrechtse sport adviseren wij u de ruimte voor investeringen in sport en eerder gemaakte afwegingen te herijken. In bijgevoegde brief namens de Utrechtse sport lichten wij ons advies nader toe.

Nota Sport & bewegen 2025-2032

Reactie Utrechtse Sport op de Nota Sport & Bewegen 2025-2032

02-12-2024

Beste leden van het college en de gemeenteraad,

In deze adviesbrief geven wij onze reactie aan het college en de gemeenteraad op de nieuwe nota sport en bewegen 2025 - 2032. Dit doen wij namens de Utrechtse sport, op basis van de bespreking met het Utrechts SportCollectief op 25 november, waarin de gemeente de concept nota sport en bewegen heeft toegelicht. De uitkomst van onze bespreking treft u hieronder.

De ambitie en doelstellingen in de nieuwe nota sport en bewegen 2025 - 2032 zijn mooi, maar met de beoogde inzet en middelen in onze ogen onhaalbaar. De pijnlijke keuzes die in deze nota worden gemaakt voor de komende 8 jaar, baren ons ernstige zorgen. Onze boodschap is kort en pijnlijk: **Utrecht blokkeert de sport in een groeiende stad door een steeds verder beperkende sportbegroting.** Hieronder zetten wij onze punten in het kort uiteen.

1. **Op papier willen we méér sporters, maar treffen hier geen voorzieningen voor**
   Een wijze les is: lees de gemeentebegroting, dan ken je de prioriteit van de gemeente. Als wij op die manier naar de sportbegroting van de gemeente Utrecht kijken, dan is de doelstelling 'In 2032 sluiten onze sport- en beweegvoorzieningen aan bij de groei van de stad en de behoeften van Utrechters' niet geloofwaardig. Met de middelen en inzet van deze 8-jarige nota wordt deze doelstelling zeer zeker niet behaald. Het aantal inwoners in onze stad neemt toe en is de afgelopen jaren al sterk toegenomen. Mensen (en in het bijzonder het aantal kinderen!) op een wachtlijst bij een sportaanbieder neemt eveneens toe. De voorzieningen lopen al achter en gaan de komende jaren alleen maar meer achterlopen. Als we niet méér inzetten op nieuwe, passende sportvoorzieningen gaat de sportdeur voor veel mensen letterlijk dicht. Voor nieuwe inwoners[1] en voor mensen die we succesvol stimuleren om te gaan sporten. Neem de Merwedekanaalzone waar straks 12.000 mensen wonen. Hier staat slechts 1 extra sporthal bij een school ingetekend voor de periode 30/40 (Mulier Instituut). Een stad als Oudewater heeft net zoveel inwoners als deze nieuwe wijk in Utrecht. Oudewater heeft als sportvoorzieningen o.a. een zwembad, twee sporthallen, zes voetbalvelden, een atletiekbaan, zes tennisbanen, zeven padelbanen, en meerdere fitness aanbieders. Voor een sportieve stad als Utrecht is het niet moeilijk te voorzien dat de geplande voorzieningen voor deze nieuwe bewoners véél te weinig zijn.

   Zorg dat de sportinfrastructuur snel, maar zeker in de toekomstige groei op orde komt, zowel kwantitatief als kwalitatief (moderne voorzieningen en duurzaam). Maak letterlijk en figuurlijk voldoende ruimte (in de begroting). En neem ook de studentensport mee. Zij maken een groot deel uit van de groei van de bevolking én zijn bovendien voor een groot deel de vrijwilligers van de toekomst om de clubs ook op langere termijn vitaal te houden. We kunnen het ons niet veroorloven ze als sporter kwijt te raken. En dat doen we nu wel; al een hele tijd is het tekort voor studentensport bekend. De gemeente moet het gesprek met de Universiteit Utrecht aangaan met de intentie er op korte termijn samen uit te komen, in plaats van naar elkaar te kijken in de hoop dat de ander als geldschieter wil dienen.

[1] Tot 2032 komen er naar inschatting 25.000 inwoners bij in Utrecht.

2. **Veel sportaanbieders staan op ontploffen**
Door de groei van de stad wordt de druk op de bestaande sportaanbieders bij gelijkblijvende voorzieningen (zoals nu voorzien), alleen nog maar groter. Bij veel aanbieders en hun vrijwilligers is de rek er eigenlijk al uit. In de komende 8 jaar verwachten we dat veel sportaanbieders niet aan de verwachtingen kunnen voldoen door te weinig sportkader (trainers, scheidsrechters, coaches en bestuurders), te weinig vrijwilligers en te grote druk vanuit de wachtlijsten. Investeren in álle sportaanbieders om ze vitaal te houden is dan ook geen vraag, maar een noodzaak.

3. **37% van de mensen vindt kosten sport bezwaarlijk; wordt sport straks elitair?**
Als de sportlidmaatschappen nog duurder worden, dan is de kans groot dat een deel van de sportende Utrechters afhaakt. De overheid is de belangrijkste veroorzaker van kostenstijgingen[2].
Aanbieders zijn genoodzaakt de abonnementen en contributies te verhogen. Een tegengestelde beweging aan de ambitie sport betaalbaar te houden of te maken. Uit recent onderzoek van het Mulier Instituut blijkt dat 37% van de sporters nu al twijfelt om door te gaan. Wij voorzien dat de te verwachten verhogingen van het sportabonnement of -contributie veel twijfelaars over de streep trekt om te stoppen met sporten. Het gaat hier veelal om de mensen die net niet aanmerking komen voor de U-pas en om middeninkomens. Voor veel sportverenigingen zal juist de voorgenomen tariefsverhoging per saldo een doodsteek zijn. Solidariteitspotjes of een onevenredige verdeling van de verhogingen wordt lastig als de basis al zo hoog is, dat deze voor iedereen voelbaar is. Dan is de ruimte bij de sterkere schouders om meer te dragen naar verwachting zeer beperkt, zo niet afwezig.
Anders dan u wenst, vrezen wij dat de sport op deze manier de komende jaren in Utrecht steeds meer voor de 'happy few' wordt. Een middel om dit o.a. tegen te gaan is de U-pas. Uit ervaring van de afgelopen jaren blijkt dat het budget bij heel veel U-pashouders per saldo ***niet*** besteed wordt aan sport. Prognose van het jeugdfonds Sport en Cultuur is dat in 2025 voor ongeveer 350.000 euro aan sportcontributies nodig is dat niet van de U-pas betaald kan worden. Wij vragen dus met ***klem*** om alsnog een gedeelte van het U-pas budget te oormerken om voor de Utrechtse kinderen in een kansarme positie te borgen dat zij mee kunnen (blijven) doen in de sport.

4. **Iedereen op 1**
Vanuit gezondheidsoptiek is het volstrekt onverstandig je als stad te beperken tot het leidende principe van ongelijk investeren voor gelijke sportstimuleringskansen: iederéén moet in beweging blijven of komen! De demografische groei van Utrecht vraagt om een inclusieve aanpak van preventie. Hierbij moet er een doordachte mix zijn van stimulering, toeleiding naar sportaanbieders en betaalbaarheid van de sport. Wij zijn voor een leven lang sporten voor iedereen in de stad: kinderen, scholieren, studenten, senioren en ouderen. Uit onderzoek van het Kenniscentrum Sport & Bewegen blijkt dat de maatschappelijke opbrengsten van sport en bewegen in Utrecht 2,64 keer zo hoog zijn als de kosten. De baten van 10% meer sportende en bewegende mensen bedraagt in Utrecht 28 miljoen euro. Dus: verbreed de sportstimulering naar alle doelgroepen en alle wijken. Alleen zo geef je goed invulling aan een ander leidend principe van deze nota: voorkomen is beter dan genezen.

5. **Maak samen de stad met de sportaanbieders**
Wij zijn zeer blij met de handreiking die deze nota doet om ondernemerschap in de sport verder te stimuleren. Er is nadrukkelijk meer aandacht voor de potentiële kracht van sport en voor het benutten van de ondernemerskracht en actiegerichtheid van de sport, waaronder diverse vormen van zelfbeheer[3]. Wij vragen ook op andere onderdelen ruimte te geven om sportaanbieders meer te betrekken. Van de inrichting van een nieuw gebied voor urban sports,

---

- [2] De gemeentelijke voorgenomen tariefsverhogingen voor sportaccommodaties van **10 %** vanaf 2027.
- Bezuinigingen op de BOSA: stichting Waarborgfonds Sport heeft berekend dat dit gemiddeld per vereniging euro 7.000 per jaar gaat kosten, voor de aanschaf van materialen als netten, ballen, kleding en ook voor investeringen in blaashallen en verduurzamingsmaatregelen.
- Afname van sportakkoordgelden, nu al geeffectueerd in de servicelijn van NOC*NSF.
- Nog steeds dreigende btw-verhogingen.
- [3] Sleutelbeheer, ontmoetingsruimte en sportkantine en het bewonersbod.

de inkoop van een nieuw type kunstgrasveld tot het mixen van functies op onze accommodaties. Wij realiseren ons dat deze nieuwe beleidsrichting veel van zowel de gemeente als de sportaanbieders vraagt en zeker niet gemakkelijk zal zijn. Maar als sportaanbieders pakken we deze handschoen graag op. Samen de stad maken zit in ons DNA.

De afgelopen periode is er hard gewerkt aan de totstandkoming van de nieuwe nota sport en bewegen 2025 - 2032. Een nota die ten opzichte van zijn voorgangers veel mooie en vernieuwende punten kent, zoals een vitaal en passend sport- en beweegaanbod, een handreiking voor het stimuleren van meer ondernemerschap bij clubs, meer aandacht voor nieuwe sporten en anders georganiseerde sportaanbieders en pilots voor open sportparken. De totstandkoming was geen makkelijke klus. Als sport willen we benadrukken dat we heel tevreden zijn over het proces dat is doorlopen en de inhoudelijke afstemming. Wij waarderen het enorm dat ook het Utrechts SportCollectief als georganiseerde sport zeer serieus is genomen door wethouder Eva Oosters en de opstellers van de nota. Dit geeft vertrouwen in de toekomst.

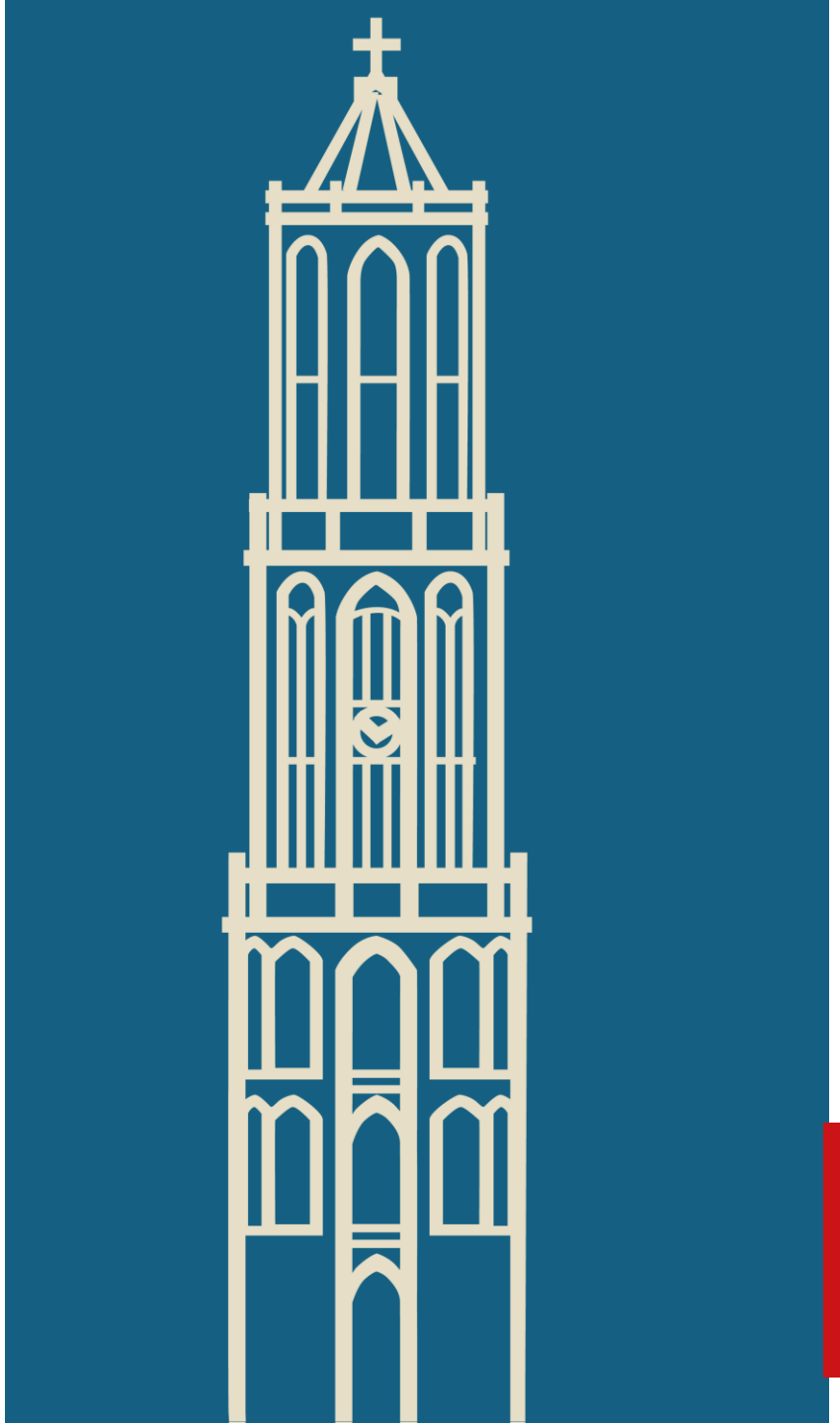
We pleiten met onze boodschap en punten niet voor een andere nota. In tegendeel; we spelen dezelfde wedstrijd en onderschrijven de ambitie, doelstellingen en leidende principes in deze nota. We willen alleen dat ook daadwerkelijk serieus (met voldoende financiële middelen) en stadsbreed ingezet wordt op preventie, een goede sportinfrastructuur, een vitale sportbasis voor iedereen en betaalbaarheid van de sport. Want alleen dan kunnen we de ambitie en doelstellingen in deze nota daadwerkelijk met elkaar realiseren!

Met sportieve groet,

Namens de Utrechtse sport

SportUtrecht & Het Utrechts SportCollectief

SPORT UTRECHT



HET UTRECHTS SPORTCOLLECTIEF

Hoofdboodschap

In aanloop naar het commissiedebat van 30 januari over de nota sport en bewegen 2025 – 2032 zijn we met meerdere raadsleden in gesprek geweest. We hebben onze zorgen gedeeld over de noodzaak voor sport vergaande prioriteiten te stellen in de nota sport en bewegen, zoals deze voorligt. Zelfs zo vergaand dat de basisinfrastructuur in gevaar is, de vitaliteit van sportclubs dreigt vooral áchteruit te gaan en sport voor steeds minder inwoners betaalbaar wordt. Het budget voor sportstimulering verschraalt doordat het aantal inwoners groeit en de indexatie geen gelijke tred houdt met de loon- en kostenontwikkeling en afnemende budgetten door motie verkeerstuin en bezuinigingen volksgezondheid en wijken. De prioriteit ligt op kinderen tussen 0 en 18 en hun ouders in de lage SEP wijken/buurten, maar ook die doelgroep is te groot om vanuit de huidige capaciteit te bedienen.

De wijkalliantie+, waar SportUtrecht als een van de vier partners in de sociale basis onderdeel van uit maakt, heeft naar uw raad haar grote zorg uitgesproken over het feit dat we, op basis van de huidige contracten, alleen maar mínder kunnen doen. Dat geldt ook de sport. We kunnen niet méér mensen laten sporten, de sportinfrastructuur vitaler maken en zorgen voor meer ruimte voor sport. Op basis van de huidige begroting mogen we in onze handen knijpen als we het huidige niveau overeind houden. We gaan geen enkel verschil overbruggen. En dat willen we wel! Schuiven bínnen het sportbudget helpt niet; schuiven náár het sportbudget wél. Net als inzetten op sport vanuit andere beleidsterreinen .

HET UTRECHTS SPORTCOLLECTIEF

Onze brief over nota sport en bewegen:

Kopjes uit onze brief *(Gezamenlijke reactie Utrechtse Sport op Nota Sport & Bewegen 2025-2032)*

1. Op papier willen we méér sporters, maar we treffen hier geen voorzieningen voor
2. Veel sportaanbieders staan op ontploffen
3. 37% van de mensen vindt kosten sport bezwaarlijk; wordt sport straks elitair?
4. Iedereen op 1 (niet alleen 0-18 en hun ouders)
5. Maak samen de stad met de sportaanbieders

Als SportUtrecht en het Utrechts SportCollectief pleiten we met onze reactie op de nota sport en bewegen niet voor een andere nota. In tegendeel; we spelen dezelfde wedstrijd en onderschrijven de ambitie, doelstellingen en leidende principes in deze nota. We willen alleen dat ook daadwerkelijk serieus (met voldoende financiële middelen) en stadsbreed ingezet wordt op preventie, een goede sportinfrastructuur, een vitale sportbasis voor iedereen en betaalbaarheid van de sport. Want alleen dan kunnen we de ambitie en doelstellingen in deze nota daadwerkelijk met elkaar realiseren!

HET UTRECHTS SPORTCOLLECTIEF

Staat van de sport

Uit gesprekken met raadsleden in aanloop naar de bespreking van de nota sport en bewegen én het debat over hervormingen sociaal domein, constateren we dat een aantal zaken niet helder zijn voor diverse raadsleden. Daarom in alle scherpte:

- Met het schrappen van de sporthal in Vleuten in combinatie met de onzekerheid over de toekomstige beschikbaarheid van sporthal Oudenrijn, voorzien wij de komende jaren (veel) te weinig zaalruimte. Het doemscenario dreigt dat de huidige programmering (het bestaande sportaanbod aan trainingen en competities) niet overeind gehouden kan worden. Daarbij gaat het dus nog niet eens over ‘meer mensen aan het sporten krijgen’, te beginnen met de kinderen die nu op een wachtlijst staan
- Bij de hervormingen sociaal domein worden 'het versterken van gemeenschapskracht en preven e vanuit de sociale basis' gezien als belangrijke pijlers om deze maatschappelijke opgaven het hoofd te bieden. Dat gaat onder andere over de sport. Sterker, met 700 sportclubs in Utrecht en zo'n 45.000 inwoners die een vrijwillige bijdrage leveren in die sportclubs, is de sport misschien wel de grootste leverancier van gemeenschapskracht in de stad: met plezier in een sociale context werken aan fysieke en mentale gezondheid. Maar die gemeenschapskracht staat onder zware druk! Vanuit de sport maatschappelijke opgaven het hoofd bieden is ook in onze ogen kansrijk, maar zal zeker niet vanzelf gaan! Dat vraagt gericht investeren en ondersteunen: voor voldoende plek voor iedereen, om mensen bij die sportclubs te krijgen én om de sportclubs goed te organiseren.

HET UTRECHTS SPORTCOLLECTIEF

Sport = preventie, gemeenschapskracht	Wat kan de gemeenteraad doen?	Wat kan de sport doen?
Sport wordt vanuit meerdere beleidsterreinen gezien als positief middel om doel te bereiken (denk aan veiligheid, leefbaarheid, volksgezondheid, aantrekkelijke werkplek, …)	Integrale afweging van budgetten: sport als effectief en aantrekkelijk middel: goed werkgeverschap, gezondheid en veiligheid: bewegen en sporten kan een bijdrage leveren. Boter bij de vis: inzetten van het middel, is kosten betalen (en niet naar sportbudget kijken). Goed dat de raad hier op stuurt.	Uitvoeren. Waar relevant met andere partners in sociale basis (in dit geval vooral stichting JoU). Monitoren van resultaten. In dialoog met opdrachtgever.
Juist om OIGK te kunnen doen, moeten buurtteams en 2e lijns zorgpartners ontlast worden. Dat vraagt van sociale basis júist inzet in de hoge SEP wijken	Bewustzijn: transitiebudget voor de sociale basis, in het kader van OIGK kan dit ook betekenen: juist wél in de hoge SEP wijken. *NB: buurtteams zijn géén onderdeel van sociale basis. Buurtteams zijn 1e lijn sociaal domein. Ingang voor inwoners moet naar de sociale basis*	Bij inzet op preventie, proactief monitoren. In dialoog over resultaten.

HET UTRECHTS SPORTCOLLECTIEF

Input commissiedebat Sport- en beweegnota

Onze hoofdpunten zijn:

- Investeer in de transitie sociaal domein ten opzichte van andere gemeentelijke doelen en beleidsterreinen .
- Heroverweeg in datzelfde kader de geplande tariefsverhoging voor sportaccommodaties

Los van de fundamentele financiële afwegingen, zien wij ook andere mogelijkheden iets te doen:

- Oormerken budget op Upas voor kinderen in kwetsbare positie én voor vitaliteit clubs
- Verken mogelijkheden samenwerken om toch méér in basisinfrastructuur te investeren
- Benut de kracht van sport
- Draag bij aan vitale sportclubs / schrap belemmerende regelgeving

HET UTRECHTS SPORTCOLLECTIEF

Betaalbaarheid sport én vitale sportclubs	Wat kan de gemeenteraad doen?	Wat kan de sport doen?
Oormerken budget Upas voor jaarlijkse contributie *<u>Doel</u>: sport blijft toegankelijk voor kinderen uit meest kwetsbare groep en sportclubs blijven vitaal (behoud leden).*	Oormerken deel Upas budget voor sport en/of cultuur (meedoen, vitaliteit, versterken 'normale leven'). Zie hieronder voor nadere toelichting. NB: dit is los van de 30% en 15% aanvragen buiten de Upas die door Leergeld en Jeugdfonds worden gehonoreerd	- Sportaanbieders komen met Upas aanbod - Aanvullen geoormerkt budget Upas tot benodigd budget via diverse middelen (denk aan solidariteitsaanpak Utrechtse sporters en of sportclubs, inzetten Grote Club Actie, ondernemersfonds, UDB, Utrechtse fondsen, Utrechts bedrijfsleven. - Onderzoek acties als strippenkaarten

- Upas ooit begonnen als voorzieningenpas. Inmiddels voor (veel) breder gebruik.
- Cijfers Upas: bedrag benut voor sport de loopt terug - van 31% in 2021/2022 tot 23% in 2023/2024. Géén Upas budget ingezet voor cultuur. Dat beeld zien wij ook terug in de praktijk. We vrezen dat deze trend doorzet, zeker ook omdat de kosten van sportdeelname zullen stijgen.
- Aantal u-pas houders (cijfers dec 2024): 0-3 jaar – 1.439, 4-11 jaar – 4.271 en 12-17 jaar 3.719
- Bedrag ingezet voor sport in 2024: 11% budget voor 0-3 jaar, 29% voor 4-11 jaar en 15% voor 12 -17

HET UTRECHTS SPORTCOLLECTIEF

Bijdrage aan: Basisinfrastructuur op orde	Wat kan de gemeenteraad doen?	Wat kan de sport doen?
Onderzoeken mogelijkheid sporthal Vleuten de Meern* (ipv drie gymzalen) Beoogd resultaat: vergroting infrastructuur tegen gelijke of minder kosten * sporthal Voordorp is al 'tot nader order' vervallen en Oudenrijn staat onder druk	In VJN genomen besluit heroverwegen Heldere kaders stellen onder andere voor multigebruik (‘mixen maar’) . Vraag om verbinding wonen, werken, leren en sport, ook in de ruimtelijke inrichting van de stad. Echt sámen stad maken: experimenteer met pps (m'weerd noord)	- (Mee)denken over haalbaar aanbod en slimmer medegebruik - Interessante gespreks-partners aanreiken (doelgroepen/clubs/ potentiële investeerders)
Breder kijken, bv ook gymzalen geschikt (opslag) of ander vastgoed voor laagdrempelig en bij de doelgroep populair sportaanbod (dans, martial arts, sociaal ondernemende sportaanbieders)	Overstijgend aan domeinen bepalen prestatieindicatoren. Niet bij vastgoed sturen op ‘behoud en kosten’ en op andere plekken op gebruik. Onze wens: stuur primair op multigebruik gemeentelijk vastgoed	- Behoefte articuleren - Rekenschap geven van brede blik en optimaal benutten ruimte - Meerdere clubs gedeeld gebruik één locatie
Openbare ruimte als plek voor gezond samen leven	Zorgen dat ook bij andere commissies/ portefeuilles tijdig wordt gedacht aan ‘mogelijkheden sport/bewegen’	Meedenken bínnen kaders. Gemeente verbinden met potentiële/gewenste gebruikers

HET UTRECHTS SPORTCOLLECTIEF

Bijdragen aan: benutten 'kracht van sport'	Wat kan de gemeenteraad doen?	Wat kan de sport doen?
Stimuleren diverse vormen van zelfbeheer *<u>Voor clubs:</u> ledenbehoud. Inkomstenwerving. Kostenbesparing.* *<u>Voor gemeente:</u> onderhoudskosten besparing. Beheerkosten besparing. Potentieel minder inkomsten uit verhuur.* *<u>Voor doelgroep sportstimulering:</u> laagdrempeliger gebruik van zaalruimte, want ook ruimte voor niet competitiesport*	College stelt drie opties van zelfbeheer vast. Raad kan sturen op aantrekkelijke randvoorwaarden	- Meerdere pilots bewonersbod: Van bouwen hal, aanleggen veld, overnemen zaalindeling, overnemen deel onderhoud park, overnemen horeca - Meedenken wat 'fall back' options zijn, mocht uitvoering zelfbeheer tegenvallen (risicoreductie voor gemeente)
Gebiedsontwikkeling	Heldere kaders (financieel, ruimtelijk en programmering). En daarmee ruimte aan partners in de stad (en hun portemonnee én ambities).	Breder kijken dan sport alleen. Stakeholders bij elkaar. Op zoek naar werkende oplossingen. Dóen. Rekenschap geven van verantwoordelijkheid gemeente (wethouder/raad); in contact blijven

HET UTRECHTS SPORTCOLLECTIEF

Bijdragen aan vitale sportclubs	Wat kan de gemeenteraad doen?	Wat kan de sport doen?
Stimuleer EN faciliteer initiatieven vanuit clubs, zoals extra activiteiten voor ledenbinding, ledenwerving, genereren extra inkomsten, aanbieden extra aanbod	Stel 'hogere' beleidsregel vast, waar sportclubs zich bij belemmerende regelgeving op kunnen beroepen. Schaf belemmerende regelgeving af en vereenvoudig regelgeving	SportUtrecht: adresseren belemmerende regelgeving SportCollectief: actief aandragen onderwerpen en oplossingen Samen: meedenken met gemeente over potentiële risico's en manieren om die te beheersen Pilots starten met goede ideeën
Voorbeelden: gebruik sportcontainer – mag niet. Pheidippidesloop (leges 1034), domtorenloop (leges 532) - kost geld. Van jeu de boul veldje naar pannaveldje (harvo). Open stellen aanbod op clubs ook voor niet-leden (mag niet). Organiseren bijeenkomsten (niet sport) voor leden of potentiële leden (mag niet of ruimte huren). Plaatsen speelattributen op sportpark (mag niet), dubbele boarding ivm meer sponsoren (mag niet)		

Aan wethouder verantwoordelijk voor Sport

Aan de commissie Jeugd, Welzijn, Cultuur en Sport

Betreft: Géén valide en minder-valide basketbal mogelijk vanaf juli 2025 in Utrecht

Woensdag 29 januari 2025

Beste wethouder mevrouw Oosters,

Beste leden van de commissie Jeugd, Welzijn, Cultuur en Sport,

Op donderdag 30 januari a.s. bespreekt u de beleidsnota Sport en Bewegen 2025 – 2032. Bij uw agendastukken vindt u al reacties van SportUtrecht en het Utrechts Sportcollectief. In deze reacties wordt beknopt de situatie sporthal Oudenrijn, onderdeel van Sportcentrum Oudenrijn, benoemd. De situatie in het gebruik van deze sporthal is na opstellen van de stukken in een acute situatie gekomen, die de bestaanszekerheid van valide en minder-valide basketbal, inclusief talentontwikkeling, onmogelijk maakt. Als voorzitters van de betrokken verenigingen SC Antilope, SVO Basketball en Basketball Academy Utrecht (UBALL) geven wij u met deze brief een duidelijk noodsignaal af: zonder ingrijpen van de gemeente stopt basketbal aan de westzijde van Utrecht.

Situatieschets

Al jaren trainen en spelen jeugd- en volwassen-spelers in Sportcentrum Oudenrijn. Hiervoor is ooit in de sporthal met subsidie van de gemeente een geschikte vloer, conform FIBA (Fédération Internationale de Basketball) eisen, gelegd. Inmiddels hebben onze verenigingen een flinke groei doorgemaakt. In aantal bedienen wij zo'n 700 spelers. In sportieve ontwikkeling staat er een totaal aanbod van breedtesport tot landelijke talentontwikkeling, zowel valide als minder-valide (rolstoelbasketbal). Op alle niveaus zijn de verenigingen succesvol in het laten sporten van kinderen, jeugd en volwassenen. Én het afgelopen seizoen waren er successen op landelijk niveau. In Utrecht opgeleide spelers hebben het niveau van het Nederlands team bereikt, inclusief succes op de Olympische Spelen. De meerwaarde van valide en minder-valide basketbal, zoals georganiseerd aan de westzijde van Utrecht, is daarmee groot voor Utrecht en daarbuiten.

De trainings- en wedstrijdlocatie Sportcentrum Oudenrijn is geen eigendom van de gemeente Utrecht. De eigenaar is een commerciële aanbieder. Na het verlopen van het huurcontract met de aanbieder enkele jaren geleden is de gemeente Utrecht geen nieuw contract met de eigenaar aangegaan. Er is een discussie ontstaan tussen de gemeente en de eigenaar van Sportcentrum Oudenrijn over de hoogte van de erfpacht en wie bepaalt waarvoor de hal wordt gebruikt. Het meningsverschil loopt inmiddels al bijna twee jaar, zonder dat er een oplossing is.

Vier recente ontwikkelingen brengen de basketbalverenigingen nu in het nauw:

- De eigenaar van Sportcentrum Oudenrijn heeft eind 2024 de gemeente Utrecht een dagvaarding gestuurd om een rechterlijke uitspraak te forceren.
- De eigenaar wil momenteel geen toezegging doen over het gebruik van de zaal in seizoen 2025/2026 voor basketbal. Er wordt gezinspeeld op het verbouwen van de zaal tot indoorbanen voor padel.
- De gemeente Utrecht wil momenteel (nog) niet het gesprek aangaan met de eigenaar om het gebruik voor seizoen 2025/2026 te garanderen. De eigenaar staat hier wel open voor.
- De gemeente Utrecht handelt te passief in het nu al organiseren van alternatieve ruimte voor de basketbalverenigingen.

Door deze recente ontwikkelingen staan 900 uur doordeweekse basketbaltrainingen en volledige weekenden met wedstrijden op regionaal en landelijk niveau op de tocht. Binnen de huidige beschikbare binnensportruimte in Utrecht is het wegvallen van het gebruik van Sportcentrum Oudenrijn niet op te vangen. Er is binnen de zaalverdeling simpelweg geen beschikbare ruimte. In uw nota kunt u lezen hoe nijpend de binnensportruimte is.

De gewenste zaalruimte voor basketbal is mede ingewikkeld, omdat recente ontwikkelde sporthallen als Berlijnplein en Sportcampus niet voldoen aan de wedstrijdeisen. Hiervoor hebben de verenigingen al bij ontwikkeling van deze hallen gewaarschuwd.

Het Mullier onderzoek en beantwoording van vragen naar de raad doet vermoeden dat er voldoende rekening gehouden wordt met het vraagstuk zaalruimte voor de binnensport. Echter alternatieve ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld de sporthal in Cartesiusdriehoek is qua ligging niet ideaal voor de vele inwoners van Leidsche Rijn en Vleuten. Deze toekomstige sporthal is ook niet goed bereikbaar en er is te weinig rekening gehouden met parkeervoorzieningen voor minder-valide sporters. Ook de tijdelijke sporthal op de Loevenhoutsedijk is geen oplossing ter vervanging van Sporthal Lunetten wanneer deze vanwege herbouw buiten gebruik is.

Kortom, zonder beschikbaarheid van Sportcentrum Oudenrijn, is er geen ruimte meer voor SC Antilope, SVO Basketball en Basketball Academy Utrecht (UBALL) in Utrecht. Als verenigingen zullen wij ons dan moeten beraden op onze toekomst. De impact voor sporters en de landelijk goed aangeschreven talentontwikkeling is groot.

Rol van de gemeente

Mogelijk herkennen enkele van uw commissieleden dit verhaal. In de recente geschiedenis werd BC Utrecht Cangeroes ook geconfronteerd met keuzes van een commerciële aanbieder (David Lloyd). Uiteindelijk moest met extra geld van de gemeente en het in allerhaast ontwikkelen van een tijdelijke hal de toekomst gered worden van deze basketbalvereniging.

Wij vinden het met de kennis van de casuïstiek David Lloyd opvallend dat de gemeente Utrecht de afgelopen jaren niet pro-actiever heeft gehandeld voor het behoud van Sportcentrum Oudenrijn. Pas begin deze maand wil de gemeente, afdeling Sport, met ons als verenigingen in

gesprek. Daarvoor werd gesprek afgehouden tot zelfs op het laatste moment afgezegd. Tot zomer 2024 kon nog gesproken worden over een lange termijnvisie op binnensporthallen, maar specifiek de situatie rondom Sportcentrum Oudenrijn was niet of nauwelijks mogelijk als gespreksonderwerp. Natuurlijk hebben wij veel eerder bij de afdeling Sport en bij de afdeling Vastgoed van de gemeente Utrecht aan de bel getrokken over Sportcentrum Oudenrijn. Een situatie ogenschijnlijk gelijk aan David Lloyd zagen we al aankomen. Ook SportUtrecht heeft regelmatig het onderwerp proberen te agenderen. Zonder resultaat.

De gemeente heeft opnieuw de ogen te lang heeft gesloten voor de situatie met een commerciële aanbieder van een sporthal. Gemakshalve is uitgegaan van de beschikbaarheid van de sporthal, ook in alle nota's en ramingen. De keuze van de gemeente om het huurcontract niet te verlengen, terwijl bekend is dat de huidige eigenaar graag indoor padelbanen wil ontwikkelen, vinden wij onbegrijpelijk.

De situatie dat overleg met ons verenigingen niet of moeizaam tot stand komt toont en er niet proactief aan oplossingen wordt gewerkt, geven ons de indruk dat beschikbaarheid valide en minder-valide basketbal geen aandachtspunt voor de gemeente is.

Acute vraagstelling

Wij snappen dat u donderdag 30 januari a.s. de lange termijn van sport in Utrecht bespreekt. De nota die voorligt biedt een perspectief voor de toekomst van binnen- en buitensport. Het perspectief voor 700 valide en minder-valide sporters richt zich niet op 2025 tot 2032. Het perspectief voor hen is geen basketbal meer van juli 2025.

Wij vragen u tot directe actie.

Deze actie bestaat wat ons betreft uit drie onderdelen:

1. In februari 2025, ondanks de lopende dagvaarding, komen tot een overeenkomst tussen gemeente en de eigenaar van Sportcentrum Oudenrijn, waarbij het gebruik van de hal voor seizoen 2025/2026 vanaf juli 2025 gegarandeerd is.

2. Het actief met ons als verenigingen zoeken én realiseren van een alternatieve locatie in Leidsche Rijn, buiten de huidig beschikbare zaalruimte om en met beschikbaarheid vanaf juli 2025 voor de basketbalverenigingen. Hiermee is de toekomst van basketbal op korte termijn gegarandeerd.

3. Het per direct terugdraaien van het besluit om de sporthal in Vleuten niet te ontwikkelen. Én de ontwikkeling direct op te starten samen met de verenigingen. Deze sporthal in Vleuten is essentieel om het wegvallen van Sportcentrum Oudenrijn op te vangen voor de basketbalverenigingen en andere binnensportverenigingen. Het is namelijk niet ondenkbaar dat de eigenaar van Sportcentrum Oudenrijn op termijn sowieso de hal niet meer beschikbaar wil stellen.

Afsluitend

De afgelopen maanden en jaren hebben we vertrouwd op het proces van de gemeente en het overleg met Sportcentrum Oudenrijn. We hebben ons daarin altijd als meewerkend gesprekspartner opgesteld. We hebben daarom gewacht met het afgeven van dit noodsignaal aan u. Tot nu. De basketbal ligt nu wel aan uw voeten. Wij hebben uw hulp nu nodig om de toekomst van valide en minder-valide basketbal veilig te stellen.

Natuurlijk zijn wij bereid om de situatie aan u toe te lichten, ook tijdens een raads- of commissievergadering.

Met vriendelijke groeten,

Astrid Bour, voorzitter SVO Basketball

Rody de Bie, voorzitter SC Antilope

Martijn Hulst, voorzitter Basketball Academy Utrecht (UBALL)

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Beleidsnota Sport en Bewegen 2025 – 2032

Beleidsveld	Sport
Organisatieonderdeel	Maatschappelijke Ontwikkeling
Opsteller	Rogier Koreman en Amal Khayati
Zaaknummer	12638797
Jaargang en nummer	2025, nr. 22
Vergaderdatum Raad	20 februari 2025
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. De beleidsnota Sport en Bewegen 2025-2032 ‘Sport en bewegen, de basis voor een gezond Utrecht!’ vast te stellen, met daarin de volgende ambitie, leidende principes, doelstellingen en belangrijkste keuzes:
    a. Ambitie: Een leven lang sporten en bewegen voor alle Utrechters.
    b. Leidende principes:
        i. Een vitaal sportlandschap is een basisvoorziening voor alle Utrechters.
        ii. Grondoorzaken aanpakken: voorkomen is beter dan genezen.
        iii. Ongelijk investeren voor gelijke kansen.
        iv. Samen de stad maken.
    c. Doelstellingen:
        i. In 2032 sporten en bewegen meer Utrechters waarbij we vooral aandacht hebben voor groepen die hierin achterblijven.
        ii. In 2032 heeft Utrecht een vitaal en passend sport- en beweegaanbod.
        iii. In 2032 sluiten onze sport- en beweegvoorzieningen aan bij de groei van de stad en bij de behoeften van Utrechters.
    d. Belangrijkste keuzes:
        i. Inzet van sport- en beweegstimulering op inwoners van 0-18 jaar met een lage Sociaal Economische Positie (SEP) inclusief de opvoeders in kwetsbare buurten en handhaven van de huidige inzet op mensen met een fysieke of verstandelijke beperking.
        ii. Voorlopig alleen sport- en beweegevenementen financieel ondersteunen waar Utrechters aan mee kunnen doen.
        iii. Prioriteit aan ondersteuning sport- en beweegaanbieders die kinderen en jongeren in kwetsbare buurten bereiken.
        iv. In stand houden van huidige sport- en beweegvoorzieningen én inzet op toekomstige groei van sportvoorzieningen in lijn met de groei van de stad.
        v. Niet of slechts zeer beperkte inzet op mogelijkheden voor breder maatschappelijk gebruik van sportaccommodaties.

    e. met dien verstande dat op pagina 38 aan de volgende passage:
    "We verkennen hoe we sportvoorzieningen met een bovenlokaal verzorgingsgebied, relatief weinig binding met de stad en/of extensief ruimtegebruik een plek kunnen geven aan de randen van of zelfs buiten de stad. Ook onderzoeken we of we sporten met een stedelijke functie meer kunnen bundelen. Het gaat hierbij vaak om sporten die veel ruimte vragen voor relatief weinig sporters. Gezien de ontwikkelingen en de

groei van de regio stemmen we met omliggende gemeenten af of er mogelijkheden zijn om hier samen in op te trekken. Op deze manier creëren we meer ruimte voor de breedtesport met een wijkfunctie en beperken we de vervoersbewegingen, onder andere met de auto. We denken onder meer aan paarden- en hondensport, golf en gemotoriseerde sporten als modelracen en -vliegen."
Wordt toegevoegd:
"Daarnaast onderzoeken we hoe samenwerking met buurgemeenten een rol kan spelen in de knellende vraag naar sportruimte, zoals bijvoorbeeld in de studentensport. Samen met buurgemeenten willen we de mogelijkheden voor alternatieve huisvesting, uitruil of gedeeld gebruik van sportfaciliteiten benutten. Hierbij ondersteunen we (studenten)sportverenigingen bij hun hulpvragen omtrent huisvesting en capaciteitsuitbreiding."

f. met dien verstande dat op pagina 37 de volgende passage wordt geschrapt:
''Een andere uitdaging is het voorzien in voldoende en geschikte roeicapaciteit. Hiervoor verkennen we de mogelijkheden, onder andere in Rijnenburg''

En wordt vervangen door een nieuwe alinea:
'Roeien is een essentiële sport voor een studentenstad als Utrecht, met drie roeiverenigingen en ruim 3.000 actieve roeiers. Het Merwedekanaal, het drukste, smalste en kortste roeiwater van Nederland, staat steeds meer onder druk door ontwikkelingen zoals havens en recreatieve vaarroutes. Zonder een structurele oplossing komt de roeisport in Utrecht in gevaar.
Om het voortbestaan van de roeisport te waarborgen, is aanvullend roeiwater nodig naast het Merwedekanaal. Daarom onderzoeken we de kansen voor realisatie van extra roeiwater, onder andere in Rijnenburg. Hierbij blijven we in goed overleg met de Utrechtse roeiverenigingen. In het uitvoeringsprogramma wordt verder ingegaan op de zoektocht naar extra roeiwater in de stad."

2. In de programmabegroting 2025 de doelstellingen en bijbehorende indicatoren uit de beleidsnota Sport en Bewegen 2025-2032 'Sport en bewegen, de basis voor een gezond Utrecht!' op te 2 nemen in het programma 'Levendige en gezonde stad' ter vervanging van de huidige doelstelling 5 'Inwoners kunnen op hun eigen manier en niveau sporten en bewegen in een veilige omgeving.' en doelstelling 6 'Gelijk aan de groei van de stad heeft Utrecht voldoende, goede en toegankelijke sportvoorzieningen.' en bijbehorende indicatoren.

3. De Sportnota 2017-2023 en de Utrechtse Sportagenda in te trekken en in de Omgevingsvisie Utrecht de Sportnota 2017-2023 te vervangen door de beleidsnota Sport en Bewegen 2025-2032 'Sport en bewegen, de basis voor een gezond Utrecht!' en het overzicht 'Lijst beleidsdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/ hierop aan te passen.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 20 februari 2025.

De griffier, De voorzitter,

Miguel Israel Sharon A.M. Dijksma

Signed By: Dijksma, Sharon <s.dijksma@utrecht.nl>
03/03/2025 15:03:57 CET
ID: b1082fff-803f-4661-8d78-4688f73fb2f0
Auth: Scribble

Signed By: Israel, Miguel <miguel.israel@utrecht.nl>
21/02/2025 17:23:17 CET
ID: b1082fff-803f-4661-8d78-4688f73fb2f0
Auth: Scribble

Gemeenteraad

Dossiernummer	4503
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 februari 2025
Agendapunt	20
Titel	Raadsvoorstel Zienswijze kadernota 2026 VRU
ID	4723
Behandelend ambtenaar	Ellen Peeters
Telefoon	030-2863219
E-mail	e.peeters@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Veiligheid
Portefeuillehouder	Burgemeester Dijksma
Beleidsveld	Openbare Orde en Veiligheid
Referendabel	Nee
Reden niet referendabel	Sub i: Raadsvoorstel over de Wet gemeenschappelijke regeling.
Raadsadviseur (lijst)	Jelmer Lok/Cie Veiligheid, Bestuur en Financiën
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	20 februari 2025

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Zienswijze Kadernota 2026 Veiligheidsregio Utrecht (VRU)

Beleidsveld	Openbare Orde en Veiligheid
Organisatieonderdeel	Openbare Orde en Veiligheid
Opsteller	Ellen Peeters
Kenmerk	30128398
Vergaderdatum Raad	20 februari 2025
Referendabel	Nee (artikel 1:2 lid 2 onder i Verordening raadgevend referendum)
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De bijgevoegde brief vast te stellen als zienswijze van de raad op de Kadernota 2026 VRU, waarin de raad instemt met de Kadernota 2026 met uitzondering van de nacalculatie op de prijscompensatie, VRU verzoekt om vanaf 2026 een wijziging door te voeren in de begrotingssystematiek waarmee realistischer wordt begroot en benadrukt dat voor de periode na 2026 een nullijn scenario nodig is.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

De raad is verzocht om uiterlijk 10 maart 2025 een zienswijze te geven op de door de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) aangeboden Kadernota 2026 met daarin de kaders voor de begroting van 2026 en de geactualiseerde begroting 2025. Het college adviseert om in de zienswijze in te stemmen met de Kadernota 2026 met uitzondering van de nacalculatie op de prijscompensatie, VRU te verzoeken om vanaf 2026 een wijziging door te voeren in de begrotingssystematiek waarmee realistischer wordt begroot en te benadrukken dat voor de periode na 2026 een nullijn scenario nodig is.

Context

Aanleiding

Met de kadernota informeert de VRU de gemeenten over de financiële en beleidsmatige kaders voor de ontwerpbegroting voor 2026. Deze wordt in het voorjaar van 2025 opgesteld. De zienswijzen op de kaders worden daarbij meegenomen. De ontwerpbegroting 2026 wordt vervolgens ook weer aan de gemeenten voorgelegd, voordat deze in de zomer van 2025 door het algemeen bestuur wordt vastgesteld.

Toekomstscenario's

De kadernota 2026 geeft in tegenstelling tot eerdere jaren geen doorkijk naar de jaren na 2026. Dit is omdat eerst keuzes moeten worden gemaakt in relatie tot de bezuinigingsopgaven waar gemeenten voor staan. Om dat te kunnen doen zijn toekomstscenario's opgesteld. Deze zijn nog niet af. De VRU deelt ze alvast vanuit het oogpunt van transparantie. Ter informatie volgt hier enige inhoud uit de toekomstscenario's. Omdat deze het komende halfjaar nog worden aangepast, stelt het college voor om in de zienswijzebrief aan te sturen op een extra scenario (zie kopje nullijn scenario), maar nog niet op inhoud te reageren.

Aanleiding opstellen toekomstscenario's

Het inwoneraantal van onze regio is sinds het oprichten van de VRU fors gegroeid. Ook het aantal zonnepanelen en elektrische auto's is sterk toegenomen, wat het optreden van de brandweer complexer maakt. Dit vraagt om nieuwe middelen en nieuwe protocollen. Reanimeren is ook een nieuwe taak van de brandweer, omdat de brandweer meestal sneller ter plaatse kan zijn dan een ambulance, maar daar staat onvoldoende vergoeding vanuit de zorgverzekeraars tegenover. Daarnaast zijn vanuit het rijk nieuwe taken belegd bij de veiligheidsregio's, zoals de coördinerende rol tijdens de coronacrisis en de opvang van asielzoekers. Deze veranderingen, in combinatie met bezuinigingen bij gemeenten, vormen een grote uitdaging. Afgelopen jaren heeft VRU intern bezuinigd, onder andere door organisatorische wijzigingen door te voeren en hiermee geld voor de extra taken gevonden en daarnaast ook steeds een deel van het positieve eindresultaat teruggegeven aan gemeenten. De VRU geeft aan dat de financiële rek is er nu wel uit is. Wat er nu nog op de VRU afkomt, kan niet meer zonder gemeenten om extra geld te vragen.

Benchmark

Uit een benchmark van Berenschot in opdracht van VRU blijkt dat in onze veiligheidsregio de brandweerrepressie (de grootste kostenpost binnen de VRU) veel goedkoper is dan gemiddeld in Nederland. In onze regio zijn namelijk veel meer vrijwilligers actief dan in de veiligheidsregio's van de andere grote steden. Daarnaast is er binnen de beroepsbrandweer geen externe inhuur, iedereen is in eigen dienst, dankzij goede doorstroom vanuit de grote groep jeugdbrandweer. Het is dus belangrijk dat de vrijwilligers tevreden blijven en graag op de brandweerposten zijn.

Twee scenario's

VRU heeft twee scenario's uitgewerkt: 'op orde' en 'op koers'. In deze scenario's hanteert VRU eerder genomen bestuurlijke besluiten als uitgangspunt. Het scenario 'op orde' bevat investeringen die nodig zijn om de huidige taken goed en veilig te kunnen blijven uitvoeren. Het scenario 'op koers' bevat extra investeringen om de vastgestelde bestuursagenda 2024-2027 te kunnen realiseren. Deze scenario's leiden tot hogere bijdragen vanuit gemeenten. In scenario 'op orde' moeten de gemeenten gezamenlijk in 2030 €8,356 miljoen meer aan VRU betalen, in scenario 'op koers' is dat €9,563 miljoen meer dan nu. Gemeente Utrecht zou daar 32% van moeten betalen.

Nullijn scenario

De voorliggende concept toekomstscenario's voldoen hiermee nog niet aan de vraag van gemeenten om bezuinigingsmogelijkheden in beeld te brengen. Het algemeen bestuur van VRU heeft daarom opdracht gegeven om een aanvullend scenario te ontwikkelen. Dit aanvullend scenario mag de komende jaren geen stijging van de gemeentelijke bijdrage bevatten, anders dan door loon- en prijsstijgingen en door herverdeling tussen gemeenten onderling doordat de ene gemeente harder groeit dan de andere. Dit noemen we een nullijn scenario. Dit zal waarschijnlijk gevolgen hebben voor de dienstverlening van de VRU, met mogelijk consequenties voor de veiligheid. VRU neemt het komende halfjaar de tijd voor de uitwerking hiervan.

Besparingsmogelijkheden
Meerdere gemeenten hebben VRU verzocht om losse 'bouwstenen' in kaart te brengen, taken waarop bezuinigd kan worden inclusief de gevolgen daarvan, in plaats van een volledig scenario. Op die manier valt er meer te kiezen voor gemeenten. VRU heeft aangegeven aan dit verzoek niet te kunnen voldoen. Hun dienstverlening betreft geen menukaart waaruit gekozen kan worden.
VRU zal wel gaan onderzoeken of op de komende onderdelen bespaard kan worden of dat deze elders in rekening kunnen worden gebracht:
- Duikteams: deze kosten veel aan training en materiaal.
- De AED taak: deze vraagt om een analyse van de maatschappelijke en financiële kosten en baten. Behalve dat hier onvoldoende vergoeding tegenover staat, zijn reanimaties een medeveroorzaker van PTSS onder brandweerpersoneel.
- Tilassistentie van de ambulance: de brandweer doet dit om niet.
- Liftopsluitingen: door bezuinigingen bij liftbedrijven is de brandweer er veel eerder dan hun personeel en de brandweer komt om niet.

Juridische context
De kadernota wordt conform artikel 4.3 Gemeenschappelijke Regeling VRU voor zienswijze voorgelegd aan de gemeenteraden.

Beslistermijn
Een zienswijze kan uiterlijk 10 maart 2025 worden ingediend. Indien deze op tijd is aangeleverd, wordt de zienswijze meegenomen bij het opstellen van de ontwerpbegroting voor 2026.

Beoogd effect
Het bestuur van de VRU betrekt de zienswijze van gemeente Utrecht bij de besluitvorming over de begroting 2026.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
De voorliggende kadernota heeft betrekking op het derde jaar van de nieuwe beleidsperiode 2024-2027. Voor deze periode is de gewenste beleidsontwikkeling opgenomen in de Bestuursagenda VRU 2024-2027. Het regionale risicoprofiel vormt de basis voor deze bestuursagenda. Uw raad heeft 2 december 2022 een reactie gegeven op het Ontwerp-regionaal risicoprofiel 2023 'Veiligheid in samenspel' en inbreng meegegeven voor het Beleidsplan 2024-2027 (Gemeenteraad 1 december 2022, agendapunt 16). Deze zijn vervolgens in juli 2023 vastgesteld. Eveneens op 2 december 2022 heeft uw raad een instemmende zienswijze gegeven op het Ontwerp wijzigingsbesluit Gemeenschappelijke Regeling VRU (Gemeenteraad 1 december 2022, agendapunt 17) . De nieuwe Gemeenschappelijke Regeling VRU is op 24 november 2023 in werking getreden.

Op 6 juni 2024 heeft uw raad de VRU in een zienswijze verzocht om voorafgaand aan de vaststelling van de kadernota 2026 besparingsmogelijkheden in kaart te brengen en een proces in te richten dat gericht is op het maken van realistische en duidelijke inhoudelijke bestuurlijke keuzes, gericht op het in kaart brengen van specifieke taken die kunnen worden afgeschaald of beëindigd (Gemeenteraad 6 juni 2024, agendapunt 14). Andere gemeenteraden binnen de gemeenschappelijke regeling hebben dit ook gevraagd. Dat heeft ertoe geleid dat de VRU toekomstscenario's heeft opgesteld. Deze zijn nog niet vastgesteld maar worden ter informatie nu alvast met de gemeenteraden gedeeld.

Op 13 januari j.l. is de raad in de gelegenheid gesteld om een webinar van de VRU bij te wonen over onder andere de kadernota 2026 en de toekomstscenario's. Dit webinar is hier terug te zien.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De bijgevoegde brief vast te stellen als zienswijze van de raad op de Kadernota 2026 VRU, waarin de raad instemt met de Kadernota 2026 met uitzondering van de nacalculatie op de prijscompensatie, VRU verzoekt om vanaf 2026 een wijziging door te voeren in de begrotingssystematiek waarmee realistischer wordt begroot en benadrukt dat voor de periode na 2026 een nullijn scenario nodig is.
Argumenten	
1.1	De voorliggende kadernota bevat geen nieuw beleid en de mutaties zijn conform eerder gemaakte afspraken.
	In totaal zal er een bedrag van € 109,4 miljoen aan gemeentelijke bijdragen worden gevraagd voor 2026, waarvan €35,031 miljoen aan gemeente Utrecht. *Loon- en prijsaanpassing* De totale stijging in 2026 ten opzichte van de vastgestelde begroting 2025 bedraagt €4,2 miljoen (van €105,2 miljoen naar €109,4 miljoen). Voor een bedrag van €4,4 miljoen heeft dit betrekking op loon- en prijscompensatie. De gehanteerde berekeningssystematiek sluit aan bij de afspraken die gemaakt zijn over het toepassen van indexatie. Het resterende bedrag van €–0,2 miljoen betreft de indexering van de rijksbijdrage Brede Doeluitkering Rampenbestrijding (structurele baten). *Bijstelling ijkpuntscores gemeentefonds* De verdeling van de gemeentelijke bijdragen is gebaseerd op de ijkpuntscores van het Gemeentefonds voor het onderdeel Brandweer en Rampenbestrijding. Deze verdeling is geactualiseerd op basis van de Gemeentefonds septembercirculaire 2024. Mutaties in het Gemeentefonds hebben geen effect op de totale omvang van de gemeentelijke bijdragen aan de VRU; de ijkpuntscores worden alleen gebruikt om de onderlinge verdeling te bepalen. Voor de gemeente Utrecht betekent de nieuwe verdeling een extra bijdrage van €0,133 miljoen.
1.2	De kadernota betreft alleen 2026 en is daardoor niet strijdig met eventuele keuzes van de raad over hervormingsbezuinigingen.
	Omdat de toekomstscenario's voor na 2026 nog niet af zijn, kijkt deze kadernota niet verder dan 2026. Door hiermee akkoord te gaan, doet de raad dus nog geen toezeggingen voor de verdere toekomst.
1.3	In de gemeentelijke begrotingssystematiek wordt geen nacalculatie op prijscompensatie toegepast.
	Doordat de VRU dit wel doet, lopen de begrotingen van VRU en gemeente uit de pas.
1.4	De begrotingssystematiek van de VRU is elk jaar zeer behoedzaam, wat tot hogere gemeentelijke bijdragen leidt.
	De jaarrekening 2023 sloot af met een voordelig resultaat van 4,5 miljoen euro en in 2024 wordt een voordeel verwacht van 8 miljoen euro in verband met een aanvullende overheadvergoeding voor Oekraïne en crisisnoodopvang, deze was wel voorzien maar nog niet opgenomen in de begroting omdat deze na het vaststellen van de begroting overeengekomen is. De stelpost voor looncompensatie voor 2025 valt voor een bedrag van 2,6 miljoen euro vrij omdat de loonontwikkeling beperkt is gebleven. Hoewel het goed is om behoedzaam te begroten, valt op dat er nu jaarlijks veel geld overblijft wat gedeeltelijk aan gemeenten wordt terugbetaald en gedeeltelijk wordt gereserveerd. Het gereserveerde geld dient onder andere voor nieuw te starten taken. Zo zijn begrotingen uiteindelijk minder beleidsarm dan ze lijken. Er wordt aangedrongen op een meer realistische begroting.

Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>De gevraagde gemeentelijke bijdrage voor 2026 past niet binnen de huidige begroting van het programma Veilige Stad.</u>
	Hoewel de mutaties conform afspraak zijn, vallen deze wel hoger uit dan het beschikbare budget binnen de begroting van het programma Veilige stad. Tot en met 2025 kan dat worden opgevangen door een incidenteel voordeel op de afrekening van de loonindexatie. Vanaf 2026 ontstaat er een structureel knelpunt. De exacte hoogte van het knelpunt hangt af van de loon- en prijscompensatie binnen de gemeente Utrecht. Dit knelpunt betrekken we bij de integrale afweging bij de Voorjaarsnota 2025.
1.2	<u>Het behouden van de nullijn heeft mogelijk consequenties voor de dienstverlening door de VRU.</u>
	VRU moet de gevolgen van een nullijn nog inzichtelijk maken. Dit zal waarschijnlijk gevolgen hebben voor de dienstverlening van de VRU, met mogelijk consequenties voor de veiligheid.

Financiën

De gemeentelijke jaarlijkse bijdrage aan de VRU bestaat uit twee onderdelen, namelijk een vergoeding voor het Gemeentelijke basistakenpakket en een Individueel gemeentelijke pluspakket. Deze worden hieronder afzonderlijk toegelicht.

<u>Gemeentelijke bijdrage basispakket</u>

De bijdrage voor de gemeente Utrecht voor het gezamenlijk basistakenpakket stijgt in 2026 met €1,478 miljoen (4,4%) ten opzichte van de begroting VRU 2025. De bijdrage voor de gemeente Utrecht voor 2025 wordt begroot op een bedrag van €35,031 miljoen.
De verhoging van de gemeentelijke bijdrage is grotendeels (€1,417 miljoen) een direct gevolg van toepassing van loon- en prijsaanpassingen. Naast de aanpassing vanwege loon- en prijscompensatie zijn de volgende kleinere wijzigingen verwerkt, die gevolgen hebben voor de hoogte van de gemeentelijke bijdrage:

- Op basis van de septembercirculaire van het Gemeentefonds in 2024 zijn de ijkpuntscores bijgesteld. De percentuele bijdrage van de gemeente Utrecht stijgt hierdoor van 31,89% naar 32,02 %. Dit leidt tot een extra bijdrage van €0,133 miljoen.
- Tot slot is er een voordeel van €0,072 miljoen voor de gemeente Utrecht in verband met een hogere Brede Doeluitkering Rampenbestrijding vanuit het rijk vanwege indexering. Door deze extra rijksbijdrage kan de gemeentelijk bijdrage verlaagd worden.

Bovenstaande mutaties voldoen aan eerder gemaakte afspraken. Er zijn geen mutaties ten gevolge van nieuw beleid opgenomen.

<u>Individueel gemeentelijk pluspakket</u>

Op verzoek van gemeenten levert de VRU ook diensten aan individuele gemeenten. Hiervoor betalen deze gemeenten een (kostendekkende) vergoeding. De bijdrage voor de gemeente Utrecht voor het individueel gemeentelijk pluspakket stijgt in 2026 met €0,016 miljoen naar € 0,583 miljoen ten gevolge van loon- en prijscompensatie.

<u>Financieel knelpunt</u>

De volgende onderdelen in de kadernota leiden tot een knelpunt bij de gemeente, omdat de stijging van de volgende kosten niet voorzien zijn in de programmabegroting 2026:

- In 2025 is de bijdrage aan de VRU met €0,169 miljoen euro gestegen door het openen van een nieuwe brandweerpost in Amersfoort. Dat kunnen we in 2025 opvangen binnen de begroting dankzij een incidentele teruggave van looncompensatie over 2025. De doorwerking hiervan vormt echter vanaf 2026 een knelpunt.
- De verhogingen van de structurele gemeentelijke bedrage voor 2025 en 2026 (€ 0,427 miljoen euro) als gevolg van een herijking van de ijkpuntscores leiden tot een structureel tekort vanaf 2026. Ook hiervoor geldt dat de meerkosten in 2025 opgevangen kunnen worden door een incidenteel voordeel op de looncompensatie in 2025.

- Daarnaast is de loon- en prijsaanpassing, die de VRU toepast, hoger dan de loon- en prijscompensatie die binnen de gemeente Utrecht wordt toegepast. In 2025 leidt dit tot een verschil van 0,580 miljoen euro. Dit heeft onder andere te maken met een nacalculatie op de prijsindexatie, die de VRU toepast, maar die voor het gemeentefonds niet gehanteerd wordt. Daarom verzoeken we VRU om deze systematiek te wijzigen. Het knelpunt zal daardoor iets kleiner worden.

Het totale verwachte tekort bedraagt hierdoor naar verwachting ongeveer €1,2 miljoen voor de bovengenoemde punten. Daarnaast is de compensatie voor prijseffecten van de Utrechtse begroting nog niet bekend, deze wordt in de Voorjaarsnota 2025 definitief. Het definitieve tekort is afhankelijk van de hoogte van de indexatie binnen de gemeente. Dit knelpunt betrekken we bij de integrale afweging bij de Voorjaarsnota 2025.

Vervolg

De aan de VRU kenbaar gemaakte zienswijzen worden verwerkt in de ontwerpbegroting 2026 en besproken in de vergadering van het algemeen bestuur VRU op 24 maart 2025. De ontwerpbegroting 2026 wordt weer voor zienswijze voorgelegd aan de gemeenteraden, waarna het algemeen bestuur de begroting 2026 op 7 juli 2025 vaststelt.
De toekomstscenario's worden het komende halfjaar verder uitgewerkt. De uitkomst hiervan zal landen in de kadernota 2027 die eind 2025 voor zienswijze wordt voorgelegd aan de raden.

Samen stad maken (voorheen: Participatie)

'Gemeente aan zet' uit het Samenwerkingskompas is van toepassing, er is niet samengewerkt met Utrechters voor dit voorstel.

Communicatie

Naast het verzenden van de zienswijzebrief is geen aanvullende communicatie voorzien.

Niet-Referendabel

Op dit raadsbesluit is de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht niet van toepassing omdat het een raadsbesluit betreft over stukken van een gemeenschappelijke regeling (artikel 1:2 lid 2 onder i Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming:
- Conceptbrief Zienswijze kadernota 2026 VRU

Bijlagen informatief:
- Aanbiedingsbrief Kadernota VRU 2026 VRU - Gemeenteraden
- Kadernota VRU 2026 – vastgesteld
- Toekomstscenario's VRU

Gemeenteraad
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/gemeenteraad

Gemeente Utrecht

VERSIE VOOR BESLUITVORMING

Dagelijks Bestuur Veiligheidsregio Utrecht
B.B. van ‘t Hoog
Postbus 3154
3502 GD UTRECHT

+Behandeld door	E.L. Peeters	**Datum**	volgt
Doorkiesnummer	63219	**Ons kenmerk**	30128398
E-mail	e.peeters@utrecht.nl	**Onderwerp**	Zienswijze Kadernota 2026 Veiligheidsregio Utrecht (VRU)
Bijlage(n)	-		
Uw kenmerk	24.0002083	**Verzonden**	
Uw brief van	12 december 2024	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer Van ‘t Hoog,

Per brief van 12 december 2024 heeft de secretaris van het dagelijks bestuur van Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de Kadernota 2026 aan ons aangeboden met daarin de kaders voor de begroting van 2026 en de geactualiseerde begroting voor 2025. Daarbij zijn wij in de gelegenheid gesteld om uiterlijk 10 maart 2024 een zienswijze bij u in te dienen. In deze brief is onze zienswijze verwoord.

Allereerst willen wij de VRU hartelijk danken voor jullie onvermoeibare inzet in onze gemeente, of het nu gaat om het bestrijden van branden of het opvangen van vluchtelingen. De veiligheid van onze inwoners is uiterst belangrijk voor ons en daar hebben we jullie hard bij nodig.

In onze zienswijze van 6 juni 2024 hebben we u gevraagd om besparingsmogelijkheden in kaart te brengen. Dit hebben wij u gevraagd om te voorkomen dat wij een algemene bezuinigingsmaatregel moeten opleggen in verband met de grote bezuinigingsopgaven waar gemeenten voor staan. Omdat wij beseffen dat bezuinigingen zich slecht verhouden tot de door u beschreven autonome ontwikkelingen en eerder gemaakte afspraken en wij niet willen bezuinigen op de veiligheid in onze stad, steunen wij het voorstel van het AB om een nullijn scenario op te nemen in de toekomstscenario’s. We realiseren ons dat het niet mogelijk is om zonder pijnlijke keuzes op een nullijn uit te komen. We vragen u daarom -opnieuw- om aan te geven waar volgens u op bezuinigd moet worden om de nullijn te behalen en wat de consequenties daarvan zijn. Wij hadden dit graag gezien vóór de kadernota 2026 zoals we gevraagd hebben, maar nu dan in elk geval voor de kadernota 2027. Een nullijn scenario betreft voor gemeente Utrecht per saldo nog steeds een stijging van de kosten door loon- en prijsindexatie, de groei van de stad (afhankelijk van de compensatie die de gemeente hiervoor van het Rijk ontvangt) en de nieuwe brandweerpost in Amersfoort.

Wij gaan akkoord met uw kadernota 2026, met uitzondering van de nacalculatie op de prijscompensatie (met uitzondering van de CAO-effecten), aangezien deze niet aansluit bij de gemeentelijke systematiek. De afgelopen jaarrekeningen van de VRU lieten een flink positief eindresultaat zien wat in onze ogen een gevolg is van te behoedzaam begroten. Wij vragen u om deze systematiek te wijzigen en in overeenstemming te brengen met de gemeentelijke werkwijze, waardoor de begroting van de VRU en de gemeente op elkaar aan gaan sluiten. We verzoeken u om de twee voorgenoemde punten te verwerken in uw ontwerpbegroting 2026.

In de toekomstscenario’s zien wij graag concreet terug hoe de VRU zich, naast de veiligheid van mensen, ook blijft inzetten voor de veiligheid van dieren. Wij verzoeken u om onze ambtenaren in het komende halfjaar te betrekken bij het uitwerken van de scenario's, zowel op inhoud als op financiën.

Hoogachtend,
Gemeenteraad van Utrecht,

de griffier,
Miguel Israel

de voorzitter,
Sharon A.M. Dijksma

Veiligheidsregio Utrecht

vru.nl

Aan de gemeentenraden van de deelnemende VRU-gemeenten

Datum 12 december 2024	**Uw kenmerk** -	**Contactpersoon** B.B. van 't Hoog
Onderwerp Uitnodiging zienswijze kadernota VRU 2026	**Ons kenmerk** 24.0002083	**Afdeling** Bestuurlijke zaken

Geachte raad,

Hierbij ontvangt u de kadernota VRU 2026 met daarin de financiële kaders voor de begroting van 2026 als de geactualiseerde begroting voor 2025. De nadruk ligt op ontwikkelingen die van invloed zijn op de hoogte van de gemeentelijke bijdrage. De kadernota is op 2 december 2024 unaniem vastgesteld door het algemeen bestuur. Met deze nota willen wij u tijdig informeren over de beleidsmatige en financiële ontwikkelingen, zodat u deze kunt meenemen bij het opstellen van uw gemeentebegroting.

Financieel kader
In de kadernota VRU 2026 (zie bijlage A) zijn de financiële effecten van de loon- en prijsaanpassing en de actualisatie van de verdeelsleutel (ijkpuntscores gemeentefonds) opgenomen. Dit leidt tot een verlaging van de gemeentelijke bijdrage in 2025 met € 2,6 miljoen ten opzichte van de vastgestelde begroting 2025. Voor 2026 leidt de reguliere loon- en prijsaanpassing tot een stijging van de bijdrage met € 4,2 miljoen.

Ontwikkelingen
Onze regio heeft de afgelopen jaren een aanzienlijke groei doorgemaakt en blijft zich verder ontwikkelen[1]. Tegelijkertijd worden de risico's waarmee we te maken hebben steeds groter en complexer. Deze groei heeft tot op heden niet geleid tot een hogere bijdrage aan de veiligheidsregio; zijn we erin geslaagd om dankzij schaalvoordelen, voortdurende verbeteringen en slimme samenwerkingen steeds meer te doen met dezelfde of minder middelen.

Onze organisatie wordt steeds vaker en langduriger ingezet, met name bij crises, terwijl wettelijke verplichtingen en veiligheidseisen toenemen. Daarnaast staan we voor grote uitdagingen door technologische en maatschappelijke veranderingen, krapte op de arbeidsmarkt, hoge inflatie, lange levertijden voor materieel en nieuwe risico's zoals netcongestie, klimaatverandering, verduurzaming en geopolitieke spanningen.

[1] 10% groei in de afgelopen 10 jaar en de komende periode tot 2024 wordt opnieuw een minimale groei verwacht van 10%.

Adres Archimedeslaan 6 ▪ 3584 BA Utrecht
Post Postbus 3154 ▪ 3502 GD Utrecht
Contact 088 878 1000 ▪ info@vru.nl
IBAN NL 8111.97.955B01
KvK 51817330
Veiligheidsregioutrecht
@vrutrecht
@vrubrandweer

De centrale vraag is: hoe kan de veiligheidsregio in de toekomst meegroeien met de toenemende risico's en veranderende behoeften van onze gemeenten, en tegelijkertijd rekening houden met de financiële draagkracht van de gemeenten?

Om onze taken te blijven uitvoeren en te anticiperen op nieuwe uitdagingen, zijn investeringen noodzakelijk. Sommige risico's vragen nu en in de toekomst om een intensievere of andere aanpak. Na jaren van bezuinigen zijn de mogelijkheden om dit binnen de huidige begroting te realiseren beperkt. Veel ontwikkelingen zijn opgevangen binnen de begroting, zoals recent € 1 miljoen aan weggevallen opbrengsten uit het openbaar meldsysteem. Dit werd mogelijk door overhead te verlagen, onder andere door een kleinere topstructuur. Zo konden we bezuinigingen op primaire taken voorkomen.

Wij zijn de veiligheidsregio met de meeste inwoners en vrijwilligers. Wij zijn trots op de sterke lokale betrokkenheid van al onze brandweervrijwilligers en koesteren het huidige stelsel van vrijwilligheid. We hechten grote waarde aan onze vrijwilligers, beroepskrachten en het fijnmazige netwerk van brandweerposten. Hiermee is de brandweerzorg niet alleen robuust, maar ook efficiënt georganiseerd. Uit een benchmark van Berenschot blijkt dat we ten aanzien van de repressieve brandweerzorg de op één na laagste personeelskosten per inwoner hebben. Bovendien kunnen brandweerposten in de toekomst functioneren als informatie- en ondersteuningspunten (resilience points) tijdens crises, waarmee ze bijdragen aan een weerbare samenleving.

Financiële uitdaging van gemeenten
De gemeenten staan financieel onder druk door een verwachte daling van de inkomsten uit het gemeentefonds ('ravijnjaar'). Dit dwingt veel gemeenten tot bezuinigingen. Verschillende gemeenten hebben dan ook in hun zienswijze op de begroting 2025 gevraagd om rekening te houden met de financiële situatie van de gemeenten door de stijging van de gemeentelijke bijdrage te beperken of om besparingsopties in kaart te brengen.

Toekomstscenario's
Zoals toegezegd naar aanleiding van de kadernota en begroting 2025 zijn in de afgelopen periode toekomstscenario's ontwikkeld om de benodigde investeringen en besparingsopties in kaart te brengen.

De toekomstscenario's (zie bijlage B) zijn ambtelijk opgesteld. Er heeft nog geen bestuurlijke besluitvorming over plaatsgevonden. Wij vinden het belangrijk om ook dit document met u te delen en u in een vroeg stadium te betrekken. In de uitwerking van de toekomstscenario's zijn we transparant in wat er benodigd is en het laat de huidige kwetsbaarheden in onze organisatie zien.

We willen in de toekomst financieel scherp aan de wind blijven zeilen, maar ook voorspelbaar zijn in wat we doen. Hierin maken we onderscheid tussen:
- Scenario 'op orde': Investeringen om huidige taken te blijven uitvoeren.
- Scenario 'op koers': Extra investeringen om de bestuursagenda 2024-2027 uit te voeren.

Waar mogelijk zijn besparingsopties gekoppeld aan investeringen om de stijging van de gemeentelijke bijdrage zo veel mogelijk te beperken.

Het algemeen bestuur heeft besloten meer tijd te nemen voor de bespreking en onderbouwing van de voorliggende scenario's. Daarnaast heeft het bestuur opdracht gegeven een aanvullend scenario te ontwikkelen dat zich richt op een beperktere stijging van de gemeentelijke bijdrage, met als doel de nullijn de komende jaren zoveel mogelijk te handhaven. Aangezien investeringen door externe factoren onvermijdelijk zijn, zal dit scenario ingrijpende voorstellen bevatten die impact hebben op de primaire taken van de VRU. In dit kader is het onvermijdelijk om ook het dekkingsplan voor de brandweerzorg te heroverwegen.

Daarnaast worden in de komende periode de volgende onderzoeken uitgevoerd op verzoek van het algemeen bestuur:
- Onderzoek naar de toekomstbestendigheid van de waterongevallenbestrijding.
- Analyse naar de maatschappelijke en financiële kosten en baten van de AED-taak.
- Verkenning doorbelasten dienstverlening ambulancezorg.
- Verkenning doorbelasten dienstverlening liftopsluitingen.
- Verkennen samenwerkingsmogelijkheden.

Voor de bespreking van de bestuurlijk richtinggevende keuzes uit de toekomstscenario's en de bestuurlijke opdrachten wordt een planning opgesteld voor 2025. De eerste bespreking in het algemeen bestuur zal plaatsvinden op 24 maart 2025, wanneer de ontwerpbegroting voor 2026 wordt behandeld. In afwachting van de verdere bespreking van de toekomstscenario's is in de voorliggende kadernota 2026 geen verhoging van de gemeentelijke bijdrage opgenomen op basis van deze scenario's.

Zienswijze kadernota VRU 2026
Wij verzoeken u vriendelijk om **uiterlijk 10 maart 2025** uw zienswijze op de kadernota VRU 2026 kenbaar te maken aan het bestuur van de VRU. U kunt uw reactie richten aan de heer Van 't Hoog (concerncontroller).

De ingediende zienswijzen worden besproken tijdens de vergadering van het algemeen bestuur op 24 maart 2025. In deze vergadering worden ook de ontwerpbegroting 2026 en de geactualiseerde begroting 2025 behandeld. Na deze bespreking wordt de ontwerpbegroting 2026 ter zienswijze voorgelegd aan de gemeenteraden. Het algemeen bestuur stelt de definitieve begroting 2026 vervolgens vast op 7 juli 2025.

Informatiesessie toekomstscenario's
De toekomstscenario's zijn nog niet bestuurlijk besproken, maar worden op dit moment ter informatie met u gedeeld. Dit doen wij uit transparantie en om u tussentijds mee te nemen in het proces. Om eventuele vragen of opmerkingen over de toekomstscenario's te bespreken, organiseren wij een webinar op 13 januari 2025. U heeft hiervoor al een aparte uitnodiging ontvangen. Tijdens het webinar zullen wij ook ingaan op de initiatieven die we samen met de gemeenten nemen om de veerkracht en weerbaarheid van de samenleving te versterken.

Met vriendelijke groet,
namens het dagelijks bestuur,



J.R. Donker
secretaris

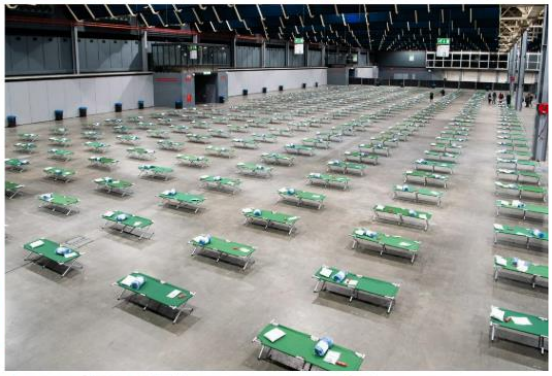
Kadernota VRU 2026

Kaders begroting 2026 & geactualiseerde begroting 2025

Algemeen bestuur (vastgesteld)








Veiligheidsregio Utrecht

vru.nl

Inhoudsopgave

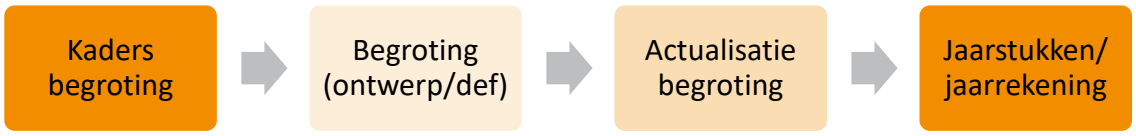
1	**Inleiding**	**3**
1.1	Achtergrond	3
1.2	Opbouw kadernota	3
2	**Financieel kader**	**4**
2.1	Bijstelling ijkpuntscores gemeentefonds	4
2.2	Loonontwikkeling	5
2.3	Prijsontwikkeling	6
2.4	FLO-overgangsrecht en tweede loopbaanbeleid	8
2.5	Brede doeluitkering Rampenbestrijding	10
2.6	Samenvatting mutaties GBTP financieel kader	11
3	**Ontwikkelingen**	**12**
3.1	Toekomstscenario's	12
4	**Risico's**	**14**
4.1	Omgevingswet	14
4.2	Vrijwilligheid brandweerpersoneel	15
4.3	Overeenkomst van opdracht voor eigen personeel (OVO's)	16
4.4	Rijksbijdrage (BDuR)	17
4.5	CAO Regeling voor vervroegd uittreden (RVU)	18
4.6	Overige onvoorziene exploitatierisico's	18
5	**Gemeentelijke bijdrage GBTP 2025 & 2026**	**20**
6	**Gemeentelijke vergoeding IGPP 2025 & 2026**	**21**
Bijlage 1 – Bestuurlijke opdrachten		**22**

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

In de Kadernota 2026 schetsen we de financiële en beleidsmatige kaders voor het opstellen van de begroting 2026 en de actualisatie van de begroting 2025, zoals staat in artikel 4.3 van de gemeenschappelijke regeling Veiligheidsregio Utrecht. Deze kaders maken deel uit van het proces van begroting en verantwoording (zie figuur 1).

Figuur 1: proces begroting en verantwoording VRU



De gemeenten worden in de gelegenheid gesteld om hun zienswijze over de algemene financiële en beleidsmatige kaders te geven. De zienswijzen betrekken we bij het opstellen van de ontwerpbegroting van 2026 en de geactualiseerde begroting 2025. Voordat het bestuur de begroting definitief vaststelt, wordt deze ook voor zienswijzen aan de gemeenten aangeboden. De gemeenten hebben op deze manier twee momenten om invloed uit te oefenen op de begroting van de VRU.

1.2 Opbouw kadernota

Bij het opstellen van de kadernota ligt de nadruk op de ontwikkelingen die effect hebben op de hoogte van de gemeentelijke bijdrage. We maken hierbij het volgende onderscheid:

- Technische toepassing van het financiële kader (hoofdstuk 2).
- Toekomstscenario's (hoofdstuk 3).
- Risico's (hoofdstuk 4).

In hoofdstuk 5 geven we de effecten uit hoofdstuk 2 op de gemeentelijke bijdrage voor het gezamenlijk basistakenpakket (GBTP) weer. In hoofdstuk 6 brengen we de vergoeding voor het individueel gemeentelijk pluspakket (IGPP) per gemeente in beeld.

2 Financieel kader

2.1 Bijstelling ijkpuntscores gemeentefonds

De ijkpuntscores van het Gemeentefonds voor het onderdeel 'Crisisbeheersing en Brandweer'[1] vormen de basis voor de verdeling van de bijdrage per gemeente voor het gezamenlijk basistakenpakket (GBTP). Dit uitgangspunt is opgenomen in artikel 4.2 A van de Gemeenschappelijke Regeling.

In het verdeelmodel voor de gemeentelijke bijdrage voor het GBTP hebben we de nieuwe ijkpuntscores uit de septembercirculaire 2024 toegepast.

Verdelingsgrondslag gemeentelijke bijdrage voor het GBTP 2026 en 2025a
In tabel 1 zijn de percentages voor de begroting 2026 en de geactualiseerde begroting 2025 opgenomen op basis van de septembercirculaire 2024.

Tabel 1: verdelingsgrondslag (relatief aandeel ijkpuntscores) gemeentelijke bijdrage GBTP

Verdelingsgrondslag bijdrage GBTP			Kaders
Gemeente	Begroting 2025	Mutatie (q) maatstaven	begroting 2025a en 2026
Amersfoort	11,41%	-0,002%	11,41%
Baarn	1,85%	-0,002%	1,85%
Bunnik	1,07%	-0,006%	1,07%
Bunschoten	1,29%	0,002%	1,30%
De Bilt	3,06%	-0,026%	3,04%
De Ronde Venen	3,01%	-0,002%	3,00%
Eemnes	0,64%	0,011%	0,65%
Houten	3,17%	-0,014%	3,15%
IJsselstein	2,17%	-0,024%	2,15%
Leusden	2,00%	-0,019%	1,98%
Lopik	0,86%	-0,008%	0,85%
Montfoort U	0,88%	-0,009%	0,87%
Nieuwegein	4,43%	0,002%	4,44%
Oudewater	0,66%	0,000%	0,66%
Renswoude	0,36%	-0,005%	0,36%
Rhenen	1,33%	-0,090%	1,24%
Soest	3,16%	-0,010%	3,15%
Stichtse Vecht	4,43%	-0,023%	4,40%
Utrecht	31,89%	0,127%	32,02%
Utrechtse Heuvelrug	3,49%	0,020%	3,51%
Veenendaal	4,56%	0,037%	4,60%
Vijfheerenlanden	3,67%	0,060%	3,73%
Wijk bij Duurstede	1,60%	-0,016%	1,59%
Woerden	3,51%	0,011%	3,52%
Woudenberg	0,83%	0,008%	0,83%
Zeist	4,67%	-0,024%	4,65%
TOTAAL	**100,00%**	**0,000%**	**100,00%**

[1] Met de herijking van het gemeentefonds heeft dit subcluster een nieuwe naam gekregen (voorheen 'Brandweer en Rampenbestrijding'). De maatstaven in dit subcluster zijn: aantal bedrijfsvestigingen, aantal kernen met minstens 500 adressen, lokale centrumfunctie, omgevingsadressendichtheid en aantal woonruimten. De weging per maatstaf is vastgesteld in de Rijkscirculaire. De maatstaven en weging worden vertaald naar ijkpuntscores per gemeente.

De ijkpuntscores leiden niet tot een verandering van de totale gemeentelijke bijdrage voor het gezamenlijk basistakenpakket (GBTP). De ijkpuntscores worden alleen gebruikt om de verdeling tussen de gemeenten onderling te berekenen. Op totaalniveau zorgt de bijstelling van de ijkpuntscores niet voor een verhoging of verlaging van de kosten. Per gemeente kunnen wel verschuivingen in de hoogte van de bijdrage plaatsvinden, afhankelijk van de ontwikkeling van de ijkpuntscores. Dit houdt in dat afwijkingen ten opzichte van de gemiddelde ontwikkeling van alle VRU-gemeenten een effect hebben op de hoogte van de individuele bijdrage per gemeente. Deze ontwikkeling staat in gelijke verhouding met de algemene uitkering die de gemeente ontvangt uit het gemeentefonds. De ontwikkeling van de maatstaven[2] per gemeente is apart weergegeven in tabel 1.

De percentages van de ijkpuntscores werken niet een-op-een door in de wijziging van het GBTP, omdat we ook gebruik maken van een compensatiemechanisme binnen de verdeelsystematiek. Dit is mede van invloed op de hoogte van de bijdrage.

In bijlage 1 zijn de bedragen opgenomen die de gemeenten ontvangen uit de algemene uitkering uit het gemeentefonds voor het onderdeel Crisisbeheersing en Brandweer voor de jaren 2024 tot en met 2026, zoals berekend in de septembercirculaires van het gemeentefonds.

2.2 Loonontwikkeling

We indexeren de gemeentelijke bijdrage volgens artikel 4.3 van de Gemeenschappelijke Regeling. De loonbijstelling volgt de algemene loonontwikkeling[3]. De ontwikkeling van dit indexcijfer en de relatie met de reeds vastgestelde begroting 2025 is weergeven in tabel 2.

Tabel 2: Ontwikkeling CPB indexcijfer 'Prijs overheidsconsumptie, beloning werknemers'

Jaar	Loonbijstelling 2025			Loonontwikkeling 2026		
	Begroting 2025	Kaders 2025a	Bijstelling 2025a	Begroting MJR 2025	Kaders 2026	Raming 2026
2025 structureel	5,4%	4,8%	-0,6%	5,4%	4,8%	-0,6%
2025 incidenteel	-	-2,8%	-2,8%	-	-	0,0%
Subtotaal 2025	***5,4%***	***2,0%***	***-3,4%***	***5,4%***	***4,8%***	***-0,6%***
2026 structureel	-	-	0,0%	-	3,4%	3,4%
Subtotaal 2026	***-***	***-***	***0,0%***	***-***	***3,4%***	***3,4%***
Totaal	**5,4%**	**2,0%**	**-3,4%**	**5,4%**	**8,2%**	**2,8%**

[2] zoals opgenomen in de huidige septembercirculaire 2024 ten opzichte van de septembercirculaire 2023 (die is gebruikt voor het opstellen van de reeds vastgestelde begroting VRU 2025).
[3] Bijdrageverordening, artikel 1: de loonontwikkeling conform de Collectieve Arbeidsregeling (CAR) en mutaties in de premieplichtigen van de werkgever op basis van wet CAR en rechtspositieregeling.

Voor de jaren 2025 en 2026 is een stelpost voor loonontwikkeling opgenomen, omdat het huidige cao-akkoord tot 1 augustus 2025 loopt en we de precieze omvang voor de periode daarna nog niet weten.

Voor de cao vanaf 1 augustus 2025 en premieontwikkelingen vanaf 1 januari 2025 is in de vastgestelde begroting 2025 al een stelpost van 5,4% opgenomen die is gebaseerd op de CPB-raming uit de septembercirculaire 2023. Deze stelpost is op basis van de CPB-raming voor de loonontwikkeling die het Rijk heeft gepubliceerd in de septembercirculaire 2024[4] nu met 0,6% verlaagd naar 4,8%. Omdat de huidige cao een looptijd kent tot 1 augustus 2025, wordt een deel van de stelpost nu pro rato afgeraamd. Dit leidt tot een incidenteel voordeel in de begroting 2025 van 2,8%.

Voor 2026 is de loonontwikkeling door het Centraal Planbureau (CPB) op basis van de septembercirculaire 2024 geraamd op 3,4%. De stelpost voor loonontwikkeling verwerken we na vaststelling van de cao en premiebijdragen in de begroting. Daarna verrekenen we deze met de gemeentelijke bijdrage, waarbij we een eventueel overschot teruggeven aan gemeenten.

In tabel 3 is het financiële effect van de verwachte loonontwikkeling op de bijdrage voor het gezamenlijk basistakenpakket (GBTP) opgenomen.

Tabel 3: Financieel effect loonontwikkeling op gemeentelijke bijdrage GBTP

Bedragen x € 1.000	**Loonbijstelling 2025**			**Loonontwikkeling 2026**		
Jaar	**Begroting 2025**	**Kaders 2025a**	**Bijstelling 2025a**	**Begroting** MJR **2025**	**Kaders 2026**	**Raming 2026**
2025 structureel	4.078	3.625	-453	4.078	3.625	-453
2025 incidenteel	-		-2.309	-	-	-
Subtotaal 2025	***4.078***	***3.625***	***-2.762***	***4.078***	***3.625***	***-453***
2026 structureel	-	-	-		2.810	2.810
Subtotaal 2026	***-***	***-***	***-***	***-***	***2.810***	***2.810***
Totaal	**4.078**	**3.625**	**-2.762**	**4.078**	**6.435**	**2.357**

2.3 Prijsontwikkeling

Voor de prijsbijstelling van de prijsgevoelige budgetten hanteert de VRU de procentuele mutatie van het indexcijfer 'Prijs bruto binnenlands product' (pbbp) zoals het CPB heeft berekend[5]. Dit staat beschreven in artikel 1 sub j van de Bijdrageverordening VRU. In aansluiting op de gegeven indices die het Rijk heeft opgenomen in de septembercirculaire voor het gemeentefonds, hebben wij de indexatie van specifiek de investeringsbudgetten gebaseerd op het (lagere) CPB indexcijfer 'prijs bruto overheidsinvesteringen' (iboi)[6].

[4] Gepubliceerd in tabel 4.2.2 van de septembercirculaire 2024 waarbij Indexen CPB MEV 2025 (m.b.t. 2025) en CEP 2024 (m.b.t. 2026).
[5] Prijsindexen CPB MEV 2025 (m.b.t. 2025) en CEP 2024 (m.b.t. 2023,2024,2026).
[6] Voor het eerst gepubliceerd in tabel 4.2.2 van de septembercirculaire 2023 en 2024.

Jaarlijks vindt een correctie plaats op basis van de geactualiseerde cijfers over de voorliggende twee jaren ten opzichte van de begroting. Zo indexeren we nooit te veel of te weinig.
De ontwikkeling van de prijsindexcijfers (pbbp en iboi) en de relatie met de vastgestelde begroting 2025 is weergeven in respectievelijk tabel 4 en 5.

Tabel 4: Ontwikkeling CPB indexcijfer 'Prijs bruto binnenlands product (pbbp)'

Jaar	Prijsbijstelling algemene prijsgevoelige budgetten			
	Begroting 2025	Kaders 2025a	Kaders 2026	Bijstelling
2023	6,2%	7,7%	7,7%	1,5%
2024	3,3%	4,0%	4,0%	0,7%
2025	2,8%	2,7%	2,7%	-0,1%
Subtotaal 2025	***12,3%***	***14,4%***	***14,4%***	***2,1%***
2026	-	-	2,6%	2,6%
Subtotaal 2026	***-***	***-***	***2,6%***	***2,6%***
Totaal	**12,3%**	**14,4%**	**17,0%**	**4,7%**

Voor 2025 bedraagt de prijsbijstelling voor de algemene prijsgevoelige budgetten 2,1% en voor 2026 is de prijsontwikkeling op 2,6% geraamd. De cumulatieve prijsbijstelling voor de algemene prijsgevoelige budgetten komt vanaf 2026 daarmee op 4,7%.

Tabel 5: Ontwikkeling CPB indexcijfer 'Prijs bruto overheidsinvesteringen (iboi)'

Jaar	Prijsbijstelling investeringsbudgetten			
	Begroting 2025	Kaders 2025a	Kaders 2026	Bijstelling
2024	3,0%	3,0%	3,0%	0,0%
2025	1,9%	2,3%	2,3%	0,4%
Subtotaal 2025	***4,9%***	***5,3%***	***5,3%***	***0,4%***
2026	-	-	2,2%	2,2%
Subtotaal 2026	***-***	***-***	***2,2%***	***2,2%***
Totaal	**4,9%**	**5,3%**	**7,5%**	**2,6%**

Voor 2025 bedraagt de prijsbijstelling voor de investeringsbudgetten 0,4% en voor 2026 is de prijsontwikkeling op 2,2% geraamd. De cumulatieve prijsbijstelling voor de investeringsbudgetten komt vanaf 2026 daarmee op 2,6%.

De gewogen prijsbijstelling voor alle prijsgevoelige budgetten komt daarmee op € 1,6% voor 2025 en 2,5% voor 2026. In tabel 6 is het financiële effect van de prijsaanpassing voor de prijsgevoelige budgetten en opgenomen.

Tabel 6: Financieel effect prijsontwikkeling op gemeentelijke bijdrage GBTP

Bedragen x € 1.000	**Prijsbijstelling algemeen**			
Jaar	**Bijstelling (gewogen)**	**Kaders 2025a**	**Kaders 2026**	**Bijstelling**
2023	1,0%	408	408	408
2024	0,5%	191	191	191
2025	0,1%	-27	-27	-27
Subtotaal 2025	***1,6%***	***572***	***572***	***572***
2026	2,5%		1.496	1.496
Subtotaal 2026	***2,5%***	***-***	***1.496***	***1.496***
Totaal	**4,0%**	**572**	**2.068**	**2.068**

2.4 FLO-overgangsrecht en tweede loopbaanbeleid

Het financiële kader van de lasten FLO-overgangsrecht bestaat uit een structurele en een incidentele component. Schommelingen in de kostenprognose worden geëgaliseerd via de bestemmingsreserve ‘Lasten FLO-overgangsrecht’. De actualisatie van de kostenprognose in 2024 is verwerkt in de kaders voor de meerjarenraming van de begroting 2026 en de geactualiseerde begroting van 2025. Op basis van de huidige inzichten en cao-afspraken over het FLO-overgangsrecht zien we geen aanleiding het huidig meerjarig financiële kader bij te stellen.

Dit betekent dat we de budgetten voor het FLO-overgangsrecht bij het opstellen van de kaders voor de begroting 2026 en geactualiseerde begroting 2025 nu alleen verhogen met de reguliere loon- en prijsaanpassing. In tabel 7 is de geactualiseerde meerjarenraming voor het FLO-overgangsrecht weergegeven. Tabel 8 geeft een actueel inzicht in het financiële effect op de gemeentelijke bijdrage voor het gezamenlijk basistakenpakket (GBTP) voor het jaar 2025 en 2026.

Tabel 7: meerjarenraming FLO-overgangsrecht en tweede loopbaan 2025-2029

Bedragen x € 1.000 **Meerjarenraming FLO overgangsrecht en tweede loopbaan**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Begroting 2025					
Lasten FLO-overgangsrecht en tweede loopbaan	3.010	3.010	3.010	3.010	3.010
Storting/ onttrekking reserves FLO	241	241	241	241	241
Lasten FLO-overgangsrecht & 2e loopbaan begroting 2025	***3.250***	***3.250***	***3.250***	***3.250***	***3.250***
Begroting 2025a en 2026					
Lasten FLO-overgangsrecht en tweede loopbaan	3.156	3.346	3.346	3.346	3.346
Storting/ onttrekking reserves FLO	pm	pm	pm	pm	pm
Lasten FLO-overgangsrecht & 2e loopbaan begroting 2025a en 2026	***3.156***	***3.346***	***3.346***	***3.346***	***3.346***
Mutatie structurele lasten FLO-overgangsrecht en tweede loopbaan	**-95**	**95**	**95**	**95**	**95**

De actualisatie van de meerjarenraming leidt niet tot een mutatie van de gemeentelijke bijdrage. Begin 2025 wordt de kostenprognose voor de FLO nog geactualiseerd en als incidentele mutatie budgetneutraal verwerkt in de geactualiseerde begroting 2025 en ontwerpbegroting 2026.

Tabel 8: Financieel effect mutatie lasten FLO-overgangsrecht

Bedragen x € 1.000 **FLO-overgangsrecht en tweede loopbaan**	**Financieel effect 2025a en 2026**		
	Begroting 2025	**Kaders 2025a**	**Kaders 2026**
FLO-overgangsrecht & 2e loopbaan begroting 2025	3.250	3.250	3.250
FLO-overgangsrecht & 2e loopbaan kaders 2025a en 2026	-	3.156	3.346
Mutatie lasten FLO-overgangsrecht en tweede loopbaan	**-**	***-95***	***95***
Correctie loon- en prijsaanpassing *	-	95	-95
Totaal effect	**-**	**-**	**-**

*De loon- en prijsaanpassing met betrekking tot de FLO-lasten is onderdeel van de totale loon- en prijsaanpassing (zie paragraaf 2.2 en 2.3). Om dubbeltelling te voorkomen is een correctie toegepast.

2.5 Brede doeluitkering Rampenbestrijding

De hoogte van de rijksbijdrage 'Brede Doeluitkering Rampenbestrijding' (BDuR) bedraagt voor 2025 € 402K meer dan opgenomen in de vastgestelde begroting 2025. Dit betreft met name de doorwerking van de indexering voor loon- en prijsontwikkelingen van de rijksbijdrage BDuR voor 2024 ten opzichte van de stelpost van € 225K die wij hiervoor in de begroting hadden opgenomen. Deze extra inkomst wordt in mindering gebracht op de bijdrage van de gemeenten voor het GBTP voor 2025. De indexering van de BDuR 2025 en 2026 is nog niet bekend en hebben we daarom via een stelpost ingeschat. De stelpost voor 2025 blijft gelijk ten opzichte van de vastgestelde begroting 2025 (225K). Voor 2026 is eveneens een stelpost opgenomen voor een bedrag van 225K. De stelposten worden verrekend met de toekenning van de loon- en prijsbijstelling BDuR 2025 en BDuR 2026 die we respectievelijk in juni 2025 en juni 2026 van het Rijk verwachten.

In tabel 9 is de bijstelling van de BDuR voor 2025 en 2026 en het financiële effect op de gemeentelijke bijdrage voor het basistakenpakket weergegeven.

Tabel 9: financieel effect mutatie BDuR

Bedragen x € 1.000	**Bijstelling BDuR 2025**			**Bijstelling BDuR 2026**		
Jaar	**Begroting 2025**	**Kaders 2025a**	**Bijstelling 2025a**	**Begroting** MJR **2025**	**Kaders 2026**	**Raming 2026**
2025 structureel	-225	-225	-	-225	-225	-
2025 incidenteel	-	-402	-402	-	-	-
Subtotaal 2025	***-225***	***-627***	***-402***	***-225***	***-225***	***-***
2026 structureel	-	-	-		-225	-225
Subtotaal 2026	***-***	***-***	***-***	***-***	***-225***	***-225***
Totaal effect	**-225**	**-627**	**-402**	**-225**	**-450**	**-225**

De voordelige bijstelling voor 2025 (€ 0,4 miljoen) is incidenteel verwerkt, omdat door de uitwerking van het hoofdlijnenakkoord een nieuw risico is ontstaan dat mogelijk nadelige gevolgen heeft voor de omvang van de BDuR met ingang van 2026. Dit risico is beschreven in hoofdstuk 4 (§4.4).

2.6 Samenvatting mutaties GBTP financieel kader

Tabel 10: effect financieel kader op gemeentelijke bijdrage GBTP

Bedragen x € 1.000						
Mutaties financieel kader 2025a en 2026	**Structureel 2025a**	**Incidenteel 2025a**	**Totaal 2025a**	**Structureel 2026**	**Incidenteel 2026**	**Totaal 2026**
Bijstelling ijkpuntscores gemeentefonds 2025a*	-	-	-	-	-	-
Loonaanpassing 2025a	-453	-2.309	-2.762	-453	-	-453
Prijsaanpassing 2025a	572	-	572	572	-	572
Lasten FLO-overgangsrecht 2025a	-	-	-	-	-	-
Brede doeluitkering Rampenbestrijding 2025a	-	-402	-402	-	-	-
Subtotaal mutatie bijdrage GBTP 2025a	***119***	***-2.711***	***-2.592***	***119***	**-**	***119***
Bijstelling ijkpuntscores gemeentefonds 2026*	-	-	-	-	-	-
Loonaanpassing 2026	-	-	-	2.810	-	2.810
Prijsaanpassing 2026	-	-	-	1.496	-	1.496
Lasten FLO-overgangsrecht 2026	-	-	-	-	-	-
Brede doeluitkering Rampenbestrijding 2026	-	-	-	-225	-	-225
Subtotaal mutatie bijdrage GBTP 2026	**-**	**-**	**-**	***4.081***	**-**	***4.081***
Totaal mutatie bijdrage GBTP	**119**	**-2.711**	**-2.592**	**4.200**	**-**	**4.200**

*De bijstelling van de ijkpuntscores leidt alleen tot onderlinge verschuivingen tussen de bijdragen van gemeenten.

De gemeentelijke bijdrage voor het gezamenlijk basistakenpakket (GBTP) wordt op basis van bijstelling van het financieel kader voor het jaar 2025 verlaagd met 2,6 miljoen en voor 2026 structureel verhoogd met € 4,2 miljoen.

3 Ontwikkelingen

3.1 Toekomstscenario's

Onze regio heeft de afgelopen jaren een aanzienlijke groei doorgemaakt en blijft zich verder ontwikkelen[7]. Tegelijkertijd worden de risico's waarmee we te maken hebben steeds groter en complexer. Deze groei heeft tot op heden niet geleid tot een hogere bijdrage aan de veiligheidsregio; zijn we erin geslaagd om dankzij schaalvoordelen, voortdurende verbeteringen en slimme samenwerkingen steeds meer te doen met dezelfde of minder middelen.

Onze organisatie wordt steeds vaker en langduriger ingezet, met name bij crises, terwijl wettelijke verplichtingen en veiligheidseisen toenemen. Daarnaast staan we voor grote uitdagingen door technologische en maatschappelijke veranderingen, krapte op de arbeidsmarkt, hoge inflatie, lange levertijden voor materieel en nieuwe risico's zoals netcongestie, klimaatverandering, verduurzaming en geopolitieke spanningen.

De centrale vraag is: hoe kan de veiligheidsregio in de toekomst meegroeien met de toenemende risico's en veranderende behoeften van onze gemeenten, en tegelijkertijd rekening houden met de financiële draagkracht van de gemeenten?

Om onze taken te blijven uitvoeren en te anticiperen op nieuwe uitdagingen, zijn investeringen noodzakelijk. Sommige risico's vragen nu en in de toekomst om een intensievere of andere aanpak. Na jaren van bezuinigen zijn de mogelijkheden om dit binnen de huidige begroting te realiseren beperkt. Veel ontwikkelingen zijn opgevangen binnen de begroting, zoals recent € 1 miljoen aan weggevallen opbrengsten uit het openbaar meldsysteem. Dit werd mogelijk door overhead te verlagen, onder andere door een kleinere topstructuur. Zo konden we bezuinigingen op primaire taken voorkomen.

Wij zijn de veiligheidsregio met de meeste inwoners en vrijwilligers. Wij zijn trots op de sterke lokale betrokkenheid van al onze brandweervrijwilligers en koesteren het huidige stelsel van vrijwilligheid. We hechten grote waarde aan onze vrijwilligers, beroepskrachten en het fijnmazige netwerk van brandweerposten. Hiermee is de brandweerzorg niet alleen robuust, maar ook efficiënt georganiseerd. Uit een benchmark van Berenschot blijkt dat we ten aanzien van de repressieve brandweerzorg de op één na laagste personeelskosten per inwoner hebben. Bovendien kunnen brandweerposten in de toekomst functioneren als informatie- en ondersteuningspunten (resilience points) tijdens crises, waarmee ze bijdragen aan een weerbare samenleving.

<u>Financiële uitdaging van gemeenten</u>
De gemeenten staan financieel onder druk door een verwachte daling van de inkomsten uit het gemeentefonds ('ravijnjaar'). Dit dwingt veel gemeenten tot bezuinigingen. Verschillende gemeenten hebben dan ook in hun zienswijze op de begroting 2025 gevraagd om rekening te

[7] 10% groei in de afgelopen 10 jaar en de komende periode tot 2024 wordt opnieuw een minimale groei verwacht van 10%.

houden met de financiële situatie van de gemeenten door de stijging van de gemeentelijke bijdrage te beperken of om besparingsopties in kaart te brengen.

Uitwerking toekomstscenario's
In de afgelopen periode zijn toekomstscenario's ontwikkeld om de benodigde investeringen en besparingsopties in kaart te brengen.

De toekomstscenario's zijn ambtelijk opgesteld. In de uitwerking van de toekomstscenario's zijn we transparant in wat er benodigd is en het laat de huidige kwetsbaarheden in onze organisatie zien. We willen in de toekomst financieel scherp aan de wind blijven zeilen, maar ook voorspelbaar zijn in wat we doen. Hierin maken we onderscheid tussen:

- Scenario 'op orde': Investeringen om huidige taken te blijven uitvoeren.
- Scenario 'op koers': Extra investeringen om de bestuursagenda 2024-2027 uit te voeren.

Waar mogelijk zijn besparingsopties gekoppeld aan investeringen om de stijging van de gemeentelijke bijdrage zo veel mogelijk te beperken.

Het algemeen bestuur heeft besloten meer tijd te nemen voor de bespreking en onderbouwing van de voorliggende scenario's. Daarnaast heeft het bestuur opdracht gegeven een aanvullend scenario te ontwikkelen dat zich richt op een beperktere stijging van de gemeentelijke bijdrage, met als doel de nullijn de komende jaren zoveel mogelijk te handhaven. Aangezien investeringen door externe factoren onvermijdelijk zijn, zal dit scenario ingrijpende voorstellen bevatten die impact hebben op de primaire taken van de VRU. In dit kader is het onvermijdelijk om ook het dekkingsplan voor de brandweerzorg te heroverwegen.

Daarnaast worden in de komende periode de volgende onderzoeken uitgevoerd op verzoek van het algemeen bestuur:

- Onderzoek naar de toekomstbestendigheid van de waterongevallenbestrijding.
- Analyse naar de maatschappelijke en financiële kosten en baten van de AED-taak.
- Verkenning doorbelasten dienstverlening ambulancezorg.
- Verkenning doorbelasten dienstverlening liftopsluitingen.
- Verkennen samenwerkingsmogelijkheden.

Een uitgebreide omschrijving van de bestuurlijke opdrachten zijn opgenomen in de bijlage. Voor de bespreking van de bestuurlijk richtinggevende keuzes uit de toekomstscenario's en de bestuurlijke opdrachten wordt een planning opgesteld voor 2025. De eerste bespreking in het algemeen bestuur zal plaatsvinden op 24 maart 2025, wanneer de ontwerpbegroting voor 2026 wordt behandeld. In afwachting van de verdere bespreking van de toekomstscenario's is in de voorliggende kadernota 2026 geen verhoging van de gemeentelijke bijdrage opgenomen op basis van deze scenario's.

4 Risico’s

In de volgende tabel zijn de belangrijkste financiële risico’s weergegeven, voor zover bekend ten tijde van het opstellen van de kadernota VRU 2026. Daarbij is een analyse gemaakt van de omvang en de kans dat het risico zich voordoet. De risico’s worden vervolgens nader toegelicht.

Bedragen x € 1.000

Nr.	Benodigde weerstandscapaciteit	Effect	Kans	Bedrag risico
4.1	Omgevingswet	200-500	50%	175
4.2	Vrijwilligheid brandweerpersoneel	3.084	25%	771
4.3	Overeenkomsten van opdracht voor eigen personeel (OVO's)	560	50%	280
4.4	Rijksbijdrage (BDuR)	1.490	75%	718
4.5	CAO Regeling voor vervroegd uittreden (RVU)	100	50%	50
4.6	Overige (onvoorziene) exploitatierisico's			615
	Totaal			**2.608**

Onze benodigde weerstandscapaciteit wordt periodiek geëvalueerd en geactualiseerd aan de hand van de (financiële) risico’s waarmee de VRU wordt geconfronteerd. Uit de recente risico-inventarisatie blijkt dat de risico’s zijn toegenomen, wat resulteert in een grotere behoefte aan weerstandscapaciteit (€ 2,6 miljoen). Een belangrijke factor hierbij is het risico op een korting van 10% op de rijksbijdrage (BDuR) vanaf 2026. Daarnaast is het bestaande risico met betrekking tot de vrijwilligheid (verplichtend karakter) nader gekwantificeerd.

Deze ontwikkelingen tonen aan dat het huidige weerstandsvermogen van € 1,4 miljoen ontoereikend is om de risico’s volledig af te dekken. Om het weerstandsvermogen op het gewenste niveau te brengen, is een storting van € 1,2 miljoen noodzakelijk. Begin 2025 wordt opnieuw een actualisatie uitgevoerd die vervolgens wordt verwerkt in de risicoparagraaf van de jaarstukken 2024 en ontwerpbegroting 2025a/2026. Bij de resultaatbestemming over 2024 zal worden bepaald welk bedrag in de algemene reserve moet worden gestort, in lijn met de voorschriften van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV).

4.1 Omgevingswet

De Omgevingswet is per 1 januari 2024 ingevoerd. Het Rijk en de bestuurlijke partners hebben afspraken gemaakt over het monitoren en evalueren van de financiële gevolgen van de stelselherziening Omgevingsrecht. De inzet is dat de wet budgetneutraal wordt ingevoerd, waarbij de minister heeft afgesproken op zoek te gaan naar oplossingen als uit de financiële evaluatie blijkt dat de invoeringskosten substantieel hoger zijn dan eerder voorzien. Om de financiële gevolgen na invoering van de Omgevingswet en de Wet kwaliteitsborging bouwen (Wkb) te kunnen volgen heeft onderzoeksbureau Cebeon een landelijk monitoringsmodel ontwikkeld. In

2020 heeft Cebeon in opdracht van het NIPV al onderzoek gedaan naar de verwachte structurele meerkosten voor veiligheidsregio's als gevolg van de stelselherziening Omgevingsrecht. Deze stelselherziening omvat zowel de Omgevingswet als de Wkb. De veiligheidsregio's hebben geen extra middelen gekregen vanuit de rijksoverheid voor de structurele gevolgen van de stelselherziening.

Toelichting effect en kans
De structurele kosten voor de VRU worden geschat op € 0,2 tot 0,5 miljoen. Deze kosten hebben met name betrekking op personeelskosten. Enerzijds door een nieuw type advies over de omgevingsvisie, -plannen en programma's (kerninstrumenten). Anderzijds zullen de kosten per advies stijgen, door toename van de tijdsbesteding aan meer complexe aanvragen en processen en doordat het benodigde kennisniveau (en daarmee de inschaling) van de medewerkers omhoog moet om deze complexe aanvragen te behandelen. De kans dat dit risico zich voordoet in 2025 is ingeschat op gemiddeld (50%). Uitgangspunt blijft dat de (structurele) meerkosten worden vergoed door het Rijk.

De dekking van de incidentele kosten als gevolg van de invoering van de omgevingswet wordt gezocht binnen de kaders van de begroting van de VRU met mogelijk de inzet van de ontwikkel- en egalisatiereserve. De incidentele kosten maken derhalve geen deel uit van de risicoparagraaf.

4.2 Vrijwilligheid brandweerpersoneel

Het huidige brandweerstelsel is gebaseerd op een combinatie van vrijwillige en beroepsbrandweer, waarbij alle brandweermensen dezelfde taak- en opleidingsvereisten hebben. Vooral de kazernering en consignatie van vrijwilligers blijken echter strijdig met de Europese wetgeving (deeltijdrichtlijn). Volgens juridische experts ontstaat er een 'verplichtend karakter' wanneer vrijwilligers tegen een vergoeding in een gepland rooster werken (kazernering) of beschikbaar zijn (consignatie), waardoor ze aanspraak kunnen maken op dezelfde rechten als werknemers in loondienst. Dit omvat onder meer dezelfde uurlonen, pensioenopbouw en vakantiedagen.

Binnen onze regio wordt op een aantal plaatsen gewerkt met roosters, piketten en kazernering van vrijwilligers. In 2022 heeft een inventarisatie plaatsgevonden om de omvang voor de VRU in kaart te brengen. Dit leverde het volgende beeld op:
- 141 gekazerneerde vrijwilligers.
- 441 geconsigneerde vrijwilligers en 43 vrijwillige piketfunctionarissen.

Er vindt op landelijk niveau overleg plaats over een implementatieplan en de voorwaarden voor invoering, inclusief mogelijke aanpassing van de arbeidstijdenwetgeving en aanvullende financiële middelen.

Kazernering vrijwilligers
Bij kazernering verblijven vrijwilligers tijdens een ingeroosterde dienst op een brandweerpost. Dit kunnen zij doen naast hun reguliere vrijwillige taken. Voor deze gekazerneerde diensten ontvangen zij een vergoeding op basis van hun vrijwilligersaanstelling. In Zeist, bijvoorbeeld, worden vrijwilligers gekazerneerd in de avond en nacht. Als dit door Europese regelgeving zou

moeten worden omgezet naar een 24-uursdienst, bedragen de meerkosten naar verwachting € 3,1 miljoen per jaar.
Naast de kazernering in Zeist kunnen vrijwilligers ook via een poolregeling 24-uursdiensten draaien op beroepsposten. Dit vult roostertekorten aan en voorkomt inhuur of het buiten dienst zetten van voertuigen op beroepsposten.

Consignatie vrijwilligers
Bij consignatie ontvangt een vrijwilliger een vergoeding om beschikbaar te zijn voor uitrukken, met een rooster dat opkomst garandeert. De huidige kosten voor deze beschikbaarheidsvergoedingen bedragen circa € 1,5 miljoen per jaar.

Als dit in de vorm van een parttime aanstelling zou worden georganiseerd, zouden de kosten naar schatting vier keer hoger uitvallen, van € 1,5 naar € 6 miljoen. Met het wegvallen van de huidige vergoedingen (€ 1,5 miljoen) zouden de meerkosten circa € 4,5 miljoen per jaar bedragen. Dit bedrag is indicatief en afhankelijk van de precieze organisatievorm en de keuze om wel of niet te eisen dat de opkomst bij een vrijwilligerspost (op basis van vrije instroom) gegarandeerd is.

Vergoeding eventuele meerkosten door het Rijk
De VRU is van mening dat de huidige werkwijze moet worden voortgezet totdat er landelijk besluitvorming plaatsvindt over de bouwsteen ‘verplichtend karakter’ en de financiering hiervan door het Rijk. Omdat het Rijk verantwoordelijk is voor het brandweer- en crisisbeheerstelsel, zouden wijzigingen hierin ook door het Rijk gefinancierd moeten worden.

Toelichting kans en effect
Ondertussen blijft het risico bestaan dat op grond van de Europese regelgeving aanspraak wordt gemaakt op de deeltijdrichtlijn. De omvang van het risico wordt ingeschat op € 3,1 miljoen per jaar (meerkosten omzetting naar 24-uursdienst).

4.3 Overeenkomst van opdracht voor eigen personeel (OVO’s)

Een deel van de instructiewerkzaamheden wordt op basis van een overeenkomst van opdracht (OvO) uitgevoerd. Ditzelfde geldt voor een beperkt aantal andere taken. De OvO’s worden meestal verstrekt aan VRU-medewerkers, die deze werkzaamheden vervullen naast hun reguliere werkzaamheden. Gelet op de aard en de omstandigheden van de werkzaamheden bestaat het risico dat er - ondanks de toepassing van de modelovereenkomst (inhuur) - feitelijke sprake is van een (fictieve) dienstbetrekking. Dit kan arbeidsvoorwaardelijke en fiscale consequenties hebben[8].

Uitgevoerde beoordelingen (beoordeling arbeidsrelatie externe inhuur) voor de instructiewerkzaamheden wijzen op een (fictieve) dienstbetrekking. Dit geldt in het bijzonder voor OvO’s die worden verstrekt aan eigen personeel. Mede om die reden is in 2021 en 2022 geprobeerd om de OvO’s voor eigen medewerkers af te bouwen. Er is onderzocht of er een wijze van verloning mogelijk is die past binnen de fiscale kaders, onze budgettaire ruimte en de arbeidsjuridische context. Helaas blijkt geen van de onderzochte mogelijkheden in de praktijk te matchen met het bijzondere karakter die onze vakbekwaamheid en daarmee uiteindelijk onze

[8] in het geval van een dienstbetrekking moet de werkgever loonheffingen en premies inhouden en afdragen. Daarnaast moet de werkgever loon doorbetalen bij ziekte en vakantie en zijn de arbeidsvoorwaarden van toepassing (zoals opbouw IKB en specifieke regels bij ontslag) en moet worden voldaan aan de arbeidstijdenwet.

repressieve paraatheid vraagt. De werkwijze met OvO's wordt ook gehanteerd bij andere veiligheidsregio's. In dit licht is besloten om te werken naar een landelijke oplossing die aansluit op de ophanden zijnde ontwikkelingen in het landelijke brandweeronderwijs en de uitkomsten van de onderzoeken rond de mogelijke impact van de zaken rond het verplichtend karakter (vrijwilligheid). In de tussentijd blijft het nodig om een deel van de werkzaamheden op basis van een OvO door eigen medewerkers te laten verrichten, waarmee de arbeidsvoorwaardelijke en fiscale risico's blijven bestaan.

Toelichting effect en kans
Voor het berekenen van de extra werkgeverslasten zoals loonheffing en aanvullende werkgeverslasten is een opslagpercentage van ruim 50% toegepast op het budget dat nu nodig is voor de instructiewerkzaamheden die op basis van een overeenkomst van opdracht worden uitgevoerd. Tot op heden was het fiscale risico beperkt door het zogenaamde handhavingsmoratorium op de van de Wet deregulering beoordeling arbeidsrelaties (DBA). Het kabinet heeft echter op 6 september 2024 in een brief aan de Eerste - en Tweede Kamer aangekondigd dat het handhavingsmoratorium per 1 januari 2025 wordt afgeschaft. Dit betekent dat de Belastingdienst vanaf die datum zal gaan handhaven op schijnzelfstandigheid en weer met terugwerkende kracht correctieverplichtingen, naheffingsaanslagen en boetes kan opleggen. De kans dat dit risico zich voordoet in 2025 is nu ingeschat op 50%.

4.4 Rijksbijdrage (BDuR)

In het Hoofdlijnenakkoord van het nieuwe kabinet is afgesproken dat per 2026 een groot deel van de specifieke uitkeringen wordt overgeheveld naar het gemeentefonds, waarbij een korting van 10% wordt toegepast. De rijksbijdrage (Brede Doeluitkering Rampenbestrijding, BDuR) is daar – per abuis – ook onder geschaard. Hiermee zou een einde komen aan de hybride financiering van de veiligheidsregio's (gemeenten en rijk). Het idee achter de korting is dat een besparing kan worden gerealiseerd op de verantwoordingslast. Bij de rijksbijdrage is dit nagenoeg niet aan de orde, omdat dit bedrag in één keer als ontvangst wordt verantwoord via de 'Single information Single audit (SiSa)'-systematiek, waardoor de verantwoordingslasten minimaal zijn.

De voorzitter van het Veiligheidsberaad heeft in juli jl. een brief over de BDuR-problematiek gestuurd naar de minister van Justitie en Veiligheid. In augustus heeft een gesprek plaatsgevonden tussen minister Van Weel, staatssecretaris Coenradie en vertegenwoordigers van het veiligheidsberaad. De minister heeft in dit gesprek bevestigd dat de afschaffing van de BDuR als specifieke regeling een onbedoeld effect is van het hoofdlijnenakkoord. De minister heeft toegezegd zich te zullen inzetten voor een oplossing. Door het Veiligheidsberaad is in oktober een brief gestuurd naar de Tweede kamer om aandacht te vragen voor dit onderwerp. Inmiddels heeft het kabinet besloten dat de BDuR blijft bestaan als specifieke uitkering en daarmee niet wordt overgeheveld naar het gemeentefonds. De korting van 10% is nog niet van de baan. De inzet van het ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV) is om in de voorjaarsnota 2025 duidelijkheid te geven hoe dit zal gaan uitwerken. Voor nu staat de korting vanaf 2026 verwerkt in de JenV-begroting.

De BDuR voor de VRU in 2026 is begroot op € 14,9 miljoen. Dit is inclusief de verhoging van de rijksbijdrage voor de versterking van de crisisbeheersing. De omvang van het eventuele effect/risico voor de VRU is nu gebaseerd op de korting van 10% die het Rijk heeft ingeboekt per 2026. De voordelige bijstelling als gevolg van de loon- en prijsbijstelling van de BDuR voor 2025 (€ 0,4 miljoen) is incidenteel verwerkt. Dit betekent dat wij het structureel voordeel van de loon- en prijsbijstelling met ingang van 2026 nog kunnen inzetten voor afdekking van het risico van de korting van 10% op de BDuR. Hiermee resteert een risico van € 0,7 miljoen.

Toelichting effect en kans
Vooralsnog wordt het mogelijke effect ingeschat op 10% (aangekondigde efficiencykorting) van de rijksbijdrage, waarbij sprake is van een hoog risico. Bij het opstellen van de ontwerpbegroting 2026 wordt dit risico opnieuw beoordeeld op basis van volgende berichtgeving en besluitvorming door het Rijk.

4.5 CAO Regeling voor vervroegd uittreden (RVU)

In de huidige CAO is een tijdelijke regeling voor vervroegd uittreden (RVU) opgenomen. Medewerkers die voor 1 januari 2029 de AOW-gerechtigde leeftijd hebben bereikt, kunnen op basis van deze regeling eerder met pensioen te gaan. De VRU keert vervolgens een maandelijks bedrag uit totdat de medewerker de AOW-leeftijd heeft bereikt. Het financieel effect van de tijdelijke Regeling voor Vervroegd Uittreden (RVU) is persoonsgebonden en daarmee maatwerk. Dit betekent dat we hiervoor geen budget in de begroting 2025 hebben opgenomen. Bij de jaarafsluiting wordt bepaald welk bedrag in de RVU-voorziening moet zijn opgenomen om aan de betalingsverplichting te kunnen voldoen. De afspraak over deelname aan de RVU wordt, op basis van deze tijdelijke regeling, uiterlijk op 31 december 2025 vastgelegd.

Toelichting effect en kans
Voor 2025 is een inschatting gemaakt van het bedrag dat nodig is voor medewerkers die gebruik kunnen maken van deze regeling. De kans dat dit risico zich voordoet in 2025 is ingeschat op gemiddeld (50%). Bij het opstellen van de jaarrekening 2024 en geactualiseerde begroting 2025 wordt dit risico weer opnieuw beoordeeld en opgenomen in de risicoparagraaf.

4.6 Overige onvoorziene exploitatierisico's

De veiligheidsregio kan worden geconfronteerd met onvoorziene kosten binnen het begrotingsjaar als gevolg van exogene ontwikkelingen (zoals premiestijgingen, claims, kostenfluctuaties die samenhangen met incidenten en crises). In de begroting van de VRU zijn geen posten voor onvoorziene uitgaven opgenomen.

Toelichting effect en kans

Als dit risico zich voordoet, zal bijsturing plaatsvinden via de begroting. Het geraamde risico gaat ervan uit dat het maximaal een jaar duurt voordat de maatregelen zijn geëffectueerd. Het geraamde risico wordt ingeschat op 0,5% van de totale kosten (exclusief dotatie reserves).

5 Gemeentelijke bijdrage GBTP 2025 & 2026

In de onderstaande tabel is de ontwikkeling van de gemeentelijke bijdrage voor het gezamenlijk basistakenpakket (GBTP) in 2025 en 2026 per gemeente opgenomen op basis van de mutaties in het financiële kader (zie hoofdstuk 2).

Tabel 3: Ontwikkeling gemeentelijke bijdrage GBTP 2025 → 2025a → 2026

Gemeente	Bijdrage GBTP begroting VRU 2025	Bijstelling ijkpuntscores gemeentefonds	Loon-bijstelling 2025a	Incidentele loonbijstelling 2025a	Prijs-bijstelling 2025a	Incidentele bijstelling BDuR	Bijdrage GBTP begroting VRU 2025a	*Incidentele bijstelling 2025a*	Stelpost loon-ontwikkeling 2026	Prijs-bijstelling 2026	Stelpost loon-/ prijsbijstelling BDuR	Bijdrage GBTP begroting VRU 2026
		(§ 2.1)	(§ 2.2)	(§ 2.2)	(§ 2.3)	(§ 2.5)		(§ 2.2)	(§ 2.2)	(§ 2.3)	(§ 2.5)	
Amersfoort	12.008	-2	-52	-263	65	-46	11.711	*309*	321	171	-26	12.486
Baarn	1.978	-3	-8	-43	11	-7	1.927	*50*	52	28	-4	2.053
Bunnik	1.164	-6	-5	-25	6	-4	1.130	*29*	30	16	-2	1.202
Bunschoten	1.384	1	-6	-30	7	-5	1.351	*35*	36	19	-3	1.439
De Bilt	3.350	-29	-14	-70	17	-12	3.242	*82*	85	45	-7	3.448
De Ronde Venen	3.278	-3	-14	-69	17	-12	3.196	*81*	84	45	-7	3.400
Eemnes	699	12	-3	-15	4	-3	694	*18*	18	10	-1	738
Houten	2.990	-15	-14	-73	18	-13	2.894	*85*	89	47	-7	3.108
IJsselstein	2.128	-7	-10	-50	12	-9	2.065	*58*	60	32	-5	2.211
Leusden	2.102	-20	-9	-46	11	-8	2.031	*54*	56	30	-4	2.165
Lopik	963	-9	-4	-20	5	-3	933	*23*	24	13	-2	991
Montfoort	971	-11	-4	-20	5	-3	938	*23*	24	13	-2	997
Nieuwegein	4.555	2	-20	-102	25	-18	4.442	*120*	125	66	-10	4.743
Oudewater	726	-0	-3	-15	4	-3	708	*18*	19	10	-1	753
Renswoude	406	-5	-2	-8	2	-1	392	*10*	10	5	-1	416
Rhenen	1.421	-95	-6	-29	7	-5	1.294	*34*	35	19	-3	1.378
Soest	3.370	-11	-14	-73	18	-13	3.278	*85*	88	47	-7	3.492
Stichtse Vecht	4.858	-26	-20	-102	25	-18	4.718	*119*	124	66	-10	5.017
Utrecht	33.553	133	-145	-739	183	-129	32.856	*868*	900	479	-72	35.031
Utrechtse Heuvelrug	3.877	19	-16	-81	20	-14	3.805	*95*	99	53	-8	4.044
Veenendaal	3.998	39	-21	-106	26	-18	3.917	*125*	129	69	-10	4.229
Vijfheerenlanden	4.074	60	-17	-86	21	-15	4.037	*101*	105	56	-8	4.291
Wijk bij Duurstede	1.773	-18	-7	-37	9	-6	1.713	*43*	45	24	-4	1.821
Woerden	3.732	11	-16	-81	20	-14	3.652	*95*	99	53	-8	3.891
Woudenberg	902	8	-4	-19	5	-3	888	*23*	23	12	-2	945
Zeist	4.955	-25	-21	-107	27	-19	4.809	*126*	131	70	-10	5.125
Totaal	**105.214**	**-**	**-453**	**-2.309**	**572**	**-402**	**102.622**	***2.711***	**2.810**	**1.496**	**-225**	**109.414**

6 Gemeentelijke vergoeding IGPP 2025 & 2026

Tabel 3: Ontwikkeling gemeentelijke vergoeding IGPP 2025 → 2025a → 2026[9]

Bedragen x € 1.000 **Gemeente**	**Vergoeding IGPP begroting VRU 2025**	**Mutatie TUO incl. loon- & prijs-aanpassing 2025**	**Vergoeding IGPP kaders VRU 2025a**	**Mutatie TUO incl. loon- & prijs-aanpassing 2026**	**Vergoeding IGPP kadernota VRU 2026**
Amersfoort	466	pm	466	13	479
Baarn	32	pm	32	1	33
Bunnik	-	pm	-	-	-
Bunschoten	24	pm	24	1	25
De Bilt	-	pm	-	-	-
De Ronde Venen	-	pm	-	-	-
Eemnes	20	pm	20	1	21
Houten	57	pm	57	-5	52
IJsselstein	18	pm	18	0	18
Leusden	116	pm	116	3	119
Lopik	-	pm	-	-	-
Montfoort	-	pm	-	-	-
Nieuwegein	-	pm	-	-	-
Oudewater	23	pm	23	1	24
Renswoude	-	pm	-	-	-
Rhenen	-	pm	-	-	-
Soest	66	pm	66	2	68
Stichtse Vecht	195	pm	195	5	200
Utrecht	567	pm	567	16	583
Utrechtse Heuvelrug	98	pm	98	-5	93
Veenendaal	70	pm	70	2	73
Vijfheerenlanden	167	pm	167	-17	150
Wijk bij Duurstede	11	pm	11	0	12
Woerden	220	pm	220	6	226
Woudenberg	-	pm	-	-	-
Zeist *	366	pm	366	10	376
Totaal	**2.517**	**-**	**2.517**	**35**	**2.551**

[9] In 2025 is een pm post opgenomen, omdat we bij het opstellen van de geactualiseerde begroting 2025 opnieuw gaan beoordelen en berekenen welk deel aan overhead mag worden toegerekend aan het maatwerk. Dit houdt verband met de notitie van de commissie BBV die van toepassing is vanaf de begroting 2025. Ook de actuele CAO en premies voor 2025 en de meest recente TUO-afspraken worden dan verwerkt. Dit betekent dat ook het structurele beeld iets kan wijzigen. De mutatie die in deze kadernota voor 2026 is opgenomen komt voort uit de loon- en prijsbijstelling 2026 (zie paragraaf 2.2 en 2.3). Voor de gemeente Houten en Utrechtse Heuvelrug is de afname in 2026 het gevolg van de afnemende rentecomponent voor kapitaallasten. Bij de gemeente Vijfheerenlanden is de afname het gevolg van een mutatie in de TUO.

Bijlage 1 – Bestuurlijke opdrachten

Tijdens de bestuursconferentie zijn vijf onderwerpen benoemd om nader uit te werken als bestuurlijke opdracht. Dit betreft de volgende bestuurlijke opdrachten:

a) Onderzoek naar de toekomstbestendigheid van de waterongevallenbestrijding
Het algemeen bestuur vraagt om scenario's op te stellen voor de toekomst van de waterongevallenbestrijdingorganisatie.

Hierbij worden de volgende uitgangspunten meegegeven:

- de hulpverlener is uitgerust om veilig op te kunnen treden volgens geldende regels (arbeidsveiligheid, materieel, vakbekwaamheid, belastbaarheid van onze medewerkers/vrijwilligers en nieuwe technologische ontwikkelingen);
- de wijze waarop de hulpverlening georganiseerd is, is gewogen op veiligheid, haalbaarheid, redelijkheid en betaalbaarheid (dit i.v.m. financiële situatie gemeenten).

b) Analyse naar de maatschappelijke en financiële kosten en baten van de AED-taak
Het algemeen bestuur vraagt om een beknopte analyse te verrichten naar de maatschappelijke en financiële kosten en baten van de AED-taak door de brandweer.

Bij de uitwerking van deze bestuurlijke opdracht ligt de vraag voor wat het algemeen bestuur nodig heeft om de afweging over het continueren van de AED-taak te kunnen maken. Voorgesteld wordt om een beknopte analyse uit te voeren. De beknopte analyse is gericht op het in beeld brengen van ontwikkelingen die niet eerder onderdeel zijn geweest bij de analyse AED-taak. In deze analyse staan de volgende onderdelen centraal:

- Aanleiding en context.
- Relatie AED-taak en voorkomendheid PTSS bij brandweermedewerkers.
- Ontwikkeling burgerhulpverlening in de provincie Utrecht.
- Scenario’s toekomstige uitvoering taak, inclusief best practices uit andere veiligheidsregio’s.

Als het bestuur behoefte heeft aan een meer uitgebreide analyse, dan kunnen de volgende elementen worden toegevoegd:

- Maatschappelijke kosten en baten.
- Financiële kosten en baten.
- Belevingsonderzoek brandweermedewerkers.

De uitgebreide analyse komt overeen met de analyse die tussentijds reeds twee keer is verricht. Aangezien op deze onderdelen geen nieuwe uitkomsten worden verwacht, wordt voorgesteld de analyse van de AED-taak te beperken.

c) Verkenning doorbelasten dienstverlening ambulancezorg

Het algemeen bestuur vraagt om de mogelijkheden te verkennen voor het doorbelasten van de kosten voor tilassistentie en af- en inhijsingen. Onderzocht wordt of en zo ja, op welke wijze de kosten in rekeningen kunnen worden gebracht bij de ambulancedienst/zorgverzekeraars.

Bij de uitvoering van deze bestuurlijke opdracht worden de volgende onderdelen meegenomen:

- Juridische context taak.
- Financiële kosten- en batenanalyse.
- Maatschappelijke kosten- en batenanalyse.
- Scenario's doorbelasten kosten aan zorgverzekeraars, inclusief best practices uit veiligheidsregio's.
- Voorstel voor een toekomstbestendige werkwijze voor het doorbelasten van kosten aan zorgverzekeraars.

d) Verkenning doorbelasten dienstverlening liftopsluitingen

Het algemeen bestuur vraagt te verkennen of en hoe de kosten voor het bevrijden van personen uit liften - in situaties waarbij er geen sprake is van een medisch urgentie situatie en daarmee geen wettelijke taak - kunnen worden verhaald op de verantwoordelijke partij.

Bij deze verkenning dienen de volgende onderdelen te worden meegenomen:

- Juridische context van de dienstverlenende taak.
- Maatschappelijke kosten- en batenanalyse (inclusief beleving brandweerpersoneel en maatschappij op doorbelasten kosten).
- Financiële kosten- en batenanalyse.
- Scenario's doorbelasting kosten voor deze taak, inclusief (best) practices uit andere veiligheidsregio's.
- Organisatorische consequenties (o.a. facturatie- en incassoprocessen).

3e) Verkennen samenwerkingsmogelijkheden

Het algemeen bestuur vraagt te verkennen welke samenwerkingen synergievoordelen en besparingsmogelijkheden zouden kunnen opleveren. Enerzijds gaat het om samenwerkingen met (ambtelijke) organisaties die op de schaal van de provincie Utrecht opereren. Anderzijds gaat het om samenwerking met de andere veiligheidsregio's, bijvoorbeeld in Midden-Nederland. Nader onderzoek is nodig om te bepalen op welke terreinen intensivering van de samenwerking mogelijk is en wat daar kosten en opbrengsten van kunnen zijn.

Op basis van dit voorstel zullen we het bestuur vragen om een aantal richtinggevende keuzes, om focus aan te brengen in de verkenning.

Colofon

Dit is een uitgave van
Veiligheidsregio Utrecht

2 december 2024

Veiligheidsregio Utrecht

vru.nl

Toekomstscenario's VRU

Bestuurlijke verkenning en uitgangspunten

conceptversie

Veiligheidsregio Utrecht

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave **2**

1 Inleiding **4**
1.1 Achtergrond 4
1.2 Bestuurlijke richtinggevende keuzes 5
1.3 Leeswijzer 8

2 Context Veiligheidsregio Utrecht **9**
2.1 Wij zijn de VRU 9
2.2 Onze regio 10
2.3 Onze organisatie 10
2.4 Relevante ontwikkelingen VRU 11

3 Huidige en toekomstige financiële situatie VRU **13**
3.1 Algemeen 13
3.2 Bezuinigingen en opgeloste financiële knelpunten 13
3.3 Ontwikkeling gemeentefonds 15
3.4 Compensatiemechanisme 16
3.5 Benchmark 17
3.6 Toekomstige investeringen 20
3.7 Meegroeiplan 21

4 Brandweer – Toekomstbestendige brandweerzorg **23**
4.1 Personele paraatheid 23
4.2 Materiële paraatheid 27
4.3 Veilige energietransitie bij de brandweer 32
4.4 Vakbekwaamheid 33
4.5 Vergroten arbeidsveiligheid door toepassing van innovatie 37
4.6 Natuurbrandbestrijding 38
4.7 Bestuurlijke opdrachten 41
4.7.1 Bestuurlijke opdracht 1: Waterongevallenbestrijdingsorganisatie 41
4.7.2 Bestuurlijke opdracht 2: Analyse AED-taak 41
4.7.3 Bestuurlijke opdracht 3: Verkenning doorbelasten dienstverlening ambulancezorg 42
4.7.4 Bestuurlijke opdracht 4: Doorbelasten dienstverlening liftopsluitingen 42
4.8 Samenvatting Brandweer – Toekomstbestendige brandweerzorg 43

CONCEPT

5	**Risicobeheersing - Veilige en gezonde leefomgeving**	**44**
5.1	Risicogericht werken binnen een breed netwerk	44
5.2	Vergroten van veerkracht en redzaamheid	45
6	**Crisisbeheersing - Versterking crisisbeheersing**	**47**
6.1	Programma Versterking Crisisbeheersing	47
6.2	Uniformeren piketregeling	49
7	**Meldkamer Midden-Nederland**	**50**
7.1	Centralisten en ondersteuning	50
7.2	Calamiteitencoördinator	52
7.3	Samenvatting Meldkamer Midden-Nederland	53
8	**Algemeen en ondersteuning**	**55**
8.1	De uitdagingen waar wij als werkgever voor staan	55
8.2	Wat wij doen om een toekomstbestendige en aantrekkelijke werkgever te zijn	56
8.3	Digitale veiligheid, continuïteit en weerbaarheid	59
8.4	Continuïteit ICT & Informatievoorziening	63
8.5	Duurzaamheid	63
8.6	Bestuurlijke opdracht	67
	8.6.1 Bestuurlijke opdracht 5: Samenwerkingsmogelijkheden	67
8.7	Samenvatting Algemeen en ondersteuning	67
9	**Financiële consequenties toekomstscenario's**	**68**
9.1	Meerkosten per onderdeel en scenario	68
9.2	Meerkosten per gemeente	69

CONCEPT

1 Inleiding

In dit document informeren wij onze gemeenten over de financiële uitgangspunten, inhoudelijke ontwikkelingen en risico's voor het begrotingsjaar 2026. Dit doen we op basis van de Bestuursagenda 2024-2027.

De toekomstscenario's zijn ambtelijk opgesteld. Er heeft nog geen bestuurlijke besluitvorming over plaatsgevonden. Wij vinden het belangrijk om ook dit document met u te delen en u in een vroeg stadium te betrekken. In de uitwerking van de toekomstscenario's zijn we transparant in wat er benodigd is en het laat de huidige kwetsbaarheden in onze organisatie zien. We proberen de consequenties van (landelijke) ontwikkelingen en uitdagingen voor 2026 zo concreet mogelijk weer te geven, met de kanttekening dat vooruitkijken altijd gepaard gaat met een bepaalde mate van onzekerheid, zeker op de langere termijn. Net als de gemeenten hebben wij te maken met hoge inflatie, stijgende rente en arbeidsmarktproblematiek. We varen financieel scherp aan de wind en willen voorzichtig blijven omgaan met de beschikbare middelen.

De afgelopen jaren werkten we aan onderwerpen en kregen we te maken met crises die we niet van tevoren hadden kunnen voorspellen. Andere soorten crises, zoals langdurige en multidisciplinaire crises, gaven ons een andere rol. Het innemen van een andere rol was nodig en werd ook van ons gevraagd. We zien ook ontwikkelingen op ons afkomen waarvan de gevolgen nu moeilijk te duiden zijn. We hebben meer te maken met gecompliceerde inzetten en speelvelden, zoals de energietransitie en extreme weersomstandigheden. De situatie in de wereld brengt ook onzekerheden met zich mee. Daarnaast vergrijst de bevolking en wordt de samenleving steeds diverser. We hebben te maken met een krappe en uitdagende arbeidsmarkt.

De mate en impact van de ontwikkelingen zijn niet altijd voorspelbaar. De beste voorbereiding is om onze organisatie adaptief en wendbaar te maken. Op deze manier kunnen we inspelen op de veranderende wereld en samenleving, zodat we ons werk aanpassen aan de maatschappelijke opgave. Dit vraagt om een stevige organisatie met uitvoeringskracht en regionale slagkracht in de samenleving. Om dit te kunnen blijven doen, zetten we stappen vooruit. Dit doen we aan de hand van de thema's voor deze beleidsperiode: toekomstbestendige brandweerzorg, een veilige en gezonde leefomgeving, versterking crisisbeheersing en een 'great place to work' voor onze mensen. Daarbij kijken we wat we echt nodig hebben om op orde, op koers of op kop te komen.

Dit document omschrijft de toekomstscenario's, waarbij nut en noodzaak kritisch zijn afgewogen en waarbij wordt aangesloten bij (landelijke) financiële ontwikkelingen.

1.1 Achtergrond

Kadernota begroting 2025
In de vergadering van het algemeen bestuur op 6 november 2023 is de kadernota 2025 besproken. Daarin stonden ontwikkelingen en risico's die op termijn financiële consequenties

CONCEPT

kunnen hebben. Hoewel de financiële impact toen nog niet helemaal duidelijk was, vonden we het belangrijk om deze in de kadernota 2025 te vermelden om het gesprek te starten over de financiële uitdagingen waar we samen voor staan. Voor deze ontwikkelingen hebben we de bijdrage toen niet verhoogd. Het dagelijks bestuur heeft ook in het perspectief van het 'ravijnjaar' gevraagd om toekomstscenario's uit te werken voor het bestuurlijke gesprek, in aansluiting op de begrotingscyclus 2026.

Proces

In maart 2024 zijn we gestart met de voorbereiding voor toekomstscenario's, gevolgd door een verkenning en uitwerking. Tijdens de bestuursconferentie op 28 en 29 augustus 2024 hebben we samen met het algemeen bestuur stilgestaan bij de toekomstscenario's en de benodigde investeringen voor de VRU. In aanloop naar de bestuurlijke besluitvorming van de Kadernota hebben we de Bestuurlijke Adviescommissies van de VRU voorgelegd of zij zich kunnen vinden in de voorgestelde investeringen voor de toekomstscenario's, de aangeleverde besparingen en de aangedragen bestuurlijke richtinggevende keuzes. Ook zijn de gemeentesecretarissen, de gemeentelijke accountfunctionarissen en financieel adviseurs van de gemeenten meegenomen in de totstandkoming van de toekomstscenario's.

Medezeggenschap

De medezeggenschap hebben wij in 2024 anders ingericht; van achteraf controleren naar actieve betrokkenheid aan de voorkant van het besluitvormingsproces. Per onderwerp bekijken we samen met de medezeggenschap hoe directere participatie van medewerkers bereikt kan worden. In lijn met de afgesproken werkwijze hebben wij de OR en de medewerkers actief betrokken en zullen hen blijven betrekken in het proces.

1.2 Bestuurlijke richtinggevende keuzes

De doorontwikkeling van onze veiligheidsregio blijft noodzakelijk. De ontwikkelingen in de samenleving zijn relevant en knelpunten worden binnen onze organisatie steeds zichtbaarder en voelbaarder. Als we willen vernieuwen, hebben we de steun van al onze medewerkers en gemeenten hard nodig.

De Bestuursagenda 2024 – 2027 biedt een goede richting waarin onze ambities zijn beschreven. We zijn er nog niet. Samen met ons algemeen bestuur bepalen we welke stappen nodig zijn om een sterke, robuuste en wendbare veiligheidsregio te creëren. Een regio die de ontwikkelingen in de samenleving, nu en in de toekomst, het hoofd kan bieden.

We hebben uitgangspunten geformuleerd voor de doorontwikkeling van de VRU. Deze zijn verder uitgewerkt en toegelicht in hoofdstuk 4 tot en met 8. We kijken hierbij naar de benodigde investeringen om op orde, op koers en op kop te komen. Uiteraard zoeken we ook naar financiële en technische mogelijkheden om het kostenniveau structureel te verlagen. Daarnaast hebben we te maken met factoren waar we geen invloed op hebben, zoals buitengewone prijsstijgingen. Deze kunnen we niet opvangen binnen de reguliere indexering en daarmee onze begroting. Ook autonome ontwikkelingen, zoals niet door de VRU beïnvloedbare stijgingen door bestaand beleid,

CONCEPT

wijzigingen in wet- en regelgeving of noodzakelijke uitbreidingen door bevolkingsgroei, vallen buiten onze invloed.

De uitgangspunten die voortkomen uit onze missie vormen het bestuurlijk kader waarbinnen we onze concrete plannen kunnen uitwerken voor een toekomstbestendige organisatie.

Bestuurlijke opdrachten
Tijdens de bestuursconferentie zijn onderwerpen meegegeven aan de VRU om nader uit te werken als bestuurlijke opdracht. Het gaat om:

- Onderzoek naar de toekomstbestendigheid van de waterongevallenbestrijdingorganisatie.
- Analyse naar de maatschappelijke en financiële kosten en baten van de AED-taak door de brandweer.

In rekening brengen van dienstverlening:

- Verkenning naar de mogelijkheden voor het doorbelasten van de kosten voor tilassistentie en af- en inhijsingen door de brandweer op verzoek van de ambulancedienst.
- Verkennen of en hoe de kosten voor het bevrijden van personen uit liften kunnen worden verhaald op de verantwoordelijke partij.

Bovenstaande bestuurlijke opdrachten zijn uitgewerkt in hoofdstuk 4 onder paragraaf 4.7. Bij de uitwerking van deze opdrachten is het wenselijk om inzicht te krijgen in meer of minder inzet van brandweervrijwilligers.

- Verkennen samenwerkingsmogelijkheden op schaal van provincie Utrecht.

De volledige opdrachtomschrijving staat in hoofdstuk 8 onder paragraaf 8.6.

Scope
De scope van de toekomstscenario's ligt op alle onderdelen van de VRU. Voor de uitwerking van de scenario's sluiten wij aan op de indeling van onze begroting, waarin de thema's uit de Bestuursagenda 2024-2027 herkenbaar in naar voren komen:

- Brandweer – Toekomstbestendige brandweerzorg.
- Risicobeheersing - Veilige en gezonde leefomgeving.
- Crisisbeheersing – Versterking crisisbeheersing.
- Meldkamer Midden-Nederland.
- Algemeen en ondersteuning - Great Place to Work.

Relatie met lopende trajecten

<u>Visie op huisvesting</u>
De repressieve huisvesting omvat alle huisvesting waar de VRU gebruik van maakt. Naast de brandweerkazernes betreft het onder andere de werkplaatsen, de ademluchthal en de kantoorhuisvesting. Uit het evaluatierapport blijkt dat de huidige organisatie van de huisvesting ervoor zorgt dat de taakuitvoering van de VRU niet optimaal ondersteund wordt. Het lokaal

CONCEPT

georganiseerd hebben van de huisvesting zorgt niet voor toekomstbestendigheid. Daarnaast is er financiële ongelijkheid tussen gemeenten doordat regionale voorzieningen lokaal gefinancierd worden.

Het algemeen bestuur heeft enerzijds verzocht in samenwerking met de klankbordgroep gemeenten verder te werken aan verbeteringen in de huidige situatie van de repressieve huisvesting en anderzijds besloten in de aanloop naar de nieuwe beleidsperiode het bestuurlijke gesprek te voeren over de wenselijkheid van een onderzoek naar de verschillende scenario's om de huisvesting van de VRU te organiseren.

Op 4 juli 2022 heeft het algemeen bestuur de opdrachtformulering 'Huisvesting VRU' vastgesteld, waarin opdracht is gegeven om de huidige situatie en scenario's voor de toekomstige organisatie van de huisvesting van de VRU in kaart te brengen. Op 6 november 2023 heeft het algemeen bestuur besloten om een drietal toekomstscenario's voor de organisatie van de huisvesting uit te werken. Hierbij zijn de volgende bestuurlijke uitgangspunten vastgesteld:

1. Huisvesting is toekomstbestendig.
2. Het sociaal kapitaal en de maatschappelijke waarden van de VRU (en de gemeenten) in de lokale samenleving worden meegenomen.
3. Huisvesting is ondersteunend aan de taakuitvoering.
4. Evenredige verdeling van de huisvestingslasten.

In een apart traject wordt een uitwerking van de scenario's voorgelegd aan het bestuur. Omdat er nog geen voorkeursscenario is gekozen, wordt hier geen financiële vertaling gemaakt.

<u>Dekkingsplan</u>
In de Wet Veiligheidsregio's is vastgelegd dat het bestuur van de Veiligheidsregio eenmaal per vier jaar een beleidsplan vaststelt. Onderdeel van dit beleidsplan is het dekkingsplan waarin de operationele prestaties van de brandweer worden vastgelegd. Deze prestaties worden bepaald aan de hand van de voor de brandweer geldende opkomsttijden, de beschikbare voorzieningen en getroffen maatregelen om daaraan te voldoen (art 14 lid 2 Wvr).

Het meest recente dekkingsplan, Veiligheidszorg op Maat (2014) is in de afgelopen beleidsperioden aangehouden en per beleidsperiode geactualiseerd op het wegenbestand en de uitruktijden. Hiermee werd voldaan aan de eis dat in het beleidsplan de operationele prestaties van de brandweer werden beschreven en geactualiseerd. In het dekkingsplan Veiligheidszorg op Maat, dat gebaseerd is op objectgebonden opkomsttijden, zijn de operationele prestaties die wij als VRU verwachtte beschreven per objectsoort. Daarnaast zijn er maatregelen voorgesteld bij diverse gebouwen waarbij we de opkomsttijden niet haalden. Naast de wettelijke opkomsttijden heeft het bestuur meettijden ingesteld.

In 2022 heeft de minister van Justitie en Veiligheid in haar brief richting de kamer aangekondigd dat er een wetswijziging op handen is inzake de opkomsttijden van de brandweer. Objectgebonden opkomsttijden zullen worden losgelaten en de focus zal worden gelegd op gebiedsgerichte opkomsttijden (GGO). Het dekkingsplan wordt opgesteld aan de hand van de

CONCEPT

Landelijke Uniforme Systematiek Voor Dekkingsplannen. Hiermee wordt ingespeeld op de landelijke ontwikkelingen richting een uniforme werkwijze voor het opstellen van dekkingsplannen.

Als onderdeel van het dekkingsplan worden de volgende onderdelen opgeleverd:

1. Risicoprofielen voor de taakgebieden brand, hulpverlening, incidentbestrijding gevaarlijke stoffen en waterongevallen (voor de laatstgenoemde is een bestuurlijke opdracht gegeven, zie paragraaf 4.7.1).
2. Maatregelen/ voorstellen ter verbetering van de brandweerzorg met inzage in effecten en consequenties.
3. Materieelspreidingsplan (interne bijlage).
4. Technische uitgangspunten berekeningen (interne bijlage).
5. Lijst aandachtsobjecten.

In 2025 wordt het nieuwe dekkingsplan opgesteld. Eind 2025 is een inhoudelijk concept gereed en in 2026 volgt het besluitvormingstraject en vaststelling dekkingsplan door het bestuur.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 beschrijven we een kenschets van Veiligheidsregio Utrecht: wie we zijn en wat we doen als organisatie. We gaan in op de relevante ontwikkelingen van onze veiligheidsregio. In hoofdstuk 3 is de financiële situatie beschreven. Daarin gaan we in op de gerealiseerde bezuinigingen, opgeloste financiële knelpunten en de ontwikkelingen van het Gemeentefonds en de Benchmark. Vervolgens wordt een toelichting gegeven op de totstandkoming van de toekomstscenario's. In de hoofdstukken 4 tot en met 8 zoomen we verder in. Per organisatieonderdeel beschrijven we welke opgaven voor ons liggen, welke investeringen noodzakelijk zijn weggezet in de tijd. Daarbij worden in deze hoofdstukken de bestuurlijke richtinggevende keuzes voorgelegd. In hoofdstuk 4 en 8 identificeren we een aantal bestuurlijke opdrachten. Tot slot beschrijft hoofdstuk 9 de financiële consequenties.

CONCEPT

2 Context Veiligheidsregio Utrecht

2.1 Wij zijn de VRU

'Wij dragen bij aan veiligheid. Elke dag weer, steeds beter.' Dat is waar we voor staan. De Veiligheidsregio Utrecht (VRU) is een samenwerkingsverband van en voor alle 26 Utrechtse gemeenten in de provincie Utrecht. Samen met onze partners zorgen wij elke dag voor de veiligheid van alle mensen die in de regio wonen en verblijven.



Figuur 2.1 Verzorgingsgebied Veiligheidsregio Utrecht

De VRU is verantwoordelijk voor de wettelijke taken op grond van artikel 10 van de Wet veiligheidsregio's:

- het instellen en in stand houden van de brandweer en geneeskundige hulpverlening (GHOR);
- het organiseren van de (voorbereiding op) rampenbestrijding en crisisbeheersing.

De taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de VRU zijn vastgesteld in de Wet veiligheidsregio's en in de Gemeenschappelijke Regeling Veiligheidsregio Utrecht.

2.2 Onze regio

De unieke combinatie van stedelijk wonen en natuur in onze regio heeft uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een gebied met veel water kent bijvoorbeeld andere risico's dan een druk bezocht treinstation.

De centrale ligging in Nederland, zowel vanuit Noord naar Zuid als vanuit West naar Oost, betekent dat er veel verkeersbewegingen en transportroutes zijn. De hoofdvaarwegen in de regio maken deel uit van de Corridor Amsterdam-Rijn van het Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Een ander complex gebied met vele functies, is het Stationsgebied Utrecht. Hier passeren dagelijks grote aantallen mensen. Het Utrecht Sciencepark is een dynamische en complexe omgeving die intensief gebruikt wordt en waar de focus ligt op gezondheidszorg en kennis. Op het terrein van Utrecht Science Park Bilthoven zijn verschillende gevaarlijke stoffen aanwezig.

Het landschap in de regio is zeer gevarieerd en bestaat uit bos, veenweide, rivieren, polders, agrarische en stedelijke gebieden. De Utrechtse Heuvelrug is een bos- en heidegebied van ongeveer 22.000 hectare. Dit gebied loopt diagonaal door de provincie, van Rhenen naar Baarn en loopt door tot in buurregio Gooi en Vechtstreek. Het gebied is kwetsbaar vanwege aaneengesloten natuur en het intensieve gebruik. Dit neemt toe tijdens periodes van droogte wanneer het natuurbrandrisico verhoogt.

Het aantal inwoners in onze regio groeit en blijft groeien tot 2040. Met 1,4 miljoen inwoners woont 7,8 procent van de Nederlandse bevolking in de provincie Utrecht. Dit inwonersaantal is in 2022 met 10,7 procent gegroeid ten opzichte van 2012. Dit maakt dat de provincie Utrecht in deze tien jaar tijd het sterkst gegroeid is in Nederland. Ook voor de komende jaren wordt een groei verwacht van meer dan 10%.

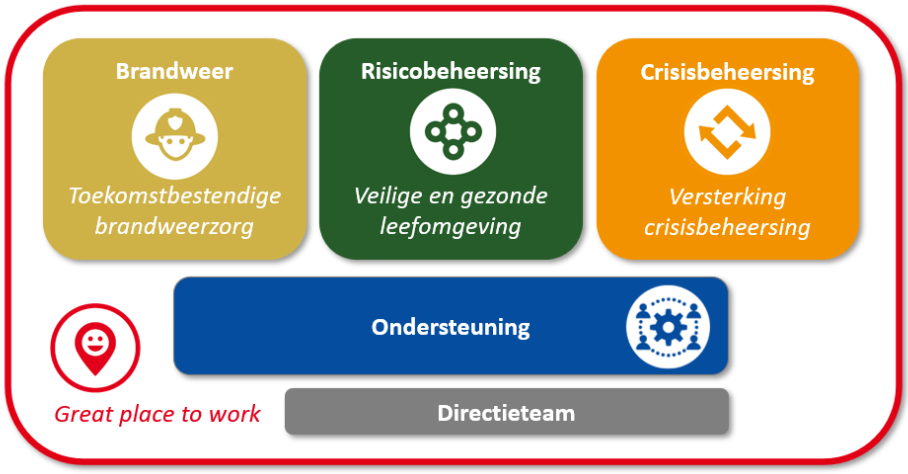
2.3 Onze organisatie

Bij de VRU werken mensen met een passie. Een passie om levens te redden, om incidenten te voorkomen en te bestrijden en om samen met burgers en partners de veiligheid en zelfredzaamheid in onze samenleving te vergroten. Met bijna 2400 betrokken collega's op 70 brandweerkazernes, onze meldkamer, werkplaatsen en kantoorlocaties zetten wij ons iedere dag in voor de veiligheid van alle inwoners van de 26 gemeenten in onze regio.
Onze organisatie is gericht op onze drie hoofdtaken: Brandweer, Risicobeheersing en Crisisbeheersing. Deze onderdelen werken niet alleen nauw samen, maar dat doen we ook met onze partners. Met onze ontwikkelkoers en de Bestuursagenda 2024-2027 hebben we thema's bepaald die richting bepalen voor de komende jaren.

In ons organisatiemodel zijn de vier thema's uit de bestuursagenda duidelijk herkenbaar: Toekomstbestendige brandweerzorg, Veilige en gezonde leefomgeving, Versterking

CONCEPT

crisisbeheersing en Great place to work. De ondersteunende onderdelen werken voor het geheel. Het directieteam werkt vanuit het collectief en is samen verantwoordelijk voor de hele VRU. De rode lijn geeft aan dat we samen één geheel zijn.



Figuur 2.2 Organisatiemodel VRU

Wij zorgen dat de structuur van de organisatie zo goed mogelijk bijdraagt aan ons werk, aan onze opdracht. Hierbij hanteren we korte lijnen en hebben wij een minder gelaagde organisatiestructuur. Dit maakt dat wij flexibel en wendbaar zijn. Zo kunnen we ons werk aanpassen op wat maatschappelijk van ons wordt gevraagd en zijn we ingericht op het onvoorziene karakter wat ons werk bij calamiteiten en crises met zich meebrengt.

2.4 Relevante ontwikkelingen VRU

Strategische agenda Veiligheidsberaad
Het Veiligheidsberaad heeft een eigen strategische agenda met thema's die baat hebben bij een bestuurlijke impuls en landelijke agendering. Daarin komen de volgende thema's terug: klimaatveiligheid, een veilige energietransitie, digitale ontwrichting en een herziening van de Wet veiligheidsregio's. Bij de strategische agenda wordt per thema inzichtelijk gemaakt wat de concrete ambities zijn, welke (bestuurlijke) organisatie daarbij past en welk budget hiervoor nodig is. Aan de totstandkoming van producten binnen de thema's zal ook vanuit de veiligheidsregio's bijgedragen worden, in capaciteit en budget. Vervolgens zullen de producten geïmplementeerd worden binnen de veiligheidsregio's. De impact op onze veiligheidsregio nemen we de komende jaren mee in onze kaderbrieven.

Regionaal Risico Profiel
In de komende jaren zullen de fysieke en sociale omgeving, in Nederland en binnen het verzorgingsgebied van de VRU, veranderen. Daardoor zullen ook de risico's kunnen gaan veranderen. Deze ontwikkelingen zijn niet nieuw. Wel geeft dit aanleiding om de impact van sommige ontwikkelingen opnieuw te wegen. Dit is bijvoorbeeld te zien bij de versnelling van

klimaatverandering, netwerkcongestie, verminderde zelfredzaamheid door vergrijzing en extramuralisatie, langdurige inzetten van de crisisorganisatie en voorzienbare, dreigende en/of sluimerende crisis. De verdere uitwerking van de thema's en risico's zijn opgenomen in het Regionaal Risico Profiel.

Groei regio
In de regio Utrecht groeien we in de komende jaren van 1,4 naar 1,7 miljoen inwoners. Dit vraagt van ons als veiligheidsregio meer inzet en gemeenten ontvangen hieraan gekoppeld ook meer geld voor de taken van de veiligheidsregio. We willen met het bestuur strategisch vooruitkijken welke investeringen voor de VRU nodig zijn, in de breedste zin van het woord, om die groei op te kunnen vangen en wanneer we deze in de komende jaren kunnen laten landen in de begroting.

Ontwikkelingen arbeidsmarkt
Toenemende technologisering, flexibilisering van de arbeidsmarkt en vergrijzing hebben invloed op het aantal beschikbare banen, maar ook op de kwaliteit van het werk van mensen. Sectoren, zoals de zorg- en onderwijssector, kampen nu al met personeelstekorten. Dat neemt de komende jaren toe en breidt zich uit naar andere sectoren. Deze ontwikkeling heeft gevolgen voor het kwaliteitsniveau van onze taakuitvoering. Hierop moeten we anticiperen.

Toenemende druk op de organisatie
De komende jaren zien we het risico toenemen op het vastlopen van sectoren, waar door (onaanvaardbare) concessies aan de dienstverlening gedaan moeten worden. Hierbij gaat het niet alleen om het risico op een infarct in de zorgketen, het vertaalt zich ook naar de fysieke veiligheid en crisisbeheersing. De hierboven geschetste ontwikkelingen benadrukken dat. Het beroep op de veiligheidsregio wordt groter en complexer. De Nederlandse bevolking vergrijst, het aandeel ouderen neemt toe, en daarmee ook het aantal verminderd zelfredzamen dat zelfstandig thuis woont. Tegelijkertijd is er vaker langdurig behoefte aan de capaciteiten en kennis van de veiligheidsregio, zoals bij de coronacrisis en de opvang van vluchtelingen, asielzoekers en statushouders. Bovendien stellen wet- en regelgeving steeds hogere eisen aan overheidsorganisaties. Of het nu gaat om de herziening van de Wet veiligheidsregio's, de Wet open overheid of de Algemene verordening gegevensbescherming. Het zijn stuk voor stuk belangrijke ontwikkelingen, die een extra belasting voor onze organisatie betekenen. Anderzijds ervaren ook wij de impact van de krapte op de arbeidsmarkt. De constante druk op de organisatie, die daardoor ontstaat, vermindert de veerkracht om de volgende crisis op te vangen.

CONCEPT

3 Huidige en toekomstige financiële situatie VRU

3.1 Algemeen

Vanaf 2020 hanteren we zoveel mogelijk het principe ‘nieuw voor oud’. Dit betekent dat niet op voorhand een aanvullende bijdrage wordt gevraagd voor nieuw beleid. We hebben een aantal incidentele stijgingen met de gemeentelijke bijdrage kunnen voorkomen door inzet van positieve rekeningresultaten. Daarnaast is ook verschillende keren een aanzienlijk deel van het positieve rekeningresultaat teruggestort naar de gemeenten (€ 2,3 miljoen uit resultaat 2021 en 2,0 miljoen uit resultaat 2023).

Jaarlijks wordt gerapporteerd over de financiële kengetallen die aantonen dat de VRU financieel gezond is. De vermogenspositie is de afgelopen jaren toegenomen, door een aantal bestemmingsreserves. De algemene reserve (weerstandscapaciteit) bedraagt € 1,4 miljoen. De omvang van deze reserve is de afgelopen 10 jaar nauwelijks gestegen (€ 1,3 miljoen in 2015). Hiermee is de weerstandscapaciteit beperkt en niet meegegroeid met de omvang van de begroting. Door toenemende financiële risico’s is de omvang van de weerstandscapaciteit naar verwachting ontoereikend om de risico’s de komende jaren af te dekken.

3.2 Bezuinigingen en opgeloste financiële knelpunten



Figuur 3.1 Bezuiniging en opgeloste financiële knelpunten

Bezuinigingen

Sinds de regionalisering hebben we circa 20% bezuinigd. Tussen 2016 en 2018 hebben we een bezuiniging van in totaal € 5,3 miljoen gerealiseerd. In 2019 heeft een reparatie plaatsgevonden, die voornamelijk betrekking had op de vakbekwaamheid en veiligheid van onze repressieve medewerkers. Vanaf 2022 is structureel € 1 miljoen aan opbrengsten uit het openbaar meldsysteem weggevallen. In 2022 en 2023 hebben we dit opgevangen uit het daarvoor ingestelde OMS-fonds (gevormd uit het positieve rekeningresultaat van 2020). Vanaf 2024 hebben we binnen de begroting een structurele dekking van € 1 miljoen gevonden, onder andere dankzij een besparing op overheadkosten door een verkleining van de topstructuur.

Opgelost binnen de begroting vanaf 2020

De functie van calamiteitencoördinator werd tot eind 2022 uitgevoerd als neventaak van centralisten van brandweer en politie. De politie is hiermee gestopt. De calamiteitencoördinator is een wettelijke taak van de veiligheidsregio's. Vanaf 2025 organiseren we deze functie gezamenlijk met de veiligheidsregio's Gooi- en Vechtstreek en Flevoland in de meldkamer Midden-Nederland. Voor de tussentijd voorzien we in een tijdelijke oplossing. De structurele meerkosten die binnen de VRU-begroting worden gedekt, bedragen circa € 0,4 miljoen.

De overdracht van het beheer van de meldkamer naar de politie heeft vanaf 2020 geleid tot een financieel nadeel van € 0,2 miljoen. In eerste instantie hebben we hiervoor de gemeentelijke bijdrage verhoogd, maar vanaf 2022 is dit nadeel opgevangen binnen de begroting van de VRU.

Op het gebied van informatiebeveiliging/cyberveiligheid hebben we de personele capaciteit structureel uitgebreid. De meerkosten daarvan bedragen € 0,2 miljoen. Hiervoor hebben we structurele dekking gevonden binnen de begroting. Daarnaast hebben we een voorziening getroffen voor monitoring en support bij cyberaanvallen. De kosten daarvan bedragen € 0,2 miljoen per jaar. In afwachting van een landelijke voorziening voor de veiligheidsregio's worden deze kosten incidenteel binnen de begroting gedekt.

De introductie van nieuwe wet- en regelgeving (zoals AVG, WOO en rechtmatigheids-verantwoording) vergde een uitbreiding van een aantal specialistische functies. De structurele meerkosten daarvan bedragen minimaal € 0,3 miljoen per jaar. Daarnaast hebben we de incidentele kosten voor de implementatie steeds binnen de begroting opgelost. Dit geldt ook voor de omgevingswet.

We hebben geïnvesteerd in het welzijn van onze medewerkers, waaronder de inzet van een geestelijk verzorger in het kader van duurzame inzetbaarheid. De structurele kosten daarvan bedragen circa € 0,1 miljoen per jaar. Daarnaast hebben we incidenteel € 0,1 miljoen ingezet voor intensivering van voorzieningen voor PTSS.

Voor natuurbrandbestrijding hebben we geïnvesteerd in specifieke voertuigen en een aantal innovatieve ontwikkelingen bij de brandweer (zoals innovatie op tankautospuiten). Daarnaast wordt het tijdelijk aanhouden van het redvoertuig in Vianen incidenteel gedekt binnen de bestaande begroting (€ 0,1 miljoen per jaar).

Diverse structurele en incidentele kostenstijgingen voor het FLO-overgangsrecht zijn opgevangen binnen de begroting, waarbij we eenmalig een deel van het positieve rekeningresultaat hebben ingezet.

Diverse pilots en projecten zijn bekostigd via de ontwikkel- en egalisatiereserve. Voorbeelden hiervan zijn de proef voor het verbeteren van de dekking in Amersfoort (€ 1 miljoen), de proef met tweewegpagers voor de brandweer en huisvestingsprojecten.

CONCEPT

3.3 Ontwikkeling gemeentefonds

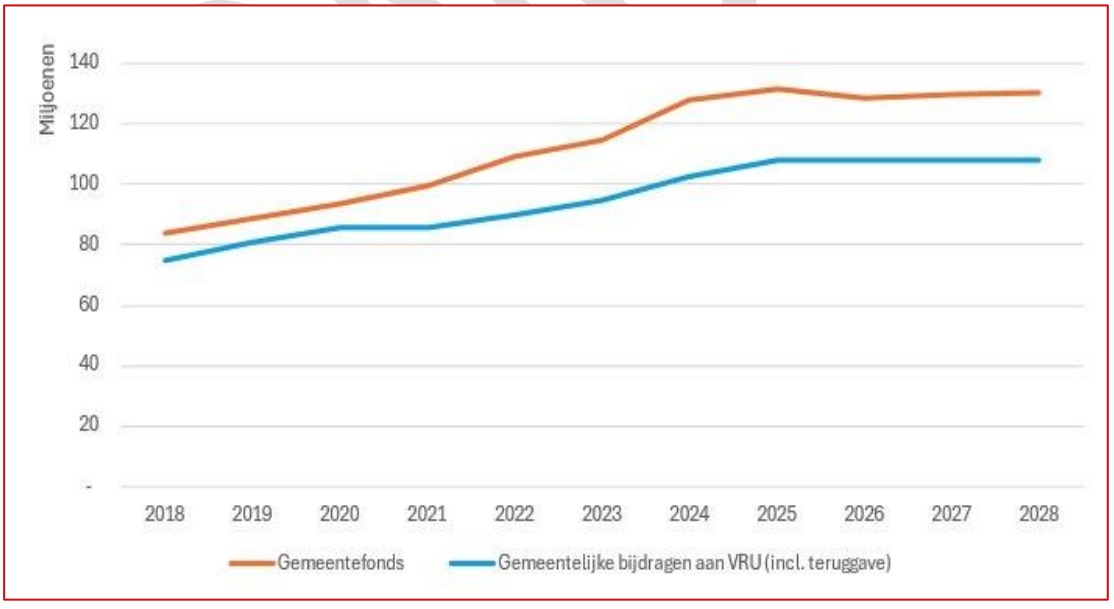
Het Gemeentefonds is de belangrijkste financieringsbron van gemeenten en is vrij besteedbaar door gemeenteraden. Het rijk probeert de middelen zo over gemeenten te verdelen, dat ze aansluiten bij te verwachten kosten, de zogenaamde 'kostenoriëntatie'. Om dit te bewerkstelligen is het gemeentefonds o.a. verdeeld in clusters en sub-clusters. De omvang van de middelen per cluster wordt bepaald door maatstaven, zoals het aantal inwoners, het aantal bedrijven, de centrumfunctie van een gemeente etc.

Eén van de clusters in het gemeentefonds is het cluster Orde & Veiligheid. Dit cluster bestaat uit twee sub-clusters:

- Crisisbeheersing en brandweer.
- Overig orde en veiligheid.

De taken in het subcluster crisisbeheersing en brandweer vallen vrijwel volledig samen met de taken die wettelijk bij de veiligheidsregio zijn belegd. Om die reden wordt dit cluster door de meeste veiligheidsregio's gebruikt als basis voor de verdeelsleutel van gemeentelijke bijdragen. Dit geldt ook voor onze verdeelsleutel.

De onderstaande grafiek geeft inzicht in de ontwikkeling van de totale inkomsten voor de Utrechtse gemeenten in het subcluster crisisbeheersing en brandweer van het gemeentefonds (op basis van meicirculaire 2024). In de grafiek is ook de ontwikkeling van de totale gemeentelijke bijdrage aan de VRU opgenomen.



Figuur 3.2 Inkomsten subcluster crisisbeheersing en brandweer en bijdrage VRU

Er is een verschil tussen de gemeentelijke inkomsten in het subcluster crisisbeheersing en brandweer en de bijdragen aan de VRU. Hierbij wordt opgemerkt dat de gemeenten naast de

CONCEPT

bijdrage aan de veiligheidsregio ook een deel van de kosten zelf dragen. Bijvoorbeeld kosten voor de huisvesting en de bluswatervoorziening.

Aangezien de middelen uit het gemeentefonds vrij besteedbaar zijn en de gemeenten zelf bepalen waarvoor de middelen worden ingezet, is het absolute verschil tussen de inkomsten uit het gemeentefonds en de bijdrage aan de VRU niet direct relevant. De meerjarige vergelijking tussen beiden geeft inzicht in de *trend*. Door de bezuinigingen op de VRU en het hanteren van de nullijn voor nieuw beleid is het verschil de afgelopen jaren groter geworden (van 9 naar 22 miljoen euro). De stijging van de gemeentelijke bijdragen aan de VRU bestaat sinds 2020 vrijwel alleen uit de loon- en prijscompensatie. De bijdrage is vanaf 2020 niet verhoogd voor nieuw beleid. In 2025 is de bijdrage met € 0,5 miljoen verhoogd voor de eerste fase van de noodzakelijk uitbreiding van de brandweerzorg in Amersfoort om de wettelijke opkomsttijden te kunnen realiseren.

In de meerjarenraming van de gemeentelijke bijdrage wordt gewerkt met constante prijzen (geen loon- en prijsontwikkeling). Daarom blijft de bijdrage vanaf de laatst vastgestelde begroting van 2025 gelijk. Voor een zuivere vergelijking is de ontwikkeling van het gemeentefonds na 2025 ook weergegeven exclusief de loon- en prijsontwikkeling.

In 2026 is het effect van het ‘ravijnjaar’ op het subcluster crisisbeheersing en brandweer zichtbaar. In dit subcluster is het effect beperkt. De afname van de inkomsten manifesteert zich vooral in het cluster Individuele voorzieningen Jeugd.

Volgens artikel 4.2 A Bijdrageverordening van de Gemeenschappelijke Regeling VRU vormen de ijkpuntscores van het Gemeentefonds voor het subcluster crisisbeheersing en brandweer de grondslag voor het relatieve aandeel van de gemeenten in de totale bijdrage voor het gemeentelijk basistakenpakket. De ijkpuntscores leiden niet tot een verandering van de totale gemeentelijke bijdrage. De ijkpuntscores worden alleen gebruikt om de verdeling tussen de gemeenten onderling te berekenen. Buiten dat sluiten we voor de loon- en prijsontwikkeling zo veel mogelijk aan op de algemene systematiek van het Gemeentefonds. De totale omvang van de gemeentelijke bijdrage is dus niet gekoppeld aan de hoogte van de inkomsten die de gemeenten ontvangen via het subcluster. Een toename in het subcluster door bijvoorbeeld groei van de regio, vertaalt zich daarmee niet automatisch in een hogere totale bijdrage aan de VRU. Dit betekent dat er geen sprake is van een ‘trap-op-trap-af mechanisme.

3.4 Compensatiemechanisme

Ontstaan compensatiemechanisme

Zoals eerder beschreven is de financieringssystematiek van de VRU sinds 2015 gebaseerd op de verdeling van het subcluster crisisbeheersing en brandweer binnen het Gemeentefonds. Hierdoor draagt elke gemeente evenredig bij aan het budget voor het basistakenpakket. Bij de vaststelling van dit nieuwe financieringsmodel is afgesproken dat gemeenten geen nadeel mogen ondervinden door de overgang naar het nieuwe model. Gemeenten die voordeel behaalden bij de invoering van deze systematiek dragen daarom een deel van hun voordeel af om gemeenten die nadeel ondervinden te compenseren. Dit wordt het compensatiemechanisme genoemd.

CONCEPT

In 2026 ontvangen vier gemeenten nog jaarlijks een compensatie via dit mechanisme: Houten (€341K), IJsselstein (€139K), Nieuwegein (€110K) en Veenendaal (€799K). Het totale nadeel van €1,4 miljoen wordt gecompenseerd door de andere gemeenten. Op dit moment kent het compensatiemechanisme een open einde, wat betekent dat er nog geen vaste einddatum voor deze regeling is vastgesteld.

Advies afbouw compensatiemechanisme

Op verzoek van de bestuurlijke adviescommissie Bedrijfsvoering en financiën heeft een extern bureau (Cebeon) een advies uitgebracht over de afbouw van het compensatiemechanisme. Cebeon stelt dat het compensatiemechanisme als open einde-regeling geen recht doet aan exogene kostenverschillen tussen gemeenten binnen de VRU en adviseert daarom het compensatiemechanisme af te bouwen. Om grote wijzigingen in de bijdragen te voorkomen, adviseert Cebeon om een ruime een ruimere overgangsperiode aan te houden. Bij een wijziging van het voorzieningenniveau in de nadeelgemeenten, zou dit direct kunnen worden verwerkt in de compensatiebedragen.

Het dagelijks bestuur heeft op 11 oktober 2023 kennisgenomen van het advies van Cebeon en besloten om het bestuurlijke gesprek over de verdere afbouw van het compensatiemechanisme te voeren bij de bespreking van de kaders voor de begroting van 2026.

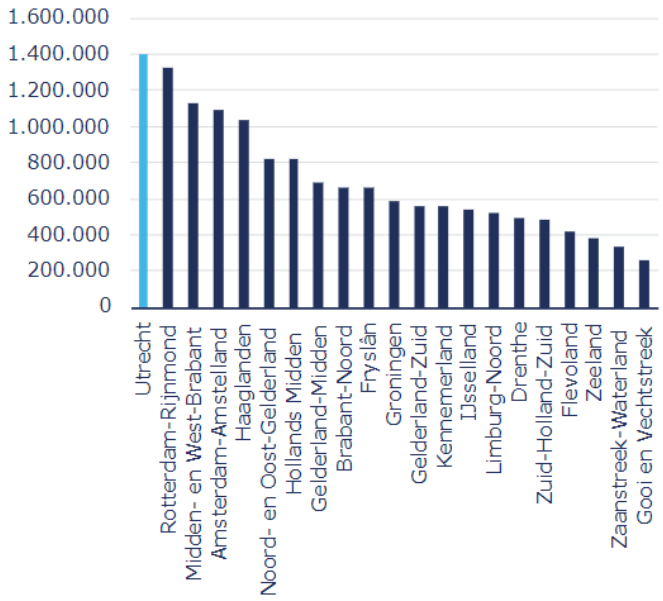
In 2025 wordt het nieuwe dekkingsplan opgesteld. In dit proces wordt onderzocht of in de komende jaren wijzigingen nodig zijn in de manier waarop de basisbrandweerzorg is georganiseerd; bijvoorbeeld of (op termijn) een dagdienst nodig is voor de post Veenendaal (zie paragraaf 4.1 personele paraatheid voor een nadere toelichting). Als dit het geval is, dan is sprake van een wijziging van het voorzieningenniveau en kan dit worden verwerkt in de compensatiebedragen. Als dit niet het geval is, dan kan het bestuurlijke gesprek over de verdere afbouw van het compensatiemechanisme worden gevoerd bij de bij de bespreking van de kaders voor de begroting van 2027.

3.5 Benchmark

De VRU heeft een benchmark laten uitvoeren door Berenschot, waarin de Veiligheidsregio's met elkaar vergeleken worden op kengetallen en financiën. De benchmark is uitgevoerd op basis van de (geactualiseerde) begroting 2024.

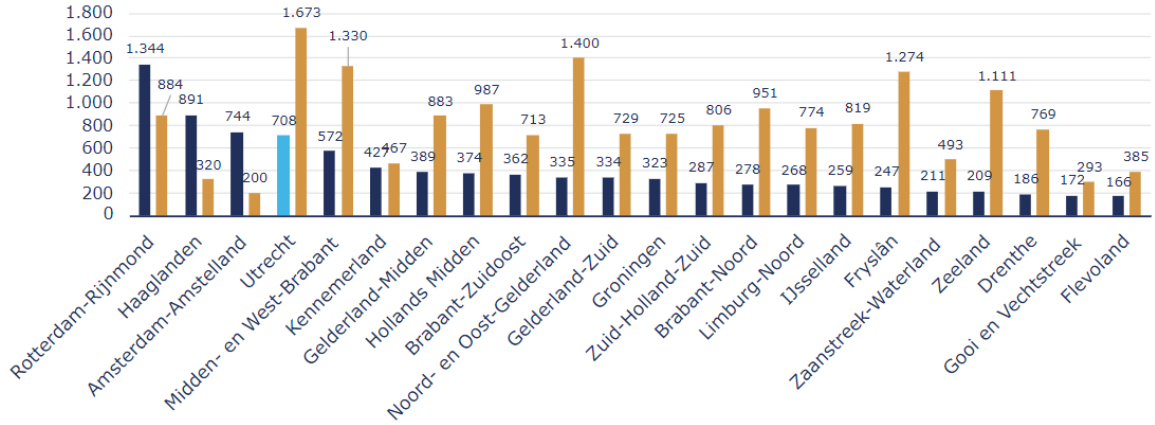
De VRU is de grootste veiligheidsregio qua inwoners, maar kent ook een groot landelijk gebied.

CONCEPT



Figuur 3.3 Aantal inwoners per veiligheidsregio

De VRU heeft de meeste brandweervrijwilligers (1.673) van alle veiligheidsregio's en heeft ook nog 708 medewerkers. De kosten zullen aanzienlijk stijgen voor de VRU als deze vrijwilligers omgezet zouden worden in beroepsbrandweer. De vrijwillige brandweer is ook gunstig voor de arbeidskrapte, want beroepsmensen zijn moeilijk te vinden en vrijwilligers doen dit vaak naast hun baan.

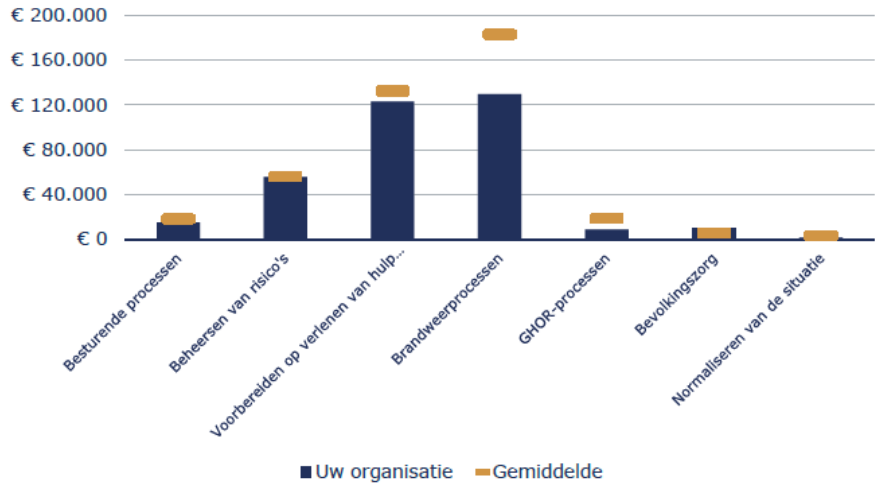


Figuur 3.4 vrijwilligers en personeel per veiligheidsregio (oranje zijn de vrijwilligers)

<u>Vergelijking personele kosten primaire processen</u>

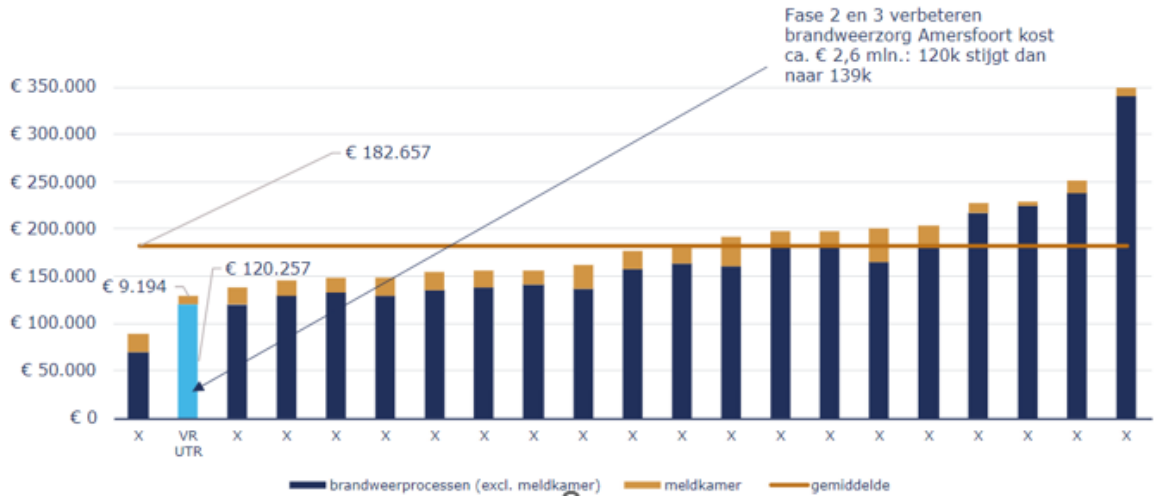
De personele kosten in het primaire proces van de VRU zijn vooral ten opzichte van de brandweerprocessen relatief laag ten opzichte van andere Veiligheidsregio's, gemeten per 10.000 inwoners. Ook als fase 2 + 3 brandweerzorg Amersfoort wordt meegenomen in de kosten (zie paragraaf 4.1). Een belangrijke oorzaak voor de lagere personele kosten zijn het grote aantal

vrijwilligers. Maar de personele kosten van de VRU zijn lager dan vergelijkbare veiligheidsregio's met (zeer) veel vrijwilligers.



Figuur 3.5 personele kosten primaire proces per 10.000 inwoners

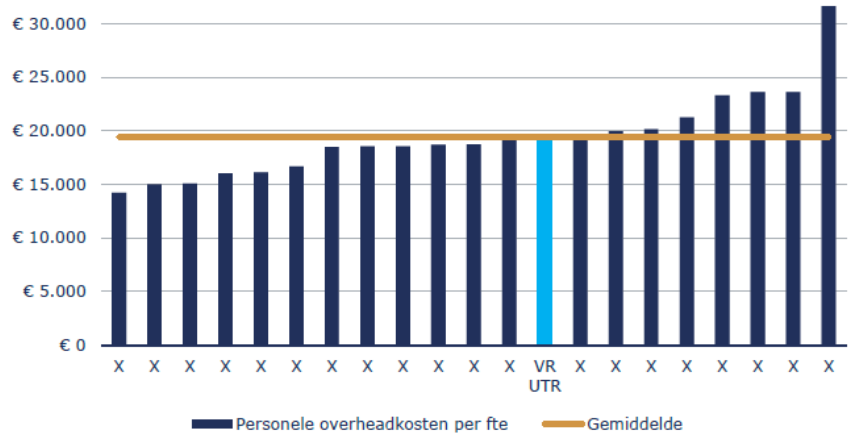
De personele kosten met betrekking tot de voorbereiding op verlenen van hulp zijn ook lager dan gemiddeld. Hier onder vallen bijvoorbeeld de kosten voor opleiden en oefenen. Hierbij wordt opgemerkt dat de andere regio's met veel vrijwilligers bij deze categorie boven het gemiddelde zitten, omdat het de kosten voor opleiden en oefenen per vrijwilliger relatief hoog zijn.



Figuur 3.6 Brandweerprocessen: personele kosten per 10.000 inwoners

Vergelijking personele kosten overhead

Voor de overhead is er gekeken naar de personele kosten per fte van de totale organisatie. De VRU wijkt qua personele overheadkosten niet af van het gemiddelde van de Veiligheidsregio's uit de benchmark.



Figuur 3.7 Personele overheadkosten per fte in dienst van de organisatie

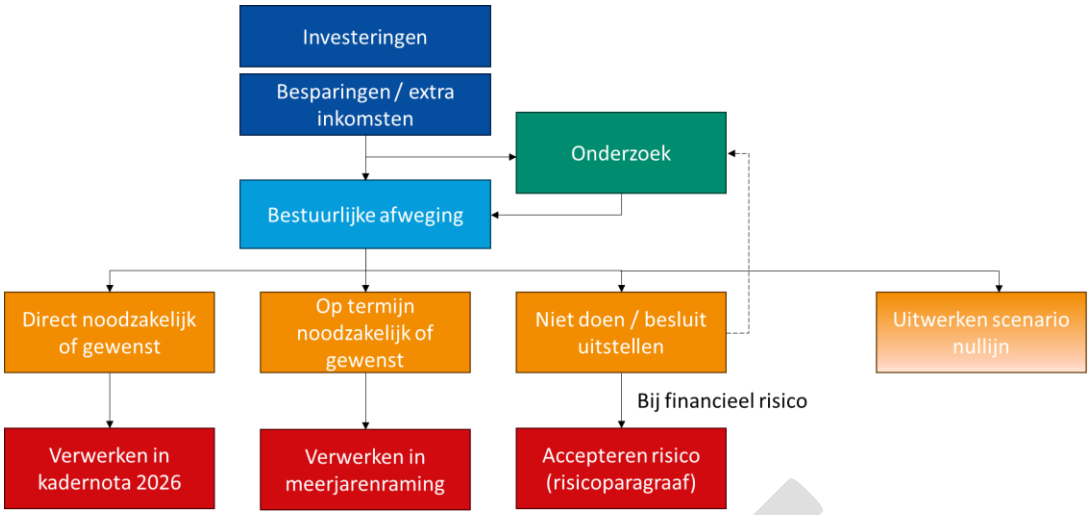
3.6 Toekomstige investeringen

Onze capaciteit en budget besteden we aan het voorbereiden op en het uitvoeren van onze wettelijke en opgedragen taken. De verschillende taken kennen verschillende financieringsstromen zoals eerder beschreven. Onze wettelijke taken worden grotendeels gefinancierd uit het gemeentefonds van de gemeenten. Daarnaast krijgen we geld van de Rijksoverheid om deze taken uit te voeren. Jaarlijks vertalen we onze koers naar concrete activiteiten, gekoppeld aan budget en capaciteit. Dit doen we in de kaderbrieven, begrotingen en jaarplannen. Zo blijven we flexibel en kunnen we inspelen op actuele ontwikkelingen en crises.

Voor de uitwerking van de toekomstscenario's in *hoofdstuk 4 tot en met 8* zijn de verschillende ambitieniveaus 'Op orde', 'Op koers' en 'Op kop' nader uitgewerkt.

- *Op orde* is wat minimaal nodig is om onze huidige taken te kunnen blijven uitvoeren. Hiermee zijn we wel reactief op de ontwikkelingen die al gaande zijn, wat risico's met zich meebrengt.
- *Op koers* is wat nodig is om de ambities in de Bestuursagenda 2024-2027 te verwezenlijken.
- *Op kop* betekent dat we koploper zijn op onderdelen of specifieke thema's. Als VRU willen we een voorbeeldfunctie hebben voor andere veiligheidsregio's of omdat wij dit bestuurlijk noodzakelijk vinden. Gelet op de financiële situatie van gemeenten is dit scenario niet verder (financieel) uitgewerkt.

Er is er (voorgestelde) indeling gemaakt voor de gevraagde investeringen en voorgestelde besparingen of extra inkomsten. Dit vraagt om een bestuurlijke afweging. Hieronder is deze indeling weergegeven:



Figuur 3.8 Voorgestelde indeling toekomstige investeringen

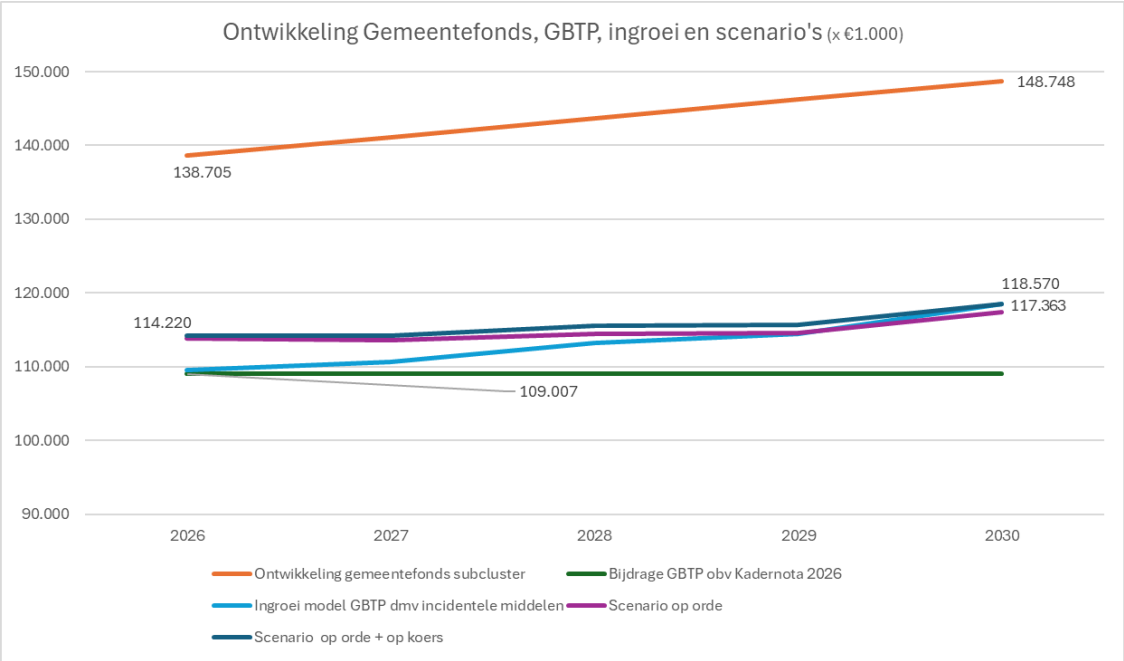
3.7 Meegroeiplan

De regio groeit, we hebben te maken met meer en grotere risico's. De gemeentelijke bijdrage neemt niet automatisch toe, maar we moeten wel inspelen op nieuwe technologische en sociale ontwikkelingen, terwijl tegelijktijdig te maken hebben met toenemende wettelijke- en veiligheidseisen. De vraag is: hoe groeien we als veiligheidsregio mee? En hoe houden we daarin rekening met de financiële situatie van de gemeenten? Ook in de toekomst willen we financieel scherp aan de wind blijven zeilen, maar ook voorspelbaar zijn.

We stellen voor om een meegroeiplan te ontwikkelen, als fundament onder onze meerjarenraming. In dit meegroeiplan nemen we de investeringen op die noodzakelijk zijn om onze huidige taken te kunnen blijven uitvoeren en de beleidskeuzes op basis van onze bestuursagenda. Ook verwerken we daarin de bestuurlijke keuzes die een besparing opleveren, of hogere inkomsten. Door de inzet van incidentele middelen uit het rekeningresultaat 2024 en reserves, zorgen we ervoor dat de gemeentelijke bijdrage later en meer geleidelijk stijgt. Gemeenten kunnen hierop anticiperen in hun meerjarenbegroting en zorgen dat een deel van de toekomstige stijging in het subcluster wordt gereserveerd om stijging van de gemeentelijke bijdrage op te vangen.

Het meegroeiplan geldt als financiële basis voor de toekomst waarbij we investeren in de veiligheid van al onze inwoners. Het zorgt voor financiële stabiliteit en voorspelbaarheid (meerjarenraming) met oog voor de financiële situatie bij gemeenten.

CONCEPT



Figuur 3.8 Ontwikkeling Gemeentefonds, GBTP, ingroei en scenario's

Verschil inkomsten en ontwikkeling gemeentefonds

Figuur 3.2 is gebaseerd op de meicirculaire 2024 en is exclusief de loon- en prijsontwikkeling. Door de bezuinigingen op de VRU en het hanteren van de nullijn voor nieuw beleid is het verschil tussen totale inkomsten voor de Utrechtse gemeenten in het subcluster crisisbeheersing en brandweer van het gemeentefonds groter geworden ten opzichte van de totale gemeentelijke bijdrage aan de VRU. Het heeft als doel de trend te laten zien.

In figuur 3.8 is de prognose opgenomen van de ontwikkeling van het subcluster crisisbeheersing en brandweer op basis van de landelijke volumina uit de septembercirculaire 2024. De verwachte stijging van de inkomsten in het subcluster bedraagt ongeveer 10 miljoen tot en met 2030 (7%). Naast de ontwikkeling van het subcluster is ook het effect van de scenario's op de gemeentelijke bijdrage vanaf 2026 in beeld gebracht. Hierbij wordt opgemerkt dat hierin alle voorgestelde investeringen en besparingen zijn verwerkt, waarbij de omvang uiteraard nog zal wijzigen door (bestuurlijke) keuzes in of tussen de scenario's. Het huidige op 'op orde' scenario leidt tot en met 2030 tot een structurele stijging van de gemeentelijke bijdrage met € 8,4 miljoen (6%). Dit is inclusief fase 2 voor de voorziene uitbreiding van de brandweerzorg in Amersfoort. Het 'op koers' scenario leidt, inclusief het 'op orde' scenario, tot een stijging van de gemeentelijke bijdrage van € 9,6 miljoen (9%). De lichtblauwe lijn toont een mogelijk ingroeipad door de incidentele inzet van een deel van het rekeningresultaat 2024 (€ 5,9 miljoen) en vrijvallende middelen uit de kapitaallastenreserve (circa 6 miljoen)[1].

[1] De kapitaallasten van aantal operationele voertuigen is incidenteel gedekt. Hiervoor zijn middelen in de kapitaallastenreserve geoormerkt. In de toekomstscenario's zijn voorstellen opgenomen om het budget voor de kapitaallasten te verhogen, zodat de kapitaallasten structureel zijn gedekt. Als hiermee wordt ingestemd, dan vallen de geoormerkte middelen uit de kapitaallastenreserve vrij en kunnen deze worden ingezet voor de ingroeiregeling.

4 Brandweer – Toekomstbestendige brandweerzorg

De brandweer bestaat uit verschillende onderdelen die samen de beste brandweerzorg leveren aan onze regio. We zijn trots op de sterke lokale betrokkenheid van al onze brandweervrijwilligers. Ons huidige, fijnmazige brandweermodel met 70[2] strategisch geplaatste kazernes biedt brede inzetmogelijkheden in de regio en vormt daarmee ons uitgangspunt. We geloven in gedifferentieerde en innovatieve brandweerzorg; afgestemd op de lokale behoeften.

Om in te spelen op nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen, is het belangrijk om bestaande onderdelen te onderhouden en nieuwe elementen toe te voegen. Alle medewerkers, zowel operationeel als ondersteunend, dragen bij aan een goed functionerende organisatie, zodat we ook in de toekomst kunnen zorgen voor robuuste brandweerzorg. Dit vraagt om investeringen in personele en materiële paraatheid, vakbekwaamheid, natuurbrandbestrijding, innovatie, onze brandweermensen, een veilige energietransitie en de doorontwikkeling van basisbrandweerzorg en specialismen.

Bestuurlijke richtinggevende keuze: Personele paraatheid
De VRU hecht grote waarde aan de lokale betrokkenheid van haar brandweervrijwilligers. Het huidige fijnmazige model, met 70 posten en strategisch gepositioneerde kazernes die brede inzet in de regio kunnen waarborgen, blijft het uitgangspunt.

4.1 Personele paraatheid

De personele paraatheid is één van de belangrijkste pijlers onder de Brandweerzorg. Om kwalitatieve basis brandweerzorg te kunnen blijven leveren, waarbij we voldoen aan de wettelijke gebiedsgerichte opkomsttijden, zijn op zowel de korte als de langere termijn aanvullende maatregelen nodig. De onderstaande tabel geeft inzicht in de daarvoor benodigde investeringen. Hierbij zijn ook besparingsopties geïdentificeerd.

Tabel 4.1 Personele paraatheid

Bedragen x € 1.000

Personele paraatheid	2026	2027	2028	2029	2030	Categorie
Bijstelling roosterfactor beroepspersoneel	899	899	899	899	1.092	Opnemen in kadernota 2026
Besparingsoptie: lasten FLO-overgangsrecht	-	-250	-250	-250	-250	Opnemen meerjarenraming
Besparingsoptie: afschaffing 2e loopbaan	-	NTB	NTB	NTB	NTB	Besluit uitstellen
Bijstelling garantiefactor vrijwilligers	148	295	443	591	800	Opnemen meerjarenraming
Besparingsoptie: Herzien vergoeding kosten maatwerk (TUO)	-64	-115	-166	-217	-217	Opnemen meerjarenraming
Uitbreiding brandweerzorg Amersfoort, fase 2	-	-	-	-	2.439	Opnemen meerjarenraming
Uitbreiding brandweerzorg Amersfoort, fase 3	-	-	-	-	NTB	Opnemen meerjarenraming
Dagdienst-posten		NTB	NTB	NTB	NTB	Besluit uitstellen
Totaal effect bijdrage gemeentelijk basistakenpakket	**983**	**829**	**926**	**1.023**	**3.864**	

[2] Dit is het huidige aantal brandweerposten, exclusief de voorziene uitbreiding van de brandweerzorg in gemeente Amersfoort.

Bijstelling Roosterfactor beroepspersoneel
De roosterfactor geeft aan hoeveel medewerkers nodig zijn om het minimale aantal personeelsleden op elk moment beschikbaar te hebben voor inzet. Naast paraatheidsuren houdt de roosterfactor ook rekening met uren voor opleiding, realistisch oefenen, verlof, ziekteverzuim en andere taken buiten de 24-uursdienst. De huidige roosterfactor is 4,5, wat betekent dat 4,5 repressieve beroepsmedewerkers nodig zijn om één plek in een brandweervoertuig 24/7 te bemensen. Vergeleken met de andere G4-korpsen is deze roosterfactor relatief laag.

In 2014 is deze roosterfactor verlaagd naar 4,5 vanwege bezuinigingen, waarbij er door natuurlijk verloop enkel sprake was van uitstroom zonder nieuwe instroom van repressief personeel. Hierdoor was tijdelijk minder capaciteit voor opleidingen vereist. Inmiddels is echter een stabiele instroom en opleiding van nieuwe brandwachten noodzakelijk om de personeelssterkte op peil te houden. Hierdoor is weer meer capaciteit voor opleidingen nodig.

Naast de toegenomen opleidingsbehoefte spelen ook rechtspositionele wijzigingen (zoals ouderschapsverlof), een hoger ziekteverzuim en een groeiend aantal taken buiten de 24-uursdienst een rol. Dit heeft ertoe geleid dat het huidige aantal beroepsbrandweerlieden niet meer volstaat om het rooster rond te krijgen op de beroepsposten, waardoor er de afgelopen jaren veel extra inhuur nodig was. Om de paraatheid te blijven garanderen, is een verhoging van de roosterfactor voor beroepspersoneel noodzakelijk. Op basis van de huidige berekeningen moet de roosterfactor worden aangepast naar 4,8, wat neerkomt op een uitbreiding van de beroepsformatie met 10,8 fte. De kosten voor deze uitbreiding bedragen €1,2 miljoen per jaar.

Besparingsoptie: lasten FLO-overgangsrecht
Het functioneel leeftijdsontslag (FLO) is afgeschaft in 2005. De medewerkers die toen in dienst waren, hebben recht op een overgangsregeling: het FLO-overgangsrecht. Aangezien dit een tijdelijk recht is, zullen de kosten de komende 20 jaar geleidelijk afnemen. Voorgesteld wordt om deze besparing in te zetten als dekking voor de noodzakelijke groei van de brandweerzorg in onze regio. Het FLO-overgangsrecht is een buitengewoon ingewikkelde regeling. De kosten verlopen grillig en de afgelopen jaren zijn regelmatig (kostenverhogende) reparaties doorgevoerd. Het is daarom moeilijk om een solide meerjarenraming te kunnen opstellen voor de afbouw. Op basis van de meest recente berekeningen zou het budget met ingang van 2027 met 250K kunnen worden verlaagd. Jaarlijks kan vervolgens worden beoordeeld of een verdere verlaging mogelijk is.

Besparingsoptie: afschaffing tweede loopbaan
Vanwege het wegvallen van het FLO voor repressief brandweerpersoneel is tweede loopbaanbeleid geïntroduceerd. Het uitgangspunt is dat beroepskrachten na 20 jaar de repressieve dienst verlaten en de overstap maken naar ander werk (tweede loopbaan). Naast de kosten voor het opleiden voor de tweede loopbaan, zien we dat dat door deze maatregel het verloop onder het beroepspersoneel is toegenomen. Dit leidt tot hogere kosten voor werving, selectie en opleiding. Deze kosten zijn niet voorzien in de begroting. Er is wel budget geoormerkt voor de kosten voor de tweede loopbaan.

Landelijk wordt met de vakbonden gesproken over het afschaffen van de 20 jaar-termijn. Dit zou betekenen dat een besparing mogelijk is op de kosten voor de tweede loopbaan. Het is nog niet duidelijk wat daarvoor in de plaats komt en wat de kosten daarvan zijn. Daarom wordt voorgesteld

CONCEPT

om de mogelijke besparing op de kosten voor de tweede loopbaan nog niet in te zetten, in afwachting op een landelijk akkoord.

Bijstelling garantiefactor vrijwilligers
Voor het bepalen van de vrijwilligersbezetting van een post maken we gebruik van zogenaamde garantiefactor. In de basis wordt op dit moment gewerkt met een garantiefactor van 300% voor de bezetting van een basisbrandweereenheid (tankautospuit). Voor een post met één tankautospuit is de poststerkte dus 6 * 300% = 18 vrijwilligers.

Voor het bepalen van de poststerkte wordt rekening gehouden met alle taken die op een post zijn belegd. De garantiefactor neemt af wanneer er meerdere eenheden op een post aanwezig zijn. De feitelijke invulling vindt plaats in overleg met de postcommandant.

Willen we de vrijwillige posten de gelegenheid bieden om echt paraat te blijven en een antwoord te hebben op de vraagstukken van hoger verloop van personeel en verminderde inzetbaarheid overdag, dan is het nodig om op een aantal plekken de mogelijkheid te bieden om de poststerkte te verhogen. Gemiddeld is 1 vrijwilliger per post extra benodigd. Per saldo gaat dit om een uitbreiding van 65 vrijwilligers; een stijging van ongeveer 4%. Om de uitbreiding te realiseren dienen de nieuwe vrijwilligers geworven en opgeleid te worden. Mede op basis van beperkingen in de opleidingscapaciteit, is naar verwachting een periode van 5 jaar benodigd.

Herzien vergoeding kosten maatwerk (TUO)
Naast de basistaken, kunnen gemeenten maatwerktaken afnemen. Deze afspraken tussen gemeente en VRU worden vastgelegd in een taakuitvoeringsovereenkomst (TUO). Het uitgangspunt voor de maatwerktaken is dat de gemeenten daarvoor een kostendekkende vergoeding betalen. Uit een nadere analyse van de vergoedingen voor de TUO-taken blijkt dat de bestaande vergoedingen niet volledig kostendekkend zijn. Bij een aantal posten is bijvoorbeeld de poststerkte (het aantal vrijwilligers) hoger door de maatwerk-tankautospuit. De gemeenten betalen nu meestal alleen een vergoeding voor het voertuig zelf.

Tabel 4.2 Vergoeding kosten maatwerk (TUO)

Bedragen x € 1.000	**Kosten in basistakenpakket gekoppeld aan maatwerktaken**			
Gemeente	**Vrijwilligers**	**Kapitaallasten**	**Beheer en onderhoud**	**Totaal**
Eemnes	66	n.v.t.*	-	66
IJsselstijn	78	n.v.t.*	-	78
Utrechtse Heuvelrug	60	n.v.t.*	-	60
Woudenberg	n.v.t.	n.v.t.*	13	13
Totaal				**217**

* n.v.t. omdat het voertuig volledig is afgeschreven.

De kosten die niet door de individuele gemeenten worden vergoed, worden gedragen door het collectief (basistakenpakket). De bestuurlijke afweging is of de huidige situatie in stand kan blijven,

of dat de vergoedingen volledig kostendekkend moeten worden. In dat laatste geval kan 217K per jaar worden bespaard op de bijdrage voor het basistakenpakket. Het grootste deel daarvan betreft de vrijwilligersvergoedingen. Het is de vraag of deze kosten door de individuele gemeenten gedragen kunnen worden. Als dat niet zo is, dan zal het maatwerk stapsgewijs worden afgebouwd en zullen op deze posten minder vrijwilligers nodig zijn. De impact daarvan op de posten is groot. Het kan ook effect hebben op de paraatheid van de basisbrandweereenheden, aangezien de paraatheid beter kan worden gegarandeerd met een groter aantal vrijwilligers.

Bestuurlijke richtinggevende keuze: Vergoeding kosten maatwerk (TUO)
Gemeenten betalen een kostendekkende vergoeding voor maatwerk, inclusief de daarmee samenhangende kosten voor de vrijwilligers.

De meeste maatwerktankautospuiten zijn afgeschreven voertuigen. In de praktijk wordt het maatwerkvoertuig vervangen door een nieuwer/beter afgeschreven voertuig uit het basistakenpakket. Hierdoor blijft het mogelijk om voor een beperkte vergoeding een extra maatwerkvoertuig te behouden. De bestuurlijke afweging is of deze werkwijze kan worden voortgezet. Het langer gebruiken van de voertuigen leidt tot een meer werk op de voertuigwerkplaatsen. De vergoeding voor onderhoud en beheer dekt met name de extra out-of-pocketkosten, maar niet de loonkosten van de monteurs. Vanuit het oogpunt van de uniformiteit en de regionale werklast is het wenselijk dat maatwerkvoertuigen bij vervanging worden vervangen door nieuwe standaard voertuigen, waarvoor de betreffende gemeente een kostendekkende bijdrage betaalt, inclusief de vergoeding voor kapitaallasten. Voorafgaand aan de vervanging wordt de betreffende in de gelegenheid gesteld om een besluit te nemen over de voortzetting van het maatwerk tegen de nieuwe vergoeding.

Bestuurlijke richtinggevende keuze: Vergoeding kosten maatwerk (TUO)
Maatwerk-voertuigen worden op het moment dat dit nodig is vervangen door nieuwe voertuigen, die gelijk zijn aan de reguliere voertuigen.

Uitbreiding brandweerzorg Amersfoort (fase 2 en fase 3)
De stad Amersfoort heeft ca. 161.000 inwoners (peildatum 1 januari 2024). Naar verwachting groeit dit aantal door naar 185.000 inwoners. Het noordelijk deel van de gemeente Amersfoort is een stedelijk gebied met ca. 50.000 inwoners. Dit gebied groeit de komende jaren naar ca. 80.000 inwoners. Dit deel van Amersfoort is vergelijkbaar met een middelgrote stad met alle kenmerken die daar bij horen. Door de groei van de stad Amersfoort liepen de opkomsttijden in het noordelijke deel van de stad Amersfoort op tot 15 minuten, en soms meer. Op werkdagen was er overdag geen bezetting voor de basisbrandweereenheid vanuit de vrijwilligers op post Amersfoort-Noord. Uitgaande van de nieuwe systematiek van gebiedsgerichte opkomsttijden (GGO) zagen we dat we zonder bezetting op post Amersfoort-Noord (dus door alleen uit te rukken vanaf post Centrum) in 8 buurten niet voldoen aan de vereiste opkomsttijden.

Vanwege de grootte van het stedelijk gebied en de verwachte verdere groei moet de gekazerneerde paraatheid in dit gebied in stappen vergroot worden. Op basis van de vereiste opkomsttijden, de kans op gelijktijdigheid en de benodigde slagkracht is op termijn naar verwachting een paraatheidsmodel met twee beroepsposten (24/7) en één vrijwillige post nodig.

De uitbreiding van de brandweerzorg in Amersfoort gebeurt in fases. Het algemeen bestuur heeft op 6 november 2023 ingestemd met fase 1: het instellen van een dagdienst in Amersfoort-Noord. De kosten daarvan (uitbreiding met 7 fte) zijn verwerkt in de (geactualiseerde) begroting 2024.

Met het plaatsen van een dagdienst op post Amersfoort-Noord is de opkomst van de eerste eenheid (TS4) in het noordelijk deel van de stad sterk verbeterd. Belangrijk gegeven hierbij: met een TS4 voldoen we nog niet aan het beoordelingskader voor gebiedsgerichte opkomsttijden, omdat binnen dat beoordelingskader gerekend wordt met de opkomst van een TS6. Daarentegen is gebleken dat een TS4 bij veel incidenten al een effectieve inzet kan leveren.

In fase 2 en 3 groeien we in stappen door naar de uiteindelijke bezetting. Wanneer die stappen gezet kunnen worden, hangt af van de ontwikkelingen en gemeentelijke besluitvorming op het gebied van de nieuwe huisvesting van de brandweerposten in Amersfoort. Er moet een nieuwe post Noord komen die o.a. geschikt is voor kazernering van beroepskrachten. Ons beeld is dat fase 2 bestaat uit een 24-uurs post Noord(zijde) met een vrijwilligerspost. In fase 3 kan de huidige 24-uurs post Centrum verhuizen naar een nieuwe locatie - een uitrukpost - in het Centrum waar de gemeente Amersfoort nu locatie onderzoek naar doet. Voor de realisatie van de nieuwbouw van de brandweerposten zijn wij afhankelijk van de besluitvorming van de gemeente Amersfoort.

Dagdienstposten
Door de groei van de regio, de afnemende beschikbaarheid van vrijwilligers overdag en oplopende opkomsttijden door bijvoorbeeld snelheidsbeperkende maatregelen maakt dat we op een aantal plekken bij het volgende dekkingsplan opnieuw moeten kijken naar hoe we de paraatheid hebben georganiseerd. Op een aantal plaatsen, zoals Veenendaal, zal worden onderzocht of en zo ja op welke termijn een dagdienstbezetting nodig is.

Op de post Nieuwegein-Noord is de paraatheid op werkdagen in de huidige situatie georganiseerd met een dagdienst. Er loopt een traject om het tijdsblok van de dagdienst te verkleinen. Dit betekent dat voor de paraatheid voor een groter deel wordt gerekend op de vrijwilligers. Over de uitvoering van dit traject en de evaluatie zijn afspraken gemaakt. Afhankelijk van de uitkomsten van het lopende traject zal worden onderzocht of de dagdienst verder afgebouwd kan worden.

4.2 Materiële paraatheid

Naast de personele paraatheid is ook de materiële paraatheid essentieel om burgers van adequate basis brandweerzorg te voorzien. Het gaat dan om uitrusting in de meest brede zin waarmee onze brandweermensen werken. Zoals bijvoorbeeld: voertuigen, blusapparatuur, beschermende kleding etc.

Geopolitieke spanningen, Europese regelgeving en krapte op de arbeidsmarkt hebben geleid tot hogere kosten voor het materieel dan waarmee in de reguliere indexatie rekening was gehouden. Deze stijging is met name te wijten aan verhoogde grondstofprijzen, strengere veiligheid- en milieueisen, doorberekening van de gestegen loonkosten en verstoringen in de toeleveringsketen. Daardoor is de levertijd van zwaar materieel (tankautospuiten, hulpverleningsvoertuigen, etc.) ook sterk opgelopen. Vanaf het moment van bestellen tot de ontvangst, verloopt er ongeveer 2,5

CONCEPT

jaar. Hierdoor manifesteren de financiële gevolgen van de benodigde investeringen zich pas vanaf 2027/2028.

Om het huidige materieel zoals vastgelegd in het materieel- en personeelsbeheer- en spreidingsplan (MPBSP) op orde te houden is een aantal investeringen nodig.

Tankautospuiten basisbrandweerzorg

In 2016 is de nieuwe generatie tankautospuiten aanbesteed, waarbij diverse innovaties zijn doorgevoerd. Eén van de belangrijke vernieuwingen was de vervanging van zogenaamde combivoertuigen (tankautospuiten geschikt voor zowel reguliere als natuurbrandbestrijding) door speciaal ontwikkelde natuurbrandvoertuigen, de CCFM's[3]. In het nieuwe concept werd één combivoertuig vervangen door een combinatie van een normale tankautospuit en een CCFM. De VRU beschikt momenteel over 17 CCFM's, waarvan 16 operationeel en één als reserve.

Voor deze uitbreiding zijn destijds geen aanvullende financiële middelen van de gemeenten gevraagd. De financiële dekking werd onder andere gerealiseerd door de afschrijftermijn voor alle tankautospuiten te verlengen naar 20 jaar. Op dat moment was het meerjareninvesteringsplan (MIP) nog in ontwikkeling, met de verwachting dat het aantal reguliere tankautospuiten op termijn zou kunnen worden verminderd.

Na de afronding van het MIP en het nieuwe regionale spreidingsplan voor het materieel, bleek echter dat het beschikbare budget voor kapitaallasten onvoldoende was om alle voertuigen in het spreidingsplan te dekken. Om een sluitende begroting voor het spreidingsplan te realiseren, zijn enkele voertuigen niet of slechts incidenteel gefinancierd.

De onderstaande tabel geeft inzicht in het aantal tankautospuiten dat in het spreidingsplan is opgenomen, inclusief reserve- en vakbekwaamheidsvoertuigen. De kolommen tonen de beschikbare financiële dekking.

Tabel 4.3 Tankautospuiten basisbrandweerzorg

Tankautospuiten basisbrandweerzorg		**Aantal tankautospuiten**			
		Structureel gedekt	**Incidenteel gedekt**	**Geen dekking**	**Totaal**
Eerste basisbrandweereenheid	Operationeel	68	-	1	69
Tweede basisbrandweereenheid	Operationeel	-	10	-	10
Combivoertuigen	Operationeel	-	-	2	2
Reservevoertuigen i.v.m. onderhoud	Ondersteunend	4	-	-	4
Vakbekwaamheidsvoertuigen	Ondersteunend	3	2	4	9
Totaal		**75**	**12**	**7**	**94**

Om het huidige niveau van de basisbrandweerzorg te kunnen handhaven, is op aanvullende structurele financiering nodig. Voor de tankautospuiten die worden ingezet in de basisbrandweerzorg is alleen het 'op orde'-scenario uitgewerkt. Dit scenario beoogt structurele

[3] CCFM is de Franse afkorting voor: 'Camion Citerne Feux de Forêt Moyen'. Dit is een bosbrandbestrijdingsvoertuig met medium tankcapaciteit.

financiering te realiseren voor het huidige spreidingsplan, zodat het benodigde materieel beschikbaar en inzetbaar blijft.

Bestuurlijke richtinggevende keuze: Tankautospuiten
De tankautospuiten voor de basisbrandweerzorg, zoals opgenomen in het materieelspreidingsplan, zijn structureel gefinancierd binnen de begroting van de VRU.

Tabel 4.4: Benodigde investeringen tankautospuiten basisbrandweerzorg

Bedragen x € 1.000 Tankautospuiten basisbrandweerzorg	2026	2027	2028	2029	2030	Categorie
Herzien afschrijftermijn tankautospuiten 20 > 15 jaar	459	459	459	459	459	Opnemen meerjarenraming
Tankautospuit De Bilt-Groenekan	58	58	58	58	58	Opnemen meerjarenraming
Tankautospuiten 2e basisbrandweereenheid	393	393	393	393	393	Opnemen meerjarenraming
Tankautospuiten vakbekwaamheid	-	-	298	298	298	Opnemen meerjarenraming
Vervanging combivoeruigen Veenendaal en Den Dolder	-	-	116	116	116	Opnemen meerjarenraming
Prijsverschil tankautospuiten	-	-	-	-	-	Besluit uitstellen: 1.176K
Ingroei uit kapitaallastenreserve						*Zie hoodstuk 10, tabel 10.1*
Totaal effect bijdrage gemeentelijk basistakenpakket	**910**	**910**	**1.324**	**1.324**	**1.324**	

Zonder deze investeringen komt de materiële paraatheid onder druk te staan. Voertuigen die niet zijn opgenomen in het vervangingsschema zullen uiteindelijk worden afgestoten, omdat ze dan economisch en technisch aan het einde van hun levensduur zijn. Dit geldt bijvoorbeeld voor tweede tankautospuiten en combivoertuigen, die zonder extra financiële middelen niet vervangen kunnen worden. Een vermindering van basisbrandweereenheden op de posten leidt tot een afname van de regionale slagkracht. Dit vraagt om een neerwaartse bijstelling van het materieelspreidingsplan, wat op zijn beurt gevolgen heeft voor het aantal benodigde vrijwilligers per post.

Herzien afschrijftermijn tankautospuiten 20 > 15 jaar
De huidige afschrijftermijn van 20 jaar voor tankautospuiten is gebaseerd op de verwachte technische levensduur van de voertuigen, zonder dat er middelen zijn opgenomen voor een mid-life update. Uit een inventarisatie blijkt dat de VRU de enige veiligheidsregio is met een afschrijftermijn van 20 jaar; de standaard in andere regio's is 15 jaar, waarbij sommige regio's voor beroepsposten zelfs een termijn van 12 jaar hanteren. De afgelopen jaren zijn veel voertuigen vervangen, waardoor we nu over een moderne vloot beschikken.

Om tijdige vervanging te waarborgen, wordt voorgesteld de afschrijftermijn aan te passen naar 15 jaar, in lijn met de gangbare praktijk. Voor de huidige voertuigen in het meerjareninvesteringsplan leidt dit tot een jaarlijkse stijging van de kapitaallasten met €459.000. Voorgesteld wordt om deze structurele stijging vanaf 2027 op te nemen in de meerjarenraming, met een ingroeimodel. De incidentele kosten tijdens de ingroeifase worden gedekt uit de reserve kapitaallasten. Een voorstel voor het inzetten van de bedragen in dit ingroeimodel staan in hoofdstuk 10, tabel 10.1.

Bestuurlijke richtinggevende keuze: Afschrijftermijn tankautospuiten
Bijstellen van de afschrijftermijn van 20 naar 15 jaar.

Tankautospuit De Bilt-Groenekan
Vooruitlopend op de uitkomst van het onderzoek naar de samenvoeging van de posten De Bilt en Groenekan is één tankautospuit minder opgenomen in de het meerjaren investeringsplan (MIP). Uiteindelijk is deze samenvoeging niet doorgegaan. Hierdoor ontbreekt één tankautospuit in de MIP. In de berekening wordt uitgegaan van het actuele prijsniveau en een afschrijvingstermijn van 15 jaar, inclusief bepakking. Voorgesteld wordt om deze structurele stijging van de lasten op te nemen in de meerjarenraming vanaf 2027, met een ingroeimodel. De incidentele kosten tijdens de ingroei worden gedekt uit de reserve kapitaallasten.

Tankautospuiten 2e basisbrandweereenheid
Op 10 posten[4] staat een tweede tankautospuit voor de tweede basisbrandweereenheid ten behoeve van de regionale slagkracht. Al deze tweede tankautospuiten zijn gedekt met incidentele middelen uit de bestemmingsreserve kapitaallasten. Deze tien voertuigen zijn al aangeschaft, maar worden incidenteel gedekt uit de reserve kapitaallasten. Om de huidige kapitaallasten structureel te kunnen dekken is 393K aanvullend per jaar nodig. Voorgesteld wordt om deze structurele stijging van de lasten op te nemen in de meerjarenraming vanaf 2027, met een ingroeimodel. De incidentele kosten tijdens de ingroei worden gedekt uit de reserve kapitaallasten.

Tankautospuiten vakbekwaamheid
Om de paraatheid op de posten te garanderen wordt gewerkt met aparte voertuigen voor vakbekwaamheid (opleiding en oefeningen buiten de posten). Hiervoor worden negen ‘dedicated’ voertuigen gebruikt (naast de drie tankautospuiten 2e basisbrandweereenheid die overdag worden ingezet voor vakbekwaamheid). Vijf van de negen vakbekwaamheidsvoertuigen zijn van het nieuwe type. Hiervan zijn drie voertuigen structureel gedekt in de begroting en twee incidenteel (uit de kapitaallastenreserve). De andere vier vakbekwaamheidsvoertuigen zijn afgeschreven tankautospuiten, die qua techniek en uitrusting afwijken van de reguliere voertuigen. Voor de vakbekwaamheid en veiligheid van onze brandweermensen is het belangrijk om bij het opleiden en oefenen te werken met de standaard voertuigen (train as you fight). Om de bestaande voertuigen structureel te kunnen dekken en de afgeschreven voertuigen te kunnen vervangen voor de reguliere voertuigen, is uiteindelijk 298K aanvullend kapitaallastenbudget nodig. Voorgesteld wordt om deze structurele stijging van de lasten op te nemen in de meerjarenraming vanaf 2027, met een ingroeimodel. De incidentele kosten tijdens de ingroei worden gedekt uit de reserve kapitaallasten.

Vervanging combivoertuigen
Naast de dedicated natuurbrandvoertuigen (CCFM’s) zijn in het spreidingsplan twee bestaande combivoertuigen opgenomen die toen nog niet aan vervanging toe waren. Er is geen budget beschikbaar voor de vervanging van deze voertuigen. De voertuigen zijn in 2025 afgeschreven. Bij een bestelling van vervangende tankautospuiten in 2025, zal de levering naar verwachting in 2027 plaatsvinden. Dit vergt 116K aanvullend kapitaallastenbudget per jaar, inclusief bepakking. Conform het activabeleid start de afschrijving vanaf het jaar volgend op de het jaar van investeren, dus in 2028. Voorgesteld wordt het benodigde kapitaallastenbudget voor de vervanging van de combivoertuigen op te nemen in de meerjarenraming per 2028. In de tabel zijn

[4] Dit betreft de posten: Amersfoort, Bunschoten, Mijdrecht, Lopik*, Nieuwegein Noord, Oudewater, Breukelen*, Maarssen*, Cothen-Langbroek, Woerden. *Deze drie voertuigen zijn overdag (werkdagen 6-18u) beschikbaar voor vakbekwaamheid.

CONCEPT

alleen de lasten opgenomen van de vervangende normale tankautospuit. De aanvullende kosten voor het vervangende materieel voor natuurbrandbestrijding zijn opgenomen in paragraaf 4.6.

Prijsverschil tankautospuiten
De afgelopen jaren zijn de aanschafkosten voor het materieel sterk gestegen. De tankautospuiten zijn de laatste jaren aangeschaft voor gemiddeld 370K per stuk, exclusief bepakking. Voor deze aanschafprijs zijn de voertuigen ook structureel opgenomen in de meerjaren investeringsbegroting. De huidige aanschafprijs is ruim 560K. Een stijging van ruim 50%. Deze stijging is aanzienlijk hoger dan de reguliere prijsaanpassing, waarmee rekening wordt gehouden in het meerjareninvesteringsplan. Als de tankautospuiten tegen de huidige prijs moeten worden vervangen, vergt dit een aanvullend kapitaallastenbudget van circa € 1,2 miljoen per jaar. Aangezien de meeste voertuigen inmiddels zijn vervangen, is op dit moment nog geen ophoging van het budget voor de kapitaallasten noodzakelijk. De laatste voertuigen die zijn aangeschaft hadden een hogere aanschafprijs dan begroot. De hogere kapitaalasten die daaruit voorkomen worden opgevangen met middelen uit de kapitaallastenreserve.

<u>Ondersteuning hulpverlening</u>
Technische hulpverlening is binnen de VRU geen specialisme. Hulpverleningsvoertuigen worden gebruikt als rijdende magazijnen met aanvullend (zwaar/technisch) materiaal voor de basisbrandweereenheden, waardoor alle manschappen met deze materialen moeten kunnen werken. Dit leidt tot een hoge oefenbelasting. De landelijke visie gaat uit van regionaal georganiseerde specialiste hulpverleningseenheden met kennis, kunde en middelen die de TS-eenheid overstijgen.

Het materieelspreidingsplan bevat 11 operationele hulpverleningsvoertuigen en 1 extra hulpverleningsvoertuig voor beheer en onderhoud. Van deze 12 voertuigen zijn 3 voertuigen uitgerust voor de ondersteuning van natuurbrandbestrijding (4x4). Twee voertuigen zijn incidenteel gedekt binnen de begroting, uit de reserve kapitaallasten.

Tabel 4.5 Ondersteuning hulpverlening

Ondersteuning hulpverlening		**Aantal hulpverleningsvoertuigen**			
		Structureel gedekt	**Incidenteel gedekt**	**Geen dekking**	**Totaal**
Hulpverleningsvoertuigen 4x2	Operationeel	6	2	-	9
Hulpverleningsvoertuigen 4x4	Operationeel	3	-	-	2
Reservevoertuig 4x2 i.v.m. onderhoud	Ondersteunend	1	-	-	1
Totaal		**10**	**2**	**-**	

Aanvulling dekking kapitaallastenbudget hulpverleningsvoertuigen
Om de kapitaallasten voor alle hulpverleningsvoertuigen uit het spreidingsplan structureel te kunnen dekken is 66K aanvullend per jaar nodig. Voorgesteld wordt om deze structurele stijging van de lasten op te nemen in de meerjarenraming vanaf 2027, met een ingroeimodel. De incidentele kosten tijdens de ingroei worden gedekt uit de reserve kapitaallasten. Een voorstel voor het inzetten van de bedragen in dit ingroeimodel staan in hoofdstuk 10, tabel 10.1.

Bestuurlijke richtinggevende keuze: Hulpverleningsvoertuigen
De ondersteunende hulpverleningsvoertuigen ten behoeve van de basisbrandweerzorg uit het materieel spreidingsplan zijn structureel gedekt binnen de begroting van de VRU (structurele financiële dekking voor structurele taken).

Inrichting hulpverlening als specialisme
Voorgesteld wordt om bij het opstellen van het nieuwe dekkingsplan en het materieelspreidingsplan te onderzoeken of de hulpverlening conform de landelijke standaard kan worden georganiseerd. Naast de lagere opleidings- en oefendruk biedt dit kansen voor integratie van andere specialisaties bij de vernieuwde HV-teams (zoals scheepsbrandbestrijding, robotisering, bijzondere blusmiddelen).

Bestuurlijke richtinggevende keuze: Ondersteuning hulpverlening
Werk in het nieuwe dekkingsplan een voorstel uit voor specialistische hulpverleningseenheden.

Zonder deze veranderingen moeten alle posten moeten geoefend blijven op het werken met hulpverleningsmiddelen. Dit zorgt voor een hoge oefendruk. Op termijn zal ook een financieel knelpunt ontstaan bij de vervanging van de huidige hulpverleningsvoertuigen, in verband met de toegenomen prijzen. Door aansluitend op de landelijke visie te werken met specialistische eenheden, kan de kwaliteit toenemen en kan dit worden gecombineerd met andere specialistische taken.

Tabel 4.6 Ondersteuning hulpverlening

Bedragen x € 1.000 **Ondersteuning hulpverlening**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**Categorie**
Aanvulling kapitaallastenbudget hulpverleningsvoertuigen	66	66	66	66	66	Opnemen meerjarenraming
Ingroei uit kapitaallastenreserve						*Zie hoodstuk 10, tabel 10.1*
Inrichten hulpverlening als specialisme	NTB	NTB	NTB	NTB	NTB	Besluit uitstellen
Totaal effect bijdrage gemeentelijk basistakenpakket	**66**	**66**	**66**	**66**	**66**	

4.3 Veilige energietransitie bij de brandweer

De transitie naar duurzame energiebronnen beïnvloedt de fysieke leefomgeving en veiligheid van burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en overheden. Voor veel nieuwe duurzame energie thema's ontbreekt regelgeving. Innovaties ontwikkelen zich sneller dan de regels kunnen worden opgesteld of omdat de risico's nog onderzocht moeten worden.

<u>Veilige energietransitie</u>
Het is nodig om energietransitie-incidenten in het vakbekwaamheidsprogramma voor alle medewerkers te integreren inclusief ontwikkeling en aanschaf van benodigde oefenmaterialen. Denk hierbij aan de vervanging en aanschaf van de Cobra Cutter voor branden in elektrische voertuigen, en energieopslagsystemen, om sneller en effectiever op te treden bij meerdere incidenten. Procedures voor energietransitie-incidenten op basis van regionale risico's, met

voortdurende actualisatie worden geïmplementeerd. Deze procedures worden vertaald in risico-informatie naar het operationele informatiesysteem. De adviseurs gevaarlijke stoffen en de verkenningseenheden moeten nieuwe middelen en voorzieningen krijgen om nieuwe gevaren beter te detecteren en te meten. Indien nodig moet er een aanpassing of aanvulling komen in bestaand materiaal voor incidenten met duurzame en fossiele energiebronnen. Bij het opstellen van het materieelspreidingsplan wordt het behoud en/of herziening van het gaspakkenteam meegenomen. Daar waar mogelijk doen we onderzoek naar gebruik van robotica voor energietransitie-incidenten zoals elektrische voertuigen en energieopslagsystemen.

Incidentbestrijding Gevaarlijke Stoffen

Als gevolg van de energietransitie zijn er aanzienlijke risico's op het gebied van elektrificatie van de samenleving, groeiend aantal grootschalige energie opslagsystemen en het transport gevaarlijke stoffen. De Incidentbestrijding Gevaarlijke Stoffen (IBGS) is één manier om vanuit de brandweer met name de twee laatste geschetste risico's te adresseren.

Naast een tekort aan personeel, worden we geconfronteerd met nieuwe risico’s zoals beschreven in ons risicoprofiel. Investeringen zijn nodig om de brandweerzorg effectiever en veiliger te maken. Nieuwe risico’s door de energietransitie vragen meer van onze organisatie bij incidentbestrijding gevaarlijke stoffen. Medewerkers moeten beschikken over de juiste kennis en materieel. Door ons te richten op deze risico’s, vergroten we de veiligheid en bestrijden we risicovolle incidenten sneller en beter, wat de maatschappij ten goede komt.

Om het bovenstaande te kunnen realiseren is nog een nadere onderbouwing en uitwerking noodzakelijk. Wel zijn indicatief onderstaande bedragen opgenomen.

Tabel 4.7 Energietransitie en IBGS

Bedragen x € 1.000

Veilige energietransitie en IBGS	2026	2027	2028	2029	2030	Categorie
Programmamanager	134	134	134	134	134	Opnemen in kadernota 2026
specialist energietransitie/ IBGS	104	104	104	104	104	Opnemen in kadernota 2026
coördinator energietransitie/ IBGS	94	94	94	94	94	Opnemen in kadernota 2026
Totaal effect bijdrage gemeentelijk basistakenpakket	**332**	**332**	**332**	**332**	**332**	

4.4 Vakbekwaamheid

De afdeling Vakbekwaamheid binnen de brandweer houdt zich bezig met de opleiding en bijscholing van ongeveer 2000 brandweerfunctionarissen. Dit opleidingsaanbod wordt beïnvloed door diverse factoren, zoals nieuwe landelijke opleidingsrichtlijnen, technologische veranderingen en toenemende veiligheids- en milieueisen. Ook de risico’s voor de energietransitie hebben invloed op vakbekwaamheid waardoor we 2000 brandweermensen nieuwe en andere zaken moeten leren. Incidenten waarbij personeel gewond raakt, geven aanleiding om veiligheid en bewustwording te verbeteren en deze centraal te stellen in alle trainingen.

Druk op trainingsfaciliteiten
De trainingsfaciliteiten op lokale brandweerposten voldoen steeds minder door beperkte ruimte, geluidsoverlast en stijgende kosten voor materiaalvervoer. Het voorstel is om een centrale opleidingslocatie op te zetten om de druk op de lokale posten en bijbehorende woonkernen te verlichten. Daarnaast zien we stijgende kosten voor externe oefenlocaties en de daarmee gepaarde grotere reistijd. Het totale aanbod aan opleiden, trainen en (realistisch) oefenen is groot. Een punt van aandacht hierbij is de belasting voor de vrijwilliger. Naast de reguliere oefenavonden wordt het steeds lastiger om ruimte in de agenda te maken voor een training in het buitenland en kan een belasting zijn op de werk-privé situatie.

Arbeidsveiligheid en lessen uit incidenten
Veiligheidsbewustzijn moet onderdeel zijn van alle trainingen. Uit ongevalsrapportages blijkt dat realistische oefeningen cruciaal zijn om risico's in te schatten en onder druk te leren werken. RI&E's geven aan dat arbeidsveiligheid prioriteit moet krijgen om incidenten te verminderen.

De belasting van de vrijwillige brandweermensen wordt alsmaar groter
Er wordt een steeds groter beroep gedaan op kennis en vaardigheden van brandweermensen. Zij moeten goed voorbereid zijn op hun taak. Dit houdt in dat men getraind moet zijn op de basiseenheid maar daarnaast ook geschoold en getraind moet worden op andere specifieke onderdelen zoals taakspecialisatie, de bijzondere risico's in het eigen verzorgingsgebied, het leren van incidenten, het trainen op risico's en de nieuwe ontwikkelingen zoals de energietransitie. Met een oefen- en bijscholingsprogramma dat past bij de lokale brandweerpost kan de belasting van de vrijwilliger beperkt worden.

Capaciteitstekort
Door stijgende eisen aan training en het intensievere oefenprogramma is uitbreiding van de personeelsformatie bij de afdeling Vakbekwaamheid nodig. Een benchmarkstudie toont aan dat de huidige formatie in Utrecht achterloopt op andere regio's. Met het uitbreiden van de formatie Vakbekwaamheid zorgt deze afdeling enerzijds voor het structureel verhogen van het kwaliteitsniveau in de afdeling, doorwerkend op de basisopleiding en de specialistische opleidingen. Daarmee borgen we de aandacht voor de veiligheid van de eigen mensen. Anderzijds geeft het de gelegenheid om met voldoende menskracht in te kunnen spelen op ontwikkelingen die de maatschappij vraagt en wat er vanuit vakinhoudelijke ontwikkelingen op de brandweer afkomt.

Om richting te geven aan vakbekwaamheid is een visie nodig. Hieronder is op hoofdlijnen de onderzoeksopdracht weergegeven:

Onderzoeksopdracht: Vakbekwaamheid
De VRU laat momenteel een extern onderzoek uitvoeren naar de benodigde structurele capaciteit. Daarbij is ook aandacht voor een aanpassing van de positionering (beter aansluiten bij maatschappelijke ontwikkelingen vertaald naar veiligheidsniveau) en het ambitieniveau (realistische doelen en resultaten), verandering van cultuur, communicatie en leiderschap (meer proactieve rolneming in houding en gedrag), aanpassing van het business model (meer flexibiliteit

CONCEPT

en samenwerking), wijziging van de formatie (op hoger niveau, in verbinding met Voorbereiding Incidentbestrijding). Het voorstel is om de resultaten van het onderzoek af te wachten en daarna met een voorstel naar het bestuur te komen.

Een paar noodzakelijke investeringen voor de korte termijn (capaciteit, onderzoek, tijdelijke locatie, etc.) willen we opnemen in de kadernota.

Tabel 4.8: Vakbekwaamheid

Bedragen x € 1.000

Vakbekwaamheid	2026	2027	2028	2029	2030	Categorie
Herregistratie duikkosten	44	44	44	44	44	Opnemen in kadernota 2026
Nieuwe landelijke opleiding "bediener redvoertuig"	15	15	15	15	15	Opnemen in kadernota 2026
Tijdelijke opleidingslocatie	250	250	250	250	250	Opnemen in kadernota 2026
Verhoging digitaal leerplatform ELO en VMS (VP)	100	100	100	100	100	Opnemen in kadernota 2026
Verhoging kosten realistisch oefenen	150	150	150	150	150	Opnemen in kadernota 2026
Onderzoek/Ontwikkeling eigen oefencentrum VRU	80	80	80	80	80	Onderzoek
Totaal effect bijdrage gemeentelijk basistakenpakket	**639**	**639**	**639**	**639**	**639**	

Nieuwe externe verplichtingen aan vakbekwaamheidseisen van brandweermensen
Vanaf 2025 moeten brandweerduikers een her-certificering ondergaan conform landelijke richtlijnen. Het gaat hier om de herregistratie van brandweerduikers, duikploegleiders en duikmedisch begeleiders om de veiligheid en vakbekwaamheid van brandweerduikers te waarborgen. De her-certificering houdt in dat brandweerduikers regelmatig hun vaardigheden en kennis moeten laten toetsen, om ervoor te zorgen dat ze voldoen aan de gestelde eisen en procedures. Dit met als doel om de veiligheid van zowel de brandweerduikers als de slachtoffers te waarborgen. Deze aanpassingen volgen uit ongevalsrapporten en evaluaties binnen de brandweerwereld.

De nieuwe landelijke opleiding "bediener redvoertuig" waarborgt uniformiteit, veiligheid en vakbekwaamheid voor brandweerpersoneel. Door een gestandaardiseerd curriculum leren alle bedieners dezelfde technieken en veiligheidsprincipes, wat samenwerking tussen regio's verbetert en risico's vermindert. Daarnaast verhoogt de centralisatie de efficiëntie en maakt het integreren van leerpunten uit incidenten eenvoudiger, wat de algehele kwaliteit versterkt. Vanaf 1 juli 2025 moeten iedereen die een redvoertuig wil bedienen in het bezit zijn van een opleiding. *(Overgangsregeling brandweeropleidingen versie 1.15, NIPV 2024)*

Tijdelijke opleidingslocatie
De opleidings- en trainingsfaciliteiten op lokale brandweerposten staan onder druk door strengere veiligheids- en milieueisen. Gebrek aan ruimte leidt tot conflicten bij het verzorgen van opleidingen. Brandweerposten in woonkernen veroorzaken geluidsoverlast bij structureel gebruik van de binnenplaats voor scholing. Daarnaast nemen de kosten voor het vervoeren en verplaatsen van materialen toe. Het voorstel is om op korte termijn een centrale opleidingslocatie in te richten om overbelasting en overlast op de posten en woonkernen te verminderen.

Verhoging kosten realistisch oefenen en digitale leer- en registratieplatformen.
De Veiligheidsregio heeft een digitaal leerplatform. Dit is in beheer bij het Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid (NIPV). De kosten hiervan zijn aanzienlijk verhoogd. Deze kosten dienen meegenomen te worden in de toekomstige begroting om nieuwe opleidingen aan te melden en de cursisten te faciliteren.

Realistisch oefenen
De kosten voor het gebruik van het huidige externe oefencentrum voor onder meer realistisch oefenen in Weeze (Duitsland) zijn aanzienlijk gestegen. Deze kosten dienen meegenomen te worden in de structurele begroting van deze kostenpost voor de komende vier jaar.

Onderzoek Oefencentrum
In het verleden hebben we samen met de veiligheidsregio's Gooi en Vechtreek en Flevoland de intentie gehad om een gezamenlijk oefencentrum te realiseren. Er was op dat moment onvoldoende financieel draagvlak om dit te bewerkstelligen. Daarbij is aangegeven dat als zich nieuwe strategische kansen zich voordoen, bestuurlijk een nieuwe opdracht te laten formuleren voor verdere verkenning of uitwerking.

We hebben nog steeds de wens om een eigen brandweerschool te realiseren en herkenbaar te positioneren als een centrale opleidingslocatie. Bij voorkeur hebben wij het streven om dit gezamenlijk op te pakken met onze buur regio's. Een eigen brandweerschool faciliteert niet alleen een opleiding maar ook in kundige instructeurs en middelen en voldoet aan wet- en regelgeving. Daarnaast zien we mogelijkheden om technologische innovaties en digitale leermethoden met elkaar te integreren. Een dergelijk centrum bevordert vakbekwaamheid, biedt toegankelijke en effectieve training, bespaart kosten en vermindert de belasting van vrijwilligers, waardoor zij geen extra vrije dagen hoeven op te nemen voor buitenlandse trainingen. Een gedegen en divers trainingsprogramma is essentieel om aan de behoeften van lokale brandweerposten te voldoen. Elke post heeft unieke ploegensamenstellingen, specifieke taken en lokale risico's. Het vereist een volledig vakbekwaamheidsaanbod met lokaal maatwerk en voldoende personele capaciteit.

Om te kijken of het realiseren van een brandweerschool haalbaar is, willen we onderzoek doen door het laten uitvoeren van een businesscase van een regionaal oefen- en trainingscentrum, in samenwerking met veiligheidsketenpartners.

Risico's
- De afdeling Vakbekwaamheid is afhankelijk van de deskundige ondersteuning van repressiepersoneel als oefenleider, cursusleider, waarnemer of instructeur. Hoe behouden en beheren we deze ervaring? Hoe binden we hen voldoende om maximale resultaten te behalen? Het risico is dat we onze opleidings- en oefendoelen niet halen door onvoldoende verbinding.
- Onvoldoende investeren in Vakbekwaamheid betekent onvoldoende investeren in het voorkomen van letsel bij eigen personeel. Vanuit de Arbowet zijn wij verantwoordelijk voor het welzijn van ons personeel.

CONCEPT

4.5 Vergroten arbeidsveiligheid door toepassing van innovatie

Als organisatie hebben we te maken met nieuwe risico's (klimaatverandering, energietransitie), zoals beschreven in ons regionaal risicoprofiel. Het vraagt iets anders van ons om complexe en langdurige incidenten het hoofd te bieden. Om ons personeel een zo veilig mogelijk arbeidsklimaat te kunnen bieden en zo kort mogelijk in een gevaarlijke omgeving te laten opereren, is investeren in innovatie (waaronder robotica) noodzakelijk. Innovatie zoals (onderwater)drones geven inzicht in de complexe situatie waardoor een veilige en effectieve inzetstrategie voor onze brandweermensen kan worden gekozen. Door in innovatie te investeren, investeren we in het ambacht brandweer op een veilige manier. Het is nodig structureel ruimte te maken en financiële middelen te hebben voor innovatie om de brandweermensen veilig voor te bereiden op de risico's van nu en in de toekomst.

Tabel 4.9: Innovatie arbeidsveiligheid

Bedragen x € 1.000 **Innovatie arbeidsveiligheid**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**Categorie**
Innovatie arbeidsveiligheid (pilots)	154	154	154	154	154	Opnemen in kadernota 2026
Innovatie arbeidsveiligheid (pilots) Op Koers	*154*	*154*	*154*	*154*	*154*	*Opnemen in kadernota 2026*
Innovatie arbeidsveiligheid (pilots) Op Kop						*Uitstellen*
Totaal effect bijdrage gemeentelijk basistakenpakket	**308**	**308**	**308**	**308**	**308**	

Op orde

We reageren op innovaties en ontwikkelingen via een innovatieloket en proces waarbij gewogen wordt welke innovaties we willen oppakken. Collega's initiëren onderzoeken naar bestaande innovaties die, indien effectief, worden geïmplementeerd. Hierbij benutten we de kennis en ervaring van vaste collega's en brandweervrijwilligers. Budgetten en capaciteit worden incidenteel beoordeeld. Om de VRU voor te bereiden op nieuwe risico's is het inrichten van een regionaal digitaal verkenningseenheid noodzakelijk. Ook onze werkprocessen kunnen we verbeteren door nieuwe technische mogelijkheden. Met name informatie gestuurd werken wordt een belangrijke verandering. Denk hierbij aan het versterken van de informatiepositie van de meldkamer(processen), de initiële opschaling en de informatievoorziening van alle operationele functionarissen en teams. Incidenteel wordt nu bekeken welke budgetten en capaciteit nodig / beschikbaar zijn. In het 'op orde' scenario gaan wij uit van 1 fte capaciteit en een materieel budget van 50K per jaar voor de opstart en ondersteuning van innovatiepilots.

Risico's

We zijn onvoldoende voorbereid op nieuwe risico's door de klimaatverandering en de energietransitie en afhankelijk van anderen, wat veilig repressief optreden in de toekomst niet garandeert. Dit voldoet niet aan onze kernwaarden. Daarnaast zullen oplopende investeringen (van 'op orde' tot en met 'op kop') op het gebied van personeel, organisatie en ontwikkelbudget ervoor zorgen dat onze medewerkers gaan beschikken over de juiste kennis en het juiste materieel om voortvarend maar verantwoord met de nieuwe uitdagingen om weten te gaan.

Op koers

Dit is actief maar voornamelijk regionaal gericht. Hierbij maken we niet alleen gebruik van de kennis en ervaring van onze beroepsmedewerkers en brandweervrijwilligers, maar wordt ook actief gezocht naar oplossingen voor bestaande problemen en problemen die worden voorzien. Het loket gaat niet enkel wachten tot mensen zich met een oplossing voor een probleem komen melden (waarbij het risico bestaat dat er een probleem wordt bedacht om een gewenste oplossing te forceren). Het loket gaat naar de posten toe om te vragen tegen welke problemen men aanloopt en ze helpen met oplossingen. We participeren beperkt in landelijke ontwikkelingen en liften hierin mee op bestaande structuren. Tevens kunnen we zelf beperkt innovaties in pilot vorm opzetten en ontwikkelen. Er is hiervoor structurele capaciteit noodzakelijk om innovaties op te pakken of te begeleiden (indicatief ≥2fte) en onderzoeksbudget (≥100k) nodig. De VRU flexibel (o.a. budgettair) om na succesvolle pilots vernieuwingen te borgen als nieuwe standaard.

Risico's
Zonder ruimte voor innovatie blijven we werken zoals nu, wat onvoldoende voorbereiding biedt op toekomstige ontwikkelingen. Dit maakt ons minder aantrekkelijk als werkgever en voldoet niet aan onze kernwaarden.

<u>Op kop</u>
De VRU kenmerkt zich als een kenniseconomie. Dit weerspiegelt zich in de VRU. Onze focus in vooruitziend, interregionaal en internationaal. We doen hetgeen omschreven in 'op koers' maar aanvullend participeren we sterk in landelijke en internationale ontwikkelingen en netwerken en zijn in staat om mee te dingen naar (Europese) subsidies om onze ambities uit te voeren. Zelf ontwikkelingen initiëren, onderzoek doen, experimenteren, innoveren en als eerste in het land de stap vooruit te zetten. We werken samen met kennisinstituten. We investeren in evalueren en leren van de praktijk, maar ook voorbereiden op wat we voorzien.

Om dit te realiseren is voortdurende kennisontwikkeling noodzakelijk, risicogericht door ontwikkelen, gericht op toekomstige ontwikkelingen die we voorzien. Hiervoor is binnen de organisatie onderzoekscapaciteit noodzakelijk, maar ook budget om te kunnen ontwikkelen, te experimenteren en te implementeren. We kunnen zelf innovaties in pilot vorm opzetten en ontwikkelen. Hier is een structureel budget voor (≥50k). Er is een programmamanager innovatie (1fte) die als een soort 'makelaar' fungeert tussen de regio en het netwerk daarbuiten. De makelaar haalt financiering op naar voorbeeld van Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond/ Gezamenlijke Brandweer voor formatie (de eerder genoemde 2fte), waardoor naar verwachting de 'op kop' variant goedkoper uitvalt dan de 'op koers' variant. Na succesvolle pilots is budgettair binnen de organisatie ruimte om vernieuwingen te borgen als nieuwe standaard.

Bestuurlijke richtinggevende keuze: Innovatie
Het is onontkoombaar om te investeren in innovatieve ontwikkeling voor het vergroten van arbeidsveiligheid van onze brandweermensen en voor onze leefomgeving.

4.6 Natuurbrandbestrijding

CONCEPT

In onze regio heeft vooral de oostkant te maken met een bos- en hei gebied. Van de Utrechtse Heuvelrug tot aan de Lage Vuursche en Laapersheide. Kenmerkend voor dit gebied is het intensieve gebruik. Voorbeelden zijn diverse campings, zorglocaties, dierentuinen, dagrecreatie en woonkernen. Daardoor kan een natuurbrand met beperkte omvang toch een aanzienlijke impact hebben.

Door klimaatverandering krijgen we vaker te maken met omstandigheden waarin onbeheersbare natuurbranden kunnen voorkomen. Dit heeft mogelijk grote maatschappelijke ontwrichting tot gevolg. De huidige aanpak van het natuurbrandrisico in Nederland is onvoldoende toekomstbestendig. De VRU werkt mee in een landelijke taskforce natuurbrand die een toekomstvisie ontwikkelt op natuurbrandbeheersing, op drie thema's:

- Proactie / preventie.
- Slimme repressie en slagkracht.
- Onderzoek en kennisontwikkeling.

Met de betrokken gemeenten overlegt de VRU over prioritering en (her)inrichting van het gebied. Dit leidt tot een actieplan met in elk geval de volgende onderdelen:

- Advies over meer preventieve maatregelen en de waar nodig wettelijke verankering.
- Advies over hoe bij te dragen aan veerkracht op dit gebied in de samenleving.
- Advies over passende repressieve slagkracht voor onze regio en bovenregionaal optreden.

Om de effecten van een natuurbrand zo goed mogelijk te kunnen beheersen is een aantal aanvullende investeringen nodig. In onderstaande tabel staat weergegeven welke investeringen noodzakelijk zijn. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen op het scenario 'orde' en 'op koers'.

Tabel 4.10 Natuurbrandbestrijding

Bedragen x € 1.000

Natuurbrandbestrijding	2026	2027	2028	2029	2030	Categorie
5e peloton NBB	-	-	269	269	269	Opnemen meerjarenraming
Op Koers peloton NBB	-	-	*73*	*73*	*73*	Opnemen meerjarenraming
2 pelotons grootschalige watervoorziening NBB	-	-	-	-	-	Opnemen meerjarenraming
Op Koers pelotons grootschalige watervoorziening	-	-	*210*	*210*	*210*	Opnemen meerjarenraming
0 handcrew	-	-	-	-	-	Opnemen meerjarenraming
Op Koers 1 handcrew	-	-	*45*	*45*	*45*	Opnemen meerjarenraming
Totaal effect bijdrage gemeentelijk basistakenpakket	**-**	**-**	**597**	**597**	**597**	

5e peloton Natuurbrandbestrijding

De brandweer heeft een beperkte periode waarin zij uitbreiding van de brand kan voorkomen als zij beschikt over voldoende koelend vermogen. Voorkomen van uitbreiding van natuurbrand door snel en adequaat op te treden is een essentieel element in het beperken van de impact van een natuurbrand. Natuurbranden ontstaan doorgaans door droge omstandigheden en de verandering van vegetatie. Ook door het intensiever gebruik van de natuur neemt het risico op een natuurbrand toe. De kans op grote natuurbranden die gelijktijdig op verschillende plekken in de regio plaats vinden wordt groter. Voor een effectieve natuurbrandbestrijding en slagkracht binnen onze regio is een volwaardig 5e peloton nodig. Dit zorgt niet alleen voor kortere aanrijtijden en een snellere inzet om verdere uitbreiding te voorkomen, maar stelt ons ook in staat om bijstand te

verlenen aan andere regio's, zoals wij ook bijstand ontvangen uit omliggende gebieden. Het 5e peloton biedt daarnaast de capaciteit om eenheden af te lossen, wat essentieel is bij langdurige en intensieve incidenten.

In het huidige dekkingsplan uit 2020 is het uitgangspunt dat vijf pelotons (20 operationele voertuigen) nodig zijn voor natuurbrandbestrijding. Het plan was om samen met de Veiligheidsregio Gooi- en Vechtstreek één gezamenlijke natuurbrandbestrijdingsorganisatie te vormen. Veiligheidsregio Gooi en Vechtstreek heeft echter andere natuurbrandvoertuigen aangeschaft waardoor de uitwisselbaarheid met ons materieel niet optimaal is. Momenteel beschikt de VRU over 19 natuurbrandbestrijdingsvoertuigen. Van deze 19 voertuigen zijn er twee afwijkend en niet structureel gefinancierd (zie paragraaf 4.2. Vervanging combivoertuigen). Om tot de benodigde 20 uniforme en structureel gefinancierde natuurbrandbestrijdingsvoertuigen te komen, zijn drie extra voertuigen nodig.

In het 'op koers' scenario gaan we uit van een extra reservevoertuig volgens de huidige werkwijze. Dit voorkomt dat het vijfde peloton niet volledig operationeel is wanneer één voertuig niet inzetbaar is door bijvoorbeeld onderhoud. Vanwege de zeer lange levertijden (circa twee jaar) is het ook niet mogelijk om op korte termijn een vervangend voertuig te leveren als één van de voertuigen volledig uitvalt.

<u>Grootschalige watervoorziening natuurbrandbestrijding</u>
Voor de natuurbrandbestrijding is voldoende bluswater nodig. De beschikbaarheid van bluswater is een kwetsbaar element bij het bestrijden van natuurbranden vanwege verdroging en langdurige droogte. Bij de bestrijding van grote natuurbranden in de afgelopen jaren zijn de landelijke bijstandsafspraken tussen regio's (in de vorm van pelotons) en Defensie (blushelikopters) ingezet. Met name de beschikbaarheid van de capaciteit van Defensie is schaars en niet gegarandeerd.

Bij de bestrijding wordt in principe aan twee flanken ingezet, waarbij ook aan twee kanten voor de watervoorziening moet worden gezorgd. Hiervoor zijn twee waterwagens nodig, die nu niet structureel zijn gefinancierd binnen de bestaande begroting. Het 'op orde' scenario gaat uit van het realiseren van structurele financiering voor de twee incidenteel gedekte waterwagens.

Om voorbereid te zijn op minder beschikbaar water door toedoen van klimaatverandering zijn in het 'op koers' scenario twee extra waterwagens opgenomen. Dit vergt een uitbreiding van het aantal vrijwilligers.

<u>Handcrews</u>
De hoofdtaak van de handcrew is het verwijderen van brandbaar materiaal om een stoplijn te creëren. Daarnaast kan de handcrew ook bijdragen aan de daadwerkelijke brandbestrijding. Dit gebeurt te voet en met handgereedschap, waardoor ze in staat zijn om gebieden te bereiken die voor voertuigen onbereikbaar zijn. In het buitenland waar men al jaren ervaring heeft met grote natuurbranden zijn handcrews een bekend fenomeen. Ook in Nederland zijn de eerste regio's inmiddels al met Handcrews begonnen.

CONCEPT

Bestuurlijke richtinggevende keuze: Natuurbrandbestrijding
De VRU zet in op natuurbrandweerbestrijding met de daarvoor minimum benodigde investeringen. Daarmee dragen wij bij aan de landelijke afspraken, de visie en het op te stellen nationaal convenant Natuurbrandbestrijding.

Visie op bluswatervoorziening
Naast de specifieke waterwagens voor natuurbrandbestrijding kan deze toepassing ook voor de gehele regio een geschikt alternatief zijn voor brandkranen. In het kader van duurzaamheid en klimaatverandering is het de vraag of het nog verantwoord is om drinkwater te gebruiken voor het blussen van branden. De komende periode wordt een visie op bluswatervoorzieningen opgesteld. Onderdeel van deze visie is het onderzoeken naar alternatieven voor de traditionele bluswatervoorzieningen. Het beoogde effect van dit document is dat gemeenten, drinkwaterbedrijven en brandweer op basis van eenduidige kaders hun rol kunnen invullen met betrekking tot het organiseren van de bluswaterwatervoorziening in de VRU.

Bestuurlijke richtinggevende keuze: Visie op bluswatervoorziening
De VRU stelt een 'visie op bluswatervoorziening' op voor het bepalen, realiseren en borgen van adequate bluswatervoorziening binnen het verzorgingsgebied van de brandweer.

4.7 Bestuurlijke opdrachten

4.7.1 Bestuurlijke opdracht 1: Waterongevallenbestrijdingsorganisatie

Onderzoek naar de toekomstbestendigheid van de waterongevallenbestrijdingorganisatie
Het algemeen bestuur vraagt om scenario's op te stellen voor de toekomst van de waterongevallenbestrijdingorganisatie.

Hierbij worden de volgende uitgangspunten meegegeven:

- De hulpverlener is uitgerust om veilig op te kunnen treden volgens geldende regels (arbeidsveiligheid, materieel, vakbekwaamheid, belastbaarheid van onze medewerkers/vrijwilligers en nieuwe technologische ontwikkelingen).
- De wijze waarop de hulpverlening georganiseerd is, is gewogen op veiligheid, haalbaarheid, redelijkheid en betaalbaarheid (dit i.v.m. financiële situatie gemeenten).

4.7.2 Bestuurlijke opdracht 2: Analyse AED-taak

Analyse naar de maatschappelijke en financiële kosten en baten van de AED-taak
Het algemeen bestuur vraagt om een beknopte analyse te verrichten naar de maatschappelijke en financiële kosten en baten van de AED-taak door de brandweer.

Bij de uitwerking van deze bestuurlijke opdracht ligt de vraag voor wat het algemeen bestuur nodig heeft om de afweging over het continueren van de AED-taak te kunnen maken.

Voorgesteld wordt om een beknopte analyse uit te voeren. De beknopte analyse is gericht op het in beeld brengen van ontwikkelingen die niet eerder onderdeel zijn geweest bij de analyse AED-taak. In deze analyse staan de volgende onderdelen centraal:

- Aanleiding en context.
- Relatie AED-taak en voorkomendheid PTSS bij brandweermedewerkers.
- Ontwikkeling burgerhulpverlening in de provincie Utrecht.
- Scenario's toekomstige uitvoering taak, inclusief best practices uit andere veiligheidsregio's.

Als het bestuur behoefte heeft aan een meer uitgebreide analyse, dan kunnen de volgende elementen worden toegevoegd:

- Maatschappelijke kosten en baten.
- Financiële kosten en baten.
- Belevingsonderzoek brandweermedewerkers.

De uitgebreide analyse komt overeen met de analyse die tussentijds reeds twee keer is verricht. Aangezien op deze onderdelen geen nieuwe uitkomsten worden verwacht, wordt voorgesteld de analyse van de AED-taak te beperken.

4.7.3 Bestuurlijke opdracht 3: Verkenning doorbelasten dienstverlening ambulancezorg

Verkenning doorbelasten dienstverlening ambulancezorg
Het algemeen bestuur vraagt om de mogelijkheden te verkennen voor het doorbelasten van de kosten voor tilassistentie en af- en inhijsingen. Onderzocht wordt of en zo ja, op welke wijze de kosten in rekeningen kunnen worden gebracht bij de ambulancedienst/zorgverzekeraars.

Bij de uitvoering van deze bestuurlijke opdracht worden de volgende onderdelen meegenomen:

- Juridische context taak.
- Financiële kosten- en batenanalyse.
- Maatschappelijke kosten- en batenanalyse.
- Scenario's doorbelasten kosten aan zorgverzekeraars, inclusief best practices uit veiligheidsregio's.
- Voorstel voor een toekomstbestendige werkwijze voor het doorbelasten van kosten aan zorgverzekeraars.

4.7.4 Bestuurlijke opdracht 4: Doorbelasten dienstverlening liftopsluitingen

Verkenning doorbelasten dienstverlening liftopsluitingen op verantwoordelijke partij
Het algemeen bestuur vraagt te verkennen of en hoe de kosten voor het bevrijden van personen uit liften - in situaties waarbij er geen sprake is van een medisch urgentie situatie en daarmee geen wettelijke taak - kunnen worden verhaald op de verantwoordelijke partij.

Bij deze verkenning dienen de volgende onderdelen te worden meegenomen:

CONCEPT

- Juridische context van de dienstverlenende taak.
- Maatschappelijke kosten- en batenanalyse (inclusief beleving brandweerpersoneel en maatschappij op doorbelasten kosten).
- Financiële kosten- en batenanalyse.
- Scenario's doorbelasting kosten voor deze taak, inclusief (best) practices uit andere veiligheidsregio's.
- Organisatorische consequenties (o.a. facturatie- en incassoprocessen).

4.8 Samenvatting Brandweer – Toekomstbestendige brandweerzorg

In onderstaande tabel staat de samenvatting van de investeringen voor de brandweer.

Tabel 4.11 Samenvatting Brandweer - Toekomstbestendige brandweerzorg

Bedragen x € 1.000 **Samenvatting Brandweer – Toekomstbestendige brandweerzorg**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Personele paraatheid	983	829	926	1.023	3.864
Tankautospuiten basisbrandweerzorg	910	910	1.324	1.324	1.324
Ondersteuning hulpverlening	66	66	66	66	66
Veilige energietransitie en IBGS	332	332	332	332	332
Vakbekwaamheid	639	639	639	639	639
Innovatie arbeidsveiligheid (pilots)	154	154	154	154	154
Innovatie arbeidsveiligheid (pilots) Op Koers	*154*	*154*	*154*	*154*	*154*
Natuurbrandbestrijding	-	-	269	269	269
Natuurbrandbestrijding Op Koers	*-*	*-*	*328*	*328*	*328*
Totaal effect bijdrage gemeentelijk basistakenpakket	**3.238**	**3.084**	**4.192**	**4.289**	**7.130**

5 Risicobeheersing - Veilige en gezonde leefomgeving

In de Bestuursagenda 2024 – 2027 is voor het programma Veilige en gezonde leefomgeving aangegeven wat we in deze beleidsperiode gaan doen om in 2027 een veilige(re) en gezonde(re) leefomgeving te bereiken. Dat is niet alleen gericht op een veilige en gezonde leefomgeving, maar daarbij horen een veerkrachtige en redzame samenleving en een breed gezamenlijk netwerk.

5.1 Risicogericht werken binnen een breed netwerk

De VRU zet zich in voor een veilige en gezonde leefomgeving. Onze ambitie is dat wij daarbij *risicogericht* werken. Dat wil zeggen dat we ons zoveel mogelijk richten op het beperken van die risico's, waarbij we de meeste veiligheidswinst kunnen boeken. Hiervoor is al veel geïnvesteerd in de samenwerking met gemeenten op het gebied van voorlichting, advisering, vergunningverlening en toezichthouden. Wij willen ons inzetten om vroegtijdig in het proces als partner en adviseur betrokken te zijn bij de beoordeling van initiatieven en ontwikkelingen. Daarvoor zoeken we samen met andere relevante partijen naar de kwetsbaarheden, risico's en kansen in onze regio en waar nodig op landelijk niveau.

<u>Op orde</u>

Dit betreft de huidige situatie. Wij dragen actief bij aan een veilige en gezonde leefomgeving door in te zetten op het voorkomen of beperken van (nieuwe) risico's. Zowel toezicht als advies werken met name vraaggericht. Als gemeenten erom vragen denken wij mee in de ontwikkeling. We zijn hierbij met name reactief. Ons advies en toezicht is kwalitatief op orde, maar niet integraal. We maken gebruik van bestaand interventie-instrumentarium. Waar we deelnemen aan regionale samenwerkingen hebben we een signalerende rol als het gaat om nieuwe risico's. Het netwerk bestaat vooral uit klassieke partners en op een aantal thema's zoals energietransitie, klimaatadaptatie en natuurbrandbeheersing bouwen we binnen dit netwerk aan goede coalities. Dit scenario is op orde en vraagt geen aanvullende investeringen.

<u>Op koers</u>

Dit betreft de gewenste ontwikkeling. In dit scenario dragen we proactief bij aan een veilige en gezonde leefomgeving door in te zetten op het voorkomen of beperken van (nieuwe)risico's. We hebben zicht op de relevante risico's en een systeem om nieuwe risico's te signaleren en monitoren (een dynamisch Regionaal Risicoprofiel). Betrouwbare data zijn hiervoor een randvoorwaarde. We werken risicogericht; risico's prioriteren de inzet van capaciteit en middelen. We adviseren integraal (intern en extern). Hiervoor hebben we positie bij de advisering van relevante partijen en organisaties, waarbij we zo vroeg mogelijk in het proces als vanzelfsprekend worden betrokken. Hierdoor zijn de risico's en beheersmaatregelen eerder duidelijk en is reparatie achteraf minder vaak noodzakelijk. We geven handelingsperspectief op relevante en nieuwe risico's. Het optimaliseren van de externe dienstverlening is hierbij essentieel. Het intern en extern beschikbaar stellen van informatie zorgt voor een eenduidige boodschap vanuit de VRU

CONCEPT

aan onze inwoners. Ook hebben wij zicht op netwerken en participeren hier actief in. Hierbij hebben wij als organisatie een coördinerende, faciliterende en verbindende rol.

Risico's
Niet investeren in het scenario op koers, brengt een aantal risico's met zich mee. De kans bestaat dat er tegenstrijdige adviezen worden gegeven door het ontbreken van de integraliteit van de adviezen. Een ander risico is dat als we niet aan de voorkant zitten van een proces, we moeten repareren aan de achterkant. Dat kost tijd en geld, ook bij repressie. Binnen de huidige capaciteit is geen ruimte voor nieuwe risico's, projecten of actualiteit. Er is weinig tot geen ruimte voor ontwikkeling van kennis over nieuwe regelgeving en nieuwe ontwikkelingen in het veld. Er wordt geen toezicht uitgevoerd op brandveiligheid in parkeergarages. Met de komst van elektrische voertuigen zien we hier een toenemend risico.

Er is geen eigenaar of aanjager om het aspect veiligheid bij nieuwe risico's te agenderen en samen met partijen tot realistische handelingsperspectieven te komen. De risicothema's worden door partners niet integraal benaderd. Vaak is bij de partners (waaronder de gemeenten) onvoldoende capaciteit of kennis beschikbaar. We doen hier een stapje extra vanuit ons urgentiebesef en ons perspectief als hulpverlener, omdat we zicht hebben op waar we in de hulpverlening mee te maken krijgen. We zien dat wij als aanjager nodig zijn bij de risicothema's natuurbrandbeheersing, klimaatadaptatie, energietransitie, stedelijke verdichting en duurzaam bouwen.

De huidige beschikbare capaciteit is ingezet op de eerste drie thema's. Er is onvoldoende ruimte om ook op de laatste twee thema's of andere nieuwe thema's goed in te zetten. We zien dat daar onze expertise ligt, maar er is nu onvoldoende capaciteit om op alle thema's voldoende in te zetten. Er is coördinatie nodig op alle thema's uit het RRP, maar daar is nu niet genoeg formatie voor. Per thema wordt voorgesteld om extra capaciteit beschikbaar te stellen. Er is geen ruimte voor een investering in de toepassing van nieuwe ontwikkelingen (bijvoorbeeld het gebruik van AI voor advisering). Dit betekent dat wat nu op orde is, op korte termijn een achterstand betekent. Om proactief en integraal te gaan werken is een investering of ombuiging noodzakelijk.

5.2 Vergroten van veerkracht en redzaamheid

Wij werken aan het vergroten van de veerkracht en redzaamheid in de samenleving. Nieuwe risico's en geopolitieke dreigingen komen samen een daar komt bij dat het systeem waarin we leven complex is. Maatschappelijke ontwrichting is een reëel gevolg. De samenleving is zich nog maar zeer beperkt bewust van de dreiging. Naar verwachting is de weerbaarheid ook beperkt door het ontbreken van handelingsperspectieven. Om voldoende slagkracht en weerbaarheid te bereiken is er samenwerking nodig tussen de overheid en de samenleving. Dit doen we door risicocommunicatie te intensiveren, passend bij de behoefte van de diverse doelgroepen in de samenleving. Ook wordt ingezet op publiek-private samenwerking om de slagkracht te vergroten.

Op orde
Binnen dit scenario blijven we ons met name richten op het thema brand in huis en hebben dus geen aandacht voor de benodigde veerkracht bij nieuwe risico's.

CONCEPT

Op koers
Nationaal ligt er de opgave om tot een weerbare en veerkrachtige samenleving te komen. Deze opgave is belegd bij de NCTV. Wij onderzoeken op welke manieren wij kunnen bijdragen aan het vergroten van de weerbaarheid, redzaamheid en veerkracht in de samenleving. Dit past bij de ambities uit onze bestuursagenda, maar ook bij landelijke doelstellingen uit de Nationale Veiligheidsstrategie en de Landelijke Agenda Crisisbeheersing.

Binnen het scenario op koers beschikken we over een VRU-brede visie op veerkracht en redzaamheid en geven hier uitvoer aan met het programma Veerkracht. We zorgen er samen met het rijk, gemeenten en partners voor dat de inwoners over de benodigde handelingsperspectieven beschikken. Hierbij spelen we in op een inclusieve maatschappij, met maatwerk voor verschillende doelgroepen. We zorgen ervoor dat we ook tijdens (langdurige) verstoringen als overheid in contact kunnen blijven staan met de samenleving. Hiervoor gaan we informatie- en ondersteuningspunten inrichten. We richten ons op het vormen van nieuwe civiel – publieke coalities voor het komen tot een weerbare en redzame samenleving en robuuste crisisorganisatie waarbij de totale slagkracht van de samenleving benutten (met mogelijk een Risk Factory als middel om hier actief aan bij te dragen).

Tabel 5.1 Samenvatting risicobeheersing – Veilige en gezonde leefomgeving

Bedragen x € 1.000						
Risicobeheersing	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**Categorie**
Coördinatie thema's RRP (stedelijke verdichting en duurzaam bouwen)	132	132	132	132	132	Opnemen in kadernota 2026
Besparing overhead	-132	-132	-132	-132	-132	Opnemen in kadernota 2026
Op Koers Extra formatie energietransitie en beleidsmedewerker	*220*	*220*	*220*	*220*	*220*	*Opnemen in kadernota 2026*
Op Koers: ombuiging verlaging toezichtfrequentie	*-423*	*-423*	*-423*	*-423*	*-423*	*Opnemen in kadernota 2026*
Totaal effect bijdrage gemeentelijk basistakenpakket	**-203**	**-203**	**-203**	**-203**	**-203**	

Voorstel voor ombuiging
Voor het scenario op koers zijn financiële middelen nodig. We doen hiervoor een voorstel tot ombuiging. Om risicogericht werken mogelijk te maken en dit te bekostigen, wordt voorgesteld om de huidige toezichtfrequentie te verlagen. Dit betekent dat er jaarlijks minder controles 'gebruik' wordt uitgevoerd. Daardoor is er minder capaciteit nodig. Een deel van deze ombuiging, door het verlagen van de formatie, kan worden ingezet als besparing. Voor de rest van de formatie die vrijkomt door het verlagen van de toezichtfrequentie, stellen we voor om die in te zetten ten behoeve van het risicogericht werken (o.a. voor nieuwe en regionale risico's) en het vergroten van veerkracht (risicogerichte acties).

Risico's
Het verlagen de toezichtfrequentie brengt een aantal risico's met zich mee:

- Minder toezicht houden kan gevolgen hebben voor de brandveiligheid (naleefgedrag van de gebruiker gaat omlaag). Dit kan leiden tot grotere incidenten met gevolgen voor repressie en de crisisbeheersingsorganisatie.
- Het risico is dat de paraatheid van repressie vermindert, doordat er minder toezichthouders beschikbaar zijn voor piket en uitruk.
- We zijn minder in staat om in te spelen op acute vragen vanuit de samenleving/gemeente (minder personeel, dus minder flexibel).

6 Crisisbeheersing - Versterking crisisbeheersing

Economische, sociale en politieke veranderingen in de samenleving volgen elkaar steeds sneller op. We hebben te maken met klimaatverandering, digitalisering, (volks-)gezondheidscrises waaronder pandemieën, vergrijzing en (geo)politieke spanningen. Hierdoor hebben we te maken met een ander type crisis: langdurig, complex, grensoverschrijdend met stapelende domino-effecten. Deze crises vragen van ons als veiligheidsregio een andere aanpak dan we gewend waren.

We signaleren een vijftal risico's die de komende jaren vragen om een versnelde aanpak in voorbereiding en preparatie:
- Energie / netcongestie.
- Water / overstroming.
- Cyber.
- Droogte / natuurbrand.
- Militaire dreiging.

We signaleren een trend waarbij bij veel organisaties een toename aan beleidscapaciteit samengaat met een afname van doe-capaciteit. De veiligheidsregio's lijken een (van de) laatste bastion(s) in doe-capaciteit. We zullen, nu en in de toekomst, meer moeten vertrouwen op de weerbaarheid en veerkracht van onze bedrijven en inwoners. Het versterken van weerbaarheid en veerkracht in de samenleving vraagt om een grootschalige landelijke aanpak met regionale uitwerking.

Versterking crisisbeheersing heeft zich vertaald in een tweetal projecten:
- Versterking crisisbeheersing, waaronder informatiemanagement.
- Versterken weerbaarheid van de samenleving (zie hoofdstuk 6).

6.1 Programma Versterking Crisisbeheersing

Het programma Versterking Crisisbeheersing wordt uitgevoerd omdat er een landelijke opdracht vanuit het Rijk ligt om crisisbeheersing en informatiemanagement te versterken. Onze doelstelling is om als VRU in positie te komen als er sprake is van (dreigende) crisis of maatschappelijke ontwrichting. Onze missie is om te voorkomen, te voorzien en de effecten van de crisis te minimaliseren en de weerbaarheid van de samenleving te versterken. Het Rijk heeft voor deze opdracht extra geoormerkte midden via de rijksbijdrage beschikbaar gesteld aan de veiligheidsregio's. De besteding van deze middelen is vastgelegd in de meerjarenbegroting van de VRU, zoals deze is vastgesteld in juli 2024.

Met het uitvoeren van het programma Versterking Crisisbeheersing, geven we uitvoering aan de Bestuursagenda 2024-2027. Het programma werkt aan een versterking op vier (hoofd)lijnen:

CONCEPT

crisismanagement, netwerkmanagement, informatiemanagement en communicatiemanagement. Met het uitvoeren van de Bestuursagenda zijn we “op koers” voor dit thema.

1. Deze doorontwikkeling is een directe opdracht vanuit het Rijk, waarvoor structureel extra middelen beschikbaar zijn gesteld via de BDuR. Het is daarmee niet mogelijk om deze versterking niet uit te voeren of een bezuiniging te realiseren via deze extra middelen.
2. De doorontwikkeling die de VRU heeft ingezet met het Operationeel Kernteam – permanent (OKT-p) en is een voorbeeld voor Nederland: we werken met een gedegen visie en programmaplan om onze crisisbeheersing verder vorm te geven. Dit gaat verder dan het aannemen van extra personeel, maar maakt de VRU, gemeenten en partners samen sterker.
3. Het programma Versterking Crisisbeheersing werkt aan een permanent crisisteam (OKT-p) dat niet alleen inzetbaar is tijdens de crises, maar juist vóór de crisis probeert te komen door het volgen van het 24/7 veiligheidsbeeld en altijd parate kennis en expertise.
4. Tijdens de corona- en asielcrisis is een groot deel van het VRU-personeel ingezet in de crisisorganisatie. Hierdoor is er een achterstand opgelopen in het reguliere werk. Deze inzet heeft veel gevraagd van het personeel. Met deze versterking beogen we dat crisismanagement wordt ingericht als een vak en niet als neventaak: “wat je vaker doet, doe je vaker goed”. Het dagelijkse reguliere werk vormt 75% van de functie, en crisismanagement 25%. Door deze professionaliseringsslag wordt er flexibiliteit en wendbaarheid ingebouwd die nodig om toekomstige crises het hoofd te bieden. (Waarbij we niet kunnen garanderen dat bij een extreme crises er geen achterstanden zullen ontstaan.)
5. Naast versterken van de crisisorganisatie gaan we projecten opstarten om de veerkracht en weerbaarheid van de samenleving en relevante ketenpartners te versterken. We zien nadrukkelijk winst aan de voorkant: door veerkracht in de samenleving te versterken, beperken we de effecten van een ramp of crisis.

Het Rijk heeft kaders[5] meegegeven bij de toewijzing van extra geoormerkte middelen voor deze versterking: “*De ophoging van de Brede Doeluitkering Rampenbestrijding (BDuR) is bedoeld voor de versterking van de crisisbeheersing, ook op grond van de contourennota (…) Het is niet de bedoeling dat gemeentelijke bijdragen aan de veiligheidsregio’s – als effect van de ophoging van de BDuR – worden verlaagd. Ook is het niet de bedoeling met de extra financiële middelen gaten te vullen op het gebied van andere taakgebieden van de veiligheidsregio’s”.*

Risico's

De afgelopen jaren is de VRU in touw geweest met diverse opeenvolgende langdurige crises. Hiervoor hebben we facturen gestuurd naar het Rijk. Met het verstrekken van de extra BDuR-gelden verwacht het Rijk van ons dat we ons zó robuust organiseren, dat we een toekomstige, langdurige crisis (deels) zelf op kunnen vangen. Bezuinigingen waardoor de robuustheid onder druk komt te staan, brengt dus risico’s met zich mee. Financieel omdat we de rekening dan bij gemeenten neer moeten leggen, inhoudelijk omdat we niet optimaal gesteld staan voor crises die we aan zien komen. Kosten die gepaard gaan met een pandemie, hetgeen wij helaas hebben moeten ervaren, zijn zeer omvangrijk en niet af te dekken vanuit de Veiligheidsregio’s en gemeenten.

[5] Voorstel aanwending extra financiële middelen crisisbeheersing – 30 september 2022 (Ministerie van J&V):

6.2 Uniformeren piketregeling

Binnen de portefeuilles Crisisbeheersing en GHOR is, naast de hierboven genoemde versterking van Crisisbeheersing via de extra BDuR-gelden, één extra investering nodig. Dit betreft het uniformeren van het piketmodel.

<u>Op orde</u>
Er zijn momenteel binnen de VRU verschillende piketregelingen actief, wat zorgt voor onduidelijkheden en verschillen. Onder andere de vergoedingen voor piketmedewerkers in het 'oude' en 'nieuwe' piketmodel lopen enorm uit elkaar. Daarbij komt dat secundair niets geregeld is voor piketmedewerkers. Om dit recht te trekken is een VRU-brede herijking van het piketmodel nodig. Dit vraagt "goed werkgeverschap" door onze mensen gelijkwaardig betaald worden voor deze rol, niet de één uit oude rechten meer dan de ander. Deze investering is nodig om "op orde" te komen.

De wens is om organisatiebreed te werken aan een nieuw, uniform piketmodel. Eerder zijn al uitgangspunten geformuleerd waar een nieuw piketmodel aan zou moeten voldoen. Door onder andere vanwege capaciteitsgebrek is het project nooit opgestart. Het voornemen is om in 2025 te starten met dit project. Met het uniformeren van de piketregeling dragen we bij aan het zijn van een "Great Place to Work" en het krijgen (en houden) van goede piketmedewerkers. Een goede vergoeding zorgt ervoor dat er minder verloop is in de piketgroepen en dat de motivatie hoog blijft. Onderstaande tabel geeft inzicht wat de investeringen zijn om de piketregeling te uniformeren.

Tabel 6.1: Meerkosten uniformeren piketregeling

Bedragen x € 1.000

Meerkosten uniformeren piketregeling	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**Categorie**
Uniformeren piketregeling	400	400	400	400	400	Opnemen in kadernota 2026
Totaal effect bijdrage gemeentelijk basistakenpakket	**400**	**400**	**400**	**400**	**400**	

De inschatting is dat er structureel €400.000 nodig zal zijn om het piketmodel op orde te brengen en de vergoedingen te uniformeren. Dit bedrag vindt zijn basis in een onderzoek dat een paar jaar geleden is uitgevoerd naar de uniformering van piketgroepen. Uiteraard zullen we bij het in beeld brengen van het definitieve kostenplaatje door dat uitgevoerde onderzoek te updaten, ook bezien of er door wijzigingen in de piketstructuur (meer kanspiket, piketten samenvoegen e.d.) een deel van de meerkosten bespaard kan worden.

Risico's
Bij de huidige ongelijke vergoeding, blijven we het risico lopen dat de piketgroepen niet of te weinig bezet worden. Daardoor is de crisisorganisatie onvoldoende inzetbaar bij calamiteiten.

Bestuurlijke richtinggevende keuze: Crisisbeheersing
Onderzoek doen naar het uniformering van het piketmodel crisisbeheersing VRU.

7 Meldkamer Midden-Nederland

Vanaf juni 2025 is er één meldkamer Midden-Nederland in Hilversum waarin de meldkamerfuncties brandweer, politie, ambulancedienst en de calamiteitencoördinator samenwerken. Deze verplichte ontwikkeling volgt uit de Wet Veiligheidsregio's en de Wijzigingswet Meldkamer. Meldkamer Midden-Nederland maakt onderdeel uit van de Landelijk Meldkamer samenwerking (LMS). LMS is een zelfstandig onderdeel binnen de politie en beheert de meldkamers voor alle hulpdiensten, zoals de politie, brandweer, ambulance, en marechaussee. LMS is verantwoordelijk voor de huisvesting en de ICT. De invulling van de meldkamerdienstverlening Brandweer en de multidisciplinaire aansturing vanuit de wettelijk verplichte calamiteitencoördinator valt onder de verantwoordelijkheid van de besturen van de Veiligheidsregio's Flevoland, Gooi en Vechtstreek en Utrecht.

Het initiële doel was om de nieuwe meldkamer Midden-Nederland in 2020 in gebruik te nemen. Wijziging van beleid (van verbouw naar nieuwbouw), een complex aanbestedingsproces en majeure stijging van bouwkosten hebben gezorgd voor een vertraging die er uiteindelijk voor zorgt dat de nieuwe multidisciplinaire meldkamer Midden-Nederland naar verwachting in juni 2025 operationeel zal worden.

Als start voor de inrichting van de Meldkamer Midden-Nederland is in 2016 een businesscase vastgesteld door de drie algemeen besturen. Deze businesscase dient als gezamenlijk referentiepunt in dit proces. Sinds 2016 zijn er diverse ontwikkelingen geweest op het gebied van arbeidsvoorwaarden, denk bijvoorbeeld aan de wijziging van het ouderschapsverlof. Deze aanpassingen hebben een directe invloed op de beschikbaarheid van medewerkers, en daarmee op de roosterfactor.

Op 17 juni 2024 is door het Dagelijks bestuur van de VRU ingestemd met het voorstel om het personeel van de meldkamer Midden-Nederland onder te brengen bij de VRU als moederorganisatie. Ook is ingestemd met het voorstel om de verhouding van de rijksbijdrage (Brede Doeluitkering Rampenbestrijding, peildatum 2025) te hanteren als verdeelsleutel voor de verdeling van de kosten over de drie deelnemende regio's (Flevoland 29,36%; Gooi & Vechtstreek 19,15%; Utrecht 51,48%).

7.1 Centralisten en ondersteuning

Het voorlopig ontwerp voor de Meldkamer Brandweer en Crisisbeheersing laat een kostenverhoging zien ten opzichte van de businesscase van 2016. Deze toename is verklaarbaar doordat de gehanteerde aannames in de businesscase ten aanzien van de inschaling van de centralisten, roosterfactoren en ondersteunende functies niet passen in de huidige tijd. De onderstaande tabel geeft inzicht in de meerkosten ten opzichte van de businesscase.

CONCEPT

Tabel 7.1: Meerkosten centralisten en ondersteuning

Bedragen x € 1.000 Meerkosten centralisten en ondersteuning	2026	2027	2028	2029	2030	Categorie	
Roosterfactor centralisten	148	148	148	148	148	Verwerken in geactualiseerde begroting	2025
Inschaling centralisten	174	174	174	174	174	Verwerken in geactualiseerde begroting	2025
Specialistische ondersteuning	175	175	175	175	175	Verwerken in geactualiseerde begroting	2025
Aanvullende ICT-voorzieningen	ntb	ntb	ntb	ntb	ntb	Verwerken in geactualiseerde begroting	2025
Bijdrage meerkosten vr's Gooi- en Vechtstreek en Flevoland	-241	-241	-241	-241	-241,1	Verwerken in geactualiseerde begroting	2025
Totaal effect bijdrage gemeentelijk basistakenpakket	**256**	**256**	**256**				

Roosterfactor centralisten

De roosterfactor is de verhouding tussen het aantal roosterplekken per 24 uur en de beschikbare uren (fte) volgens het dienstrooster. Met andere woorden: hoeveel fte zijn er nodig om het rooster 24/7 dicht te krijgen, rekening houdend met verlof, scholing, ziekte en dergelijke. Er zijn bij de centralisten meer mensen nodig dan gedacht om het rooster te kunnen vullen. In de businesscase is geen roosterfactor vastgesteld, maar is een aanname gedaan en gerekend met de roosterfactor 6. Op basis van de huidige uitwerking is een roosterfactor van 7,29 benodigd. Met deze roosterfactor komt het benodigd aantal centralisten uit op 19,44 FTE. Voor de centralisten wordt voorgesteld dit af te ronden naar 19,5 FTE. Hiermee worden de voorwaarden geschapen voor een gezonde en duurzame organisatie. Dit met een gegarandeerde continuïteit en 24/7 inzetbaarheid. Het gaat hier niet om piket, maar om een 24-uurs bezetting op de meldkamer door centralisten. Per saldo is 1,5 fte meer formatie nodig dan in de businesscase voorzien.

Inschaling centralisten

In de basis betreft het geprotocolleerd werk, dus wordt gewerkt met/binnen vastgestelde procedures/protocollen/werkwijzen. Het werk gaat echter verder dan alleen het aannemen van de melding en het volgen van de vastgestelde procedures/protocollen/werkwijzen. Per casus dient zelf een beoordeling te worden opgemaakt en een afweging wat in die specifieke situatie nodig is. Het laatste half jaar is een ontwikkeling ingezet waardoor de functie van centralist steeds meer betekenis en body krijgt. Enerzijds wordt daarbij aangesloten bij een landelijke ontwikkeling, maar anderzijds is hierin ook nadrukkelijk sprake van regionale keuzes en ambities. Daarin wordt van de functie centralist ook een meer proactieve houding en een meedenkende rol gevraagd. Deze elementen maken dat het passend is om de functie in te delen in schaal 8. Er is sprake van brede en gevarieerde componenten en centralisten maken in belangrijke mate eigen afwegingen met betrekking tot de uitvoering van de verschillende taken en de planning daarvan.

Specialistische ondersteuning

Bij het opstellen van de businesscase was nog geen concreet beeld van de benodigde activiteiten en bezetting van de algemene leiding en specialistische ondersteuning. De beheerformatie is toen mede bepaald aan de hand van opgaves van vergelijkbare meldkamers. De afgelopen jaren is de verdeling van de beheertaken tussen de meldkamers en LMS uitgekristalliseerd. Op basis hiervan en een vergelijking met meldkamer Oost5, is meer zicht gekregen op de beheertaken en de hiervoor benodigde formatie leiding en specialistische ondersteuning. Per saldo is 1,5 fte meer formatie nodig dan in de businesscase voorzien.

CONCEPT

Bijdrage meerkosten veiligheidsregio's Gooi- en Vechtstreek en Flevoland
De jaarlijkse bijdrage van de veiligheidsregio's Gooi- en Vechtstreek en Flevoland voor de meerkosten ten opzichte van de businesscase zijn berekend op basis van de vastgestelde verdeelsleutel.

7.2 Calamiteitencoördinator

Veiligheidsregio's hebben de wettelijke verplichting een éénhoofdige leiding voor de gemeenschappelijke meldkamerprocessen in gevallen van grootschalige alarmering in te stellen. Een van de taken is het creëren en delen van informatie die zijn belegd bij de werkzaamheden van de calamiteitencoördinator. Deze functie moet 24/7 beschikbaar zijn op de meldkamer. Het gaat hier niet om piket, maar om een 24-uurs bezetting op de meldkamer door de calamiteitencoördinator.

De calamiteitencoördinator is onderdeel van de leiding en coördinatie tijdens een crisis. Hij is de multidisciplinaire functionaris op de meldkamer en monitort en analyseert dagelijks het veiligheidsbeeld in de regio. Daarmee is hij de informatiemakelaar die vooruitkijkt naar wat ons bedreigt en inventariseert hoe we daarop kunnen inspelen. Door het volgen van het beeld kan de calamiteitencoördinator vroegtijdig de betrokken partijen informeren en waar nodig opschalen. Hiertoe maakt de calamiteitencoördinator gebruik van diverse systemen en producten. Eén daarvan is de strategische beoordeling. De calamiteitencoördinator adviseert over de organisatie van grootschalige alarmering en neemt de leiding bij het analyseren van complexe situaties. Hij geeft leiding aan de multidisciplinaire coördinatie en besluitvorming op de meldkamer en vormt daarmee een belangrijke verbindende schakel tussen de meldkamer en de crisisorganisatie. Daarnaast heeft de calamiteitencoördinator de rol continuïteitsbewaker, die bedenkt wat er moet gebeuren bij een verandering in de software of een storing in de meldkamer. In onderstaande tabel staan de meerkosten ten opzichte van de businesscase.

Tabel 7.2: Meerkosten calamiteitencoördinator

Bedragen x € 1.000

Meerkosten calamiteitencoördinator	2026	2027	2028	2029	2030	Categorie	
Roosterfactor calamiteitencoördinator	115	115	115	115	115	Verwerken in geactualiseerde begroting	2025
Aanvullende ICT-voorzieningen	4	4	4	4	4	Verwerken in geactualiseerde begroting	2025
Bijdrage meerkostenn vr's Gooi- en Vechtstreek en Flevoland	-58	-58	-58	-58	-57,73	Verwerken in geactualiseerde begroting	2025
Totaal effect gemeentelijk basistakenpakket	**61**	**61**	**61**				

Roosterfactor calamiteitencoördinator

Er zijn bij de calamiteitencoördinator meer mensen nodig dan gedacht om het rooster te kunnen vullen. In de businesscase is geen roosterfactor vastgesteld, maar is een aanname gedaan en gerekend met de roosterfactor 7. Op basis van de huidige uitwerking is per saldo 1,0 FTE meer formatie nodig dan in de businesscase voorzien. Voor de calamiteitencoördinatoren is een gelijke roosterfactor aangehouden als voor de centralisten, omdat zij ook 24/7 aanwezig moeten zijn op de meldkamer. Daarmee is de roosterfactor voor de calamiteitencoördinatoren ook 7,29. Aangezien de groep calamiteitencoördinatoren kleiner is, en daardoor kwetsbaarder voor individuele ziekte e.d., maar ook gezien de doorontwikkeling van de calamiteitencoördinator -

functie, wordt in het voorlopig ontwerp voorgesteld de formatie voor calamiteitencoördinatoren af te ronden naar boven naar 8 FTE om daarmee een 24/7 rooster te kunnen draaien en daarmee te voldoen aan de (wettelijke) uitgangspunten.

Aanvullende ICT voorzieningen
Vanaf 2016 is stapsgewijs meer invulling gegeven aan de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de calamiteitencoördinator. Om de verwachtingen waar te kunnen maken zijn diverse ICT-middelen benodigd, die niet waren voorzien in de businesscase.

Bijdrage meerkosten veiligheidsregio's Gooi- en Vechtstreek en Flevoland
De jaarlijkse bijdrage van de veiligheidsregio's Gooi- en Vechtstreek en Flevoland voor de meerkosten ten opzichte van de businesscase zijn berekend op basis van de vastgestelde verdeelsleutel.
De onderstaande tabel geeft inzicht in de dekking voor de meerkosten ten opzichte van de businesscase.

Tabel 7.3: Dekking binnen begroting VRU

Bedragen x € 1.000

Dekking binnen begroting VRU	2026	2027	2028	2029	2030	Categorie	
Inzet voordeel samenvoeging meldkamers	-317	-	-		2025	Verwerken in geactualiseerde begroting	2025
Totaal effect gemeentelijk basistakenpakket	**-317**	**-**	**-**				

De verwachte meerkosten wordt gedekt binnen de begroting van de VRU uit het financiële voordeel dat wordt gerealiseerd door de samenvoeging van de meldkamers. In 2022 is een deel (193K) van het voordeel uit de positieve businesscase al ingezet om een tekort op te vangen dat ontstond bij de overdracht van het beheer van de ICT en de huisvesting naar de LMS.

Risico's
Als de meldkamer MNL niet op orde is, kunnen het publiek en de samenwerkende organisaties het vertrouwen in de meldkamer verliezen wat kan leiden tot een verminderde samenwerking en effectiviteit. Extra vertragingen kunnen leiden tot extra kosten voor tijdelijke oplossingen. En een gebrek aan een goed functionerende meldkamer kan leiden tot operationele verstoringen, wat de veiligheid in de regio kan beïnvloeden.

7.3 Samenvatting Meldkamer Midden-Nederland

In onderstaande tabel staat de samenvatting van de meerkosten voor centralisten, ondersteuning en calamiteitencoördinator en de dekking hiervan.

Tabel 7.4: Samenvatting Meldkamer Midden-Nederland

Bedragen x € 1.000

Samenvatting Meldkamer Midden-Nederland	2026	2027	2028	2029	2030	Categorie	
Meerkosten centralisten en ondersteuning	256	256	256	256	256	Verwerken in geactualiseerde begroting	2025
Meerkosten calamiteitencoördinator	61	61	61	61	61	Verwerken in geactualiseerde begroting	2025
Dekking meerkosten meldkamer MN binnen begroting VRU	-317	-317	-317	-317	-317	Verwerken in geactualiseerde begroting	2025
Totaal effect bijdrage gemeentelijk basistakenpakket	-	-	-	-	-		

CONCEPT

8 Algemeen en ondersteuning

8.1 De uitdagingen waar wij als werkgever voor staan

De uitvoering van de bestuursagenda vraagt ook om een investering in de medewerkers van de VRU. Dit is nodig om de komende jaren de juiste en voldoende mensen (beroeps en vrijwilligers) aan ons te binden en te blijven boeien. De arbeidsmarkt is krap en de komende jaren verwacht ook onze organisatie een grote uitstroom als gevolg van de vergrijzing. Dit vraagt meer tijd, geld en aandacht voor werving en selectie, het opleiden en continue ontwikkelen van onze mensen. Ook zijn investeringen nodig om de diversiteit binnen de organisatie te vergroten en blijvend aandacht te besteden aan een veilige werkomgeving. De ontwikkelingen in de wereld en in de samenleving vragen veel van ons. Als werkgever hebben we te maken met:

Een krappe en uitdagende arbeidsmarkt
Het vinden van de juiste mensen is nu soms al lastig. De verwachting is dat dit alleen maar moeilijker wordt. We hebben nu al te maken met functies die moeilijk vervulbaar zijn. Ook zijn vrijwilligers korter bij ons in dienst dan voorheen vanwege maatschappelijke factoren (o.a. individualisering, spanning woningmarkt). Om de brandweerzorg te kunnen blijven garanderen investeren wij op het vinden, binden en boeien van onze mensen. Op de steeds krapper wordende arbeidsmarkt wil de VRU een aantrekkelijke en toekomstbestendige werkgever zijn waar talent wil werken.

Een grote uitstroom in de komende jaren door de vergrijzing
In 2040 zal, bij een pensioenleeftijd van 67 jaar, 1 op de 2 Nederlanders met pensioen zijn (nu is dat 1 op 3). Binnen de VRU ligt de gemiddelde leeftijd zelfs hoger, wat betekent dat veel medewerkers eerder stoppen vanwege mentale of fysieke belasting. Van de huidige 686 ambtenaren zullen er de komende 15 jaar 414 met (vroeg)pensioen gaan, en inclusief het gemiddelde verloop zullen naar schatting 990 ambtenaren vertrekken, wat 144% van het huidige personeelsbestand is. Dit stelt ons voor de uitdaging om de continuïteit en kwaliteit van onze organisatie te waarborgen door tijdig strategische maatregelen te nemen om nieuw talent aan te trekken en te behouden.

Technologische ontwikkelingen zoals robotisering en AI
Voor de hele organisatie bieden technologische ontwikkelingen kansen om in een krappe arbeidsmarkt zo efficiënt mogelijk te werken. Het is nodig te investeren in technologische ontwikkelingen om voorbereid te zijn op de toekomst. Daar staat tegenover dat deze technologische ontwikkelingen ons werk ook complexer maken. Dit vraagt dus ook een investering om onze medewerkers te prepareren op deze ontwikkelingen.

Lichamelijke en mentale welzijn van onze mensen staat onder druk
Wij vinden het lichamelijke en mentale welzijn van onze medewerkers belangrijk. Wij zetten in op duurzame inzetbaarheid, zodat onze medewerkers goed en langer gezond en gemotiveerd kunnen blijven werken. Het mentaal welzijn van onze medewerkers is een belangrijk aandachtpunt. Werkdruk is de meest gerapporteerde oorzaak van burn-out, wat een groot deel van het

CONCEPT

ziekteverzuim verklaart. Ook constateren we een forse toename van het aantal (ingrijpende) reanimaties waarbij brandweermensen worden ingezet. Dit kan leiden tot mentale problemen en daarmee uitval. En zelfs tot PTSS, inmiddels bij meer dan 40 van onze medewerkers.

Daarnaast heeft onderzoek aangetoond dat 70% van onze brandweermensen een te hoog BMI, en daarbij vaak ook een te grote buikomvang, heeft. Dit vormt een verhoogd risico op uitval en arbeidsongeschiktheid. Het 20-jaar beleid bij beroepsbrandweer wordt niet langer gezien als een middel om ervoor te zorgen dat brandweerpersoneel gezond de pensioengerechtigde leeftijd haalt. Dit biedt kansen om personeel langer beschikbaar te houden voor de brandweer, tegelijkertijd neemt hierdoor het risico op uitval toe.

Een diverse maatschappij biedt kansen en complexiteiten
Wij vinden het belangrijk dat ons personeelsbestand een afspiegeling is van de maatschappij. Dit is nu nog niet het geval. Zo worden brandweervrouwen en collega's met een migratieachtergrond op diverse plekken in onze organisatie nog niet met open armen ontvangen. Dat betekent dat we kansen laten liggen om onze paraatheid nu en straks op sterkte te houden. Diversiteit helpt ons als organisatie om ons werk beter te doen. Niet alleen maken we zo breder gebruik van het talent op de arbeidsmarkt, maar het helpt ook om vraagstukken vanuit meerdere invalshoeken te bekijken. We moeten daarom blijven investeren in het werven van en werken met verschillende culturen en achtergronden.

8.2 Wat wij doen om een toekomstbestendige en aantrekkelijke werkgever te zijn

We streven naar een omgeving waarin medewerkers hun talenten kunnen ontwikkelen, met goede faciliteiten en waardering voor hun werk. We vinden het belangrijk dat medewerkers de organisatie ervaren als een 'great place to work'. De menselijke maat vinden wij belangrijk.

We hebben als organisatie al diverse stappen gezet. We bouwen aan een open cultuur waarin medewerkers zich vrij voelen om zich kwetsbaar op te stellen en durven aan te geven waar hun grenzen en behoeften liggen. Deze beweging willen we vasthouden en hierop willen we nog meer inzetten. Goed leiderschap is hierbij van belang. Ook hebben we de eerste stappen gezet om ons werving- en selectieproces te verbeteren.

Om te werken aan een toekomstbestendige organisatie zet de VRU in op:

1. Binden en Boeien van onze mensen:
    - Aantrekkelijke werkgever.
    - Diversiteit, sociale veiligheid en inclusie.
    - Duurzame inzetbaarheid en vitaliteit.
2. Ontwikkeling van onze mensen:
    - Leiderschapsontwikkeling en persoonlijk leiderschap.
    - Talentontwikkeling.
    - Organisatieontwikkeling.

Tabel 8.1 bevat een overzicht van de benodigde investeringen, waarvan het 'op orde' scenario kan worden gedekt uit de bestaande (personeels)begroting.

CONCEPT

Tabel 8.1: toekomstbestendig en aantrekkelijk werkgever

Bedragen x € 1.000						
Toekomstbestendige en aantrekkelijke werkgever	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**Categorie**
Aantrekkelijke werkgever / werving en selectie	50	50	50	50	50	Opnemen in kadernota 2026
Aantrekkelijke werkgever / werving en selectie Op Koers	*71*	*71*	*71*	*71*	*71*	*Opnemen in kadernita 2026*
Diversiteit, sociale veiligheid en inclusie	11	11	11	11	11	Opnemen in kadernota 2026
Diversiteit, sociale veiligheid en inclusie Op Koers	*31*	*31*	*31*	*31*	*31*	*Opnemen in kadernita 2026*
Duurzame inzetbaarheid en vitaliteit	197	197	197	197	197	Opnemen in kadernota 2026
Duurzame inzetbaarheid en vitaliteit Op Koers	*78*	*78*	*78*	*78*	*78*	*Opnemen in kadernita 2026*
Leiderschapsontwikkeling	190	190	190	190	190	Opnemen in kadernota 2026
Leiderschapsontwikkeling Op Koers	*60*	*60*	*60*	*60*	*60*	*Opnemen in kadernita 2026*
Talentontwikkeling	42	42	42	42	42	Opnemen in kadernota 2026
Talentontwikkeling Op Koers	*144*	*144*	*144*	*144*	*144*	*Opnemen in kadernita 2026*
Organisatieontwikkeling	210	210	210	210	210	Opnemen in kadernota 2026
Organisatieontwikkeling Op Koers	*10*	*10*	*10*	*10*	*10*	*Opnemen in kadernita 2026*
Besparingsoptie: Stelpost vacatureruimte in de loonbegroting	*-700*	*-700*	*-700*	*-700*	*-700*	*Opnemen in kadernita 2026*
Totaal effect bijdrage gemeentelijk basistakenpakket	**394**	**394**	**394**	**394**	**394**	

Aantrekkelijke werkgever

Het opstellen van het arbeidsmarktcommunicatieplan in 2025 gaat ons helpen om gericht te kiezen voor doelgroepen die we willen bereiken en te bepalen hoe we de naamsbekendheid van onze organisatie willen vergroten. We sluiten aan op landelijke communicatiecampagnes en zijn aanwezig op carrièrebeurzen.

Om op koers te komen is een stap extra nodig. Daarmee bereiken we dat de VRU op de steeds krapper wordende arbeidsmarkt een aantrekkelijke en onderscheidende organisatie is, waar talent wil werken. Dit vraagt modernisering van de wervingsinstrumenten, denk aan het gebruik van games om potentiële werknemers een goed beeld te geven van wat het werk inhoudt. Dit zorgt voor aantrekkingskracht op een krappe arbeidsmarkt en verbetert tegelijkertijd de kwaliteit van onze selectie.

Diversiteit, sociale veiligheid en inclusie

In 2025 doen we een nulmeting binnen onze organisatie ten aanzien van de ervaren diversiteit en sociale veiligheid. Daarbij gaan we ook na in hoeverre medewerkers de VRU ervaren als een inclusieve organisatie. Het doel is om inzichtelijk te krijgen waar wij staan en gerichter maatregelen ter verbetering te nemen. Als we de organisatie op dit onderwerp op koers willen brengen zijn ook bewustwordingsinterventies nodig. Dit richt zich op het bewust maken van medewerkers van het belang van een divers personeelsbestand en hen handreikingen aan te bieden om hierbij te helpen. Het uitbreiden van interventies stelt ons in staat om op kop te komen.

Duurzame inzetbaarheid

Om op orde te komen richten we ons met name op de grootste risico's voor de duurzame inzetbaarheid en op het voorkomen van zware mentale en fysieke problemen. Zo investeren wij in sportfaciliteiten en zelftesten voor mentaal welzijn. De grootste investering is gericht op het voorkomen van de zwaarste mentale problemen zoals PTSS.

Wij zetten er op in dat mentale problemen bespreekbaar zijn en hopen zo de drempel om erover te praten minder hoog te maken. Dit biedt ook de gelegenheid om in een vroeger stadium de juiste ondersteuning te bieden. We dragen als organisatie actief bij aan het komen tot een landelijke regeling, waarbij wij het Rijk ook aanspreken op hun verantwoordelijkheid om goede ondersteuning financieel mogelijk te maken. Tot die tijd voeren wij een lokale regeling uit om te zorgen dat onze mensen passende ondersteuning krijgen. Om op koers te komen is meer nodig. Hierbij bieden wij ook hulp aan breder in de organisatie. Dit is nodig, omdat we een algemene toename in de organisatie zien van verzuim als gevolg van mentale problemen. Om op kop te komen zouden wij de hele organisatie preventieve instrumenten bieden om klachten tijdig te signaleren en waar mogelijk te voorkomen.

Leiderschapsontwikkeling en persoonlijk leiderschap

Een great place to work zijn vraagt om leiderschap. Om op orde te komen investeren wij op leiderschap. Wij bieden drie leiderschapsbijeenkomsten per jaar aan om de algemene vaardigheden van al onze leidinggevenden te verbeteren. We zien dat extra inzet nodig is voor postcommandanten. Zij hebben te maken met complexe vraagstukken, zoals een ongezonde groepsdynamiek op een post of ingrijpende gebeurtenissen zoals reanimatie die grote gevolgen kan hebben op zowel de post als in de gemeenschap. Omdat het verloop van medewerkers op posten toegenomen is en de samenstelling diverser wordt, vraagt dit meer van leidinggevenden. Wij willen postcommandanten hier beter op toerusten.

Vanuit het leiderschap stimuleren we eigenaarschap van medewerkers. We bevorderen een proactieve rol en geven ruimte aan vakmanschap en talent. We gaan uit van eigenaarschap voor de eigen taak. Er is dus ook sprake van persoonlijk leiderschap. We willen een organisatie opbouwen waar mensen de verantwoordelijkheid nemen over hun eigen ontwikkeling en eigenaarschap tonen. Dit is één van de kernwaarden van onze organisatie. Dit vraagt bewustwording van medewerkers en instrumenten om hier handen en voeten aan te geven.
Op koers stelt ons in staat om rekening te houden met de verschillende doelgroepen leidinggevenden en meer maatwerk te bieden. We zien dat de leerbehoefte van verschillende doelgroepen verschilt. Een algemeen aanbod biedt hier niet volledig een antwoord op. Operationeel leidinggeven vraagt bijvoorbeeld iets anders dan aansturing op strategisch niveau. In een op kop scenario zijn we nog meer in staat om individueel maatwerk te bieden.

Talentontwikkeling

Het werk moet gedaan worden, maar wij willen ook kijken naar het talent van de medewerker en hierbij bepalen welke taken het best passend zijn. Dit om afwisseling, ontwikkeling, vitaliteit en voldoen van het werk te bieden. We zien dat leidinggevenden nu nog te weinig aandacht hebben voor talentontwikkeling. Medewerker ontwikkelen zich hierdoor soms onvoldoende binnen de organisatie of de verlaten de organisatie zelfs. Om dit te voorkomen moeten wij investeren in een toegankelijk leeraanbod voor talentontwikkeling. Het doel hiervan is niet alleen om oog te hebben voor ieders talent en dat optimaal in te zetten, maar ook om medewerkers aan te trekken en aan ons te blijven binden.

CONCEPT

Organisatieontwikkeling
Om op orde te komen moeten we investeren in een wendbare organisatie. Hiervoor hebben we in 2024 een besturingsfilosofie, organisatiemodel en kernwaarden opgesteld, waar alle medewerkers in zijn meegenomen. Daarnaast zijn er concrete initiatieven zoals een klussenbank en uitwisseling tussen afdelingen die een bredere inzetbaarheid stimuleren. We willen een wendbare VRU bouwen die in staat is om in te spelen op technologische, maatschappelijke en economische veranderingen die zich voordoen. Dit vraagt om een inrichting die flexibiliteit in zich draagt en tegelijkertijd een solide basis biedt om medewerkers zich te laten binden. Hierbij worden alle medewerkers door middel van projectgroepen, meedenkgroepen en een participatieve medezeggenschap betrokken en uitgedaagd om eigenaarschap te nemen en bij te dragen aan de ontwikkeling van de VRU.

Besparingsoptie: Stelpost vacatureruimte in de loonbegroting
De personeelsbegroting van de VRU is gebaseerd op een vastgestelde formatie. Door regulier verloop is een deel van deze formatie vacant. Uit een analyse van de afgelopen jaren blijkt dat de personeelsbegroting meer onder spanning kan worden gezet door een stelpost van € 0,7 miljoen op te nemen voor vacatureruimte. Hiermee kan het op orde scenario voor de investeringen in onze medewerkers binnen de begroting worden gedekt. Het risico van deze maatregel is dat de financiële ruimte voor vervangende inhuur wordt beperkt.

8.3 Digitale veiligheid, continuïteit en weerbaarheid

Een verstoring van digitale processen in onze organisatie kan een grote impact hebben op de hulpverlening en de openbare orde. De afhankelijkheid van de digitale omgeving is enorm. Van kleine storingen tot cybergijzeling, en van black-out tot digitale oorlogvoering en spionage. Veiligheidsregio's moeten zich daarom goed voorbereiden op dit soort situaties.

Voortdurende aandacht voor digitale veiligheid wordt steeds belangrijker als gevolg van verregaande digitalisering, informatisering en ketensamenwerking. Deze ontwikkeling zorgt ervoor dat over het gehele taakveld van de VRU de data-intensiteit toeneemt en we steeds afhankelijker worden van digitale systemen en toeleveringsketens.

Situatiebeeld 2024
In een wereld die gekenmerkt wordt door toenemende complexiteit, geopolitieke spanningen en onvoorspelbaarheid, is het van vitaal belang dat niet alleen de maatschappij veerkrachtig is, maar dat ook de veiligheidsregio haar eigen continuïteit kan waarborgen. In dit kader hebben we in 2024 een begin gemaakt door het identificeren van onze Te Beschermen Belangen, uitgedrukt in kritische processen en onderlinge afhankelijkheden. Deze fundamentele stap vormt de basis voor het ontwikkelen van interne bedrijfscontinuïteitsplannen en het implementeren van een gestructureerd proces conform de ISO 22301-standaard richting 2026.

Op het gebied van veiligheid zijn de processen van de VRU al geruime tijd afhankelijk van digitale informatie. Onder druk van crises zoals COVID zijn digitale initiatieven vaak versneld toegepast om 'te overleven'. De verschuiving in het digitale domein is veelal succesvol maar integratie van

CONCEPT

beveiligingsaspecten zijn in de transformatie vaak onderbelicht gebleven waardoor een ”beveiliging schuld” is ontstaan.

Eind 2023 is de eerste fulltime Chief information Security Officer (CISO) aangesteld. Er is gestart met het actualiseren van het dreigingsbeeld voor de interne organisatie, er is een toetsing gedaan van de technische maatregelen en er heeft een verkenning plaatsgevonden naar de effectiviteit en efficiëntie (volwassenheid) van de digitale veiligheidsprocessen. De VRU is beveiligd maar opereerde afgelopen periode voornamelijk in een reactieve en ad-hoc modus wat betreft de beveiligingsmaatregelen en -activiteiten.

De Bestuursagenda bevat ambitieuze doelstellingen ten aanzien van het thema digitale veiligheid. Gebleken is dat de benodigde investeringen om de continuïteit en digitale beveiliging van de staande organisatie op orde te krijgen en te behouden ontbreken. Het is van cruciaal belang dat we deze lacune nu adresseren, om te voorkomen dat we voor onverwachte uitdagingen komen te staan. Door deze investeringsbehoefte te erkennen en te integreren in onze strategie, kunnen we een solide fundament leggen voor onze digitale weerbaarheid en continuïteit.

Situatiebeeld 2026
In aanloop naar 2026 zijn steeds meer dreigingsactoren (geo)politiek of ideologisch gemotiveerd. Deze dreigingsactoren richten zich op kritieke infrastructuren en toeleveringsketens, zowel fysiek als middels hacktivisme en ransomware. Ontwrichtende technologie, zoals generatieve AI, Internet of things en kwantumcomputing, heeft zijn intrede gedaan in een omgeving die wordt gevormd door complexe infrastructuren en toeleveringsketens. Er is veel veranderd op het gebied van wetgeving en compliance-eisen. Waar in 2024 slechts de contouren van richtlijnen zichtbaar waren, worden deze in 2025 omgezet in nationale wet- en regelgeving. Regelgeving zoals Beveiliging van Netwerk- en Informatiesystemen richtlijn 2 (NIS2), Critical Entities Resilience richtlijn (CER) en de Cyberbeveiligingswet (Cbw) worden naar alle waarschijnlijkheid van toepassing voor de VRU. Deze wet- en regelgeving vereist behalve robuustere cybersecuritymaatregelen ook maatregelen op het gebied van fysieke beveiliging en bedrijfscontinuïteit en weerbaarheid. Digitale veiligheid en continuïteit zijn niet alleen meer een probleem de IT-afdeling maar zijn kernonderdeel van de bedrijfsprocessen. Integrale beveiliging wordt de norm waarbij de geïntroduceerde zorg- en meldplicht plicht als een forse taak blijft gelden.

In onderstaande tabel is inzichtelijk gemaakt wat de benodigde investeringen zijn voor digitale veiligheid, continuïteit en weerbaarheid.

CONCEPT

Tabel 8.2: Investeringen Digitale veiligheid, continuïteit en weerbaarheid

Bedragen x € 1.000 Digitale veiligheid, continuïteit en weerbaarheid	2026	2027	2028	2029	2030	Categorie
Preventieve maatregelen	118	118	118	118	118	Opnemen in kadernota 2026
Preventieve maatregelen op Koers	*30*	*30*	*30*	*30*	*30*	*Opnemen in kadernota 2026*
Preventieve maatregelen op Kop						*Uitstellen*
Monitoring en Detectie (SOC)	288	288	288	288	288	Opnemen in kadernota 2026
Monitoring en Detectie (SOC) Op Koers	*26*	*26*	*26*	*26*	*26*	*Opnemen in kadernota 2026*
Monitoring en Detectie (SOC) Op Kop						*uitstellen*
Forensische ondersteuning	30	30	30	30	30	Opnemen in kadernota 2026
Forensische ondersteuning Op Koers	*20*	*20*	*20*	*20*	*20*	*Opnemen in kadernota 2026*
Reguliere Certificering, samenwerkingsverbanden en kennisontwikkeling Op Kop						*Uitstellen*
Extra personele inzet Security	197	197	197	197	197	Opnemen in kadernota 2026
Extra personele inzet Security Op Koers		*50*	*98*	*98*	*98*	*Opnemen meerjarenraming*
Extra personele inzet Security Op Kop						*Uitstellen*
Extra personele inzet interne continuïteit en weerbaarheid	97	97	97	97	97	Opnemen in kadernota 2026
Stijging kosten en uitbreiding licenties	450	450	450	450	450	Opnemen in kadernota 2026
Toekomstbestendig maken ICT-dienstverlening	PM	PM	PM	PM	PM	
Besparing investeringen en efficientiewinst	*-100*	*-100*	*-100*	*-100*	*-100*	*Opnemen in kadernota 2026*
Totaal effect bijdrage gemeentelijk basistakenpakket	**1.156**	**1.206**	**1.254**	**1.254**	**1.254**	

<u>Op orde</u>

Dit scenario is voornamelijk reactief en voorziet in de implementatie en het onderhoud van de minimale beveiligingsmaatregelen in lijn met de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO). De BIO ondersteunt en verhoogt verschillende niveaus van beveiligen op basis van een te beschermen belang. Hiermee ontstaat één gezamenlijk normenkader voor informatiebeveiliging binnen de gehele overheid, gebaseerd op de internationaal erkende en actuele ISO-normatiek. Dat is noodzakelijk, want in het digitale tijdperk werkt de VRU steeds vaker digitaal, waarbij zij in toenemende mate gevoelige en vertrouwelijke informatie delen. Bij dit scenario wordt voldaan aan de huidige wetgeving.

- Implementatie en onderhouden van de fundamentele beveiligingsmaatregelen.
- Generieke basistraining voor alle medewerkers om bewustzijn te vergroten.
- Focus op monitoren en detecteren van incidenten.
- Eenvoudige incident response- en bedrijfscontinuïteit plannen.

Bij de VRU zijn we overgegaan Office 365 dat voor meer kosten zorgt. Daarnaast zien we een stijging voor de kosten en aantal van licenties. Een groot gedeelte van deze stijging (meerkosten) zit in het feit dat met een nieuw contract de kosten zijn toegenomen per licentie, meer dan de gebruikelijke inflatie.

Risico's

De te verwachten wet- en regelgeving, zoals NIS2, CER en Cbw, is niet opgenomen. De aanpak richt zich enkel op minimale maatregelen en niet op het aantoonbaar in control zijn via een uitvoerig managementsysteem. Bij incidenten kunnen lange hersteltijden en aanzienlijke kosten optreden. Innovaties en nieuwe ontwikkelingen ondervinden langere doorlooptijden en hogere kosten. Er is een ruime acceptatie van beveiligings- en continuïteitsrisico's, wat bij audits de rode draad vormt. Het opstellen van in control-verklaringen vraagt onevenredig veel inspanning, wat

ten koste gaat van de kernactiviteiten. Daarnaast is het aantrekken van voldoende capaciteit en de juiste expertise een uitdaging vanwege de krapte op de arbeidsmarkt.

Op koers

Dit scenario positioneert de (interne) organisatie als goed voorbereid op de meest gangbare continuïteitscenario's en cyberdreigingen. De organisatie heeft op basis van haar interne risicoprofiel een passend en faciliterend beveiligingsniveau, continuïteitsplannen en een organisatie die is toegerust op een doeltreffende uitvoering. Binnen dit scenario is, behalve de BIO, ook gestart met het aantoonbaar in control komen met nieuwe wet- en regelgeving zoals NIS2, CER en Cbw:

- Focus verschuift van reageren naar voorkomen van kwetsbaarheden.
- Risico-evaluaties worden regelmatig uitgevoerd inclusief penetratietesten en kwetsbaarheid assessments.
- Er is een formeel proces om risico's in de gehele toeleveringsketen te beheersen.
- Behalve uitgebreide (cyber)incident response plannen zijn er, naast een intern crisisteam, bedrijfscontinuïteitplannen die regelmatig worden getest.
- Medewerkers zijn digitaal weerbaar en weten hoe veilig en verantwoord met gegevens om te gaan.
- De VRU is aantoonbaar in control op haar beveiliging- en continuïteitsrisico's en heeft de eerste stappen gezet voor de inrichting vaneen managementsysteem conform NEN normenkaders.

Risico's

De (verander)capaciteit in de organisatie. Aantrekken van voldoende capaciteit en de juiste expertise is een uitdaging vanwege de krapte op de arbeidsmarkt. Er is een start gemaakt met aantoonbaar in control komen met nieuwe wet- en regelgeving. De effecten van deze nieuwe wet- en regelgeving zijn niet (financieel) meegenomen, aangezien de inhoud van de vast te stelen wet- en regelgeving nog onbekend is.

Op kop

Dit scenario plaatst de VRU aan de voorhoede van digitale veiligheid door gebruik te maken van de meest innovatieve en geavanceerde maatregelen. De VRU werkt samen met kennispartners zoals universiteiten en TNO aan een gezamenlijk ecosysteem voor cyberveiligheid, continuïteit en veerkracht. In aanvulling op het scenario 'op koers' is de VRU NEN gecertificeerd op de thema's veiligheid, continuïteit en AI.

1. Voorkomen van kwetsbaarheden op basis van continue simulatie van cyberaanvallen.
2. VRU beschikt over NEN-certificeringen m.b.t. ISO 27001, -22301 en -42001.
3. Innovatie en kennisontwikkeling m.b.v. PCSI-partnerprogramma TNO, en onderzoeks- en adviesbureau Gartner.

Risico's

De (verander)capaciteit in de organisatie. Aantrekken van voldoende capaciteit en de juiste expertise is een uitdaging vanwege de krapte op de arbeidsmarkt.

CONCEPT

Bestuurlijke richtinggevende keuzes: Digitale veiligheid, continuïteit en weerbaarheid
We kiezen ervoor op koers te komen en daarmee te zorgen voor een robuust cyberveiligheidsniveau. We voldoen dan aan relevante normen, standaarden en wet- en regelgeving. En passen onze aanpak aan op het continue veranderende dreigingslandschap. Hoewel deze optie hogere investeringen met zich meebrengt dan op orde, realiseren we hiermee stapsgewijs de benodigde verbetering van onze weerbaarheid realiseren.

8.4 Continuïteit ICT & Informatievoorziening

We werken allemaal samen aan een veilige en gezonde regio, vanuit ruimte en vertrouwen om datgene te doen wat nodig is. Hierbij horen een werkomgeving met passende faciliteiten en ICT en informatievoorzieningen die medewerkers in staat stellen optimaal te functioneren.
Op dit moment is ICT & Informatievoorziening bij de VRU onvoldoende op orde. Er heeft een groot verloop van mensen plaatsgevonden. Hierdoor kwam de continuïteit van de organisatie in gevaar.

De huidige technische omgeving is daarnaast verouderd en onvoldoende toekomstbestendig. De hardware en de software moeten gemoderniseerd worden, zodat het aansluit op wat de organisatie nodig heeft om het werk te doen en het beheer goed op orde is. Er is in beeld gebracht wat er allemaal nodig is om het achterstallig onderhoud in te lopen en de eerste acties hiervan zijn gestart. Het blijft de komende jaren extra inzet vragen om weer op orde te komen. Dit betreft maatregelen aan de technologische, beveiligingstechnische en organisatorische kant (kennis, competenties, methodes, werkwijzen e.d.). Er moet ook bestendigheid komen in de aansturing van de afdeling om samen te werken en eigenaarschap te tonen. Verder zijn er nog geen eenduidige werkwijzen en procedures. Kennis en vaardigheden moeten worden uitgebreid zodat deze aansluiten bij de huidige en toekomstige taken. Om hier richting aan te geven is er een visie nodig. Hieronder is op hoofdlijnen de onderzoeksopdracht weergegeven:

Onderzoeksopdracht: Visie ICT & Informatievoorziening
De visie geeft richting aan de te leveren dienstverlening aan de organisatie op het gebied van ICT en informatievoorziening. De visie moet vervolgens vertaald worden in een implementatieplan, met daarin ook aandacht voor de benodigde functies en formatie in de organisatie. De benodigde investeringen hiervoor worden ook in beeld gebracht. In de loop van 2025 zullen we de visie ICT & Informatievoorziening voorleggen aan het bestuur.

8.5 Duurzaamheid

De samenleving is steeds meer gericht op duurzaamheid. De belangrijkste redenen hiervan liggen in de toenemende schaarste van fossiele energiebronnen, de toenemende milieubelasting en de gevolgen daarvan voor het klimaat. De veiligheidsregio's kunnen niet achterblijven om de genoemde oorzaken positief te beïnvloeden en de sector veiligheidsregio's te verduurzamen.

CONCEPT

De Nederlandse doelen zijn vastgelegd in de klimaatwet. In 2019 heeft de VNG namens alle Nederlandse gemeenten het Klimaatakkoord ondertekend. Daarmee committeren de gemeenten zich aan de acties en doelen geformuleerd in het Klimaatakkoord. Voor de veiligheidsregio's is een landelijke duurzaamheidsagenda vastgesteld. Hiermee verbinden alle veiligheidsregio's zich aan de landelijke ambitie om samen de sector veiligheidsregio's te verduurzamen door te werken met respect voor mens, natuur en milieu en in 2050 circulair en klimaatneutraal te zijn. In de bestuursagenda omarmt de VRU de landelijke afspraken op het gebied van duurzaamheid.

Op dit moment draagt de VRU onvoldoende bij aan de realisatie van de nationale klimaatdoelstellingen. Om de doelen te kunnen bereiken, werken we samen met gemeenten en andere veiligheidsregio's. In onderstaande tabel wordt inzichtelijk gemaakt wat er nodig is voor de investeringen van duurzaamheid.

Tabel 8.3: Investeringen Duurzaamheid

Bedragen x € 1.000						
Duurzaamheid	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**Categorie**
Uitrol HVO 100 naar ongeveer 100% van de operationele voertuigen (meerkosten tov Diesel)	228	228	228	228	228	Opnemen meerjarenraming
Elektrificeren postgebonden dienstbussen Op Koers		*110*	*220*	*220*	*220*	Opnemen meerjarenraming
Elektrificeren andere dienstvoertuigen Op Koers		*50*	*125*	*200*	*250*	Opnemen meerjarenraming
*Besparing brandstofkosten en onderhoud**		*-40*	*-80*	*-100*	*-110*	*Opnemen meerjarenraming*
Totaal effect bijdrage gemeentelijk basistakenpakket	**228**	**348**	**493**	**548**	**588**	

*Extra electriciteiskosten via de huisvesting naar gemeenten

<u>Op orde</u>

De VRU bevindt zich in de startfase van de duurzaamheidstransitie. Als overheidsorganisatie hebben we ons uiteraard al gecommitteerd aan de landelijke afspraken op het gebied van duurzaamheid:

- In 2027 40% CO2-reductie & 35% minder primair materiaalgebruik.
- In 2030 55% CO2-reductie & 50% minder primair materiaalgebruik.
- In 2050 CO2-neutraal & volledig circulair.

De focus van de VRU ligt nu op het voldoen aan de wettelijke verplichtingen en drie inhoudelijke thema's: duurzame huisvesting, verduurzamen facilitaire diensten en duurzaam dienstvervoer. Daarnaast start de VRU met het ontwikkelen van datasturing en bewustwording en inspiratie van collega's.

Binnen de bestaande begroting zijn *geen* structurele middelen beschikbaar om te verduurzamen. Bij de inzet van personele capaciteit gaat dit dus ten koste van andere activiteiten. Ten aanzien van de financiën kunnen we alleen verduurzamen als daar ook een besparing tegenover staat. Bij de adembeschermingswerkplaats is dit gelukt, door een warmtepomp te plaatsen die wordt terugverdiend door een besparing op de energielasten.

Voor het verduurzamen van de huisvesting zijn we gezien de bestaande beheerafspraken grotendeels afhankelijk van gemeenten.

Uitrol HVO100

In de bestuursagenda is commitment uitgesproken, en op basis van de 0-situatie die de afgelopen tijd in beeld is gebracht, wordt een (CO2-reductie)plan opgesteld om bij te kunnen dragen aan de landelijke afspraken. Uit de CO2 footprint 2022 en 2023 blijkt dat we met de verduurzaming van het wagenpark veel impact kunnen maken. Ons huidige operationele wagenpark is door de grootschalige vervanging van de tankautospuiten en de redvoertuigen relatief nieuw. Deze voertuigen zijn aangedreven door dieselmotoren. Voor deze voertuigen is elektrificeren voor de komende jaren dus geen optie. Bovendien ontbreken op dit moment daarvoor de benodigde laadfaciliteiten. Een deel van de piketvoertuigen is inmiddels (plug-in) hybride aangedreven.

Momenteel loopt een succesvolle pilot op de brandweerpost in Woudenberg en zijn er al brede ervaringen in het land waarbij een aantal regio's volledig over zijn gegaan op HVO100. De afkorting HVO staat voor 'Hydrotreated Vegetable Oil'. Dit type dieselbrandstof is geproduceerd op basis van met waterstof behandelde plantaardige oliën en restafval, zoals dierlijke vetten. Het getal '100' achter HVO geeft aan dat het gaat om een duurzame diesel van hoge kwaliteit in de meest pure vorm (100%), niet gemixt. Het grote voordeel van HVO100 is dat het gewoon getankt kan worden in vrijwel elk moderne dieselvoertuig zonder enige aanpassing. Het maakt niet uit of er al diesel in de tank zit of dat er afwisselend HVO100 en diesel wordt getankt. Dit betekent dat er direct overgeschakeld kan worden en bij elke keer dat er HVO100 getankt wordt er minder CO2 wordt uitgestoten. Hiermee is op dit onderdeel een CO2-reductie van 90% te realiseren. Het gebruik van HVO100 willen we continueren en verder uitrollen binnen onze organisatie.

Aangezien dit één van de weinige maatregelen is waarmee de VRU op korte termijn kan voldoen aan de verplichte CO2-reductie, wordt dit onder het 'op orde'-scenario voorgesteld. Uit nader onderzoek moet blijken van wat er nodig is voor de opslag en logistiek, zoals een eigen pompstation en bijbehorend infrastructuur, aangezien HVO100 niet overal verkrijgbaar is. Daarbij zijn er geen goede alternatieven voor HVO100. De verwachting is dat batterij elektrische voertuigen en de benodigde laad of tankinfrastructuur de komende 5 à 10 jaar niet beschikbaar zullen zijn zonder forse meerkosten en een overvolle netcongestie. HVO100 is duurder dan de normale diesel. De structurele meerkosten van HVO100 ten opzichte van Diesel bedragen 228K per jaar.

Bijkomend voordeel van deze faciliteiten is dat het bijdraagt aan het verbeteren van de continuïteit van onze operationele taakuitvoering. Bovendien past dit in de visie van de brandweerposten als resilience points.

Bestuurlijke richtinggevende keuze: Duurzaamheid

In 2025 stellen we een CO2 reductieplan op, zodat duidelijk wordt wat ervoor nodig is om als VRU de landelijke afspraken te behalen. Voor de operationele voertuigen richten we ons op de invoering van HVO100 diesel. Een bewezen techniek met grote impact (CO2 reductie uitstoot van 90%).

CONCEPT

Elektrificeren ondersteunende dienstvoertuigen
Naast operationele voertuigen beschikt de VRU over in totaal 133 ondersteunende dienstvoertuigen. Dit betreft kleine personenvoertuigen tot vrachtwagens ten behoeve van de logistiek en alles daar tussenin. Hiervan zijn op dit moment twee voertuigen volledig elektrisch aangedreven. Voor veel van deze dienstvoertuigen, zoals de 64 postgebonden dienstbussen[6] en de personenauto's, zijn inmiddels elektrisch aangedreven alternatieven beschikbaar op de markt. Verdere elektrificeren van het wagenpark is dus technisch mogelijk, maar kan financieel niet worden gedekt binnen de begroting omdat de aanschafwaarde nog aanzienlijk hoger ligt dan de in het meerjaren investeringsplan opgenomen vervangingswaarden. Bovendien ontbreekt op de meeste locaties de benodigde laad-infrastructuur.

Voor het realiseren van de duurzaamheidsdoelstellingen is het toch nodig om geleidelijk over te stappen op elektrische aangedreven ondersteunende dienstvoertuigen. De hogere kapitaallasten voor de postgebonden dienstbussen worden ingeschat op 220K per jaar. Voor de overige voertuigen wordt uitgegaan van 250K per jaar. De meeste postgebonden dienstbussen worden de komende jaren vervangen. Voor de overige dienstvoertuigen geldt dat deze geleidelijk zullen worden vervangen. Daarom lopen de kosten geleidelijk op. Tegenover de hogere kapitaallasten staan ook lagere kosten voor brandstof en onderhoud. Voor deze besparing is een stelpost opgenomen.

Bestuurlijke richtinggevende keuze: Duurzaamheid
Voor de ondersteunende dienstvoertuigen zetten wij in op het elektrificeren van het wagenpark. Hiervoor wordt de benodigde laad-infrastructuur gerealiseerd.

Ten aanzien van de realisatie van de laadvoorzieningen geldt de bestaande afspraak dat de VRU een bijdrage levert in de initiële kosten en de gemeenten (op basis van de bestaande huisvestingafspraken) zorgen voor het beheer en de vervanging. Bij nieuwbouw moeten de laadvoorzieningen onderdeel uitmaken van het plan van eisen.

Tabel 8.4.: Duurzaamheid

Bedragen x € 1.000						
Duurzaamheid	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**Categorie**
Uitrol HVO 100 naar ongeveer 100% van de operationele voertuigen (meerkosten tov Diesel)	228	228	228	228	228	Opnemen meerjarenraming
Elektrificeren postgebonden dienstbussen Op Koers		*110*	*220*	*220*	*220*	Opnemen meerjarenraming
Elektrificeren andere dienstvoertuigen Op Koers		*50*	*125*	*200*	*250*	Opnemen meerjarenraming
*Besparing brandstofkosten en onderhoud**		*-40*	*-80*	*-100*	*-110*	*Opnemen meerjarenraming*
Totaal effect bijdrage gemeentelijk basistakenpakket	**228**	**348**	**493**	**548**	**588**	

[6] Alle vrijwilligersposten beschikken over een eigen personenbus met laadruimte. Deze voertuigen hebben geen primaire uitrukfunctie. Zij worden hoofdzakelijk gebruikt voor ondersteunende taken. Doordat ze wel zijn voorzien van striping en optische - en geluidssignalen, kunnen deze voertuigen ook worden ingezet voor een beperkt voorkomende operationele functie. Deze voertuigen zijn belangrijk voor het faciliteren van de vrijwilligers op de posten.

8.6 Bestuurlijke opdracht

8.6.1 Bestuurlijke opdracht 5: Samenwerkingsmogelijkheden

Verkennen samenwerkingsmogelijkheden
Het algemeen bestuur vraagt te verkennen welke samenwerkingen synergievoordelen en besparingsmogelijkheden zouden kunnen opleveren. Enerzijds gaat het om samenwerkingen met (ambtelijke) organisaties die op de schaal van de provincie Utrecht opereren. Anderzijds gaat het om samenwerking met de andere veiligheidsregio's, bijvoorbeeld in Midden-Nederland. Nader onderzoek is nodig om te bepalen op welke terreinen intensivering van de samenwerking mogelijk is en wat daar kosten en opbrengsten van kunnen zijn.

Op basis van dit voorstel zullen we het bestuur vragen om een aantal richtinggevende keuzes, om focus aan te brengen in de verkenning. De verkenning wordt in maart 2025 voorgelegd aan het algemeen bestuur.

8.7 Samenvatting Algemeen en ondersteuning

In onderstaande tabel staat de samenvatting van de benodigde investeringen voor Algemeen en ondersteuning voor digitale veiligheid en duurzaamheid.

Tabel 8.5: Samenvatting Algemeen en ondersteuning

Bedragen x € 1.000						
Samenvatting Algemeen en Ondersteuning	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**Categorie**
Toekomstbestendige en aantrekkelijke werkgever	700	700	700	700	700	
Toekomstbestendige en aantrekkelijke werkgever Op Koers	*394*	*394*	*394*	*394*	*394*	
Besparingsoptie: Stelpost vacatureruimte in de loonbegroting	*-700*	*-700*	*-700*	*-700*	*-700*	
Digitale veiligheid, continuïteit en weerbaarheid	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	
Digitale veiligheid, continuïteit en weerbaarheid Op Koers	*76*	*126*	*174*	*174*	*174*	
Besparing investeringen en efficientiewinst	*-100*	*-100*	*-100*	*-100*	*-100*	
Duurzaamheid	228	228	228	228	228	
Duurzaamheid Op Koers	*-*	*120*	*265*	*320*	*360*	
Totaal effect bijdrage gemeentelijk basistakenpakket	**1.778**	**1.948**	**2.141**	**2.196**	**2.236**	

9 Financiële consequenties toekomstscenario's

In dit hoofdstuk zijn de meerkosten per scenario in totaal en per gemeente opgenomen. In hoofdstuk 4 tot en met 8 zijn de toekomstige investeringen en structurele besparingen uitgewerkt. Er wordt inzichtelijk gemaakt wat er per saldo nodig is om orde, op koers en op kop te komen.

9.1 Meerkosten per onderdeel en scenario

In deze tabel staan alleen de onderdelen waar een structureel meerjarig bedrag aan gekoppeld is. Er staan geen incidentele bedragen in en ook geen onderdelen in de categorie besluit uitstellen (onderzoek en risico accepteren). In de tabel is een voorstel verwerkt om het rekeningresultaat van 2024 in te zetten voor de benodigde investeringen in het op orde scenario om zo een ingroei fase te creëren. Naast het rekeningresultaat kan een deel van de middelen uit de kapitaallastenreserve worden ingezet voor de ingroei als wordt ingestemd met de voorstellen om de incidenteel gedekte kapitaallasten van een aantal operationele voertuigen structureel te dekken (zie paragraaf 4.2).

Tabel 9.1: Meerkosten per onderdeel en scenario

Bedragen x € 1.000	2026	2027	2028	2029	2030
Scenario op orde					
Brandweer	3.084	2.930	3.710	3.807	6.648
Risicobeheersing	-	-	-	-	-
Crisisbeheesing	400	400	400	400	400
Meldkamer Midden-Nederland	-	-	-	-	-
Algemeen en Ondersteuning	1.308	1.308	1.308	1.308	1.308
Subtotaal investeringen op orde	***4.792***	***4.638***	***5.418***	***5.515***	***8.356***
Ingroei uit rekeningresultaat 2024	*-2.360*	*-1.770*	*-1.180*	*-590*	*-*
Ingroei uit kapitaallastenreserve	*-2.364*	*-1.773*	*-1.182*	*-591*	*-*
Ingroei uit rekeningresultaat 2025 / CNO	*NTB*	*NTB*	*NTB*	*NTB*	*NTB*
Ingroei uit rekeningresultaat 2026	*-*	*NTB*	*NTB*	*NTB*	*NTB*
Totaal effect bijdrage gemeentelijk basistakenpakket op orde	**67**	**1.094**	**3.055**	**4.333**	**8.356**
Scenario op koers					
Brandweer	154	154	482	482	482
Risicobeheersing	-203	-203	-203	-203	-203
Crisisbeheesing	-	-	-	-	-
Meldkamer Midden-Nederland	-	-	-	-	-
Algemeen en Ondersteuning	470	640	833	888	928
Subtotaal investeringen op koers	***421***	***591***	***1.112***	***1.167***	***1.207***
Totaal effect bijdrage gemeentelijk basistakenpakket op koers	**421**	**591**	**1.112**	**1.167**	**1.207**
Totaal effect bijdrage gemeentelijk basistakenpakket op orde + op koers	**488**	**1.685**	**4.167**	**5.500**	**9.563**

9.2 Meerkosten per gemeente

Hieronder staan de meerkosten voor de individuele gemeenten van het op orde en op koers scenario op basis van de verdelingsgrondslag.

Tabel 9.2: Meerkosten per gemeente in op orde scenario

Verdelingsgrondslag bijdrage GBTP bedragen x €1.000						
Gemeente	**Begroting 2025a en 2026**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Amersfoort	11,41%	8	125	349	495	953
Baarn	1,85%	1	20	57	80	155
Bunnik	1,07%	1	12	33	46	89
Bunschoten	1,30%	1	14	40	56	108
De Bilt	3,04%	2	33	93	132	254
De Ronde Venen	3,00%	2	33	92	130	251
Eemnes	0,65%	0	7	20	28	54
Houten	3,15%	2	34	96	137	263
IJsselstein	2,15%	1	23	66	93	179
Leusden	1,98%	1	22	60	86	165
Lopik	0,85%	1	9	26	37	71
Montfoort U	0,87%	1	9	26	38	72
Nieuwegein	4,44%	3	49	136	192	371
Oudewater	0,66%	0	7	20	29	55
Renswoude	0,36%	0	4	11	15	30
Rhenen	1,24%	1	14	38	54	104
Soest	3,15%	2	34	96	136	263
Stichtse Vecht	4,40%	3	48	135	191	368
Utrecht	32,02%	21	350	978	1387	2675
Utrechtse Heuvelrug	3,51%	2	38	107	152	293
Veenendaal	4,60%	3	50	140	199	384
Vijfheerenlanden	3,73%	3	41	114	162	311
Wijk bij Duurstede	1,59%	1	17	48	69	133
Woerden	3,52%	2	39	108	153	294
Woudenberg	0,83%	1	9	25	36	70
Zeist	4,65%	3	51	142	202	389
TOTAAL	**100,00%**	**67**	**1.094**	**3.055**	**4.333**	**8.356**

Tabel 9.3: Meerkosten per gemeente in op koers scenario

Verdelingsgrondslag bijdrage GBTP bedragen x €1.000						
Gemeente	**Begroting 2025a en 2026**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Amersfoort	11,41%	48	67	127	133	138
Baarn	1,85%	8	11	21	22	22
Bunnik	1,07%	4	6	12	12	13
Bunschoten	1,30%	5	8	14	15	16
De Bilt	3,04%	13	18	34	35	37
De Ronde Venen	3,00%	13	18	33	35	36
Eemnes	0,65%	3	4	7	8	8
Houten	3,15%	13	19	35	37	38
IJsselstein	2,15%	9	13	24	25	26
Leusden	1,98%	8	12	22	23	24
Lopik	0,85%	4	5	9	10	10
Montfoort U	0,87%	4	5	10	10	10
Nieuwegein	4,44%	19	26	49	52	54
Oudewater	0,66%	3	4	7	8	8
Renswoude	0,36%	2	2	4	4	4
Rhenen	1,24%	5	7	14	15	15
Soest	3,15%	13	19	35	37	38
Stichtse Vecht	4,40%	19	26	49	51	53
Utrecht	32,02%	135	189	356	374	386
Utrechtse Heuvelrug	3,51%	15	21	39	41	42
Veenendaal	4,60%	19	27	51	54	55
Vijfheerenlanden	3,73%	16	22	41	43	45
Wijk bij Duurstede	1,59%	7	9	18	19	19
Woerden	3,52%	15	21	39	41	42
Woudenberg	0,83%	4	5	9	10	10
Zeist	4,65%	20	27	52	54	56
TOTAAL	**100,00%**	**421**	**591**	**1.112**	**1.167**	**1.207**

Colofon

Dit is een uitgave van
Veiligheidsregio Utrecht

Redactie: Bestuurlijke en Juridische Zaken
Tekst: Veiligheidsregio Utrecht

2 december 2024

Veiligheidsregio Utrecht

vru.nl

Gemeenteraad
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/gemeenteraad

Gemeente Utrecht

VERSIE VOOR BESLUITVORMING

Dagelijks Bestuur Veiligheidsregio Utrecht
B.B. van ‘t Hoog
Postbus 3154
3502 GD UTRECHT

+Behandeld door	E.L. Peeters	**Datum**	volgt
Doorkiesnummer	63219	**Ons kenmerk**	30128398
E-mail	e.peeters@utrecht.nl	**Onderwerp**	Zienswijze Kadernota 2026 Veiligheidsregio Utrecht (VRU)
Bijlage(n)	-		
Uw kenmerk	24.0002083	**Verzonden**	
Uw brief van	12 december 2024	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer Van ‘t Hoog,

Per brief van 12 december 2024 heeft de secretaris van het dagelijks bestuur van Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de Kadernota 2026 aan ons aangeboden met daarin de kaders voor de begroting van 2026 en de geactualiseerde begroting voor 2025. Daarbij zijn wij in de gelegenheid gesteld om uiterlijk 10 maart 2024 een zienswijze bij u in te dienen. In deze brief is onze zienswijze verwoord.

Allereerst willen wij de VRU hartelijk danken voor jullie onvermoeibare inzet in onze gemeente, of het nu gaat om het bestrijden van branden of het opvangen van vluchtelingen. De veiligheid van onze inwoners is uiterst belangrijk voor ons en daar hebben we jullie hard bij nodig.

In onze zienswijze van 6 juni 2024 hebben we u gevraagd om besparingsmogelijkheden in kaart te brengen. Dit hebben wij u gevraagd om te voorkomen dat wij een algemene bezuinigingsmaatregel moeten opleggen in verband met de grote bezuinigingsopgaven waar gemeenten voor staan. Omdat wij beseffen dat bezuinigingen zich slecht verhouden tot de door u beschreven autonome ontwikkelingen en eerder gemaakte afspraken en wij niet willen bezuinigen op de veiligheid in onze stad, steunen wij het voorstel van het AB om een nullijn scenario op te nemen in de toekomstscenario’s. We realiseren ons dat het niet mogelijk is om zonder pijnlijke keuzes op een nullijn uit te komen. We vragen u daarom -opnieuw- om aan te geven waar volgens u op bezuinigd moet worden om de nullijn te behalen en wat de consequenties daarvan zijn. Wij hadden dit graag gezien vóór de kadernota 2026 zoals we gevraagd hebben, maar nu dan in elk geval voor de kadernota 2027. Een nullijn scenario betreft voor gemeente Utrecht per saldo nog steeds een stijging van de kosten door loon- en prijsindexatie, de groei van de stad (afhankelijk van de compensatie die de gemeente hiervoor van het Rijk ontvangt) en de nieuwe brandweerpost in Amersfoort.

Wij gaan akkoord met uw kadernota 2026, met uitzondering van de nacalculatie op de prijscompensatie (met uitzondering van de CAO-effecten), aangezien deze niet aansluit bij de gemeentelijke systematiek. De afgelopen jaarrekeningen van de VRU lieten een flink positief eindresultaat zien wat in onze ogen een gevolg is van te behoedzaam begroten. Wij vragen u om deze systematiek te wijzigen en in overeenstemming te brengen met de gemeentelijke werkwijze, waardoor de begroting van de VRU en de gemeente op elkaar aan gaan sluiten. We verzoeken u om de twee voorgenoemde punten te verwerken in uw ontwerpbegroting 2026.

In de toekomstscenario's zien wij graag concreet terug hoe de VRU zich, naast de veiligheid van mensen, ook blijft inzetten voor de veiligheid van dieren. Wij verzoeken u om onze ambtenaren in het komende halfjaar te betrekken bij het uitwerken van de scenario's-, zowel op inhoud als op financiën.

Hoogachtend,
Gemeenteraad van Utrecht,

de griffier,
Miguel Israel

de voorzitter,
Sharon A.M. Dijksma

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Zienswijze Kadernota 2026 Veiligheidsregio Utrecht (VRU)

Beleidsveld	Openbare Orde en Veiligheid
Organisatieonderdeel	Openbare Orde en Veiligheid
Opsteller	Ellen Peeters
Zaaknummer	30128398
Jaargang en nummer	2025, nr. 23
Vergaderdatum Raad	20 februari 2025
Referendabel	Nee (artikel 1:2 lid 2 onder i Verordening raadgevend referendum)
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. De bijgevoegde brief vast te stellen als zienswijze van de raad op de Kadernota 2026 VRU, waarin de raad instemt met de Kadernota 2026 met uitzondering van de nacalculatie op de prijscompensatie, VRU verzoekt om vanaf 2026 een wijziging door te voeren in de begrotingssystematiek waarmee realistischer wordt begroot en benadrukt dat voor de periode na 2026 een nullijn scenario nodig is

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 20 februari 2025.

De griffier,

Miguel Israel

De voorzitter,

Sharon A.M. Dijksma

Signed By: Dijksma, Sharon <s.dijksma@utrecht.nl>
03/03/2025 15:02:18 CET
ID: 83f1132d-394d-4ab5-98ce-9c5ad6f68b35
Auth: Scribble

Signed By: Israel, Miguel <miguel.israel@utrecht.nl>
21/02/2025 17:18:59 CET
ID: 83f1132d-394d-4ab5-98ce-9c5ad6f68b35
Auth: Scribble

Gemeenteraad

Dossiernummer	4425
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 februari 2025
Agendapunt	21
Titel	Raadsvoorstel Regionale Aanpak Dakloosheid U16 2024-2030
ID	4644
Behandelend ambtenaar	Shirley Koenders
Telefoon	
E-mail	Shirley.koenders@utrecht.nl
Datum collegebesluit	10 december 2024
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Sociaal domein
Portefeuillehouder	Wethouder Streefland
Beleidsveld	Maatschappelijke Opvang en Beschermd Wonen
Referendabel	Ja
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Bahreddine Belhaj/Cie Jeugd, Welzijn, Cultuur en SPort
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	20 februari 2025

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Nota Regionale Aanpak Dakloosheid U16 2024-2030

Beleidsveld	Maatschappelijke opvang
Organisatieonderdeel	Maatschappelijke Ontwikkeling
Opsteller	Shirley Koenders, Nanda Lamme
Kenmerk	12949973
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De Nota Regionale Aanpak Dakloosheid U16 2024-2030 vast te stellen, waarin de kaders voor de gezamenlijke aanpak van dak- en thuisloosheid door de U16-gemeenten zijn vastgelegd.

   Deze regionale gezamenlijk inzet is in deze nota uitgewerkt in drie pijlers:
   1. Preventie 2. Wonen 3. Toegang (&opvang)

   Door preventie, lokale voorliggende voorzieningen en door het realiseren van voldoende woonplekken werken we binnen de regio gezamenlijk aan het verminderen van dakloosheid. Waarmee regionaal in gezamenlijkheid gewerkt wordt om de druk op de opvang te verminderen.

   Door wijkgericht en integraal te werken, en binnen de U16 concrete afspraken te maken en waar mogelijk samen op te trekken en ervaringen te delen kan effectiever ingezet worden op het voorkomen van dakloosheid

   De structurele Rijksmiddelen van EUR 3,693 miljoen in te zetten voor de uitvoering van deze aanpak. De extra middelen zijn inzetbaar voor het realiseren van projecten die uitvoering geven aan doelen en acties of voorzien in randvoorwaarden, zoals opgenomen in deze nota. Dit kan voor iedere gemeente anders zijn. Niet iedere U16 gemeente is even groot en/of heeft gelijke problematiek. Verdeling van de middelen vindt jaarlijks dan ook plaats naar inwonersaantal. Uitgangspunt is dat de projecten niet uit andere middelen gefinancierd kan worden.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Met deze regionale aanpak Dakloosheid U16 wordt regionaal invulling gegeven aan het landelijke actieplan Aanpak Dakloosheid en de regionale visie Beschermd Wonen met als doel om dakloosheid terug te dringen. Het vormt een belangrijke stap in de beweging naar voren, om meer lokaal woonplekken en ondersteuning ‘in de wijk’ te organiseren. Waardoor mensen, ook met een ondersteuningsvraag, zoveel als mogelijk zelfstandig thuis kunnen (blijven) wonen.

Door preventie, lokale voorliggende voorzieningen en door het realiseren van voldoende woonplekken werken we binnen de regio gezamenlijk aan het verminderen van dakloosheid. Waarmee regionaal in gezamenlijkheid gewerkt wordt om de druk op de opvang te verminderen.

Context

Aanleiding

Dak- en thuisloosheid is een groeiend probleem. Het aantal dak- en thuisloze mensen binnen de U16 neemt steeds verder toe. Hoewel de aard en omvang van de problematiek verschilt per gemeente, hebben alle gemeenten hiermee te maken. Er wordt een groter beroep gedaan op opvang door verschillende doelgroepen en de complexiteit van vragen en behoeften van mensen neemt toe. Er melden zich meer mensen voor opvang en inloopvoorzieningen en er is een toename in het gebruik van de Koudweerregeling.

In Utrecht zien we een verdere verslechtering in de situatie van mensen door verblijf op straat en een stijging van overlast. Uitstroom uit maatschappelijke opvang naar zelfstandig wonen wordt bemoeilijkt door het tekort aan woningen. Daarnaast zien we dat mensen vaker en sneller dakloos raken. Een echtscheiding, financiële problemen, situaties die vooral door het gebrek aan betaalbare woningen al voldoende zijn voor het verlies van een dak boven je hoofd. Ter illustratie: Het Vierde Huis meldt in haar jaarverslag over 2023 dat ‘dreigende dakloosheid’ de reden is in 20% van alle urgentieaanvragen en dit aantal met 224 in 2023 160% hoger ligt dan in 2022.

Ook zien we een autonome groei van dakloze EU-(arbeids)migranten en dakloze ongedocumenteerde mensen. Landelijk beleid voor deze groepen is er niet of niet toereikend en onzeker vanaf 2025.

De combinatie van grote tekorten aan passende huisvesting en de toekomstige bezuinigingen ook in het sociaal domein, maken dat we als stad en regio Utrecht de komende jaren voor een enorme uitdaging staan. We zien dat een groot gedeelte van de mensen is geholpen met een zelfstandige woonplek en eventuele ondersteuning thuis. Voor een deel van de mensen is, door de combinatie van (multi) problematiek, (tijdelijk) opvang nodig.

In december 2022 presenteerden de ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Sociale Zaken en Werkgelegenheid en Volksgezondheid en Sport het Nationaal Actieplan Dakloosheid: Eerst een Thuis. Met dit nationaal actieplan wordt invulling gegeven aan het verdrag van Lissabon. Het plan zet in op een verschuiving in de manier waarop we kijken naar en omgaan met dakloosheid; onder andere op basis van het gedachtegoed van de wetenschappelijk onderbouwde methode Housing First en het advies van de commissie Dannenberg “Van beschermd wonen naar een beschermd thuis”.

De aanpak richt zich op het voorkomen van dakloosheid en het bieden van een woning voor iedereen. De nadruk verschuift van opvang naar permanente huisvesting, eventueel met begeleiding. Alle betrokken partijen hebben zich in bestuurlijke afspraken gecommitteerd aan de integrale meerjarige aanpak van het Nationaal Actieplan Dakloosheid, waaruit de regionale Aanpak Dakloosheid nu is voortgekomen.

Deze regionale aanpak geeft naast invulling van het Nationaal Actieplan Dakloosheid ook nadere invulling aan de regionale visie maatschappelijke opvang en beschermd wonen U16.
Deze regionale koers kent drie doelstellingen:

- Inzetten op voorkomen en herstel;
- Verschuiving naar meer ambulante hulpverlening;
- Gezamenlijk doorontwikkelen en sturen op het zorglandschap.

De regionale Aanpak Dakloosheid is in samenwerking met alle U16-gemeenten uitgewerkt. Zoals vermeld bij het beslispunt op pagina 1 van dit Raadsvoorstel, is deze gezamenlijke regionale inzet verdeeld over drie pijlers:

1. Preventie
2. Wonen
3. Toegang (& opvang)

Recent hebben alle colleges ingestemd met de inhoud van deze aanpak en zich, onder voorbehoud van vaststelling door de Utrechtse gemeenteraad, gecommitteerd aan de uitwerking en uitvoering hiervan.

Juridische context
Binnen de U16 wordt de aanpak van dak- en thuisloosheid voorgesteld, op basis van drie pijlers:
(1) het voorkomen van dak- en thuisloosheid (preventie);
(2) het voorzien in voldoende woonplekken voor kwetsbare doelgroepen (wonen);
(3) het voorzien in een vangnet en passende interventies voor mensen die alsnog dak- of thuisloos raken (toegang).

De regionale aanpak heeft als doel om te voorkomen dat mensen binnen de U16 gebruik moeten maken van de maatschappelijke opvang. De aanpak is gebaseerd op de landelijke aanpak en geeft invulling aan de kaders zoals opgenomen in het regioplan Beschermd Wonen. De kaders voor de inrichting en de toegang van de maatschappelijke opvang zijn beschreven in de afzonderlijke, maar samenhangende Nota Utrecht Onderdak.

De gemeente Utrecht is centrumgemeente voor de maatschappelijke opvang en op grond van de artikelen 1.2.1, aanhef en onderdeel c, en 2.3.5, eerste lid, aanhef en onderdeel b, van de Wmo verantwoordelijk om opvang te bieden aan daklozen die niet in staat zijn zich op eigen kracht, met gebruikelijke hulp, met mantelzorg of met hulp van andere personen uit zijn sociale netwerk te handhaven in de samenleving. Utrecht voert deze taak uit voor de U16 regio. Op basis van landelijke afspraken en het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) organiseert Utrecht opvang voor kwetsbare EU-(arbeids)migranten en ongedocumenteerde mensen.

De raad is op basis van artikel 108 en 147, tweede lid, van de Gemeentewet bevoegd om kaders vast te stellen ten aanzien van nieuw beleid. Deze beleidsnota is richtinggevend voor bestaande en toekomstige inkoop en subsidies ten aanzien van het voorkomen van dak- en thuisloosheid, het voorzien in voldoende woonplekken voor kwetsbare doelgroepen en de opvang en ondersteuning van (dreigend) dakloze mensen.

Beslistermijn
De raad wordt gevraagd de nota vast te stellen op 20 februari 2025, omdat uitstel een risico meebrengt voor de continuïteit van diverse projecten en voorzieningen in de stad Utrecht en de U16 die uit Rijksmiddelen voor dakloosheid worden betaald. De beslissing is randvoorwaardelijk voor de doorontwikkeling van de regionale aanpak van dakloosheid.

Beoogd effect
In 2030 wordt dak- en thuisloosheid en gebruik van de maatschappelijke opvang in de regio U16 zoveel mogelijk voorkomen en zijn er in alle gemeenten voldoende duurzame en stabiele woonplekken voor kwetsbare doelgroepen, met passende ondersteuning. Als iemand toch dak- of thuisloos raakt zijn er in de hele regio snelle, passende en effectieve interventiemogelijkheden beschikbaar, die erop gericht zijn dat iemand zo snel mogelijk alsnog beschikt over een duurzame en stabiele woonplek met passende ondersteuning.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Raadsbesluit Beleidsnota 'Utrecht Onderdak' (27 juni 2024)
- Raadsbrief Eindrapportages Living Lab Eerst een Thuis (19 juni 2024)
- Regionale (U16) raadsinformatieavond (12 juni 2024)
- Raadsbesluit Beleidsnota Wmo 'Samen leven, samen zorgen' (maart 2024)
- Raadsbrief Voortgang regioplan U16 Beschermd Wonen (29 november 2023)
- Raadsbrief Aanpak kwetsbare dakloze EU-arbeidsmigranten (4 juli 2023)
- Raadsbrief Stand van zaken Living Lab Eerst een Thuis (5 juli 2022)
- Regioplan Beschermd Wonen U16 (utrecht.nl)

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De Nota Regionale Aanpak Dakloosheid U16 2024-2030 vast te stellen, waarin de kaders voor de gezamenlijke aanpak van dak- en thuisloosheid door de U16-gemeenten is vastgelegd, met de ambitie om dak- en thuisloosheid in de regio U16 in 2030 zoveel mogelijk te beëindigen en het beroep op maatschappelijke opvang maximaal terug te dringen. De Nota Regionale Aanpak Dakloosheid sluit tevens aan bij het gemeentelijk beleid Utrecht Onderdak.
Argumenten	
1.1	De problematiek van dakloosheid is groot en complex en vraagt om een regionale brede, domeinoverstijgende aanpak.
	Over gemeenten, domeinen, organisaties en wetten heen samenwerken is een randvoorwaarde om het aantal (dreigend) dakloze mensen te verminderen. Deze beleidsnota biedt kaders en handvatten om de domeinoverstijgende aanpak regionaal en lokaal concreet invulling te geven. Een sterke samenwerking tussen de fysieke, sociale, medische en veiligheidsdomeinen is noodzakelijk. Maar ook binnen het sociaal domein zelf tussen jeugd, zorg, werk & inkomen en schuldhulpverlening. Door wijkgericht en integraal te werken, en binnen de U16 concrete afspraken te maken en waar mogelijk samen op te trekken en ervaringen te delen kan effectiever ingezet worden op het voorkomen van dakloosheid.
1.2	De oplossing van het dakloosheidsprobleem ligt niet bij opvang, maar het voorkomen van dakloosheid en het bieden van voldoende en passende woonoplossingen.
	Inzet op het voorkómen van dakloosheid en het bevorderen van uitstroom naar (zelfstandig) wonen vraagt lokale gemeentelijke inzet. Activiteiten omschreven in deze aanpak gaan om het versterken van bestaanszekerheid, het verbeteren van de uitvoeringspraktijk en het bevorderen van (zelfstandig) wonen. Dit zijn thema's waarop met name lokaal veel te doen is. De regionale aanpak dakloosheid biedt een basis voor concrete afspraken over taken en verantwoordelijkheden van iedere lokale gemeente binnen de U16.
1.3	MO-centrumgemeente Utrecht en de regio U16 geven met deze aanpak invulling aan de bestuurlijke afspraken omtrent het Nationaal Actieplan Dakloosheid: Eerst een Thuis.
	Met de ondertekening van het Nationaal Actieplan Dakloosheid op 5 december 2022 committeren de Nederlandse gemeenten zich aan de ambitie om per 2030 een eind te maken aan dakloosheid. In de bestuurlijke afspraken bij het Nationaal Actieplan Dakloosheid hebben gemeenten afgesproken om hier gezamenlijk aan te werken op basis van een regionaal plan van aanpak.

1.4	Het voorgestelde beleid sluit aan bij de regionale visie op dakloosheid zoals vastgelegd in de regionale Koers Maatschappelijke Opvang en Beschermd Wonen.
	De visie met betrekking tot de aanpak van dakloosheid is vastgelegd in de Regionale Koers maatschappelijke opvang en beschermd wonen (2017). In de Regionale koers hebben de U16-gemeenten en maatschappelijke partners met elkaar afgesproken de volgende beweging te maken: - Zowel maatschappelijke opvang als beschermd wonen wordt veel meer lokaal 'in de wijk' georganiseerd. - Ondersteuning, bescherming en behandeling wordt zo veel mogelijk in de thuissituatie ingezet, waardoor de kwaliteit van leven stijgt en kwetsbare inwoners zelfstandig kunnen wonen en onderdeel zijn van de samenleving. Het in deze beleidsnota voorgestelde beleid sluit aan bij deze visie.
1.5	Het voorgestelde beleid sluit aan bij de regionale beweging zoals vastgelegd in het Regioplan Beschermd Wonen 2024-2028 en het Uitvoeringsprogramma Beschermd Wonen 2024-2025.
	De Regionale Koers vormt de basis voor het Regioplan Beschermd Wonen 2023-2028 en het Uitvoeringsprogramma Beschermd Wonen.
1.6	De regionale aanpak dakloosheid hangt nauw samen met de beleidsnota Utrecht Onderdak
	De regionale aanpak dakloosheid is nauw verbonden met de beleidsnota *Utrecht Onderdak* en sluit aan bij het gemeentelijk beleid van de gemeente Utrecht. In deze regionale aanpak beschrijven we hoe iedere gemeente binnen de regio, in opvolging van het Utrechtse beleid Onderdak, lokaal dakloosheid zo veel mogelijk kan voorkomen. Dit doen we door middel van preventie, het versterken van lokale voorliggende voorzieningen en het realiseren van voldoende en geschikte woonplekken. Samen werken we binnen de regio aan het verminderen van dakloosheid, waarbij de nadruk ligt op het verminderen van de druk op de opvangcapaciteit. Op deze manier dragen we gezamenlijk bij aan een meer duurzame en integrale oplossing voor dakloosheid, in lijn met de doelstellingen van het beleid *Utrecht Onderdak*.
Kanttekeningen/ Risico's	
1.1	De druk op de opvang blijft voorlopig hoog en vraagt lokale inspanningen van elke gemeente
	De druk op de opvang is fors. Afgelopen jaren is de capaciteit van de maatschappelijke opvang tijdelijk opgehoogd. Het is de vraag hoe de toekomst zich, gezien de landelijke politieke koers en de (financiële) schaarste zich ontwikkelt. Juist met de activiteiten in deze aanpak wordt afgesproken dat in iedere gemeente lokaal ingezet gaat worden op het voorkomen van dakloosheid en het realiseren van voldoende en passende woonplekken. Daarmee beogen we de druk op de opvang terug te dringen en de mensen sneller van een passende woonplek te voorzien.
1.2	Ook na 2030 zullen nog mensen dakloos raken
	Het is onvermijdelijk dat mensen in de toekomst dakloos raken. Met deze aanpak willen we er in ieder geval voor zorgen dat zo min mogelijk mensen nog dakloos worden. Door te voorzien in voldoende duurzame en stabiele woonplekken in elke gemeente. En door te zorgen voor een sterke sociale basis voor elke inwoner en goede lokale voorzieningen waardoor mensen in hun eigen omgeving passende ondersteuning kunnen krijgen als ze dat nodig hebben.

Financiën
Om alle U16 gemeenten lokaal in staat te stellen activiteiten uit te voeren, die bijdragen aan het voorkomen van dakloosheid worden de jaarlijkse Rijkmiddelen van EUR 3,693 miljoen ingezet. Een deel van dit bedrag wordt gereserveerd voor algemene en gezamenlijke activiteiten. Het overige deel wordt naar rato van inwonersaantal gereserveerd voor iedere gemeente. Plannen die bijdragen aan het voorkomen van dakloosheid en aansluiten bij de gestelde kaders in de beleidsnota kunnen hiermee worden bekostigd. Vanuit de gezamenlijke verantwoordelijkheid om lokaal te werken aan preventie en wonen. Middels een gezamenlijke voortgangsrapportage wordt uw raad over de voortgang van de activiteiten in deze aanpak geïnformeerd.

Vervolg
De aanpak loopt tot en met 2030. De doorontwikkeling en uitvoering wordt regionaal vormgegeven en vastgelegd in tweejaarlijkse uitvoeringsprogramma's. Per pijler van de regionale aanpak worden indicatoren vastgesteld om de beweging te monitoren. Over de ontwikkelingen wordt de raad jaarlijks via een voortgangsrapportage geïnformeerd.

Toezeggingen
In het plan van aanpak wordt voldaan aan de volgende toezeggingen:
- M272 Het volwassen leven goed beginnen kan niet op straat: aanpak dakloosheid
- M274/Toezegging 5512 Maak echt werk van Housing First
- M76/Toezegging 359 De beste bescherming is eerst een thuis
- M403/Toezegging 551 Visie opvang dakloze mensen
- Toezegging 587 over het aanbieden van het regionaal plan van aanpak dakloosheid
- Toezegging 745/M258 Zeggenschap over Utrecht Onderdak

Participatie
De gemeenten binnen de U16 hebben in het najaar van 2023 bestuurlijk besloten om gezamenlijk een regionale aanpak voor dakloosheid te ontwikkelen. In het voorjaar van 2024 is, samen met zorgaanbieders, woningcorporaties en belangenorganisaties, de pijlers van deze aanpak nader ingevuld. Dit gebeurde onder andere tijdens een dialoogtafel op 28 maart 2024. Betrokken partijen kregen daarbij de gelegenheid om feedback te geven op de conceptversie van het plan van aanpak ('80%-versie'). In oktober 2024 werd een herziene versie van de beleidsnota ('95%-versie') gedeeld, waarop de partijen opnieuw konden reageren.

Communicatie
Uitvoerende organisaties en belangenbehartigers hebben meegedacht in de ontwikkeling. Na goedkeuring wordt deze aanpak met de stakeholders gedeeld. Bij verdere uitwerking en uitvoering worden partners, cliëntorganisaties en belangenbehartigers betrokken. De media worden via een persbericht geïnformeerd.

(Niet)Referendabel
De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Regionale Aanpak Dakloosheid U16 2024-2030

Bijlagen informatief
-

Regionale Aanpak Daklоosheid U16

Staat als een (t)huis

2024 - 2030



Vastgesteld in de colleges van Burgemeester en Wethouders van de 16 gemeenten in de regio Utrecht en door de gemeenteraad van de gemeente Utrecht op 20 februari 2025.

Gemeente Bunnik
Gemeente De Bilt
Gemeente De Ronde Venen
Gemeente Houten
Gemeente IJsselstein
Gemeente Lopik
Gemeente Montfoort
Gemeente Nieuwegein
Gemeente Oudewater
Gemeente Stichtse Vecht
Gemeente Utrecht
Gemeente Utrechtse Heuvelrug
Gemeente Vijfheerenlanden
Gemeente Woerden
Gemeente Wijk bij Duurstede
Gemeente Zeist

Voorwoord

Eind 2022 is het landelijke actieplan Aanpak dakloosheid voor de periode 2023-2030 gepresenteerd. Daarin zijn op basis van zes actielijnen concrete doelstellingen en resultaten benoemd. Het is een goede start, maar het echte werk moet op regionaal en lokaal niveau plaatsvinden.

Met deze regionale aanpak dakloosheid wordt door de U16 gemeenten de regionale en lokale koers vastgesteld. Het vormt, net als de regionale visie Beschermd Wonen, een belangrijke stap om meer lokaal 'in de wijk' te organiseren. Zodat mensen, ook met een begeleidingsvraag, zoveel als mogelijk zelfstandig thuis kunnen (blijven) wonen.

Om dit te bereiken, is het essentieel om lokaal een sterke basis te bieden die eenvoudig toegankelijk is. Vanuit het uitgangspunt lokaal wat kan, regionaal wat meerwaarde heeft. Deze basis bestaat onder andere uit laagdrempelige ondersteuning, zoals hulp bij financiële vraagstukken, dagbesteding of psychologische hulp. De focus ligt hierbij op normaliseren, preventie en vroegtijdige signalering. Met aandacht voor de leefbaarheid in de wijk en betrokkenheid van buren en naasten. Een andere belangrijke factor is de lokale beschikbaarheid van voldoende zelfstandige, betaalbare woonplekken. Regionale samenwerking is hierin van groot belang. Binnen de U10 en U16 wordt dan ook de komende jaren gewerkt aan een regionale woonvisie.

De gewenste verschuiving van verblijf in de maatschappelijke opvang naar lokaal en zelfstandig wonen met begeleiding als dat nodig is gaat niet vanzelf. Het vergt een goede samenwerking en vooral ook een lange adem. Stap voor stap, door middel van lerend ontwikkelen. Met als einddoel dat er "niemand meer naar de maatschappelijke opvang in Utrecht" hoeft.

Dit plan is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met alle betrokken partijen, waaronder ervaringsdeskundigen, belangenbehartigers, adviesraden in de regio en samenwerkende clientorganisaties, woning-corporaties en zorg- en opvangorganisaties. Deze brede samenwerking is van groot belang; het zorgt ervoor dat we niet alleen dakloosheid aanpakken, maar ook de onderliggende oorzaken. De betrokkenheid is groot. Het geeft vertrouwen dat we er met elkaar onze schouders onder zetten. Met deze nota bekrachtigen we dan ook dat onze samenwerking staat als een (t)huis.

Inhoudsopgave

1 **Inleiding** 5
- 1.1 Introductie 5
- 1.2 Opvang naar Wonen 6
- 1.3 Samenhang met beleidsnota Utrecht Onderdak 8
- 1.4 Samenhang Beschermd Wonen 10
- 1.5 Samenhang met andere programma's 10
- 1.6 Gezamenlijk aan de slag 10
- 1.7 Leeswijzer 12

2 **Eerst een (t)huis** 13
- 2.1 Van maatschappelijke opvang naar voorkomen daklоosheid 13
- 2.2 Landelijke leidende principes en regionale algemene uitgangspunten 15
- 2.3 Drie pijlers 17

3 **Voorkomen van daklоosheid** 18
- 3.1 Wat doen we al? 18
- 3.2 Waar gaan we mee aan de slag? 19

4 **Wonen** 22
- 4.1 Wat doen we al? 24
- 4.2 Waar gaan we mee aan de slag? 24

5 **Toegang & Opvang** 26
- 5.1 Actieprogramma 'Utrecht onderdak' 26
- 5.2 Lokaal wat lokaal kan, regionaal wat meerwaarde heeft 28
- 5.3 Waar gaan we mee aan de slag? 28

6 **Financiën** 30

7 **Monitoring & Sturing** 33
- 7.1 Landelijk monitoring 33
- 7.2 Regionaal dashboard 34
- 7.3 Regionale besluitvorming 35
- 7.4 Risico's 36

8 **Bijlagen** 39

1 Inleiding

1.1 Introductie

Mensen raken vaker en sneller dakloos dan tien jaar geleden[1]. Er is gewoonweg minder voor nodig. Een echtscheiding, financiële problemen, situaties die al voldoende zijn voor verlies van een dak boven je hoofd. Dat komt vooral door het gebrek aan betaalbare woonplekken, de slechtere structurele condities (bestaanszekerheid) en de moeizame toegang tot hulpbronnen[2]. Ook het Rijksbeleid, bijvoorbeeld de extramuralisering van de zorg en de toenemende arbeidsmigratie, zorgt voor extra druk op lokale huisvesting en zorg.



[1] Bron: Toekomst met een thuis - Gids voor preventie van dakloosheid (corpovenista.nl)

[2] Van der Ham et al., 2018; De Klerk et al., 2022

Uitstroom uit maatschappelijke opvang naar zelfstandig wonen wordt bemoeilijkt door het tekort aan woningen. Daarbij leidt hetzelfde woningtekort ertoe dat meer personen en gezinnen geen dak boven hun hoofd hebben. Ter illustratie: in vergelijking met 2022 is er een stijging van 74 procent in de U16 van het aantal urgentie-aanvragen voor sociale huurwoningen. De meeste aanvragen zijn op basis van dreigende dakloosheid, met een stijgingspercentage van 260 procent. We zien het niet alleen in de cijfers. Ook in het straatbeeld zien we steeds vaker mensen zonder een dak boven hun hoofd. En meer mensen verblijven op locaties die daar niet voor zijn bestemd. Bijvoorbeeld in auto's, campings en vakantieparken. Doorstroom stagneert door het tekort aan woonplekken.

Dit geldt niet alleen voor gemeente Utrecht. Hoewel de aard en omvang van de problematiek verschilt per gemeente, hebben alle U16 gemeenten hiermee te maken. De regio Utrecht staat de komende jaren dan ook voor grote uitdagingen: de schaarse ruimte, met het enorme tekort aan huisvesting en de verwachte toekomstige tekorten in het sociaal domein. Een groot gedeelte van onze kwetsbare inwoners voor wie dakloosheid dreigt, is geholpen met een zelfstandige woonplek en eventuele ondersteuning thuis. Voor een deel van de mensen is, door de combinatie van (multi) problematiek, (tijdelijk) opvang nodig.

Basis op orde

Door hun dakloosheid komen mensen, die voorheen nog redelijk zelfredzaam waren, steeds verder in de problemen. Met als gevolg dat ook hun zelfredzaamheid afneemt en zij uiteindelijk alsnog opvang en begeleiding nodig hebben. Preventie vraagt het beter faciliteren van de bestaanscondities – gezondheid, wonen, inkomen, activiteiten en relaties – en het toegankelijk maken van ondersteuning, zorg en rechtsbescherming. Dit vraagt van alle U16 gemeenten om inwoners zo goed als mogelijk in staat te stellen hun leven te blijven leiden in hun eigen woning. Om te zorgen voor voldoende huisvesting en (financiële) bestaanszekerheid. Met andere woorden, om de basis op orde te hebben.

1.2 Opvang naar Wonen

Bestaanszekerheid begint met een dak boven je hoofd, dit is een landelijke visie die wij als U16 volledig omarmen. Ieder mens heeft recht op een veilige en betaalbare plek om te wonen. Met het verdrag van Lissabon (juni 2021)

hebben de Europese lidstaten met elkaar afgesproken dat er in 2030 niemand meer onvrijwillig op straat mag slapen, door gebrek aan huisvesting of passende opvang. Het verdrag zegt verder:

- Verblijf in de opvang moet zo kort als mogelijk duren en leiden tot een permanente woonoplossing;
- Mensen zouden instellingen niet mogen verlaten zonder passende vervolghuisvesting;
- Huisuitzettingen moeten waar mogelijk voorkomen worden;
- Niemand wordt uitgezet zonder hulp naar een passende huisvestingsoplossing.

In december 2022 presenteerden drie ministeries[3] het Nationaal Actieplan Dakloosheid: Eerst een Thuis[4].
Met dit actieplan wordt invulling gegeven aan het verdrag van Lissabon. Het plan zet in op een verschuiving in de manier waarop we kijken naar en omgaan met dakloosheid; onder andere op basis van het gedachtegoed van de wetenschappelijk onderbouwde methode Housing First[5] en het advies van de commissie Dannenberg “Van beschermd wonen naar een beschermd thuis”[6]. Een aanpak gericht op het voorkomen van dakloosheid en een woonplek voor iedereen. De focus wordt verlegd van opvang naar wonen met indien nodig ondersteuning.

In bestuurlijke afspraken hebben alle partijen zich aan de integrale meerjarige aanpak van het Nationaal Actieplan Dakloosheid gecommitteerd[7].

[3] Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport;
[4] Nationaal Actieplan Dakloosheid: Eerst een Thuis
[5] Housing First (housingfirsteurope.eu)
[6] Van Beschermd Wonen naar Beschermd Thuis (vng.nl)
[7] Bestuurlijke afspraken (overheid.nl)

Het Nationaal Actieplan Dakloosheid is direct gekoppeld aan de Nationale Woon- en Bouwagenda, de Aanpak geldzorgen, armoede en schulden en het Integraal Zorgakkoord (IZA). Ook hangt het samen met andere landelijke ontwikkelingen en programma's, zoals Een thuis voor iedereen (BZK) en Wonen en zorg voor ouderen (BZK), de doordecentralisatie van Beschermd Wonen ('Van Beschermd Wonen naar Beschermd Thuis') (VWS). En is er samenhang met veranderende landelijke wetgeving zoals de komst van de Wet versterking regie op de volkshuisvesting.

1.3 Samenhang met beleidsnota Utrecht Onderdak

De bestaande opvangvoorzieningen bleken de groei van het aantal dakloze mensen binnen de bestaande capaciteit niet langer aan te kunnen. Een lastige opgave gezien de schaarste in mensen, middelen en vooral ruimte. Als regio zijn we dan ook nog niet zover dat we de maatschappelijke opvang al kunnen afschalen.

Om te voorkomen dat mensen op straat moeten slapen heeft de gemeente Utrecht in 2023 en 2024 de capaciteit van de maatschappelijke opvang tijdelijk opgehoogd.
De Utrechtse beleidsnota Utrecht Onderdak (2024) is van toepassing op de doorontwikkeling van de brede(re) opvangopgave. Dit betreft naast de zogenoemde reguliere Wmo-rechthebbenden ook EU-arbeidsmigranten en ongedocumenteerden mensen. Daarnaast wordt gekeken naar de inrichting van de maatschappelijke opvang, de voorwaarden die gesteld worden aan het verblijf in een opvangvoorziening en het toeleidings- en toegangsproces.

Definitie wettelijke toegang tot Maatschappelijke Opvang

In artikel 1.2.1. Wet Maatschappelijke Ondersteuning 2015 wordt omschreven wanneer iemand toegang heeft tot Maatschappelijke Opvang:
Een ingezetene van Nederland komt overeenkomstig de bepalingen van deze wet in aanmerking voor een maatwerkvoorziening opvang, te verstrekken door het college van de gemeente tot welke hij zich wendt, indien hij de thuissituatie heeft verlaten, al dan niet in verband met risico's voor zijn veiligheid als gevolg van huiselijk geweld, en niet in staat is zich op eigen kracht, met gebruikelijke hulp, met mantelzorg of met hulp van andere personen uit zijn sociale netwerk te handhaven in de samenleving.[8]

De regelgeving over de rechten van EU-arbeidsmigranten op toegang van maatschappelijke opvang is complex. Een aantal ministeries hebben gezamenlijk een Checklist Gelijke Behandeling EU burgers (voormalige rechtentool) ontwikkeld. Dit instrument is een overzichtelijke beslisboom van bestaande (nationale en EU) wet- en regelgeving. Met als doel om de rechten van EU burgers in Nederland te waarborgen. Afhankelijk van besluitvorming van de inzet van deze tool, wordt de groep mensen die binnen deze wettelijke definitie valt groter.

[8] Wet maatschappelijke ondersteuning 2015 - (overheid.nl)

1.4 Samenhang Beschermd Wonen

De regionale aanpak dakloosheid heeft veel samenhang met het regioplan[9] Beschermd Wonen van de U16. De gewenste beweging is identiek: van (intramuraal) wonen in een instelling naar zelfstandig wonen met passende ondersteuning. Zo is de inzet op sterke lokale (basis) voorzieningen, de zogenoemde 'basisset', en de beschikbaarheid van kleine betaalbare woningen belangrijke overlappende pijlers.

Mensen die op dit moment verblijven in de maatschappelijke opvang of beschermd wonen met indicatie overlappen elkaar deels en het gaat grotendeels om dezelfde kwetsbare mensen. Ongeveer 10% van de mensen in de maatschappelijke opvang binnen de Wmo wacht op een plaats in Beschermd Wonen. Voor het organiseren van een passend zorglandschap wordt dan ook aangesloten bij de afspraken die binnen de U16 zijn gemaakt in het regioplan Beschermd Wonen.

Om de opgaven zoveel mogelijk integraal vorm te geven, worden de doelstellingen van zowel Beschermd Wonen als de Aanpak Dakloosheid in een gezamenlijk uitvoeringsprogramma samengebracht.

[9] Regionale koers MO en BW U16 en Regioplan U16 Beschermd wonen 2023-2028

1.5 Samenhang met andere programma's

Deze beleidsnota sluit aan bij verschillende regionale en lokale programma's:

- Lokale nota WMO2015;
- Lokale woonvisie en regionale woonzorgvisie;
- Lokale nota Participatiewet
- Utrecht Onderdak;
- Hervormingsagenda jeugd.

1.6 Gezamenlijk aan de slag

De U16-gemeenten delen een gezamenlijke ambitie om dakloosheid aan te pakken en voelen zich samen verantwoordelijk voor een goede uitvoering van dit plan. In aansluiting op deze beleidsnota wordt een concrete actielijst opgesteld, waarin elke U16-gemeente de gemaakte prestatieafspraken en acties voor 2025 en 2026 naleeft. Dit uitvoeringsplan wordt iedere twee jaar gezamenlijk geëvalueerd.

Over gemeenten, domeinen, organisaties en wetten heen samenwerken is een randvoorwaarde om het aantal (dreigend) dakloze mensen te verminderen. Dit geldt op ieder niveau; landelijk, regionaal binnen de U16 én lokaal binnen iedere eigen gemeenten; van beleid tot uitvoering.

Een sterke samenwerking tussen de fysieke, sociale, medische en veiligheidsdomeinen is noodzakelijk. Maar ook binnen het sociaal domein zelf tussen jeugd, zorg, volksgezondheid, werk & inkomen en schuldhulpverlening. Door wijkgericht en integraal te werken, en binnen de U16 de ervaringen te delen en waar mogelijk samen op te trekken, kunnen we elkaars kennis en kracht versterken.

De aanpak beschrijft de manier waarop we als U16-gemeenten dakloosheid in de regio gezamenlijk willen terugdringen. Als regio dragen we gezamenlijk de verantwoordelijkheid om te voorkomen dat mensen in de maatschappelijke opvang van Utrecht terechtkomen.
Dit betekent niet dat we in de praktijk verwachten dat er in onze regio vanaf 2030 nooit meer iemand dakloos zal zijn. Een echt effectieve aanpak van dakloosheid vraagt om een duurzame lange termijnstrategie. Dit plan reikt qua visie dan ook verder dan één coalitieperiode namelijk tot en met 2030. Daarbij is het ook belangrijk om de huidige woon-crisis en de economische en politieke situatie te benoemen. Een gebrek aan betaalbare woningen en de stijgende woonlasten kan erin resulteren dat er juist meer mensen dakloos raken. Ook landelijke beleidsontwikkelingen (en de daarbij behorende financiën) en het gebrek aan personeel zijn hierop van invloed. Het is op dit moment lastig te bepalen hoe groot het effect van deze omstandigheden is op de ambities in dit plan.



1.7 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 lichten we toe waar we naar toe willen en in de hoofdstukken 3, 4 en 5 hoe we daar willen komen. In hoofdstuk 6 gaan we in op de financiering. Hoofdstuk 7 geeft inzicht in hoe we willen monitoren en sturen.

Tot slot: De regionale aanpak dakloosheid is gezamenlijk met de U16 gemeenten tot stand gebracht met nauwe betrokkenheid van zorg- en opvangorganisaties, woning-corporaties, belangenbehartigers en ervaringsdeskundigen.

2 Eerst een (t)huis

Als een inwoner dakloos is, niet zelfredzaam en niet binnen eigen netwerk opgevangen kan worden, is opvang tot op heden ons antwoord op daklоosheid. Vanuit de opvang wordt ingezet op zorg. Relatief vaak stromen mensen door naar een doorstroomvoorziening of andere vorm van begeleid wonen. Als zorg, financiën en gedrag 'op orde' zijn, wordt besloten dat iemand klaar is om uit te stromen naar een zelfstandige woonplek met eventuele ondersteuning. Afhankelijk van de beschikbaarheid van een zelfstandige woonplek, vindt er vervolgens uitstroom plaats. Deze 'woonladder' willen we in de toekomst zoveel mogelijk voorkomen.

2.1 Van maatschappelijke opvang naar voorkomen daklоosheid

We verleggen de focus van opvang, naar wonen met, indien nodig, passende ondersteuning. Van dakloze mensen als cliënten maatschappelijke opvang' naar mensen die in de basis in hun eigen omgeving een eigen woonplek nodig hebben. We zetten lokaal extra in op huisvesting en preventie, om te zorgen dat mensen niet dakloos raken, en wanneer dit niet af te wenden is richten we ons op zo snel mogelijk herhuisvesten binnen hun eigen omgeving, herstel van netwerk en waar nodig met passende zorg en ondersteuning vanuit de Housing First aanpak. Met corporaties en zorgorganisaties is in de U16 afgelopen jaren veel

ervaring opgedaan met het succesvolle project Living Lab Eerst een Thuis. De geleerde lessen implementeren we waar mogelijk. Daarnaast zorgen we er regionaal voor dat er opvangplekken beschikbaar zijn, zodat mensen in de tussenliggende (kortdurende) periode niet op straat hoeven te verblijven.

Definitie Wonen Eerst; zoals omschreven in Nationaal Actieplan Dakloosheid: Eerst een Thuis

Herstel, terugvalpreventie én het voorkomen van dakloosheid begint met stabiele huisvesting. Dat betekent dat de maatschappelijke opvang de komende jaren zoveel mogelijk wordt afgebouwd. Mensen moeten met zo min mogelijk tussenstappen een stabiele woonplek met ondersteuning kunnen krijgen.

Definitie Housing First aanpak

De Housing First aanpak gaat uit van een persoonsgericht benadering; keuze en eigen regie voor deelnemers. De laagdrempelige en herstelgerichte werkwijze die uitgaat van onvoorwaardelijke acceptatie en vertrouwen is wat de Housing First begeleiding succesvol maakt.

Uit onderzoek[10] blijkt dat inzet op Wonen Eerst, naast meer autonomie voor de inwoner, ook zorgt voor kostenbesparingen. Elke geïnvesteerde Euro in Wonen Eerst bespaart maatschappelijk op gebruik van medische zorg, veiligheid en het sociaal domein (Jeugd, Wmo, opvang, schuldhulp en uitkeringen).

[10] Maatschappelijke KBA brede aanpak dakloosheid (cebeon.nl)

2.2 Landelijke leidende principes en regionale algemene uitgangspunten

Deze aanpak is gebaseerd op de landelijke leidende principes van het Nationaal Actieplan Dakloosheid:

- Dakloosheid voorkomen is altijd beter dan opvang of herhuisvesting
- Huisvesting is een mensenrecht
- Respect voor keuze en eigen regie van mensen
- Scheiden van wonen en zorg
- Ondersteuning is gericht op herstel
- Ondersteuning is flexibel en op maat

In de beleidsvorming en concrete acties worden steeds deze leidende principes voor ogen gehouden.

Naast deze landelijke principes, zijn voor deze aanpak nog een aantal regionale uitgangspunten geformuleerd. Ze gaan door alle thema's heen en geven richting en houvast.

Prioriteit bij jongeren

Ongeveer 25 % van het aantal dakloze mensen in de regio is jonger dan 27 jaar. Uit onderzoek blijkt dat dakloosheid onder jongeren vaak samenhangt met een verleden in de jeugdzorg[11]. Daarnaast blijkt dat de kans op herhaalde dakloosheid groter is voor iemand die al eens dakloos is geweest. Deze cirkel willen we doorbreken. In aansluiting op het manifest SamenThuis2030[12] gaan er als er keuzes gemaakt moeten worden, de jongeren voor.

Inclusie en diversiteit

De groep dakloze mensen is zeer divers. Vaak is aan de buitenkant niet zichtbaar dat er sprake is van (dreigende) dakloosheid. Positieve en eerlijke beeldvorming draagt bij aan het doorbreken van oude stigmatiseringen. En acceptatie dat mensen gewoonweg verschillend zijn, 'het normaal' lijkt steeds smaller te zijn geworden. Ondersteuning en begeleiding, zowel bij zelfstandig wonen als in de opvang, dient voor iedereen veilig en passend te zijn. Ongeacht iemands achtergrond, leeftijd, geslacht, beperking, geloofsovertuiging etniciteit of seksuele voorkeur.

[11] Dak- en thuisloosheid onder jongeren (hetvergetenkind.nl)
[12] Manifesto_flyer print Backk 2600 DEF (samenthuis2030.nl)

Ervaringskennis en belangenbehartiging zijn waardevol

Belangenbehartiging is ondersteuning van gebruikers van zorg om hun rechten en behoeften onder de aandacht te brengen. In de regio Utrecht zijn een aantal organisaties actief op het gebied van belangenbehartiging voor dak- en thuisloze mensen, Beschermd Wonen en GGZ.

Medezeggenschap is het wettelijk vastgelegd recht van gebruikers van zorg om advies te geven over het aanbod- en de kwaliteit van zorg. Bij zorgaanbieders is er een cliënten-raad in het kader van de Wet Medezeggenschap en binnen de gemeenten functioneren WMO-adviesraden.

We werken gezamenlijk met de mensen die eigen ervaring hebben met dakloosheid. Juist met ervaringskennis kunnen professionals, en de samenleving als geheel, zich bewust worden van aannames over wat gebruikers van zorg nodig hebben, hun stigma en hun herstelmogelijkheden.

Ervaringsdeskundigen bieden waardevolle inzichten en expertise bij het ontwikkelen van beleid, maar ook in de dagelijkse praktijk, bijvoorbeeld op straat of bij opvangvoorzieningen.

Er is een gestructureerde aanpak voor de participatie van zorgvragers bij de ontwikkeling van zorgbeleid, zodat samengewerkt wordt om de best mogelijke zorg te krijgen.

Harm Reduction

We erkennen de complexiteit van verslaving en de uitdagingen die daarmee gepaard gaan. Er zijn gewoonweg mensen die niet willen of kunnen stoppen met het gebruik van drugs en/of alcohol. Het is essentieel dat voor deze mensen een plek (huisvesting) beschikbaar is, die hun keuzevrijheid respecteert en die tegelijkertijd bijdraagt aan het verminderen van gezondheidsschade. Daarbij blijft de leefbaarheid en veiligheid in de samenleving gewaarborgd, iets wat wij als zeer belangrijk beschouwen.

2.3 Drie pijlers

Onze regionale inzet wordt in deze beleidsnota uitgewerkt in drie pijlers:

Pijler 1 Preventie	Pijler 2 Wonen	Pijler 3 Toegang (&opvang)
Lokale Basisset (specifieke aanpak en maatregelen op lokaal niveau)	Sturen op beschikbaarheid woonplekken	Inzicht in de opgave
Preventie & Vroegsignalering	Opbouwen tijdelijke (kleinschalige) woonvormen	Toegang tot de maatschappelijke opvang
Financiële bestaanszekerheid	Zorgdragen voor goed landen in de wijk	
Versterken uitvoeringspraktijk		
Big 5 op orde		

3 Voorkomen van dakloosheid

Preventie vraagt het beter faciliteren van de bestaanscondities – gezondheid, wonen, inkomen, activiteiten en relaties – en het toegankelijk maken van ondersteuning, zorg en rechtsbescherming. Dit vraagt van alle U16 gemeenten om inwoners zo goed als mogelijk in staat te stellen hun leven te blijven leiden in hun eigen woning. Om te zorgen voor voldoende huisvesting en (financiële) bestaanszekerheid. Met andere woorden, om de basis op orde te hebben.

3.1 Wat doen we al?

- Alle U16 gemeenten zetten vroegsignalering in bij schulden, geldzorgen en armoede en bieden schuldhulpverlening. Er zijn diverse vormen van gemeentelijke inkomensondersteuning en minimaregelingen. En er zijn maatwerk of uitzonderingsclausules met betrekking tot de 4-weken-zoektermijn voor jongeren tot 27 jaar. Voor mensen in een crisissituatie of (dreigend) dakloze mensen blijft in alle gemeenten, bij tijdelijk verblijf, de kostendelersnorm buiten toepassing.
- In de gemeenten zijn vindplaatsen gevestigd in de wijk. Lokale teams bieden integrale ondersteuning op alle leefgebieden en toeleiding naar specialistische zorg. Er wordt gewerkt volgens het principe van 1 loket, 1 plan en 1 regisseur voor zowel jongeren als volwassenen.

- (specialistische) Ambulante Wmo-begeleiding (maatwerk) is door alle gemeenten lokaal ingekocht. Alle gemeenten beschikken over vormen van outreachende aanpak en bemoeizorg, zoals de inzet FACT-teams voor mensen met ernstige psychiatrische problematiek.
- Gemeenten en woningcorporaties (en sociale diensten vanuit Vroeg Erop af) hebben afspraken gemaakt om huisuitzetting zoveel mogelijk te voorkomen.
- De gemeenten besteden op verschillende manieren aandacht aan goede en vindbare informatie (fysiek en digitaal) ten behoeve van inwoners en professionals. Onafhankelijke cliëntondersteuning en sociaal juridisch advies zijn in alle gemeenten aanwezig.
- In gemeenten zijn programma's en pilots opgezet om de samenwerking tussen instanties, formele en informele zorg, welzijn en andere partijen in de wijk te versterken. Zorgaanbieders in de regio werken samen om (tijdelijke) onderbreking van zorg en ondersteuning zoveel mogelijk te voorkomen. Ook zetten gemeenten in op meer verbinding tussen het medisch en het sociaal domein (tevens onderdeel van het Integraal Zorg Akkoord). Voorbeelden hiervan zijn welzijn op recept en praktijkondersteuners (POH-)GGZ.
- Verschillende instellingen bieden trainingen voor ervaringsdeskundigheid. Ook zijn er in alle Wmo-regio's activiteiten van peersupport en herstelacademies, gericht op ontmoeting, persoonlijke ontwikkeling en scholing voor personen met psychische problematiek en/of verslaving.

3.2 Waar gaan we mee aan de slag?

Voorkomen dat mensen in de opvang terecht komen. Als regio dragen we gezamenlijk de verantwoordelijkheid om te voorkomen dat er vanaf 2030 geen mensen meer uit de regio in de maatschappelijke opvang in Utrecht terechtkomen. Dat is het doel van deze pijler. Dit betekent sturen op lokale preventieve elementen. Dit kan per gemeente verschillen. Monitoring is hiervoor essentieel. Data geeft ons inzicht in lokale oorzaken en leert ons op welke lokale onderdelen er nog aanscherping in beleid of uitvoering nodig is.

3.2.1 Lokale basisset

Aanwezigheid van een sluitend aanbod aan lokale basis onderdelen, zoals regelingen rondom schulden, dagbesteding/werk en ambulante begeleiding voorkomen dat problemen van inwoners dusdanig escaleren dat mensen dakloos raken. Daarnaast ondersteunt het mensen bij uitstroom naar zelfstandig wonen.

De exacte inrichting kan per gemeente verschillen. Sommige onderdelen, zoals bijvoorbeeld schuldhulp-verlening, werk en inkomen, kunnen op Wmo-regioniveau of arbeidsmarktregio worden georganiseerd. Deze actie is ook terug te vinden in het Regioplan BW U16 en wordt integraal opgepakt.

3.2.2 Preventie & Vroegsignalering

Bij dreigende dakloosheid voelt iedere organisatie de urgentie om alarm te slaan en vanuit de samenwerking bij te dragen aan een oplossing. Met als doel dat er niemand meer dakloos wordt, als er een partner (gemeente, zorg-organisatie, woningbouw of sociale dienst) betrokken is.

Concreet gaan we met de volgende acties aan de slag:

- Versterken de aanpak voorkomen huisuitzettingen
- Doorontwikkelen gebiedsgericht werken
- Doorontwikkelen samenwerking zorgprofessionals en partners welzijn.
- Versterken inzet ervaringsdeskundigheid
- Implementatie/Doorontwikkeling Digicontact
- Versterken/behoud van netwerk
- Inzet jongerenconsulent

3.2.3 Financiële bestaanszekerheid

Mensen die dak- of thuisloos zijn bevinden zich in een uiterst complexe situatie, waarin het regelen van de meest basale zaken een grote opgave is. Alles hangt met alles samen; geen briefadres betekent geen uitkering, geen zorg-verzekering, geen DigiD aan kunnen vragen, en daardoor geen inzage in schulden. We zetten erop in dat er vanaf 2026 in alle U16 gemeenten geen mensen meer dakloos raken door vermijdbare financiële oorzaken.

Concreet gaan we met de volgende acties aan de slag:

- Implementatie aanbevelingen 'Versterken uitvoering aanpak dakloosheid'
- Sturing op snelheid en continuïteit van (financiële) maatwerkbudget

3.2.4 Versterken van de uitvoeringspraktijk

Dakloosheid kan worden voorkomen door belemmerende regels, procedures en uitvoeringspraktijken zoveel mogelijk uit de weg te ruimen. Denk hierbij aan onnodige bureaucratie of te ingewikkelde procedures of gebrekkige samenwerking tussen instanties in de wijk. We zetten in op een integrale ondersteuning van inwoners op het gebied van wonen, werk & inkomen, zorg, jeugdhulp en maatschappelijke ondersteuning en maken mogelijk wat nodig is[13].

Concreet gaan we met de volgende acties aan de slag:

- Implementatie aanbevelingen evaluatie Living Lab.
- Sturen op continuïteit van ondersteuning.
- Ervaringskennis in de gehele beleidscyclus
- Opzetten van structurele dialoogtafel

3.2.5 Big 5 op orde

Om zelfstandig te worden hebben jongeren een stevige basis nodig op vijf leefdomeinen, ook wel de Big 5[14] genoemd. Deze leefdomeinen betreft support, wonen, school en werk, inkomen en welzijn. De zorg voor jongeren onder de 18 jaar wordt gefinancierd via de Jeugdwet. Met de verlengde jeugdhulp en de mogelijkheid de Wmo al vanaf 17 jaar in te zetten wordt er in ieder geval een financiele oplossing geboden voor ondersteuning bij een soepele overgang richting volwassenheid. In praktijk blijkt echter dat jongeren op hun 18e vooral zelf hun eigen weg willen vinden. En dit mogen ze op deze leeftijd wettelijk gezien ook. Als regio willen we deze wens naar zelfstandigheid zoveel als mogelijk faciliteren. Daarvoor is het wel belangrijk dat, voor de beëindiging van de ondersteuning vanuit de jeugdzorg, de Big 5 in ieder geval op orde is. Deze voorwaarde is essentieel om ervoor te zorgen dat jongeren de duurzame overgang kunnen maken naar zelfstandig wonen.

[13] Transitiecommissie Sociaal Domein
[14] Jongeren ondersteunen bij hun Big 5 | Nederlands Jeugdinstituut (nji.nl)

4 Wonen

De overheid moet zorgen voor huisvesting[15]. Een deel van onze inwoners is aangewezen op het huisvestingsaanbod in het sociale segment. Binnen de context van het woning schaarste is het voor iedere gemeente een uitdaging om de huisvesting van de verschillende aandachtsgroepen 'in balans' te houden. De ambulantisering in de zorg (scheiden van wonen & zorg) maakt dat steeds minder mensen in een intramurale woonvoorziening verblijven. De huisvestingsopgave is dan ook veel groter en breder dan de doelgroep van dakloze mensen. Het gaat ook om mensen die uitstromen uit bijvoorbeeld Beschermd Wonen en Jeugdzorg en ouderen die steeds langer zelfstandig thuis blijven wonen. Ook is er een forse opgave in het huisvesten van statushouders, woonwagenbewoners, studenten en arbeidsmigranten. De U16 gemeenten werken hard aan het realiseren van nieuwe woningen en benoemen dit in de Woondeal U10 2022-2030 als topprioriteit[16].

[15] Artikel 22, lid 2 van de Nederlandse Grondwet.

[16] De 16 gemeenten sturen op realisatie van ruim 61 duizend nieuwe woningen in de periode 2022 tot en met 2030 (bron: Woondeal U 10 2022-2030);

Diversiteit aan betaalbare (on)zelfstandige woonplekken

Ondanks al deze inspanningen is één van de grootste knelpunten voor mensen die geen eigen woonplek hebben, het tekort aan (on) zelfstandige woonplekken. Steeds meer mensen met enkel een woonprobleem (de zogenoemde economisch dakloze mensen) melden zich bij de maatschappelijke opvang. Mensen die dakloos zijn, blijven langer dakloos. En in praktijk blijkt dat de mensen met enkel een woonprobleem, door het gebrek aan bestaanszekerheid, psychische problematiek ontwikkelen.

Uit de evaluatie van Living Lab Eerst een Thuis blijkt dat diversiteit in woonaanbod noodzakelijk is. Voor de één is een zelfstandige woning in de wijk passend, terwijl iemand anders beter gedijt in een gemengde woonvorm.

Contigentwoningen

Er zijn regionale afspraken rondom contigentwoningen. Dit zijn sociale huurwoningen, speciaal gereserveerd voor mensen die uitstromen uit Beschermd Wonen en Maatschappelijke opvang. Door de enorme druk op de woningmarkt blijkt in praktijk dat de afgesproken aantallen niet worden gehaald. Recent heeft de provincie Utrecht opdracht gegeven aan bureau Companen om een woonzorgbehoefteanalyse uit te voeren. De cijfers uit het rapport zijn de basis voor verdere afspraken tussen gemeenten over de verdeling van de contingenten, beoogd wordt om deze ‘fair share’ afspraken in de tweede helft van 2024 in U10 verband vast te leggen.

(beter) Benutten bestaande voorraad

Er is inzet nodig op het toevoegen van woonplekken. Iedere gemeente heeft hierin lokaal iets te doen, bijvoorbeeld door aanpassingen in de lokale huisvestingsverordening. Zo heeft de gemeente Nieuwegein het versoepelen van de regels rondom woningdelen en het stimuleren van ‘friendscontracten’ (een gezamenlijk huurcontract) opgenomen in haar Omgevingsprogramma Wonen. De gemeente Utrecht heeft in haar lokale woonvisie de ambitie opgenomen dat “in 2022 alle urgente kwetsbare cliënten binnen drie maanden een passende woonruimte met passende ondersteuning aangeboden krijgen”[17]

[17] Bron: Woonvisie ‘Utrecht beter in balans’ (Gemeente Utrecht, 2019);

Naast nieuwbouw worden woonoplossingen ook gezocht in het beter benutten van de bestaande woningvoorraad (bijvoorbeeld via hospitaverhuur, onder de pannen en kamers met aandacht), flexwonen en tijdelijk wonen. Investeren in betaalbare woonplekken draagt bij aan het voorkomen van instroom en het verhogen van uitstroom. Het verhogen van de uitstroom zorgt ervoor dat er weer ruimte ontstaat in de opvang, maar bovenal dat de mensen zelfstandig hun leven vorm kunnen geven.

4.1 Wat doen we al?

- Alle gemeenten in de U16 beschikken over een urgentieverordening, waarin is vastgelegd aan welke aandachtsgroepen voorrang krijgen bij het toewijzen van woonruimte.
- Bij de huisvesting van kwetsbare doelgroepen wordt gebruik gemaakt van verschillende woonconcepten, zoals gemengde woonvormen, geclusterd en gespikkeld wonen, Skaeve Huse en kleinschalige BW-voorzieningen.
- Een analyse van de woon- en zorgbehoefte van aandachtsgroepen vormt onderdeel van de ontwikkeling van lokale en regionale integrale woonzorgvisies.
- In gemeenten zijn er diverse initiatieven die verhuur van particuliere woonruimte aan (dreigend) daklozen bevorderen (bijvoorbeeld Onder de Pannen, Kamers met Aandacht).

4.2 Waar gaan we mee aan de slag?

4.2.1 Sturen op beschikbaarheid woonplekken

Iedere gemeente zet zich lokaal in om extra woonplekken te realiseren. Dit wordt gedaan in de vorm van beter benutten van bestaande voorraad, het realiseren van flexwoningen en transformatie van gebouwen.

Concrete acties:

- Gezamenlijke U16 koers in iedere lokale woon(zorg) visie ter bestrijding van dakloosheid;
- Het stimuleren en faciliteren van creatieve woonoplossingen;
- Uitbreiden verdere inzet Kamers met Aandacht en/of Onder de Pannen;
- Strakkere sturing op inzet en realisatie van contigentwoningen en herijking fair share afspraken.

4.2.2 Opbouwen lokale tijdelijke (kleinschalige) woonvormen

Gemeenten binnen de U16 zijn momenteel bezig met het ontwikkelen van meer lokale tijdelijke woonmogelijkheden voor economisch dakloze mensen en mensen met een lichte ondersteuningsbehoefte. Hierdoor glijden mensen onnodig verder af en belanden in de maatschappelijke opvang. Lokale voorzieningen kunnen mensen op bepaalde momenten in hun leven nét die ondersteuning bieden waarmee zij zelf de draad weer op kunnen pakken. Ook het ondersteunen van het netwerk rond een (dreigend) dakloze mensen draagt bij aan het voorkomen van dakloosheid.

Concrete acties:

- Woonvormen voor bijzondere doelgroepen
- Realisatie van tijdelijke woonplekken

4.2.3 Goed landen in de wijk

Juist voor mensen die vanuit een situatie van dakloosheid of verblijf in een instelling terugkeren naar een eigen woning is het belangrijk dat ze, waar nodig, goed worden ondersteund. Het onderzoek naar herhaalde dakloosheid onder U16 dakloze mensen[18] biedt belangrijke aanknopingspunten. ‘Op de lange termijn zijn de continuïteit van het huurcontract en een proactieve en lange adem van zorg-, begeleiding en welzijnswerk, ook vanwege de vertrouwensband, cruciaal’, stellen de onderzoekers. Ook de aanbevelingen in de evaluatie Living lab dragen bij aan een betere landing in de wijk.

Concrete acties:

- Implementeren aanknopingspunten onderzoek herhaalde dakloosheid.
- Implementeren de aanbevelingen evaluatie Living Lab.

[18] Longitudinaal onderzoek: Voorkomen herhaalde dakloosheid Utrecht - open-research.amsterdam

5 Toegang & Opvang

Maatschappelijke opvang biedt tijdelijk onderdak en ondersteuning aan mensen in een kwetsbare positie die door een samenloop van problemen niet zelf een oplossing kunnen vinden. Het gaat om mensen die niet in staat zijn op eigen kracht, met gebruikelijke hulp of met hulp van anderen in hun sociale netwerk, zich staande te houden in de samenleving. De gemeente Utrecht organiseert als centrumgemeente voor de U16 de opvang voor dakloze mensen op grond van de Wmo[19]. Op basis van de visie op de daklozenopvang is afgelopen jaren stevig geïnvesteerd in kwaliteitsverbetering van de opvang. Alle locaties bieden 24-uurs opvang. In totaal zijn er 13 opvanglocaties met in totaal circa 360 plekken.

5.1 Actieprogramma 'Utrecht onderdak'

Op basis van de autonome groei van dakloosheid, het tekort aan woonruimten, krapte in budget en ruimte en de wijze waarop de huidige opvang is georganiseerd, kon er zonder aanpassingen in de huidige inhoudelijke en financiële kaders niet meer aan de wettelijke taken voldaan worden. In 2023 en in 2024 is de druk op Utrechtse noodopvangvoorzieningen dusdanig toegenomen, dat besloten is om de capaciteit in de maatschappelijke opvang tijdelijk op te schalen.

[19] wetten.nl - Regeling - Wet maatschappelijke ondersteuning 2015 - BWBR0035362

De beleidsnota Utrecht Onderdak[20] richt zich op de doorontwikkeling van de brede(re) opvangopgave, waarin de brede groep van mensen die gebruik maken van opvangvoorzieningen is meegenomen. Dit betreft naast de zogenoemde reguliere Wmo-rechthebbenden ook dakloze EU-(arbeids)migranten en ongedocumenteerde mensen. Voor dakloze mensen die geen recht hebben op Wmo-voorzieningen en maatschappelijke opvang voorziet Utrecht in tenminste de humanitaire basisbehoeften zoals medische zorg, toeleiding naar hulp, repatriëring en in bepaalde situaties opvang.

Hoewel een opschaling op gespannen voet staat met de gewenste afbouw van maatschappelijke opvang, is deze op korte termijn nodig om de druk op de maatschappelijke opvang terug te dringen. Vanuit Utrecht onderdak wordt daarnaast ingezet op:

- Duidelijke en aangescherpte toegangscriteria op basis van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning 2015.
- Passende zorg gefinancierd uit een passend financieel kader. De ondersteuning voor mensen met Wmo- of Wlz-beschikking die in de opvang verblijven wordt gefinancierd uit bijbehorende wettelijk kader.
- Efficiënte organisatie van de opvang, met het bewaken van ondergrens. Inzetten op meerpersoonskamers waar mogelijk en passend. Rekening houdend met privacy en veiligheid, waardoor mensen zich veilig en gerespecteerd voelen.
- Doorstroom versnellen; sturen op voorwaardenaanpak, trajectbegeleiding, werken aan activering, toeleiden naar werk en inzet op toekomstperspectief.
- Uitstroom versnellen; met het uitgangspunt dat mensen bij voorkeur zo snel mogelijk op een vaste plek hun leven weer op kunnen pakken.

[20] Beleidsnota Utrecht Onderdak 2024

5.2 Lokaal wat lokaal kan, regionaal wat meerwaarde heeft

In deze voorliggende beleidsnota wordt de lokale aanpak beschreven, op welke manier iedere U16 gemeente lokaal dakloosheid zoveel als mogelijk kan voorkomen. Door preventie, lokale voorliggende voorzieningen en door het realiseren van voldoende woonplekken werken we binnen de regio gezamenlijk aan het verminderen van dakloosheid. We werken vanuit het uitgangspunt lokaal wat kan, regionaal wat meerwaarde heeft. Met als einddoel dat we in de toekomst opvangvoorzieningen af kunnen bouwen.

5.3 Waar gaan we mee aan de slag?

5.3.1 Inzicht in de opgave

Het CBS publiceert jaarlijks een schatting van de omvang van de populatie feitelijk dakloze mensen in Nederland. In 2021 werd het aantal dakloze mensen geschat op 31.000. De gehanteerde CBS definitie is beperkt, waardoor de schatting aan de lage kant is. In het Nationaal Actieplan Dakloosheid is daarom aangesloten bij de ETHOS Light definitie. In onderstaande tabel zijn de verschillende categorieën volgens deze definitie opgenomen.

Definitie	ETHOS Light categorieën
CBS telling	Mensen die leven in de openbare ruimte
	Mensen die verblijven in nood- of nachtopvang
	Mensen die verblijven in tijdelijke opvang
Geen deel CBS telling	Mensen die in een instelling wonen en klaar zijn om uit te stromen naar zelfstandig wonen
	Mensen die verblijven op niet-conventionele plekken (zoals een auto)
	Mensen die tijdelijk verblijven bij vrienden of familie
	Mensen bij wie huisuitzetting dreigt

Met de ETHOS-telling worden op één moment alle mensen tegelijk geteld die voldoen aan de brede definitie van dak- en thuisloosheid.

Concrete actie:

- ETHOS-telling U16.

5.3.2 Toegang maatschappelijke opvang

Opvang is geen verblijfsvoorziening voor mensen met enkel een huisvestingsvraag en/of lichte ondersteuningsvraag, voor mensen voor wie geen passende plek is in het zorglandschap of crisisopvang voor mensen die uit instellingen zijn gezet. Het aanbod van plekken binnen de maatschappelijke opvang is bedoeld voor kwetsbare mensen met een complexe zorgvraag en/of geschiedenis van herhaalde daklоosheid, zoals geformuleerd in de Wet WMO2015.

Naast het feit dat we ernaar streven om mensen een passende plek te bieden, kunnen we gezien de schaarste aan plekken, niet anders dan strakker sturen op de toegang. Hierbij zijn de afspraken voor landelijke toegankelijkheid voor de maatschappelijke opvang en lokale afspraken rondom flexibele plekken leidend.

Concrete acties:

- Helder toegangsproces maatschappelijke opvang;
- Duidelijke toegangscriteria maatschappelijke opvang;
- Efficiënte organisatie opvang;
- Extra inzet op versnellen duurzame doorstroom en uitstroom;
- Onderzoeken op welke manier we EU-arbeidsmigranten in de regio lokaal ondersteunen;
- Sturen op passend zorglandschap dat aansluit bij veranderende vraag

6 Financiën

Voor de uitvoering van het Nationaal Actieplan Dakloosheid ontvangt iedere centrumgemeente vanaf 2024 structurele middelen via de decentralisatie uitkering Nationaal Actieplan Dakloosheid. Voor Centrumgemeente Utrecht betreft dit 3,694 miljoen euro per jaar. Deze middelen zijn bedoeld om regionaal uitvoering te geven aan de beweging naar preventie en Wonen Eerst.

Lokaal basisaanbod

Het uitgangspunt is dat iedere gemeente financieel verantwoordelijk is specifiek voor deze doelgroep voor het eigen lokale basisaanbod, aansluitend op wat er nodig is. Wel maken we met elkaar afspraken over waar iedere lokale gemeente minimaal aan dient te voldoen en monitoren we de voortgang. De afspraken voor het eigen basisaanbod, binnen iedere U16 gemeente lokaal, worden in aansluiting op deze beleidsnota, in 2025 vastgelegd in prestatieafspraken.

Afwegingskader

De extra middelen zijn inzetbaar voor het realiseren van projecten die uitvoering geven aan doelen en acties of voorzien in randvoorwaarden, zoals opgenomen in deze nota. Dit kan voor iedere gemeente anders zijn. Uitgangspunt is dat het project niet uit andere middelen gefinancierd kan worden. Om te beoordelen of projecten in aanmerking komen voor financiering wordt een inhoudelijk en financieel afwegingskader gehanteerd. Er wordt gekeken

naar de beoogde maatschappelijke impact ter voorkomen van dakloosheid en het eventuele spin-off effect van een project en hoe zich dit verhoudt tot de investering.
Het afwegingskader is opgenomen in bijlage 2.

Verdeling middelen

Tien procent van het jaarlijks beschikbare bedrag wordt gereserveerd als algemeen gezamenlijk budget. Daarnaast zijn er een aantal regionale projecten (o.a. Ethos telling) waar een regionaal budget voor is vrijgemaakt. De resterende middelen worden verdeeld onder de U16 gemeenten. Niet iedere U16 gemeente is even groot en/of heeft gelijke problematiek. Verdeling van de middelen vindt jaarlijks dan ook plaats naar inwonersaantal. De exacte verdeling van de middelen is opgenomen in bijlage 2. Uitgaven ten behoeve van woonprojecten zijn over het algemeen niet goed planbaar. Derhalve kan het voorkomen dat er in een jaar afgeweken wordt van deze evenredige verdeling. Uitgangspunt is echter dat dit dan binnen een redelijk tijdsbestek weer wordt rechtgetrokken, waardoor we over de jaren heen binnen de financiële kaders blijven.
Het staat lokale gemeenten vrij om binnen dit budget met projecten te schuiven, mits de projecten voldoen aan de vastgestelde kaders.

Proces besluitvorming inzet middelen

Centrumgemeente Utrecht beheert de middelen. De jaarlijkse begroting van deze middelen wordt, in aansluiting op het proces van Beschermd Wonen, afgestemd met de regiogemeenten. Dit gebeurt in het Regionaal Bestuurlijk Overleg (RBO) in de maand november vooraf aan het begrotingsjaar.

De U16-gemeenten hebben een begroting opgesteld en prioriteiten vastgesteld voor 2024, waarbij rekening is gehouden met projecten die doorlopen in 2025. Het is van belang dat we voorafgaand aan de besluitvorming samen de ingediende projecten bekijken en beoordelen op basis van het afwegingskader. De goedkeuring van de middelen vindt plaats in het RBO. Halverwege 2025 zullen we opnieuw evalueren of de huidige projecten zijn afgerond of dat er behoefte is aan verlenging, aangezien de financiering beschikbaar is tot 2030. Daarnaast kan het voorkomen dat nieuwe prioriteiten de bestaande projecten vervangen.

Financiën (in €'000)	2025	2026	2027	2028	Structureel jaar bedrag
Totaal benodigd budget (A)	7.388	3.694	3.694	3.694	3.694
Reeds in begroting gedekt					
Programma Passende ondersteuning en opvang, doelstelling 24-uurs begeleiding	7.388	3.694	3.694	3.694	3.694
Reeds in begroting gedekt (B)	7.388	3.694	3.694	3.694	3.694
Bijdragen van derden (C)	0	0	0	0	0
Nog niet gedekte kosten (A-B-C) 1	0	0	0	0	0

Toelichting op de tabel:
De aard van de inzet kan ertoe leiden dat de middelen niet gelijkmatig over de jaren worden ingezet, waarbij het totaalbudget voor de periode van deze beleidsnota kaderstellend is. Indien de kosten in een zeker jaar niet aansluiten op de begroting in dat jaar, dan zal er op de daarvoor bestemde momenten (bestuursrapportage/ voorjaarsnota) een voorstel gedaan worden voor een aangepaste verdeling van het budget over de jaren.

7 Monitoring & Sturing

Deze beleidsnota schetst de kaders en uitgangspunten met de horizon in 2030 op het niveau van de regio U16. Iedere twee jaar wordt er een uitvoeringsprogramma opgesteld waarin de concrete acties worden geprioriteerd.

Inzicht in de voortgang kan alleen als we met elkaar een aantal kernwaarden afspreken; waar we de voortgang gezamenlijk op kunnen monitoren. In het uitvoerings-programma worden concrete prestatieafspraken met bijbehorende indicatoren opgesteld. Er wordt opgenomen wanneer er waaraan voldaan moet zijn, op welke manier er bijgestuurd kan worden en op welke manier ermee omgegaan wordt als aan afspraken niet wordt voldaan.

7.1 Landelijk monitoring

Op landelijke niveau wordt er op verschillende wijzen gemonitord op dakloosheid. Als regio dragen we hieraan bij door waar nodig informatie aan te leveren. Het gaat om de volgende onderzoeken:

- De CBS-schatting van dakloosheid. Geeft inzicht op basis van de landelijke registers en maakt een schatting van de personen die niet in de registers voorkomen. Deze schatting richt zich op de ETHOS categorieën CBS telling + ETHOS Light.
- De monitor Dakloosheid. Dit is een onderzoek op basis van de registraties bij de gemeenten en opvang-organisaties in de opvang. De monitor richt zich op de ETHOS categorieën 2 en 3.

- Het Dashboard Nationaal Actieplan Dakloosheid (procesmonitor). Dit is een landelijk dashboard. Met de indicatoren in het dashboard wordt de voortgang van de uitvoering van de ambitie en actielijnen van het Nationaal Actieplan Dakloosheid gemonitord. Als regio sluiten we bij het landelijke dashboard[21] aan.

7.2 Regionaal dashboard

In onderstaande tabel staan een aantal indicatoren waarop gedurende de periode waarop dit plan betrekking heeft (2024-2030) per gemeente wordt gemonitord. De voortgang landt in de jaarrapportage. De indicatoren geven inzicht op hoe de beweging gaat en waar eventueel nog aanpassingen nodig zijn. Het overzicht is echter nog niet compleet. Om gezamenlijk goed te kunnen sturen, is er inzicht nodig in meer indicatoren.

Indicatoren
Aantal dakloze mensen per Ethos categorie
Aantal unieke mensen in de opvang per gemeente
Jaarlijkse instroom per gemeente (gemeente van herkomst); per leeftijdscategorie
Jaarlijkse uitstroom per gemeente
Aantal afgesproken contigentwoningen
Aantal geleverde contigentwoningen
Aantal tijdelijke lokale woonplekken
Cliëntervaringen via Ervaringswijzer

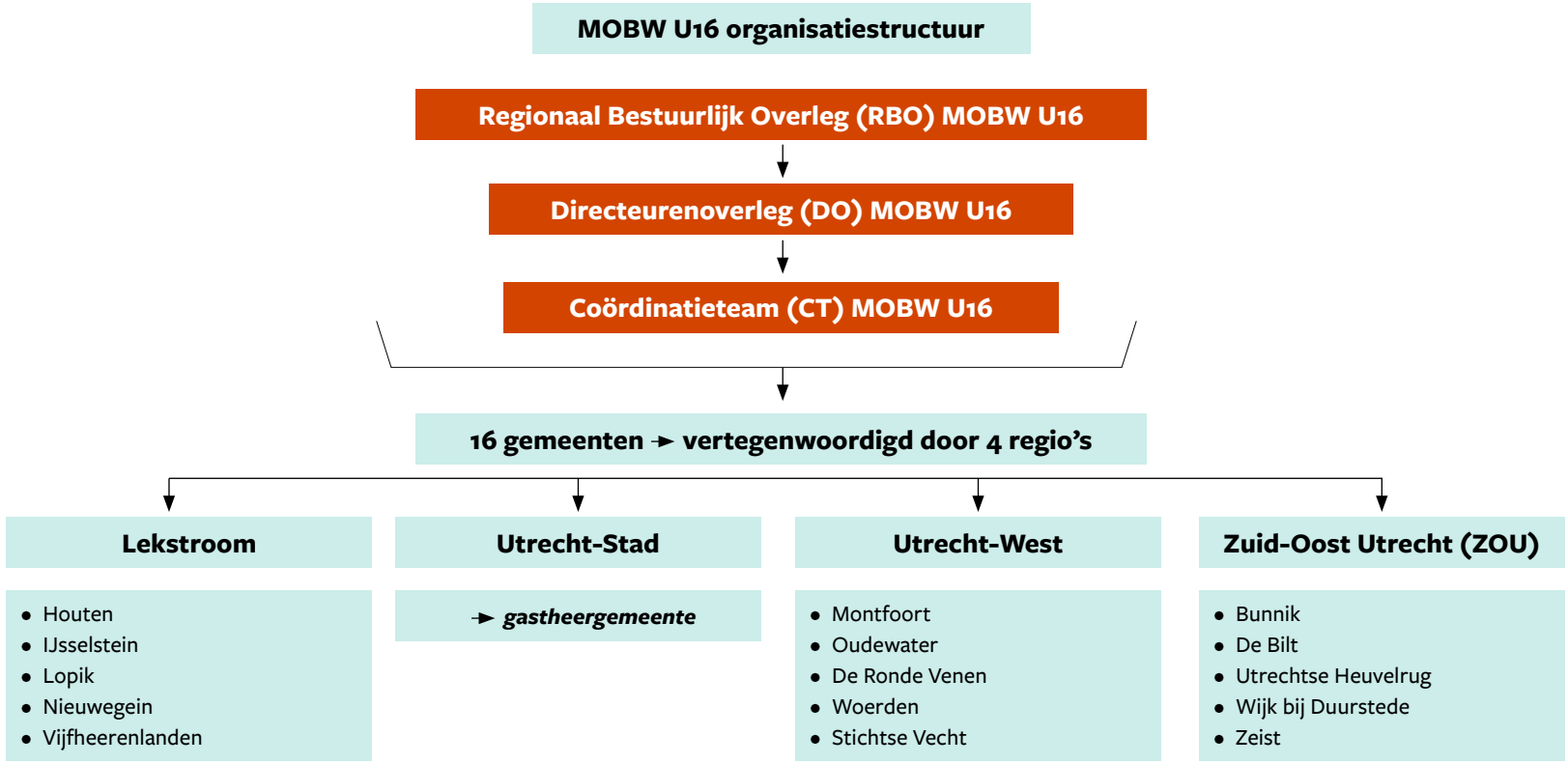
[21] Zie: 'Het dashboard van het Nationaal Actieplan Dakloosheid';

Concrete acties:

- Doorontwikkeling dashboard dakloze mensen.
- Opstellen regionale prestatieafspraken.

7.3 Regionale besluitvorming

Sturing, monitoring en verantwoording op de uitvoering van de regionale aanpak daklоosheid vindt in regionale afstemming plaats binnen de governance MOBW U16.



7.4 Risico's

Risico-omschrijving	Toelichting	Maatregelen
Randvoorwaarden / andere partners		
Het lukt niet om voldoende woonplekken te realiseren.	Er zijn onvoldoende woonplekken beschikbaar, waardoor mensen vanger in de opvang moeten verblijven dan noodzakelijk en dit staat herstel in de weg. Ook zien we dat meer mensen een beroep doen op de opvang door het gebrek aan zelfstandige woonplekken.	Met het landelijke programma 'Een thuis voor iedereen' wordt ingezet op huisvesting van aandachtsgroepen. Dakloze jongeren en volwassenen vormen één van de aandachts-groepen. Binnen de U10 wordt gewerkt aan regie op volkshuisvesting, zodat partners in de regio sociale huurwoningen toevoegen in het segment juist voor deze doelgroep.
Landelijke beleidsmatige keuzes om instroom te beperken worden niet (volledig) uitgevoerd. Bv. In relatie tot de kostendelersnorm, percentage woningen die aan urgenten worden geleverd, bijstandsnorm jongeren. Maar ook financiële beperkingen op gebied van asiel en migratie. En bijvoorbeeld de (checklist) EU-rechtentool, waardoor meer mensen Wmo gerechtigd zijn, zonder financiële compensatie van het Rijk.	Mensen worden onvolledig (financieel) in staat gesteld om zelfstandig te kunnen wonen. Er blijft een grote druk op dezelfde schaarste aan voorzieningen.	Met de landelijke aanpak geldzor-gen, Armoede en Schulden en Participatiewet in balans (Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid) wordt ingezet op het verstevigen van de bestaanszekerheid van mensen. Regionaal wordt gewerkt vanuit zowel beleid Beschermd Wonen, als vanuit dit beleidskader om lokaal onze inwoners te ondersteunen in bestaanszekerheid. Zowel vanuit de G4 als met en vanuit de VNG blijven we sterk inzetten op een lobby richting Rijk op gebied van beleid en financiën.

Risico-omschrijving	Toelichting	Maatregelen
Het rijk blijft extramuraliseren, waardoor meer kwetsbare mensen zelfstandig in de wijk blijven wonen. Dit vergroot de druk op het sociaal domein.	Er is meer inzet nodig vanuit preventie om mensen te ondersteunen om zelfstandig te blijven wonen.	Lokale inzet op een sterke sociale basis, voldoende passend lokaal aanbod ambulante ondersteuning en 24 uur bereik en beschikbaarheid.
Inhoudelijke ontwikkelingen		
Het lukt onvoldoende om passende zorg lokaal te organiseren.	De inzet op preventie van dakloosheid wordt hierdoor nog niet waargemaakt.	Door het realiseren van voorzieningen in de regio, kan de bereikbaarheid van lokale ambulante ondersteuning worden versterkt.
Als mensen langer in de opvang verblijven, wordt het werken aan (sneller) herstel en perspectief bemoeilijkt.	We zien dat herstel moeilijker wordt, langer duurt en meer zorg vraagt (tegen hogere kosten). De cliënt in de opvang wordt ‘zwaarder’.	Door extra in te zetten op preventie, is de ambitie om juist te voorkomen dat mensen dakloos raken. We zetten zo goed mogelijk in op de passende lokale ondersteuning.
Financiën		
Er is grote financiële druk op het gehele sociale domein, specifiek op de Wmo.	Om meer preventief te werken en de beweging naar voren te maken, zijn middelen nodig om dit mogelijk te maken. Het is onduidelijk hoeveel structurele Rijksmiddelen centrumgemeenten ontvangen voor de uitvoering van het landelijk actieplan dakloosheid Eerst een thuis na 2030.	We blijven met het Rijk in gesprek over de financiële druk en blijven vanuit de VNG een gezamenlijke Lobby voeren.

Risico-omschrijving	Toelichting	Maatregelen
Governance / regionale afspraken		
Het lukt niet dat er in 2030 niemand uit de regio meer gebruik maakt van de Maatschappelijke Opvangplekken in Utrecht.	Gezamenlijke regionale afspraken zijn noodzakelijk om lokaal passende ondersteuning en voldoende woonplekken te organiseren.	Er worden in 2025 concrete prestatie-afspraken opgesteld.

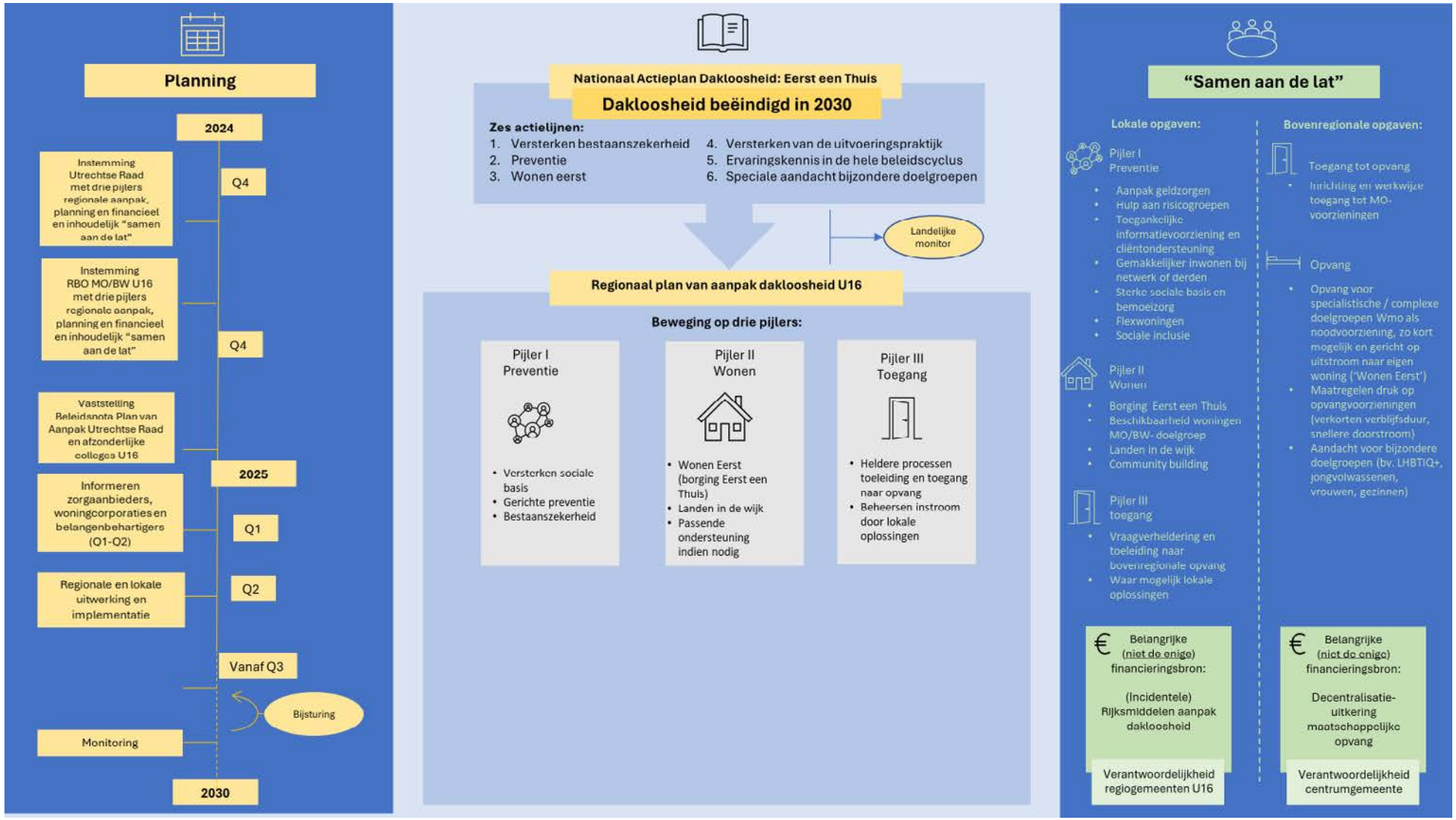
8 Bijlagen

Bijlage 1 **Procesplaat Regionale Aanpak Daklоosheid U16**

Bijlage 2 **Inhoudelijk en financieel afwegingskader**

Bijlage 3 **Afwegingskader inzet van de middelen**

Bijlage 1 Procesplaat Regionale Aanpak Dakloosheid U16



Bijlage 2 Verdeling budget en inhoudelijk en financieel afwegingskader

Verdeelmodel budget PvA Dakloosheid	Beschikbaar budget
Wat hebben we al gekregen/besteed	
Reeds besteed 2022-202	€ 2.607.000
Over uit voorgaande jaren 2022-2023	€ 4.957.000
Budget periode 2022-2023	€ 7.564.000
Welk budget krijgen we nog	
Jaarlijks budget	€ 3.693.552
Aantal jaren 2024-2030	€ 7 jaar
Budget periode 2024-2030	€ 25.854.864
Totaal budget periode 2022-2030	**€ 33.418.864**
Verwachte kosten U16 coordinatie	€ 1.524.000
Reservering budget voor onvoorzien	€ 2.585.486 (10%)
Beschikbaar om uit te geven in de regio's 2022-2030	€ 29.309.378

Verdeelmodel budget PvA Dakloosheid		100% U16	37,20% Utrecht	19,40% Utrecht West	22,90% Lekstroom	20,50% Zuid Oost Utrecht	Totaal
Verwacht regio U16 in periode 2024-2030	€ 1.524.000	€ 1.524.000					€ 1.524.000
Reservering buffer (% budget 2024-2030)	€ 2.585.486	€ 2.585.486					
Beschikbaar voor inzet periode 2024-2030	€ 29.309.378		€ 10.903.088	€ 5.686.019	€ 6.711.847	€ 6.008.422	€ 29.309.378
Reeds besteed in 2022-2023	€ 2.607.000		€ 2.597.000			€ 10.000	€ 2.607.000
Beschikbaar voor regio's in periode 2024-2030	€ 24.116.891	€ 1.524.000	€ 8.306.088	€ 5.686.019	€ 6.711.847	€ 5.998.422	€ 26.702.378
		€ 4.109.486	€ 8.306.088	€ 5.686.019	€ 6.711.847	€ 5.998.422	€ 30.811.864

Bijlage 3 Afwegingskader inzet van de middelen

Met dit afwegingskader willen we het beschikbare budget voor het plan van aanpak daklоosheid zo optimaal mogelijk inzetten. Bij nieuwe initiatieven en projecten houden we daarom rekening met de volgende criteria:

Inhoudelijk

1. Met het project wordt voldoende impact bereikt:

a. Er is maatschappelijk effect.

b. Er worden meerdere inwoners bereikt.

c. Er is mogelijk spin-off op andere domeinen.

Financieel

2. Project moet niet bekostigd kunnen worden uit andere middelen.

a. Gedeeltelijke financiering uit andere middelen is wel mogelijk.

b. Project kan geen onderdeel zijn van reguliere lokale taken.

Verdeling over regio

3. We beogen een zo goed mogelijke verdeling van het budget over de vier regio's over de jaren heen.

a. We houden een deel beschikbaar voor de U16 als geheel en verdelen de rest naar inwoneraantal.

b. We kijken hierbij niet naar een jaar maar naar de duur van het programma 2022-2030.

Colofon

Regionale Aanpak Dakloosheid U16
Staat als een (t)huis 2024 - 2030

Opdrachtgever
U16

mobwu16@utrecht.nl

Uitgave
Uitgave maart 2025

Vormgeving
Public Cinema

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Regionale Aanpak Dakloosheid U16 2024-2030

Beleidsveld	Maatschappelijke opvang
Organisatieonderdeel	Maatschappelijke Ontwikkeling
Opsteller	Shirley Koenders, Nanda Lamme
Zaaknummer	12949973
Jaargang en nummer	2025, nr. 24
Vergaderdatum Raad	20 februari 2025
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. De Nota Regionale Aanpak Dakloosheid U16 2024-2030 vast te stellen, waarin de kaders voor de gezamenlijke aanpak van dak- en thuisloosheid door de U16-gemeenten zijn vastgelegd.

   Deze regionale gezamenlijk inzet is in deze nota uitgewerkt in drie pijlers:
   1. Preventie 2. Wonen 3. Toegang (&opvang)

   Door preventie, lokale voorliggende voorzieningen en door het realiseren van voldoende woonplekken werken we binnen de regio gezamenlijk aan het verminderen van dakloosheid. Waarmee regionaal in gezamenlijkheid gewerkt wordt om de druk op de opvang te verminderen.

   Door wijkgericht en integraal te werken, en binnen de U16 concrete afspraken te maken en waar mogelijk samen op te trekken en ervaringen te delen kan effectiever ingezet worden op het voorkomen van dakloosheid

   De structurele Rijksmiddelen van EUR 3,693 miljoen in te zetten voor de uitvoering van deze aanpak. De extra middelen zijn inzetbaar voor het realiseren van projecten die uitvoering geven aan doelen en acties of voorzien in randvoorwaarden, zoals opgenomen in deze nota. Dit kan voor iedere gemeente anders zijn. Niet iedere U16 gemeente is even groot en/of heeft gelijke problematiek. Verdeling van de middelen vindt jaarlijks dan ook plaats naar inwonersaantal. Uitgangspunt is dat de projecten niet uit andere middelen gefinancierd kan worden.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 20 februari 2025.

De griffier,

Miguel Israel

De voorzitter,

Sharon A.M. Dijksma

Signed By: Dijksma, Sharon <s.dijksma@utrecht.nl>
03/03/2025 15:03:23 CET
ID: 19ca64c9-f22f-44ec-b41f-2e02e059076c
Auth: Scribble

Signed By: Israel, Miguel <miguel.israel@utrecht.nl>
21/02/2025 17:21:51 CET
ID: 19ca64c9-f22f-44ec-b41f-2e02e059076c
Auth: Scribble



Gemeenteraad

Dossiernummer	4412
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 februari 2025
Agendapunt	22
Titel	Raadsvoorstel Wijziging APV Utrecht 2010, partiële herziening Hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d. 2024, en Verordening horeca Utrecht 2024
ID	4631
Behandelend ambtenaar	Else Ham en Jeroen Meijer
Telefoon	0610357529 en 0641253427
E-mail	else.ham@utrecht.nl en jeroen.meijer@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Volksgezondheid en milieu
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Beleidsveld	Sekswerk
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Willemien Kok/Cie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie/06-24862310
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	20 februari 2025

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, partiële herziening Hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d. 2024, Verordening horeca Utrecht 2024

Beleidsveld	Sekswerk
Organisatieonderdeel	Volksgezondheid
Opsteller	Else Ham en Jeroen Meijer
Kenmerk	12917456
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, partiële herziening Hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d. 2024 vast te stellen, met de volgende wijzigingen:

a. Actualisatie van begrippen door prostitutie(bedrijf) te vervangen door sekswerk of seksbedrijf en seksinrichting door seksbedrijf, met onderscheiden tussen seksbedrijf met en zonder sekswerkers (3:1);

b. De verplichting een nieuwe vergunningsaanvraag in te dienen bij het bevoegd bestuursorgaan als de aard van het seksbedrijf of het escortbedrijf wijzigt (3:4);

c. Onderscheid in eisen voor het bedrijfsplan tussen seksbedrijven met en zonder sekswerkers (3:4a):
   I. Verplichting voor escort- en seksbedrijven tot samenwerking met hulp- en dienstverlening;
   II. Verplichting voor seksbedrijven om een gemeenschappelijke ruimte beschikbaar te stellen;
   III. Verplichting voor seksbedrijven zonder sekswerkers om te waarborgen dat er geen sekswerkers zullen zijn;

d. Opnemen dat een seksbedrijf bij verhuur van werkruimten maximaal 15 werkruimten mag hebben, en schrappen dat voor raamprostitutie een vergunning voor maximaal 128 werkruimten verleend kan worden (3:6);

e. Het vastleggen van vereisten voor schaarse vergunningen voor seksbedrijven:
   I. Opnemen van de overgangsregeling van huidige geldige vergunningen met deze nieuwe wijziging (3:4);
   II. Opnemen van de bevoegdheid van het bestuursorgaan voor het bekend maken van de aanvraagperiode en de bevoegdheid voor de procedure om vergunningen te verdelen volgens de methode loting (3:4a);
   III. Het verlenen van de bevoegdheid aan het college van B&W om de lotingsprocedure technisch uit te werken in een nadere regeling (3:4a);
   IV. De aanpassing van de geldigheidsduren het opnemen van een overgangstermijn voor huidige exploitanten (3:7);

f. Uitbreiding van het verbod om beheerderstaken naar personen die niet op het aanhangsel van de vergunning staan (3:8);

g. Het schrappen van bepalingen die betrekking hebben op het Nieuwe Zandpad (3:10);

h. De verplichting voor exploitant om intakegesprekken en doorlopend gesprekken te voeren met sekswerkers in het seksbedrijf, waarbij zij actief misstanden en mensenhandel signaleren en daar adequaat op reageren (3:11);

i. Wijziging van de minimale verhuurperiode van vier weken naar het verhuren per dagdeel en het opnemen van het verbod om de werkruimten binnen het bedrijf meer dan twaalf uur per dag te laten gebruiken door dezelfde sekswerker (3:13);

j. Wijziging van de sluitingstijden van 03.00 tot 07.00 uur naar 01.00 tot 06.00 uur en het opnemen dat in de vergunning andere sluitingstijden bepaald kunnen worden (3:14);

k. Het opnemen van bepalingen voor darkrooms in horecabedrijven en op evenementen:
    I. Toevoeging van het begrip darkroom (3:1);
    II. Uitsluiting van een darkroom in een horecabedrijf of op een evenement van de vergunningplicht seksbedrijven zonder sekswerkers (3:4);
    III. Darkrooms uit te zonderen van regulier gebruik bij horecabedrijven en vergunningplichtig te maken (5:20);
    IV. Darkrooms op evenementen vergunningplichtig te maken voor alle evenementen, ook onder de 2000 personen (5:21);
    V. Het verlenen van de bevoegdheid aan het college van B&W tot het opstellen van een nadere regel waarin de voorwaarden voor darkrooms op evenementen verder uitgewerkt wordt (5:22, 5:33).

2. Het besluit tot wijziging van de Verordening horeca gemeente Utrecht vast te stellen, met de wijziging om darkrooms onder voorwaarden toe te staan als ondergeschikte activiteit in een horecabedrijf.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester

Samenvatting

Het voorstel omvat de aanpassing van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) voor wat betreft seksbedrijven in Utrecht. Daarmee geven we invulling aan de modernisering van ons sekswerkbeleid en werken we aan schoon, veilig en transparant sekswerk in onze stad. Daarnaast omvat het voorstel ook wijzigingen in de APV en de Verordening horeca gemeente Utrecht met betrekking tot darkrooms. Deze aanpassing wordt tegelijkertijd aangeboden met de wijzigingen in hoofdstuk 3 over seksbedrijven, conform de eerder gedane toezegging. De beslispunten betreffen inhoudelijke en redactionele of technische wijzigingen:

a. Een verbod op het wijzigen van de aard van een seksbedrijf of escortbedrijf zonder vergunning;
b. Een onderscheid maken tussen seksbedrijven met sekswerkers en seksbedrijven zonder sekswerkers in de eisen ten aanzien van het bedrijfsplan;
c. Het schrappen van de bepalingen die betrekking hebben op het nieuwe Zandpad;
d. Opnemen dat een seksbedrijf bij verhuur maximaal 15 werkruimten mag hebben en het laten vervallen van het maximumaantal werkruimten voor raamprostitutie;
e. Het vastleggen van vereisten voor schaarse vergunningen voor seksbedrijven;
f. Bijschrijven van beheerders;
g. Het actualiseren van de bepalingen voor seksbedrijven;
h. Het actualiseren van begrippen om bij te dragen aan de destigmatisering van sekswerk en sekswerker;
i. Wijzigingen ten aanzien van darkrooms vast te stellen.

Context

Sekswerk

Aanleiding

We werken aan een stad waar sekswerkers schoon, veilig en transparant hun beroep kunnen uitoefenen. Op dit moment is daar onvoldoende ruimte voor. Op 22 juni 2023 debatteerde uw raad over de modernisering van het sekswerkbeleid in Utrecht, zoals beschreven in de raadsbrief van 2 juni 2023. Tijdens het debat werden diverse moties over- en aangenomen. Met de motie ‘Maak haast met uitvoering voorstellen uit brief’ (#176) riep u het college van B en W op voort te maken met de voorstellen en de uitwerking van de verschillende moties.

Eén van de proeftuinen die is beschreven in voornoemde raadsbrief betreft het ruimte scheppen voor kleinschalige locaties in de stad waar sekswerkers zelfstandig ruimtes kunnen huren. Daarnaast heeft het college gezegd de regelgeving te vereenvoudigen voor seksbedrijven en te actualiseren naar de huidige context. Omdat deze nu deels nog is gericht op de ontwikkelingen rondom het Nieuwe Zandpad. Met het voorliggende voorstel wordt hier invulling aan gegeven.

De bijgevoegde concept handhavingsstrategie beschrijft hoe het college van B&W toeziet op de naleving door onder andere seksbedrijven van de bepalingen in de APV. Ook is daarin het toezicht op gezond en veilig thuiswerken beschreven.

Bij deze aanpassing is verder rekening gehouden met het model APV van de VNG en de 100 ideeën voor de regelgeving.

Beoogd effect

De in het voorstel opgenomen wijzigingen dragen bij aan een stad waar sekswerkers schoon, veilig en transparant hun beroep kunnen uitoefenen. De omschreven voorwaarden voor seksbedrijven, waaronder kleinschalige locaties waar sekswerkers zelfstandig een ruimte kunnen huren, dragen hieraan bij. Ook draagt een aantal wijzigingen bij aan het vereenvoudigen (klantvriendelijker maken van) van de regelgeving.

Juridische context

Op grond van artikel 149 van de Gemeentewet is de raad bevoegd om verordeningen vast te stellen, waaronder ook het wijzigen van verordeningen valt, en op basis van artikel 151a Gemeentewet kan de raad een verordening vaststellen waarin voorschriften worden gesteld met betrekking tot het bedrijfsmatig geven van gelegenheid tot het verrichten van seksuele handelingen met of voor een derde tegen betaling.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- 14 november 2024 raadsbesluit wijziging omgevingsplan
- 26 september 2024 raadsbesluit wijziging APV partiele herziening thuissekswerk
- 16 mei 2024 Beantwoording schriftelijke raadsvragen
- 28 maart 2024 Raadsbrief stand van zaken modernisering sekswerkbeleid
- 30 januari 2024 Raadsbrief ter inzage legging 1e wijziging omgevingsplan
- 30 januari 2024 Beantwoording schriftelijke raadsvragen
- 9 november 2023 Raadsbrief stand van zaken modernisering sekswerkbeleid
- 22 juni 2023 Motie: maak haast met uitvoering uitvoering voorstellen uit brief (#176) voorstellen uit brief (#176)
- 2 juni 2023 Raadsbrief modernisering sekswerkbeleid
- 22 november 2022 Raadsbrief proces bestuurlijke reactie advies
- 22 september 2022 Raadsbrief aanbieding advies commissie Sorgdrager
- 22 december 2021 Raadsbrief Opdrachtformulering commissie Sorgdrager en andere toezeggingen

Darkrooms
Aanleiding
Op 5 oktober 2021 is door de gemeenteraad de wens geuit om darkrooms mogelijk maken zonder dat hiervoor een vergunning seksbedrijven nodig is. In de raadsbrief van 16 mei 2023 heeft het college toegezegd hier onderzoek naar te doen en begin dit jaar is toegezegd de beleidswijziging gelijktijdig aan te bieden met de wijziging van hoofdstuk 3 seksbedrijven e.d. van de APV voor het project modernisering sekswerkbeleid.
Het advies is om darkrooms onder voorwaarden mogelijk te maken bij zowel horecabedrijven als evenementen. De uitwerking hiervan is opgenomen in de APV wijziging hoofdstuk 3 (sekswerk) en hoofdstuk 5, afdeling 5.7A Binnen evenementen en afdeling 5.7B Buitenevenementen. Om darkrooms als ondergeschikte activiteit binnen horecabedrijven mogelijk te maken, wordt voorgesteld de Verordening horeca gemeente Utrecht aan te passen. Tot slot zal, na besluit tot de wijziging van de APV, de Nadere regel evenementen Utrecht worden aangepast om darkrooms op evenementen toe te staan met een evenementenvergunning.

Beoogd effect
Hiermee wordt de exploitatie van een darkroom mogelijk gemaakt voor horecabedrijven en evenementen, zonder dat hiervoor een vergunning seksbedrijven nodig is. Dit is de wens van ondernemers in de stad. Zij geven aan hieraan behoefte te hebben.

Juridische context
Om darkrooms mogelijk te maken is het nodig zowel de APV hierop aan te passen, als de Verordening horeca gemeente Utrecht. In artikel 5:22 van de APV wordt aan het college de bevoegdheid gegeven tot het opstellen van een Nadere regel ten aanzien van darkrooms op evenementen. Het college stelt de wijziging van de Nadere regel evenementen Utrecht vast.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- 5 oktober 2021 – Beantwoording schriftelijke vragen darkrooms
- 7 juli 2022 - Raadsbrief Mogelijkheden APV-vergunning darkrooms
- 16 mei 2023 - Raadsbrief darkrooms
- 9 januari 2024 - Raadsbrief Voortgang darkrooms

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, Hoofdstuk 3 partiële herziening Seksbedrijven e.d. 2024 vast te stellen, met de volgende wijzigingen: a. Actualisatie van begrippen door prostitutie(bedrijf) te vervangen door sekswerk of seksbedrijf en seksinrichting door seksbedrijf, met onderscheiden tussen seksbedrijf met en zonder sekswerkers (3:1); b. De verplichting een nieuwe vergunningsaanvraag in te dienen bij het bevoegd

	bestuursorgaan als de aard van het seksbedrijf of het escortbedrijf wijzigt (3:4); c. Onderscheid in eisen voor het bedrijfsplan tussen seksbedrijven met en zonder sekswerkers (3:4a): I. Verplichting voor escort- en seksbedrijven tot samenwerking met hulp- en dienstverlening; II. Verplichting voor seksbedrijven om een gemeenschappelijke ruimte beschikbaar te stellen; III. Verplichting voor seksbedrijven zonder sekswerkers om te waarborgen dat er geen sekswerkers zullen zijn; d. Opnemen dat een seksbedrijf bij verhuur van werkruimten maximaal 15 werkruimten mag hebben, en schrappen dat voor raamprostitutie een vergunning voor maximaal 128 werkruimten verleend kan worden (3:6); e. Het vastleggen van vereisten voor schaarse vergunningen voor seksbedrijven: I. Opnemen van de overgangsregeling van huidige geldige vergunningen met deze nieuwe wijziging (3:4); II. Opnemen van de bevoegdheid van het bestuursorgaan voor het bekend maken van de aanvraagperiode en de bevoegdheid voor de procedure om vergunningen te verdelen volgens de methode loting (3:4a); III. Het verlenen van de bevoegdheid aan het college van B&W om de lotingsprocedure technisch uit te werken in een nadere regeling (3:4a); IV. De aanpassing van de geldigheidsduren het opnemen van een overgangstermijn voor huidige exploitanten (3:7); f. Uitbreiding van het verbod om beheerderstaken naar personen die niet op het aanhangsel van de vergunning staan (3:8); g. Het schrappen van bepalingen die betrekking hebben op het Nieuwe Zandpad (3:10); h. De verplichting voor exploitant om intakegesprekken en doorlopend gesprekken te voeren met sekswerkers in het seksbedrijf, waarbij zij actief misstanden en mensenhandel signaleren en daar adequaat op reageren (3:11); i. Wijziging van de minimale verhuurperiode van vier weken naar het verhuren per dagdeel en het opnemen van het verbod om de werkruimten binnen het bedrijf meer dan twaalf uur per dag te laten gebruiken door dezelfde sekswerker (3:13); j. Wijziging van de sluitingstijden van 03.00 tot 07.00 uur naar 01.00 tot 06.00 uur en het opnemen dat in de vergunning andere sluitingstijden bepaald kunnen worden (3:14); k. Het opnemen van bepalingen voor darkrooms in horecabedrijven en op evenementen: I. Toevoeging van het begrip darkroom (3:1); II. Uitsluiting van een darkroom in een horecabedrijf of op een evenement van de vergunningplicht seksbedrijven zonder sekswerkers (3:4); III. Darkrooms uit te zonderen van regulier gebruik bij horecabedrijven en vergunningplichtig te maken (5:20); IV. Darkrooms op evenementen vergunningplichtig te maken voor alle evenementen, ook onder de 2000 personen (5:21); V. Het verlenen van de bevoegdheid aan het college van B&W tot het opstellen van een nadere regel waarin de voorwaarden voor darkrooms op evenementen verder uitgewerkt wordt (5:22, 5:33).
Argumenten	
1.1	<u>Het vervangen van de termen ‘prostitutie’ naar ‘sekswerk’ of ‘seksbedrijf’ draagt bij aan destigmatisering van sekswerk en sekswerkers.</u>
	De termen prostitutie en prostituee hebben een stigmatiserende connotatie. Het

	college gebruikt daarom de term sekswerk en sekswerker. Door dit op te nemen in onze regelgeving dragen we bij aan destigmatisering.
1.2	Het wijzigen van de term ‘seksinrichting’ naar ‘seksbedrijf’ en het onderscheid maken tussen seksbedrijven ‘met’ en ‘zonder’ sekswerkers zorgt ervoor dat onze regelgeving beter aansluit op de praktijk en duidelijker is.
	Bij bedrijven zonder sekswerkers (zoals een seksbioscoop) is er geen of in zeer kleine mate sprake van risico’s rondom sekswerkers of sekswerk. In de praktijk maken we op het gebied van toezicht en handhaving daarom reeds onderscheid tussen seksbedrijven met en zonder sekswerkers. Door dit onderscheid op nemen in onze regelgeving sluit deze beter aan op de praktijk. Dit maakt de regelgeving tevens eenvoudiger en duidelijker, zonder deze te versoepelen. De term bedrijf is daarnaast passender bij het bedrijfsmatige karakter van seksbedrijven dan de term ‘inrichting’.
1.3	Het wijzigen van de omschrijving van het begrip exploitant, beheerderstaken en werkruimte maakt de regelgeving beter leesbaar en duidelijker.
	De eerdere definitie van exploitant was mede geformuleerd met het oog op relatief grote seksbedrijven, zoals destijds mogelijk op het Nieuwe Zandpad. De omschrijving van het begrip exploitant bevatte een toelichting op het daarin gebruikte begrip ‘voor eigen rekening en risico’. Door ‘voor eigen rekening en risico’ nader toe te lichten in de toelichting op de APV vergroten we de leesbaarheid van de APV. Uit de definitie van beheerderstaken zijn de voorbeelden van beheerderstaken geschrapt. Deze waren niet volledig en daarmee mogelijk onduidelijk. De definitie van werkruimte is aangepast zodat een zelfstandige werkruimte die door sekswerkers kan worden gehuurd hier nu duidelijk en herkenbaar onder valt.
1.4	Door op te nemen dat er een nieuwe vergunning vereist is op het moment dat de aard van het seksbedrijf of escortbedrijf wijzigt, dragen we bij aan veilig en transparant sekswerk.
	Bij de aanvraag van een exploitatievergunning geeft de exploitant aan hoe deze wil voldoen aan de eisen uit de APV. De gemeente beoordeelt of dit voldoende is, en toetst de naleving ervan in de praktijk. Wanneer de aard van het bedrijf wijzigt (bijvoorbeeld door het overgaan van geen ramen naar wel ramen), wijzigt ook de wijze waarop de exploitant aan de vergunningsvereisten moet voldoen. Dit wordt getoetst op basis van een nieuwe vergunningsaanvraag.
1.5	Door voor escortbedrijven en seksbedrijven met sekswerkers de verplichting op te nemen dat uit het bedrijfsplan moet blijken hoe er invulling wordt gegeven aan de samenwerking met hulp- & dienstverlening en dat er voor seksbedrijven een gemeenschappelijke ruimte voor sekswerkers aanwezig is, draagt onze regelgeving bij aan gezond en veilig sekswerk.
	Een gemeenschappelijke ruimte biedt sekswerkers de gelegenheid om met elkaar in contact te komen. Dit kan het welzijn van sekswerkers bevorderen. Het maakt ook mogelijk dat sekswerkers elkaar in de gaten kunnen houden en ondersteunen als dat wenselijk is. Daarnaast kan deze ruimte gebruikt worden voor contact met hulp- en dienstverlening, die sekswerkers aanvullende informatie, advies of ondersteuning kan bieden.
1.6	Door artikelen die betrekking hadden op grootschalig raamsekswerk aan het Nieuwe Zandpad te schrappen, sluiten we aan bij de huidige context.
	In de APV was een artikel opgenomen ten aanzien van vergunningshouders met een vergunning voor raamsekswerk. Deze was gericht op het Nieuwe Zandpad. Door deze te laten vervallen, is de APV weer actueel.

1.7	Met het maximeren van 15 werkruimten per bedrijf wanneer een seksbedrijf werkruimten verhuurt, garanderen we een zekere mate van kleinschaligheid en verkleinen we de kans op misstanden.
	Het college zet in op kleinschalige locaties waar sekswerkers zelfstandig een werkruimte kunnen huren. Door de verhuur van werkruimten per seksbedrijf te beperken tot 15, en te verwijderen dat er voor maximaal 128 werkplekken voor raamsekswerk een vergunningen kan worden verleend, wordt dit gewaarborgd. Het maximaal aantal werkruimten geldt ook als een bedrijf verschillende bedrijfsmodellen combineert (b.v. opting-in en verhuur van ruimten). Kleinschaligheid draagt bij aan de veiligheid. Onder andere omdat sekswerkers elkaar in de gaten kunnen houden. Ook draagt kleinschaligheid bij aan de beheersbaarheid voor toezicht en handhaving en politie en aan het woon- en leefklimaat. Daarnaast is kleinschaligheid vermoedelijk minder aantrekkelijk voor criminelen. Bovendien is het bij kleinschalige bedrijven eenvoudiger om een vertrouwensrelatie met sekswerkers op te bouwen. Sekswerkers kunnen dan goed zicht houden op wie er aan het werk zijn, en ook voor hulp- en dienstverlening, toezicht en handhaving en politie is deze omvang nog relatief overzichtelijk. Gezien de verantwoordelijkheden van de exploitant ten aanzien van het toezicht op de gezondheid en zelfredzaam van sekswerkers, verwachten we dat het aantal unieke sekswerkers dat in een bepaalde periode slechts éénmalig een ruimte huurt beperkt zal zijn.
1.8	Door de geldigheidsduur van een vergunning te bepalen op 5 jaar voldoen we aan de wetgeving op het gebied van schaarse rechten en bieden we ondernemers de mogelijkheid om een rendement op hun investering te realiseren.
	Vergunningen voor seksbedrijven zijn schaars. Dat betekent dat na afloop van de looptijd van de vergunning alle geïnteresseerde partijen de kans moeten krijgen mee te dingen naar deze vergunning. Voor ondernemers is hierbij belangrijk dat de geldigheidsduur lang genoeg is om de investering in een seksbedrijf voldoende lonend te laten zijn. Omdat de we de geldigheidsduur goed willen onderbouwen, vroegen we onderzoeksbureau SEO-onderzoek (Rapport ‘Terugverdientijd in de Utrechtse sekswerkbranche) te doen naar de terugverdientijd van seksbedrijven. Het rapport van SEO geeft aan dat de terugverdientijd 5 jaar is.
1.9	Met de wijziging van het verbod omtrent de uitbreiding van beheerderstaken vereenvoudigen we de regelgeving voor exploitanten en verlagen we de kosten.
	Voorheen werd een nieuwe beheerder bijgeschreven op de vergunning, waardoor alle onderdelen van de vergunning opnieuw getoetst moesten worden. Door een nieuwe beheerder bij te schrijven op het aanhangsel van de vergunning, hoeft niet de gehele vergunning opnieuw getoetst te worden, maar alleen de nieuwe beheerder. Deze wijziging versnelt het proces voor het bijschrijven van een beheerder zonder barrières t.a.v. misstanden te verlagen. Met deze wijziging sluiten we aan bij de werkwijze ten aanzien van horecavergunningen.
1.10	Door verplicht te stellen dat een exploitant, naast het intakegesprek, gesprekken blijft voeren met sekswerkers als zij werkzaam zijn in het bedrijf, gaan we misstanden tegen.
	De exploitant moet waarborgen dat, de in het bedrijf werkzame sekswerkers, zelfredzaam zijn. De exploitant is verplicht met elke sekswerker een intakegesprek te voeren en na te gaan of de sekswerker in vrije keuze kiest voor het beroep en voldoende zelfredzaam is. Onderdeel hiervan is onder andere het kunnen communiceren met exploitanten, toezichthouders en klanten. Het verplicht stellen van vervolggesprekken, zorgt ervoor dat de exploitant hier blijvend zicht op houdt en hierop adequaat kan reageren.

1.11	Door de minimale verhuurperiode van een werkruimte voor sekswerkers te wijzigen van vier weken naar een dagdeel bieden we ruimte aan sekswerkers om naar eigen behoefte een ruimte te huren én dragen we bij aan gezond en veilig sekswerk.
	Veel sekswerkers hebben behoefte aan flexibiliteit met betrekking tot wanneer en waar zij werken. Door voor sekswerkers die zelfstandig een werkruimte willen huren de minimale verhuurperiode te verlagen naar een dagdeel bieden we hier ruimte voor. Daarmee verlagen we tevens de drempel voor het huren van een dergelijke, legale, werkruimte. Sekswerkers komen hierdoor eerder in het zicht van hulp- & dienstverlening. Tegelijkertijd willen we waarborgen dat de exploitant van het seksbedrijf voldoende zicht heeft op wie er werkzaam is in het bedrijf, en dat sekswerkers elkaar kunnen ontmoeten. Sekswerkers moeten hiervoor wel enige tijd in het bedrijf aanwezig zijn. Een minimale verhuurperiode van een dagdeel zorgt hiervoor. De definitie van ‘een dagdeel’ is toegevoegd aan H3.
1.12	Door het verbod op te nemen om de werkruimten van het seksbedrijf meer dan twaalf uur per dag te laten gebruiken door dezelfde sekswerker, sluiten we aan bij de Arbeidstijdenwet en dragen we bij aan een gezond en veilig sekswerk
	De Arbeidstijdenwet bepaalt dat een dienst ten hoogste 12 uur mag zijn. Ten behoeve van de gezondheid van sekswerkers is voldoende rusttijd belangrijk. Door een ruimte niet meer dan 12 uur per dag aan dezelfde sekswerker te verhuren, voorkomen we dat het werk extra belastend is voor de sekswerker. Daarnaast zorgen we hiermee ervoor dat ook andere sekswerkers gebruik kunnen maken van de ruimte.
1.13	Door de sluitingstijden te wijzigen van 03.00 tot 07.00 uur naar 01.00 tot 06.00 uur en afhankelijk van locatie de mogelijkheid toe te voegen hiervan af te wijken, dragen we bij aan gezond en veilig sekswerk dat past binnen de omgeving van het seksbedrijf.
	De beperking van openingstijden biedt sekswerkers (en klanten) de mogelijkheid om met het OV van en naar het seksbedrijf te reizen. Het vermindert daarnaast eventuele zorgen uit de buurt over nachtelijke overlast. Ook sluit het aan bij de huidige situatie, waarbij de privéhuizen in Utrecht ’s nachts gesloten zijn. De overlast van deze bedrijven is zeer gering. De mogelijkheid om afhankelijk van de locatie andere openingstijden toe te staan, biedt de gemeente de flexibiliteit om indien passend af te wijken.
1.14	Door darkrooms in horecabedrijven en op evenementen uit te sluiten van de vergunningplicht voor seksbedrijven wordt het aanbieden van een darkroom makkelijker
	Voor een horecaexploitatievergunning of evenementenvergunning is geen bestemming seksbedrijven nodig en kent geen maximum van 6 vergunningen in Utrecht. Dit maakt het makkelijker voor exploitanten en organisatoren om een darkroom als ondergeschikte activiteit aan te bieden.
1.15	Door darkrooms op een evenement mogelijk te maken komen we tegemoet aan de wensen van evenementenorganisatoren en horecaondernemers.
	Aan de hand van de beleidswijzigingen is het nu wel mogelijk om op een binnen- en buitenevenement als ondergeschikte activiteit een darkroom aan te bieden met een evenementenvergunning. Ook voor bedrijven die voorheen vielen onder regulier gebruik. Voor grote, zware horecabedrijven (categorie A1 en B) is het mogelijk om in het horecabedrijf als ondergeschikte activiteit een darkroom te exploiteren met een horecaexploitatievergunning. Voorheen was dit niet mogelijk en moest een vergunning seksbedrijf aangevraagd worden
1.16	Door de overige aanpassingen wordt de APV gecorrigeerd, geactualiseerd en verduidelijkt
	Bij herziening van H3 bleek dat sommige teksten niet zozeer inhoudelijk als wel

	qua zinsbouw en woordgebruik verbeterd konden worden. Om zo de duidelijkheid en leesbaarheid te vergroten, en deze te actualiseren.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	Destigmatisering gaat verder dan het aanpassen van ons woordgebruik
	Het aanpassen van het gemeentelijk woordgebruik is waardevol om het stigma op sekswerk en sekswerkers te verminderen. Maar dit stigma leeft ook buiten de gemeente. We blijven ons met onze partners inzetten om dit stigma bespreekbaar te maken en te verminderen.
1.2	Misstanden of onwenselijke situaties kunnen nooit helemaal voorkomen worden
	Diverse wijzigingen in dit voorstel dragen bij aan schoon, veilig en transparant sekswerk. Maar op zichzelf is regelgeving niet altijd voldoende om onwenselijke situaties te voorkomen. Door in te zetten op goede voorlichting en ondersteuning vanuit hulp- en dienstverlening aan sekswerkers dragen we bij aan de weerbaarheid van sekswerkers. Door actief toe te zien op de naleving van regelgeving door seksbedrijven, in samenwerking met politie en andere partners, gaan we misstanden zoveel mogelijk tegen.
1.3	Door binnen het maximum van 6 vergunningen geen apart maximum te stellen van het aantal bedrijven dat kamers mag verhuren, is het in theorie mogelijk dat er meer dan twee kleinschalige locaties komen waar sekswerkers zelf ruimtes kunnen huren.
	In de raadsbrief dd. 3 juni 2023 gaf het college aan ruimte te willen scheppen voor 1 a 2 kleinschalige locaties met maximaal 15 werkruimten voor verhuur. In het wijzigingsvoorstel is de bepaling toegevoegd dat een seksbedrijf dat ruimte verhuurt maximaal 15 werkruimten mag verhuren. Hypothetisch kan dit tot gevolg hebben dat ook de huidige bedrijven werkruimten gaan verhuren, waardoor er meer dan 2 kleinschalige locaties ontstaan waar sekswerkers ruimten kunnen huren. Het maximum van zes bedrijven in totaal zal echter niet worden overschreven. Door geen apart maximum te stellen voor bedrijven die kamers verhuren, houden we het stelsel eenvoudig en flexibel en werken we aan meer werkplekken waar sekswerkers veilig, schoon en transparant hun beroep kunnen uitoefenen. We zien hierop toe en monitoren het met lerend evalueren en sturen waar nodig bij.
1.4	Met het verhuren van ruimten per dagdeel, huren meer sekswerkers de ruimten dan wanneer sekswerkers de ruimten huren voor een langere periode, waardoor het zicht op sekswerkers minder kan zijn.
	Om het zicht op sekswerk zo groot mogelijk te houden en misstanden tegen te gaan, zet de gemeente in op kleinschaligheid. Door het kleinschalige karakter kunnen sekswerkers onderling een band opbouwen en elkaar in de gaten houden. Dat geldt ook voor het opbouwen van een relatie met hulp- en dienstverlening, VTH en de politie. De gemeente beoordeelt daarnaast bij de behandeling van de vergunningaanvraag of in het bedrijfsplan voldoende goed staat beschreven hoe de exploitant zicht houdt op de hygiëne, veiligheid en zelfredzaamheid van sekswerkers. Een intakegesprek is hierbij verplicht. De exploitant en/of beheerders moeten daarnaast altijd aanwezig zijn in en rondom het seksbedrijf. Bij vermoedens van misstanden moet de exploitant direct met de gemeentelijke toezichthouders en/of politie schakelen. Hiermee minimaliseren we de risico's voor sekswerkers. De exploitant wordt, als deze de vergunning ontvangt, gecontroleerd op de

	naleving van de vergunningsvoorwaarden en het bedrijfsplan.
1.5	De geldigheidsduur van een vergunning zal per seksbedrijf meer en minder goed aansluiten bij feitelijk terugverdientijd
	Het onderzoek van SEO geeft inzicht in de gemiddelde terugverdientijd van seksbedrijven 5 jaar als zijnde een efficiënte speler op de markt. De investeringen, omzet en winst verschillen echter per individuele ondernemer. Het kan zijn dat de feitelijke terugverdientijd van een specifieke ondernemer korter of langer is dan het gemiddelde.
1.6	De beperkte geldigheidsduur van een vergunning kan extra onzekerheid en economische risico's voor huidige Utrechtse ondernemers meebrengen
	Door de wetgeving omtrent schaarse rechten is het mogelijk dat een zittende ondernemer zijn onderneming niet meer kan voortzetten als de vergunningstermijn is verlopen. Ten behoeve van gelijke kansen kunnen anderen immers meedingen naar deze vergunning. Het beeld is dat de kans daarop nu evengoed klein is. Onder andere omdat het vergunningenplafond voorlopig niet bereikt is. We snappen de zorgen van deze ondernemers en blijven met hun in gesprek over de werking en gevolgen van de wetgeving omtrent schaarse rechten. Ook bieden we hen een overgangstermijn . Daarnaast kan de raad, indien dat nodig en gewenst blijkt te zijn, overwegen meer vergunningen voor seksbedrijven mogelijk te maken in de APV.
1.7	De looptijd van een proeftuin (3 jaar) is ongelijk aan de geldigheidsduur van de vergunning (5 jaar).
	Hierdoor is het waarschijnlijk dat de looptijd van de proeftuin stopt terwijl de vergunning nog geldig is, en het seksbedrijf dus in bedrijf blijft. Een proeftuin met een kleinschalige locatie waar sekswerkers zelf ruimten kunnen huren duurt in principe 3 jaar (de raad nam motie #156 aan die oproept om de mogelijkheid te behouden de proeftuinen na drie jaar te verlengen). Gedurende deze periode wordt de proeftuin 'lerend geëvalueerd' door een externe onderzoekspartij en betrokken partijen. Dit kan leiden tot tussentijdse bijsturing. De intentie is duurzaam ruimte te creëren in de stad voor sekswerk. Uitgangspunt is dat seksbedrijven onder de proeftuin na afloop van de proeftuin blijven bestaan. De vergunningsduur van 5 jaar voorziet daar ook in. Wanneer een exploitant zich niet houdt aan de in APV opgenomen vereisten kan de vergunning worden ingetrokken. Dit kan tijdens én na afloop van de proeftuin.
1.8	Sluitingstijden voorkomen niet in alle gevallen dat omwonenden overlast ervaren
	De kans op eventuele overlast is niet beperkt tot de nachtelijke uren. Voor zover er sprake is of zal zijn van overlast gerelateerd aan seksbedrijven zal de gemeente hierop handhaven. Zoals dat ook bij andere vormen van overlast het geval is.
1.9	Door een darkroom te exploiteren in een horecabedrijf of op een evenement ontstaan er hogere risico's voor de gezondheid en veiligheid van gasten en personeel.
	Dit wordt ondervangen door darkrooms onder voorwaarden mogelijk te maken, waardoor dit geborgd blijft. De exploitant en organisator moeten een plan aanleveren waarin is opgenomen wat wordt gedaan om de darkroom veilig en hygiënisch te houden.
1.10	Een darkroom kan bij horecabedrijven kan leiden tot meer gasten waardoor er meer overlast kan ontstaan.
	Darkrooms worden alleen toegestaan bij horecabedrijven met een vergunning categorie A1 en B. Dit zijn horecacategorieën waarbij er sprake is van grote, zware horecabedrijven zoals clubs, discotheken en cafés. Bij dit soort bedrijven is er altijd

	sprake van levendigheid, waardoor er geen extra lasten voor de leefbaarheid komen door gasten van een darkroom.
Beslispunt	
2.	Het besluit tot wijziging van de Verordening horeca gemeente Utrecht vaststellen, met de wijziging om darkrooms onder voorwaarden toe te staan als ondergeschikte activiteit in een horecabedrijf.
Argumenten	
2.1	Dit is nodig om de wijzigingen onder beslispunt 1k door te voeren.
	Voor inhoudelijke onderbouwing, zie argumenten 1.14 en 1.15.

Financiën

Sekswerk

De kosten voor de uitvoering van dit raadsvoorstel bestaan uit de kosten voor de proeftuin kleinschalige locatie en vereenvoudigen (klantvriendelijker maken van) regelgeving. De geschatte kosten van de proeftuin bedragen 0,628 miljoen euro (zie ook de raadsbrief d.d. 28 maart 2024) waarvan 0,539 miljoen euro voor de periode medio 2024 – 2027 en waarvan 0,089 miljoen al in 2023 als voorbereidingskosten is gerealiseerd. Deze kosten worden gedekt door het projectbudget Modernisering Sekswerkbeleid. Hierbij is geen rekening gehouden met eventuele bezuinigingen of het temporiseren van activiteiten in het licht van de huidige financiële situatie van de gemeente. Indien de raad besluit om te bezuinigen op het projectbudget Modernisering Sekswerkbeleid is het risico dat niet alle doelstellingen van het project gerealiseerd kunnen worden.

Door nu in te stemmen met het voorstel kan invulling worden geven aan de wens van de raad om haast te maken met de voornemens uit de raadsbrief d.d. 2 juni 2023.

Darkrooms

Voor de darkrooms is geen aanvullende dekking. Met de beleidswijzigingen voor darkrooms komt er een nieuwe taak bij voor VTH; de vergunningverlening van darkrooms en toezicht daarop. Vanaf 2026 is er structurele dekking in de middelen van VTH (middelen Toezicht Nieuwe Zandpad). In 2025 moet de dekking incidenteel opgelost worden door de inzet binnen VTH te herprioriteren.

Vervolg

Algemeen

Na vaststelling wordt het ‘Besluit tot wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, partiële herziening Hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d. 2024’ op www.overheid.nl bekend gemaakt. Daarbij hoort ook een aan de wijzigingen aangepaste toelichting. De wijzigingen worden geconsolideerd verwerkt (opgenomen in de APV). Na de officiële bekendmaking op www.overheid.nl passen we Utrechtse webpagina www.utrecht.nl/apv aan.

Na vaststelling zal de burgemeester de bestaande beleidsregels intrekken. De inhoud van de beleidsregels is met deze wijziging geborgd in de gewijzigde APV en de toelichting. Ook zal in aanvulling op de aanpassing van de APV, het vergunningsproces verder worden vereenvoudigd door bijvoorbeeld aanvragen online mogelijk te maken.

Ook zal het proces van lerend evalueren starten. Gedurende een periode van drie jaar volgt een externe onderzoekspartij de proeftuinen en andere beleidswijzigingen. Door met betrokkenen het proces te volgen, leren we gezamenlijk en werken we aan gezond, veilig en transparant sekswerk in de stad.

Handhavingsstrategie sekswerk gemeente Utrecht

Na vaststelling van de APV door de gemeenteraad, zal de burgemeester en het college in mandaat door de wethouder Volksgezondheid de Handhavingsstrategie sekswerk vaststellen. Na vaststelling

zal naar overeenstemming van de strategie worden gewerkt. Ook is de handhaving op thuissekswerk en kleinschalige locaties onderdeel van lerend evalueren. Uitkomsten uit het lerend evalueren kunnen effect hebben op de Handhavingsstrategie sekswerk.

Darkrooms
Na vaststelling van de APV door de gemeenteraad, zal de burgemeester en het college in mandaat door de wethouder Volksgezondheid de Nadere regel evenementen te wijzigen.

Leges
Na vaststelling van het raadsvoorstel worden de leges voor de producten seksbedrijf met sekswerkers, seksbedrijf zonder sekswerkers, darkroom in een horecabedrijf en darkroom op een evenement herberekend. In de reguliere procedure voor de Legesverordening 2026 worden de nieuwe legesbedragen opgenomen.

Mocht voor vaststelling van de legesverordening 2026 een vergunning voor één van de bovengenoemde producten worden aangevraagd, zal deze volgens de huidige voorwaarden in de Legesverordening worden verleend.

Participatie
Bij de totstandkoming van dit raadsvoorstel spraken we met sekswerkers, hulp- en dienstverlening, exploitanten, politie en het openbaar ministerie. Mede door de gesprekken met de exploitanten besloten we de vergunningvereisten te differentiëren voor seksbedrijven met en zonder sekswerkers. Uit deze gesprekken namen we ook mee dat het bijschrijven van een beheerder eenvoudiger moest worden.

Uit de gesprekken met sekswerkers en hulp- en dienstverlening namen we mee dat de verhuurperiode van een werkruimte niet te lang moet zijn om aantrekkelijk te zijn voor sekswerkers die zelf een werkruimte wil huren. Over eventuele risico's op het vlak van voldoende zicht op gezond en veilig werken spraken in dat kader spraken we ook met hulp- en dienstverlening en de politie. Deze gesprekken droegen eraan bij dat we kozen voor een minimale verhuurperiode van 4 uur met een maximum van 12 uur per dag.

Voor het onderzoek naar de terugverdientijd van ondernemers in de seksbranche benaderden we de ondernemers die nu een vergunning hebben in Utrecht. SEO benaderde ook ondernemers buiten Utrecht. Voor zover ondernemers hieraan mee wilden werken, is hun input verwerkt in het rapport 'Terugverdientijd in de Utrechtse sekswerkbranche' van SEO.

Communicatie
We informeren betrokken stakeholders over het raadsbesluit.

De afgelopen maanden zijn wij in gesprek geweest met verschillende ondernemers die interesse hebben in het opstarten van een kleinschalige locatie. Wij informeren hen over de wijzigingen in de APV. Het onderwerp van 'schaarse rechten' en de gevolgen voor de vergunningsduur krijgt daarin bijzondere aandacht.

Bijlagen
Bijlage besluitvorming:
- Besluit tot wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, partiële herziening Hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d. 2024;
- Besluit tot wijziging van de Verordening horeca gemeente Utrecht.

Bijlagen informatief:
- Overzicht van de wijzigingen in de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 na wijziging van hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d. 2024;
- Toelichting bij Besluit tot wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, partiële herziening seksbedrijven e.d. 2024';
- Concept Handhavingsstrategie sekswerk gemeente Utrecht;

- Rapport ‘Terugverdientijd in de Utrechtse sekswerkbranche’;
- Toelichting Verordening horeca gemeente Utrecht;
- Was-wordt lijst Verordening horeca gemeente Utrecht;
- Besluit tot wijzing Nadere regel evenementen Utrecht;
- Was-wordt lijst Nadere regel evenementen.

Besluit tot wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, partiële herziening Hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d. 2024

De raad van de gemeente Utrecht;
Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 03-12-2024, kenmerk 12917456;
Gelet op artikel 149, artikel 108, eerste lid, en 151a Gemeentewet;
Besluit de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 als volgt te wijzigen:

Artikel I

De Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 wordt als volgt gewijzigd:

A. In artikel 1:2, derde lid, onder a wordt “seksinrichting” vervangen door “seksbedrijf”.

B. In artikel 2:47, eerste lid, onder c wordt “seksinrichting” vervangen door “seksbedrijf”.

C. In het opschrift van hoofdstuk 3 wordt “Seksinrichtingen e.d.” vervangen door “Seksbedrijven e.d.”.

D. Artikel 3:1 wordt gewijzigd en komt te luiden:

Artikel 3:1 Definities

a. beheerder: de natuurlijke persoon die met het feitelijk beheer en het dagelijks toezicht in een seksbedrijf is belast of feitelijk het escortbedrijf beheert;

b. beheerderstaken: taken die essentieel onderdeel uitmaken van het toezicht op de dagelijkse gang van zaken binnen een seksbedrijf of escortbedrijf;

c. dagdeel: een aangesloten periode van minimaal vier uur;

d. darkroom: besloten, donkere ruimte waarin gelegenheid wordt geboden voor het uitvoeren en ontvangen van seksuele handelingen, zonder dat er voor die handelingen een vorm van vergoeding tegenover staat;

e. escortbedrijf: de activiteit, bestaande uit het bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was gelegenheid geven tot sekswerk in de vorm van bemiddeling tussen klant en sekswerker;

f. exploitant: natuurlijk persoon of rechtspersoon of bestuurder van een rechtspersoon of tot vertegenwoordiging van die rechtspersoon bevoegde natuurlijk persoon, voor wiens rekening en risico de bedrijfsmatige activiteit wordt uitgeoefend;

g. klant: degene die gebruik maakt of het kennelijk doel heeft gebruik te maken van de seksuele diensten die worden aangeboden:

   1. in een seksbedrijf;

   2. door bemiddeling van een escortbedrijf; of

   3. door een sekswerker;

h. seksbedrijf: de activiteit, bestaande uit het bedrijfsmatig gelegenheid geven tot sekswerk of tot het verrichten van seksuele handelingen voor of met een ander tegen betaling of uit het bedrijfsmatig aanbieden van vertoningen van erotisch-pornografische aard tegen betaling;

i. seksbedrijf met sekswerkers: de voor publiektoegankelijke, besloten ruimte met bedrijfsmatig seksgerelateerd aanbod met sekswerkers. Hieronder wordt in ieder geval verstaan parenclub met sekswerkers of webcam;

j. seksbedrijf zonder sekswerkers: de voor publiektoegankelijke, besloten ruimte met bedrijfsmatig seksgerelateerd aanbod zonder sekswerkers. Hieronder wordt in ieder geval verstaan een darkroom, seksbioscoop en parenclub zonder sekswerkers;

k. sekswerk: het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander of voor een ander tegen vergoeding;

l. sekswerker: degene die zich beschikbaar stelt tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander of voor een ander tegen vergoeding;

m. thuissekswerk: sekswerk waarbij een natuurlijke persoon bedrijfsmatig en tegen betaling of anders dan om niet seksuele handelingen verricht in een woning waar de sekswerker staat ingeschreven;

n. werkruimte: als zelfstandig aan te merken onderdeel van een seksbedrijf waarin seksuele handelingen met of voor een ander tegen betaling worden verricht.

E. In het opschrift van afdeling 3.2 wordt “Seksinrichtingen en escortbedrijven” vervangen door “Seksbedrijven en escortbedrijven”.

F. Artikel 3:4 wordt gewijzigd en komt te luiden:

Artikel 3:4 Vergunningplicht

1. Het is verboden zonder vergunning van het bevoegd bestuursorgaan een seksbedrijf of escortbedrijf te exploiteren of de aard van het bestaande seksbedrijf te wijzigen.

2. Een vergunning wordt op naam gesteld van een exploitant; indien meerdere personen daaronder begrepen natuurlijke personen en rechtspersonen, exploitant zijn, wordt vergunning aan hen gezamenlijk verleend en zijn zij allen, afzonderlijk en gezamenlijk, verantwoordelijk voor de nakoming van de verplichtingen die door of krachtens deze verordening op hen rusten.

3. Het bevoegd bestuursorgaan verleent uitsluitend vergunning voor een escortbedrijf dat naar zijn oordeel voldoende aan een vast adres is gebonden.

4. De exploitatie van een escortbedrijf is gebonden aan het adres dat in de vergunning is vermeld.
5. Het verbod uit het eerste lid is niet van toepassing op thuissekswerk, mits wordt voldaan aan de volgende voorschriften en beperkingen:
    a. maximaal één en dezelfde ter plaatse ingeschreven bewoner mag sekswerk in de woning verrichten;
    b. de sekswerker staat ten minste drie maanden ingeschreven in de Basisregistratie Personen op een woonadres in Nederland;
    c. afdracht van verdiensten uit thuissekswerk aan een derde is niet toegestaan;
    d. er is geen sprake van bemiddeling door derden, met uitzondering van advertentiesites waar de sekswerker zelf adverteert;
    e. de werkruimte is hygiënisch;
    f. de sekswerker is ten minste 21 jaar oud; en
    g. de sekswerker ontvangt tussen 01.00 uur 's nachts en 06.00 uur 's ochtends geen klanten in de woning.
6. Het college kan met het oog op de belangen bepaald in artikel 1:8 en artikel 3:10, tweede lid, van deze verordening nadere regels stellen over de voorschriften en beperkingen ten aanzien van thuissekswerk.
7. Besluiten die op grond van artikel 3:4 van de Algemene plaatselijke verordening gemeente Utrecht 2010 zijn genomen, gelden als besluiten op grond van artikel 3:4 onder het wijzigingsbesluit van de Algemene plaatselijke verordening gemeente Utrecht 2010, partiële herziening hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d. 2024.
8. Het verbod uit het eerste lid is niet van toepassing op een darkroom in een horecabedrijf of op een evenement.

G. Artikel 3:4a wordt gewijzigd en komt te luiden:

Artikel 3:4a Aanvraag en vergunning

1. De aanvraag om vergunning voor een seksbedrijf wordt ingediend door gebruik te maken van het door het bevoegde bestuursorgaan vastgestelde formulier door de exploitant vanaf het moment dat de aanvraagperiode is geopend zoals is bepaald in lid 12.
2. De aanvraag om vergunning voor een escortbedrijf wordt ingediend door gebruik te maken van het door het bevoegde bestuursorgaan vastgestelde formulier door de exploitant.
3. In de aanvraag om vergunning worden in ieder geval de volgende gegevens verstrekt:
    a. de persoonsgegevens van de exploitant, indien een rechtspersoon: de persoonsgegevens van de tot vertegenwoordiging van die rechtspersoon bevoegde natuurlijke persoon/personen;
    b. de persoonsgegevens van de beheerder(s);
    c. het nummer van inschrijving in het handelsregister bij de Kamer van Koophandel;
    d. een geldig legitimatiebewijs van iedere exploitant en beheerder;
    e. de aard van het seksbedrijf of het escortbedrijf;
    f. behoudens voor escortbedrijven, het aantal in het seksbedrijf aanwezige werkruimten;

g. op welke wijze de exploitant invulling geeft aan de samenwerking met de betrokken partners, waaronder in ieder geval de gemeente en de politie;
h. een bewijs waaruit blijkt dat de exploitant gerechtigd is tot het gebruik van de ruimte waarin de exploitant het seksbedrijf of het escortbedrijf wil exploiteren; en
i. Het telefoonnummer dat in advertenties voor het seksbedrijf of het escortbedrijf zal worden gebruikt of wordt gebruikt.

4. Bij het indienen van een aanvraag om een vergunning voor een seksbedrijf of escortbedrijf wordt een bedrijfsplan overgelegd, waarin in ieder geval het bedrijfsbeleid wordt beschreven ten aanzien van de hygiëne, de gezondheid, het zelfbeschikkingsrecht, de zelfredzaamheid, de veiligheid en de arbeidsomstandigheden van de in het bedrijf werkzame sekswerkers, alsmede de veiligheid en de gezondheid van de klanten.
5. Uit het bedrijfsplan voor een seksbedrijf met sekswerkers en een escortbedrijf blijkt in ieder geval:
    a. welke maatregelen de exploitant neemt om te voorkomen dat in het seksbedrijf met sekswerkers of door bemiddeling van het escortbedrijf sekswerkers werkzaam zijn die het slachtoffer zijn van mensenhandel of andere vormen van uitbuiting;
    b. welke maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de in het seksbedrijf met sekswerkers of door bemiddeling van het escortbedrijf werkzame sekswerkers voldoende zelfredzaam zijn;
    c. welke maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de in het seksbedrijf met sekswerkers of door bemiddeling van het escortbedrijf werkzame sekswerkers niet worden verplicht tot het verrichten van seksuele handelingen tegen hun wil en tot het gebruik van drugs of tot het nuttigen van alcoholhoudende dranken;
    d. welke maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de in het seksbedrijf met sekswerkers of door bemiddeling van het escortbedrijf werkzame sekswerkers klanten kunnen weigeren;
    e. welke maatregelen worden genomen om te waarborgen dat er voldoende toezicht plaatsvindt in het seksbedrijf met sekswerkers of op de activiteiten van het escortbedrijf;
    f. welke maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de gezondheid en veiligheid van klanten voldoende wordt beschermd;
    g. onder welke arbeids- en/of verhuurvoorwaarden sekswerkers in het seksbedrijf met sekswerkers of door bemiddeling van het escortbedrijf werken, waaronder in ieder geval de minimale en maximale verhuurperiode en de opbouw van en hoogte van de verhuurprijzen;
    h. op welke wijze de exploitant invulling geeft aan de samenwerking met de betrokken partners, waaronder in ieder geval de gemeente, de politie en hulp- en dienstverlening; en
    i. dat een gemeenschappelijke ruimte is ingericht binnen het seksbedrijf met sekswerkers, waar werkzame sekswerkers elkaar kunnen ontmoeten.
6. Uit het bedrijfsplan voor een seksbedrijf zonder sekswerkers blijkt in ieder geval:
    a. welke maatregelen worden genomen om te waarborgen dat er geen sekswerkers werken;
    b. welke maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de gezondheid en veiligheid van klanten voldoende wordt beschermd;

c. op welke wijze de exploitant invulling geeft aan de samenwerking met de betrokken partners, waaronder in ieder geval de gemeente en de politie.

7. Indien het bevoegd bestuursorgaan dit nodig acht voor de beoordeling van de aanvraag, worden aanvullende bescheiden en gegevens overgelegd.
8. Het bevoegd bestuursorgaan kan nadere regels stellen ten aanzien van hetgeen in het bedrijfsplan wordt opgenomen.
9. Indien de exploitant het bedrijfsplan wil wijzigen, doet hij hiervan vooraf mededeling aan het bevoegde bestuursorgaan. De wijziging wordt na goedkeuring door het bevoegd bestuursorgaan als onderdeel van het bedrijfsplan aangemerkt.
10. Paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht is niet van toepassing.
11. In een vergunning worden opgenomen de gegevens genoemd in het tweede lid onder a., b., c., e. en g. alsmede de aan de vergunning verbonden voorschriften of beperkingen.
12. Het bevoegd bestuursorgaan maakt, in elk geval in het Gemeenteblad, bekend binnen welke periode aanvragen voor een vergunning voor een seksbedrijf kunnen worden ingediend. Hierin wordt in ieder geval aangegeven:
    a. op welke wijze de selectie plaats zal vinden;
    b. binnen welk tijdvak geïnteresseerden een aanvraag kunnen indienen;
    c. op welke datum de uitslag van de procedure wordt bekendgemaakt;
    d. op welke wijze met gebruikmaking van een (digitaal) aanvraagformulier, een aanvraag kan worden ingediend;
    e. welke gegevens bij de aanvraag moeten worden gevoegd om als volledig te worden aangemerkt; en
    f. binnen welk tijdvak een aanvrager eventuele gebreken op het aanvraagformulier kan herstellen.
13. Als binnen de termijn bedoeld in lid 12 van dit artikel meer dan één aanvraag voor een vergunning is ingediend dan worden de vergunningen door middel van loting verdeeld.
14. Het bevoegd bestuursorgaan kan nadere regels stellen ten aanzien van de lotingsprocedure.

H. In artikel 3:5, vijfde lid, wordt “seksinrichting” vervangen door “seksbedrijf”.

I. Artikel 3:6 wordt gewijzigd en komt te luiden:

Artikel 3:6 Maximumstelsel seksbedrijven en werkruimten

1. Het bevoegd bestuursorgaan verleent aan ten hoogste zes seksbedrijven een vergunning.
2. Wanneer een seksbedrijf werkruimten verhuurt, dan mag de totale omvang van het bedrijf niet meer dan 15 werkruimten omvatten.
3. In de vergunning wordt het aantal werkruimten per seksbedrijf vastgelegd.

J. Artikel 3:7 wordt gewijzigd en komt te luiden:

Artikel 3:7 Geldigheidsduur

1. De vergunning vervalt 5 jaar na de datum van inwerkingtreding daarvan of zoveel eerder als in de vergunning wordt aangegeven, met dien verstande dat geen vervaltermijnen van minder dan één jaar in de vergunning worden opgenomen.
2. De vergunning vervalt ook wanneer:

a. de exploitatie van het seksbedrijf of het escortbedrijf feitelijk is beëindigd of overgedragen;

b. zes maanden zijn verlopen na het onherroepelijk worden van de vergunning, zonder dat van deze vergunning gebruik is gemaakt; of

c. de exploitatie van het seksbedrijf of het escortbedrijf gedurende zes maanden achtereen is gestaakt.

3. Vergunningen voor seksbedrijven die zijn verleend voor de inwerkintreding van het wijzigingsbesluit van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, partiële herziening hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d. 2024 kunnen na de in de vergunning gestelde vervaltermijn nog éénmaal verlengd worden met een duur van maximaal 5 jaar.

K. Artikel 3:8 wordt gewijzigd en komt te luiden:

Artikel 3:8 Beheerders

Het is verboden beheerderstaken uit te laten voeren door personen die niet als zodanig op het aanhangsel van de vergunning staan vermeld.

L. Artikel 3:10 wordt gewijzigd en komt te luiden:

Artikel 3:10 Weigeringsgronden

1. Het bevoegd bestuursorgaan besluit omtrent een vergunning op de grondslag van een aanvraag en weigert een vergunning indien:
   a. de exploitant of beheerder niet voldoet aan de in artikel 3:5 gestelde eisen;
   b. de vestiging, uitbreiding of de exploitatie van het seksbedrijf of het escortbedrijf in strijd is met het geldende omgevingsplan;
   c. de vestiging, de uitbreiding of de exploitatie van het seksbedrijf in strijd is met artikel 3:6;
   d. het escortbedrijf wordt gevestigd in een voor het publiek toegankelijk gebouw, tenzij het escortbedrijf wordt gevestigd in een seksbedrijf waarvoor op grond van artikel 3:4 vergunning is verleend;
   e. het escortbedrijf wordt gevestigd in een seksbedrijf waarvan de vergunning op grond van artikel 3:15 is ingetrokken of met toepassing van artikel 2:46 of 3:14, eerste lid van deze verordening of artikel 13b van de Opiumwet is gesloten;
   f. het escortbedrijf wordt gevestigd in een woonruimte waarvoor geen vergunning tot woningonttrekking als bedoeld in artikel 21 van de Huisvestingswet 2014 is verleend;
   g. een niet in de aanvraag of vergunning als beheerder vermeld persoon beheerderstaken zal uitvoeren of uitvoert met betrekking tot het seksbedrijf of het escortbedrijf waarop de aanvraag respectievelijk de vergunning betrekking heeft;
   h. naar zijn oordeel het bedrijfsplan onvoldoende garanties geeft voor de bescherming van de in het seksbedrijf of de door bemiddeling van het escortbedrijf werkzame sekswerkers of niet voldoet aan de bij of krachtens artikel 3:4a gestelde regels;
   i. er aanwijzingen zijn dat bij het seksbedrijf of bij het escortbedrijf:

1. personen werkzaam zijn of zullen zijn in strijd met artikel 273f van het Wetboek van Strafrecht of met bij of krachtens de wet arbeid vreemdelingen of de Vreemdelingenwet 2000 bepaalde;
2. minderjarigen werkzaam of aanwezig zijn of zullen zijn;
3. geen of onvoldoende toezicht aanwezig is of zal zijn van de exploitant of beheerder; of
4. sekswerkers werkzaam zijn of zullen zijn die de leeftijd van 21 jaar nog niet hebben bereikt.

j. indien redelijkerwijs moet worden aangenomen dat de feitelijke toestand niet met het in de aanvraag vermelde in overeenstemming zal zijn.

2. Het bevoegd bestuursorgaan kan een vergunning weigeren in het belang van:
   a. de in artikel 1:8 van deze verordening vermelde belangen;
   b. het voorkomen of beperken van aantasting van het woon- en leefklimaat; of
   c. de arbeidsomstandigheden van de sekswerker.
3. Het bevoegd bestuursorgaan kan een vergunning voor een seksbedrijf of een escortbedrijf eveneens weigeren:
   a. In het geval en onder de voorwaarden, bedoeld in artikel 3 van de Wet Bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur; of
   b. Indien naar zijn oordeel onvoldoende aannemelijk is dat de exploitant of de beheerder het bepaalde bij of krachtens artikel 3:11 of 3:11a zal naleven.
4. Bij de toepassing van de in het tweede lid onder b. genoemde weigeringsgrond houdt het bevoegd bestuursorgaan rekening met:
   a. het karakter van de straat en de wijk waarin het seksbedrijf of het escortbedrijf is of wordt gevestigd;
   b. de aard van het seksbedrijf of het escortbedrijf en de spanning waaraan het woon- en leefklimaat ter plaatse blootstaat of door de vestiging of uitbreiding van de inrichting of het bedrijf zou komen te staan; en
   c. bijzondere gebruiksfuncties in de omgeving waarmee de vestiging of uitbreiding van het seksbedrijf of van het escortbedrijf zich niet verdraagt.
5. Een weigering op grond van het bepaalde in het derde lid onder a, vindt niet plaats op basis van besluiten tot intrekking van vergunningen die zijn genomen voor de inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening.

M. Artikel 3:11 wordt gewijzigd en komt te luiden:

Artikel 3:11 Toezicht en verplichtingen seksbedrijven

1. Het is verboden een seksbedrijf voor klanten geopend te hebben, zonder dat de op de vergunning vermelde exploitant of beheerder in het seksbedrijf aanwezig is.

2. De exploitant draagt er zorg voor dat de vergunning of een afschrift daarvan zichtbaar aanwezig is in het seksbedrijf waarvoor de vergunning is verleend en dat tevens aan de buitenzijde van het seksbedrijf zichtbaar is dat de exploitant over een vergunning beschikt voor dat seksbedrijf.

3. De exploitant en/of de beheerder houdt ter plaatse voortdurend en zodanig toezicht dat in het seksbedrijf:

a. geen strafbare feiten plaatsvinden, waaronder in ieder geval de feiten genoemd in de titels XIV (misdrijven tegen de zeden), XX (mishandeling), XXII (diefstal), artikel 273f van het Wetboek van Strafrecht en XXX (begunstiging) van het Tweede Boek van het Wetboek van Strafrecht, in de Opiumwet en in de Wet wapens en munitie;

b. geen sekswerk wordt uitgeoefend door personen in strijd met het bij of krachtens de Wet arbeid vreemdelingen of de Vreemdelingenwet 2000 bepaalde;

c. geen minderjarigen aanwezig zijn;

d. geen sekswerkers werkzaam zijn die de leeftijd van éénentwintig (21) jaar nog niet hebben bereikt.

4. De exploitant en/of de beheerder voert met iedere sekswerker een persoonlijk gesprek, zowel voordat als tijdens de periode dat de sekswerker in het seksbedrijf met sekswerkers werkzaam is waarbij de exploitant een informatieplicht heeft ten aanzien van de rechten en plichten van de sekswerkers en zich ervan dient te vergewissen dat de sekswerker voldoende zelfredzaam is. Het verslag van dit gesprek maakt deel uit van de verplicht te voeren bedrijfsadministratie.

5. De exploitant van een seksbedrijf is verplicht:

   a. De werkruimte te voorzien van een deugdelijke alarminstallatie; en

   b. Een deugdelijke administratie te voeren.

6. De exploitant en de beheerder heeft de verplichting actief signalen van misstanden en mensenhandel te herkennen en adequaat op te reageren en dienen, indien bij hen redelijkerwijs een vermoeden is ontstaan van misstanden, zoals mensenhandel en/of uitbuiting, dit direct te melden bij de gemeentelijke toezichthouders.

7. De exploitant of beheerder draagt er zorg voor dat de rechten en verplichtingen die hij en de sekswerker zijn overeengekomen schriftelijk tenminste in tweevoud worden vastgelegd en dat een exemplaar van deze overeenkomst aan de sekswerker wordt verstrekt en dat een exemplaar in de bedrijfsadministratie wordt bewaard. Elke beëindiging van een huurcontract dient schriftelijk te worden vastgelegd en vermeldt de aanleiding tot de beëindiging. Het document wordt in de bedrijfsadministratie bewaard.

8. De exploitant draagt er zorg voor dat de hygiëne in het seksbedrijf aan de algemene eisen die hiervoor in de branche gelden voldoet.

N. Artikel 3:13 wordt gewijzigd en komt te luiden:
Artikel 3:13 Minimale verhuurperiode en gebruik werkruimte

1. Een werkruimte wordt per dagdeel aan één sekswerker verhuurd.
2. In een seksbedrijf is het verboden werkruimten meer dan twaalf uur per dag te laten gebruiken door dezelfde sekswerker.
3. Voor alle seksbedrijven geldt dat de werkruimte niet mag worden gebruikt voor andere doeleinden dan waarvoor deze is bedoeld.

O. Artikel 3:14 wordt gewijzigd en komt te luiden:
Artikel 3:14 Sluiting(stijden)

1. Het is de exploitant en de beheerder verboden een seksbedrijf voor bezoekers geopend te hebben of daarin bezoekers toe te laten of te laten verblijven tussen 1.00 en 6.00 uur, tenzij bij vergunning anders is bepaald.
2. Onverlet het bepaalde in lid 1 kan het bevoegde bestuursorgaan de, al dan niet tijdelijke, gehele of gedeeltelijke sluiting van een seksbedrijf bevelen indien:
    a. gehandeld wordt in strijd met het bij of krachtens dit hoofdstuk bepaalde;
    b. gehandeld wordt in strijd met de aan de vergunning verbonden voorschriften; of
    c. dat met het oog op de bescherming van de in artikel 3:10, tweede lid, genoemde belangen noodzakelijk is.
3. Het is verboden in het seksbedrijf klanten toe te laten gedurende de tijd dat het seksbedrijf bij of krachtens deze verordening gesloten dient te zijn.
4. Het bevoegd bestuursorgaan kan, indien wordt gehandeld in strijd met het bij of krachtens dit hoofdstuk bepaalde, met het oog op de in artikel 3:10 genoemde belangen of bij overtreding van de aan de vergunning verbonden voorschriften, al dan niet tijdelijk voor een afzonderlijke seksbedrijf sluitingsuren vaststellen.
5. Het is de klant van een seksbedrijf verboden zich in het bedrijf te bevinden gedurende de tijd dat het seksbedrijf bij of krachtens deze verordening gesloten dient te zijn.

P. Artikel 3:15 wordt gewijzigd en komt te luiden:

Artikel 3:15 Intrekkingsgronden

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 1:6 kan het bevoegd bestuursorgaan een vergunning intrekken indien:

    a. de exploitant of beheerder niet langer voldoet aan de in artikel 3:5 gestelde eisen;

    b. er aanwijzingen zijn dat bij het seksbedrijf of bij het escortbedrijf:

        1. personen werkzaam zijn of zijn geweest in strijd met artikel 273f van het Wetboek van Strafrecht of met het bij of krachtens de Wet arbeid vreemdelingen of de Vreemdelingenwet 2000 bepaalde;

        2. minderjarigen werkzaam en/of aanwezig zijn of zijn geweest; of
        3. sekswerkers werkzaam zijn of zijn geweest die de leeftijd van 21 jaar niet hebben bereikt.

    c. de verstrekte gegevens zodanig onjuist of onvolledig blijken te zijn dat op de aanvraag een andere beslissing zou zijn genomen indien bij de beoordeling daarvan de juiste gegevens bekend waren geweest;
    d. Indien een eerdere of andere vergunning van dezelfde exploitant voor de exploitatie van een escortbedrijf of seksbedrijf is geweigerd of ingetrokken;

    e. In het geval en onder voorwaarden, bedoeld in artikel 3 van de Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur;

    f. een niet in het aanhangsel van de vergunning vermeld persoon beheerderstaken uitvoert met betrekking tot het seksbedrijf of het escortbedrijf waarop de vergunning betrekking heeft;

    g. geen of onvoldoende toezicht aanwezig is of is geweest van de exploitant of beheerder;

h. in strijd wordt gehandeld met de door het bevoegd bestuursorgaan gestelde nadere regels als bedoeld in artikel 3:3 van deze verordening;

i. het bedrijfsplan niet langer voldoende garanties geeft voor de bescherming van de sekswerkers en er in strijd is gehandeld met de maatregelen die in het bedrijfsplan zijn beschreven, zoals bedoeld in artikel 3:4a van deze verordening;

j. de exploitant niet langer voldoet aan de bij of krachtens artikel 3:4a gestelde regels;

k. de belangen genoemd in artikel 3:10, tweede lid, niet worden beschermd;

l. de exploitant of de beheerder niet voldoet aan het in artikel 3:11 of 3:11a bepaalde of in strijd handelt met artikel 3:15a van deze verordening;

m. de aard van het seksbedrijf is gewijzigd zonder dat daarvoor een vergunning is verleend; en

n. het seksbedrijf in strijd handelt met artikel 3:14 van deze verordening.

3.Het bevoegd bestuursorgaan kan de vergunning voor een escortbedrijf eveneens intrekken, indien zich een omstandigheid voordoet die een weigeringsgrond oplevert als bedoeld in artikel 3:10, eerste lid, aanhef en onder b, e, f of g van deze verordening.

Q. In artikel 3:15a, eerste en tweede lid, wordt “de seksinrichting” vervangen door “het seksbedrijf”.

R. In het opschrift van afdeling 3.3 wordt “straatprostitutie” vervangen door “straatsekswerk”.

S. In het opschrift van artikel 3:17 wordt “straatprostitutie” vervangen door “straatsekswerk”.

T. In artikel 5:20 wordt bij de uitzondering onder e. activiteiten in een horecabedrijf achter ‘zijn’ toegevoegd, ‘behalve voor een darkroom in een horecabedrijf’.

U. In artikel 5:21 wordt een zesde lid toegevoegd dat komt te luiden: ‘De uitzondering op het verbod in het eerste lid is niet van toepassing op een darkroom op een evenement.’

V. Artikel 5:22 wordt gewijzigd en komt te luiden:

Artikel 5:22 Nadere regels

Het college kan met het oog op de belangen in artikel 1:8 en artikel 5:27 van deze verordening nadere regels stellen over de voorschriften en beperkingen ten aanzien van evenementen, locatieprofielen voor evenementen, de reserveringskalender evenementen, geluidsnormen en darkrooms.

W. Artikel 5:33 wordt gewijzigd en komt te luiden:

Artikel 5:33 Nadere regels

Het college kan met het oog op de belangen in artikel 1:8 en artikel 5:37 van deze verordening nadere regels stellen over de voorschriften en beperkingen ten aanzien van evenementen, locatieprofielen voor evenementen, de reserveringskalender evenementen, geluidsnormen en darkrooms.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking vijf weken na bekendmaking in het gemeenteblad.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van <datum>

De burgemeester,

Sharon A.M. Dijksma

De griffier,

Miguel Israel

Bijlage:

Overzicht van de wijzigingen in de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, partiële herziening Hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d. 2024

(met name nodig bij wijziging van raadsverordeningen. Dit overzicht wordt dan als losse bijlage bij het wijzigingsbesluit opgenomen op www.overheid.nl)

Bestaande tekst:	Nieuwe tekst
Artikel 1:2 Beslistermijn ..... 3. In afwijking van het eerste en tweede lid beslist het bestuursorgaan binnen een termijn van twaalf weken na de dag waarop de aanvraag is ontvangen op: a. een aanvraag voor een vergunning voor het exploiteren van een *seksinrichting* of escortbedrijf, zoals beschreven in afdeling 3.2 van deze verordening;	**Artikel 1:2 Beslistermijn** ..... 3. In afwijking van het eerste en tweede lid beslist het bestuursorgaan binnen een termijn van twaalf weken na de dag waarop de aanvraag is ontvangen op: a. een aanvraag voor een vergunning voor het exploiteren van een seksbedrijf of escortbedrijf, zoals beschreven in afdeling 3.2 van deze verordening; .....
Artikel 2:47 Tegengaan onveilig, niet leefbaar en malafide ondernemersklimaat 1. In dit artikel wordt verstaan onder: c. bedrijf: de bedrijfsmatige activiteit die plaatsvindt in een voor het publiek toegankelijk gebouw of een daarbij behorend perceel, niet zijnde: -een *seksinrichting* of escortbedrijf waarvoor een vergunningplicht op grond van deze verordening geldt;	**Artikel 2:47 Tegengaan onveilig, niet leefbaar en malafide ondernemersklimaat** 1. In dit artikel wordt verstaan onder: c. bedrijf: de bedrijfsmatige activiteit die plaatsvindt in een voor het publiek toegankelijk gebouw of een daarbij behorend perceel, niet zijnde: -een seksbedrijf of escortbedrijf waarvoor een vergunningplicht op grond van deze verordening geldt; .....
Hoofdstuk 3 *Seksinrichtingen* e.d.	**Hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d.**

Artikel 3:1 *Begripsomschrijvingen* In dit hoofdstuk wordt verstaan onder: a. *prostitutie:* het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding; b. sekswerker: degene die zich beschikbaar stelt tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding; *c. seksinrichting: de voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte, dan wel meerdere besloten ruimten in elkaars directe nabijheid, waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was seksuele handelingen, al dan niet met een ander, tegen vergoeding worden verricht. Hieronder wordt in ieder geval verstaan een prostitutiebedrijf, raamprostitutiebedrijf, seksbioscoop of sekstheater, al dan niet in combinatie met elkaar;* d. prostitutiebedrijf: de voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin prostitutie plaatsvindt of gelegenheid wordt geboden tot het plaatsvinden van prostitutie; e. raamprostitutiebedrijf: een prostitutiebedrijf waar het werven van klanten overwegend gebeurt vanuit de werkruimte(n) door sekswerkers die zichtbaar zijn vanaf een openbare plaats; *f.* werkruimte: *een gedeelte van een (raam-)prostitutiebedrijf waarin de seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding plaatsvinden;* g. escortbedrijf: de activiteit, bestaande uit het bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was gelegenheid geven tot *prostitutie* in de vorm van bemiddeling tussen klant en sekswerker; *h.* exploitant: *de natuurlijke perso(o)n(en) of rechtsperso(o)n(en)) voor wiens rekening en risico de exploitatie van een seksinrichting of escortbedrijf plaatsvindt of indien de exploitant een rechtspersoon is, worden de bestuurders van die rechtspersoon alsmede personen die middellijk of onmiddellijk aandeelhouders of houders zijn van certificaten van aandelen met een totaal belang van 5% of meer van het geplaatste kapitaal, voor de toepassing van dit hoofdstuk beschouwd als exploitant. Voorts wordt als*	Artikel 3:1 <u>Definities</u> a. In dit hoofdstuk wordt verstaan onder: beheerder: de natuurlijke persoon die met het feitelijk beheer en het dagelijks toezicht in een <u>seksbedrijf</u> is belast of feitelijk het escortbedrijf beheert; b. beheerderstaken: <u>taken die essentieel onderdeel uitmaken van het toezicht op de dagelijkse gang van zaken binnen een seksbedrijf of escortbedrijf;</u> c. <u>dagdeel: een aangesloten periode van minimaal vier uur;</u> d. <u>darkroom: besloten, donkere ruimte waarin gelegenheid wordt geboden voor het uitvoeren en ontvangen van seksuele handelingen, zonder dat er voor die handelingen een vorm van vergoeding tegenover staat;</u> e. escortbedrijf: de activiteit, bestaande uit het bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was gelegenheid geven tot <u>sekswerk</u> in de vorm van bemiddeling tussen klant en sekswerker; f. exploitant: natuurlijk persoon of rechtspersoon of bestuurder van een rechtspersoon of tot vertegenwoordiging van die rechtspersoon bevoegde natuurlijk persoon, voor wiens rekening en risico de bedrijfsmatige activiteit wordt uitgeoefend; g. klant: degene die gebruik maakt of het kennelijk doel heeft gebruik te maken van de seksuele diensten die worden aangeboden: 1. in een <u>seksbedrijf;</u> 2. door bemiddeling van een escortbedrijf; of 3. door een sekswerker; h. <u>seksbedrijf: de activiteit, bestaande uit het bedrijfsmatig gelegenheid geven tot sekswerk of tot het verrichten van seksuele handelingen voor of met een ander tegen betaling of uit het bedrijfsmatig aanbieden van vertoningen van erotisch-pornografische aard tegen betaling;</u>

exploitant aangemerkt degene die baten ten laste van de exploitatie ontvangt wegens levering van goederen en diensten waarbij geen sprake is van een uitwisseling van economisch gelijkwaardige prestaties; i. beheerder: de natuurlijke persoon die met het feitelijk beheer en het dagelijks toezicht in een *seksinrichting* is belast of feitelijk het escortbedrijf beheert; *j. beheerderstaken: taken die essentieel onderdeel uitmaken van het toezicht op de dagelijkse gang van zaken binnen een seksinrichting of escortbedrijf. Hieronder wordt onder andere verstaan het innen van de huurgelden, afsluiten van de huurovereenkomsten, sleutelbeheer;* k. klant: degene die gebruik maakt of het kennelijk doel heeft gebruik te maken van de seksuele diensten die worden aangeboden: 1. in een *seksinrichting*; 2. door bemiddeling van een escortbedrijf; of 3. door een sekswerker. l. Thuissekswerk: sekswerk waarbij een natuurlijke persoon bedrijfsmatig en tegen betaling of anders dan om niet seksuele handelingen verricht in een woning waar de sekswerker staat ingeschreven.	i. seksbedrijf met sekswerkers: de voor publiektoegankelijke, besloten ruimte met bedrijfsmatig seksgerelateerd aanbod met sekswerkers. Hieronder wordt in ieder geval verstaan parenclub met sekswerkers of webcam; j. seksbedrijf zonder sekswerkers: de voor publiektoegankelijke, besloten ruimte met bedrijfsmatig seksgerelateerd aanbod zonder sekswerkers. Hieronder wordt in ieder geval verstaan een darkroom, een seksbioscoop en parenclub zonder sekswerkers; k. sekswerk: het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander of voor een ander tegen vergoeding; l. sekswerker: degene die zich beschikbaar stelt tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander of voor een ander tegen vergoeding; m. thuissekswerk: sekswerk waarbij een natuurlijke persoon bedrijfsmatig en tegen betaling of anders dan om niet seksuele handelingen verricht in een woning waar de sekswerker staat ingeschreven; n. werkruimte: als zelfstandig aan te merken onderdeel van een seksbedrijf waarin seksuele handelingen met of voor een ander tegen betaling worden verricht.
Afdeling 3.2 *Seksinrichtingen* en escortbedrijven	**Afdeling 3.2 Seksbedrijven en escortbedrijven**
Artikel 3:4 Vergunningplicht 1.Het is verboden zonder vergunning van het bevoegd bestuursorgaan een *seksinrichting* of escortbedrijf te exploiteren of te wijzigen.	**Artikel 3:4 Vergunningplicht** 1.Het is verboden zonder vergunning van het bevoegd bestuursorgaan een seksbedrijf of

.....	escortbedrijf te exploiteren of de aard van het bestaande seksbedrijf te wijzigen. ..... 7. Besluiten die op grond van artikel 3:4 van de Algemene plaatselijke verordening gemeente Utrecht 2010 zijn genomen, gelden als besluiten op grond van artikel 3:4 onder het wijzigingsbesluit van de Algemene plaatselijke verordening gemeente Utrecht 2010, partiële herziening hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d. 2024. 8. Het verbod uit het eerste lid is niet van toepassing op een darkroom in een horecabedrijf of op een evenement.
Artikel 3:4a Aanvraag en vergunning 1.De aanvraag om vergunning voor een *seksinrichting* of escortbedrijf wordt met gebruikmaking van het door het bevoegde bestuursorgaan vastgestelde formulier door de exploitant ingediend. 2.In de aanvraag om vergunning worden in ieder geval de volgende gegevens verstrekt: ..... e. de aard van de *seksinrichting* of het escortbedrijf; f. behoudens voor escortbedrijven, het aantal in *de inrichting* aanwezige werkruimten; g. op welke wijze de exploitant invulling geeft aan de samenwerking met de betrokken partners, waaronder in ieder geval de gemeente en de politie; h. een bewijs waaruit blijkt dat de exploitant gerechtigd is tot het gebruik van de ruimte waarin hij de *seksinrichting* of het escortbedrijf wil exploiteren; i. het vaste telefoonnummer dat in advertenties voor *de seksinrichting* of het escortbedrijf zal worden gebruikt of wordt gebruikt.	**Artikel 3:4a Aanvraag en vergunning** 1.De aanvraag om vergunning voor een seksbedrijf wordt ingediend door gebruik te maken van het door het bevoegde bestuursorgaan vastgestelde formulier door de exploitant vanaf het moment dat de aanvraagperiode is geopend zoals is bepaald in lid 12. 2. De aanvraag om vergunning voor een escortbedrijf wordt ingediend door gebruik te maken van het door het bevoegde bestuursorgaan vastgestelde formulier door de exploitant. 3.In de aanvraag om vergunning worden in ieder geval de volgende gegevens verstrekt: ..... e. de aard van het seksbedrijf of het escortbedrijf; f. behoudens voor escortbedrijven, het aantal in het seksbedrijf aanwezige werkruimten; g. op welke wijze de exploitant invulling geeft aan de samenwerking met de betrokken partners, waaronder in ieder geval de gemeente en de politie; h. een bewijs waaruit blijkt dat de exploitant gerechtigd is tot het gebruik van de ruimte waarin de exploitant het seksbedrijf of het escortbedrijf wil exploiteren; en

3. Bij het indienen van een aanvraag om een vergunning voor *een seksinrichting* of escortbedrijf wordt een bedrijfsplan overgelegd, waarin in ieder geval het bedrijfsbeleid wordt beschreven ten aanzien van de hygiëne, de gezondheid, het zelfbeschikkingsrecht, de zelfredzaamheid, de veiligheid en de arbeidsomstandigheden van de in *de inrichting* of het bedrijf werkzame sekswerkers, alsmede de veiligheid en de gezondheid van de klanten. 4. Uit het *bedrijfsplan* blijkt in ieder geval: a. welke maatregelen de exploitant neemt om te voorkomen dat in *de seksinrichting* of door bemiddeling van het escortbedrijf sekswerkers werkzaam zijn die het slachtoffer zijn van mensenhandel of andere vormen van uitbuiting; b.welke maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de in *de seksinrichting* of door bemiddeling van het escortbedrijf werkzame sekswerkers voldoende zelfredzaam zijn; c.welke maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de in *de seksinrichting* of door bemiddeling van het escortbedrijf werkzame sekswerkers niet worden verplicht tot het verrichten van seksuele handelingen tegen hun wil en tot het gebruik van drugs of tot het nuttigen van alcoholhoudende dranken; d.welke maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de in *de seksinrichting* of door bemiddeling van het escortbedrijf werkzame sekswerkers klanten kunnen weigeren; e.welke maatregelen worden genomen om te waarborgen dat er voldoende toezicht plaatsvindt in *de seksinrichting* of op de activiteiten van het escortbedrijf; f.welke maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de gezondheid en veiligheid van klanten voldoende wordt beschermd; g.onder welke arbeids- en/of verhuurvoorwaarden sekswerkers in *de seksinrichting* of door bemiddeling van het escortbedrijf werken, waaronder in ieder geval de	i. Het telefoonnummer dat in advertenties voor het seksbedrijf of het escortbedrijf zal worden gebruikt of wordt gebruikt. 4.Bij het indienen van een aanvraag om een vergunning voor een seksbedrijf of escortbedrijf wordt een bedrijfsplan overgelegd, waarin in ieder geval het bedrijfsbeleid wordt beschreven ten aanzien van de hygiëne, de gezondheid, het zelfbeschikkingsrecht, de zelfredzaamheid, de veiligheid en de arbeidsomstandigheden van de in het bedrijf werkzame sekswerkers, alsmede de veiligheid en de gezondheid van de klanten. 5.Uit het bedrijfsplan voor een seksbedrijf met sekswerkers en een escortbedrijf blijkt in ieder geval: a. welke maatregelen de exploitant neemt om te voorkomen dat in het seksbedrijf met sekswerkers of door bemiddeling van het escortbedrijf sekswerkers werkzaam zijn die het slachtoffer zijn van mensenhandel of andere vormen van uitbuiting; b. welke maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de in het seksbedrijf met sekswerkers of door bemiddeling van het escortbedrijf werkzame sekswerkers voldoende zelfredzaam zijn; c. welke maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de in het seksbedrijf met sekswerkers of door bemiddeling van het escortbedrijf werkzame sekswerkers niet worden verplicht tot het verrichten van seksuele handelingen tegen hun wil en tot het gebruik van drugs of tot het nuttigen van alcoholhoudende dranken; d. welke maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de in het seksbedrijf met sekswerkers of door bemiddeling van het escortbedrijf werkzame sekswerkers klanten kunnen weigeren; e. welke maatregelen worden genomen om te waarborgen dat er voldoende toezicht plaatsvindt

minimale en maximale verhuurperiode en de opbouw van en hoogte van de verhuurprijzen; h. op welke wijze de exploitant invulling geeft aan de samenwerking met de betrokken partners, waaronder in ieder geval de gemeente en de politie. 5.Indien de exploitant het bedrijfsplan wil wijzigen, doet hij hiervan vooraf mededeling aan het bevoegde bestuursorgaan. De wijziging wordt na goedkeuring door het bevoegd bestuursorgaan als onderdeel van het bedrijfsplan aangemerkt. 6.Indien het bevoegd bestuursorgaan dit nodig acht voor de beoordeling van de aanvraag, worden aanvullende bescheiden en gegevens overgelegd. 7.Het bevoegd bestuursorgaan kan nadere regels stellen ten aanzien van hetgeen in het bedrijfsplan wordt opgenomen. 8.Paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht is niet van toepassing; 9.In een vergunning worden opgenomen de gegevens genoemd in het tweede lid onder a., b., c., e. en g. alsmede de aan de vergunning verbonden voorschriften of beperkingen.	in het seksbedrijf met sekswerkers of op de activiteiten van het escortbedrijf; f. welke maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de gezondheid en veiligheid van klanten voldoende wordt beschermd; g. onder welke arbeids- en/of verhuurvoorwaarden sekswerkers in het seksbedrijf met sekswerkers of door bemiddeling van het escortbedrijf werken, waaronder in ieder geval de minimale en maximale verhuurperiode en de opbouw van en hoogte van de verhuurprijzen; h. op welke wijze de exploitant invulling geeft aan de samenwerking met de betrokken partners, waaronder in ieder geval de gemeente, de politie en hulp- en dienstverlening; en i. dat een gemeenschappelijke ruimte is ingericht binnen het seksbedrijf met sekswerkers, waar werkzame sekswerkers elkaar kunnen ontmoeten. 6. Uit het bedrijfsplan voor een seksbedrijf zonder sekswerkers blijkt in ieder geval: a. welke maatregelen worden genomen om te waarborgen dat er geen sekswerkers werken; b. welke maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de gezondheid en veiligheid van klanten voldoende wordt beschermd; c. op welke wijze de exploitant invulling geeft aan de samenwerking met de betrokken partners, waaronder in ieder geval de gemeente en de politie. 7. Indien het bevoegd bestuursorgaan dit nodig acht voor de beoordeling van de aanvraag, worden aanvullende bescheiden en gegevens overgelegd. 8. Het bevoegd bestuursorgaan kan nadere regels stellen ten aanzien van hetgeen in het bedrijfsplan wordt opgenomen. 9.Indien de exploitant het bedrijfsplan wil wijzigen, doet hij hiervan vooraf mededeling aan het bevoegde bestuursorgaan. De wijziging wordt

	na goedkeuring door het bevoegd bestuursorgaan als onderdeel van het bedrijfsplan aangemerkt. 10.Paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht is niet van toepassing. 11.In een vergunning worden opgenomen de gegevens genoemd in het tweede lid onder a., b., c., e. en g. alsmede de aan de vergunning verbonden voorschriften of beperkingen. 12. Het bevoegd bestuursorgaan maakt, in elk geval in het Gemeenteblad, bekend binnen welke periode aanvragen voor een vergunning voor een seksbedrijf kunnen worden ingediend. Hierin wordt in ieder geval aangegeven: a. op welke wijze de selectie plaats zal vinden; b. binnen welk tijdvak geïnteresseerden een aanvraag kunnen indienen; c.op welke datum de uitslag van de procedure wordt bekendgemaakt; d.op welke wijze met gebruikmaking van een (digitaal) aanvraagformulier, een aanvraag kan worden ingediend; e.welke gegevens bij de aanvraag moeten worden gevoegd om als volledig te worden aangemerkt; en f.binnen welk tijdvak een aanvrager eventuele gebreken op het aanvraagformulier kan herstellen. 13. Als binnen de termijn bedoeld in lid 12 van dit artikel meer dan één aanvraag voor een vergunning is ingediend dan worden de vergunningen door middel van loting verdeeld. 14. Het bevoegd bestuursorgaan kan nadere regels stellen ten aanzien van de lotingsprocedure.
Artikel 3:5 Gedragseisen exploitant en beheerder ..... 5.De exploitant of beheerder is binnen de laatste vijf jaar geen exploitant of beheerder geweest van een *seksinrichting die* of een escortbedrijf dat	**Artikel 3:5 Gedragseisen exploitant en beheerder** ..... 5.De exploitant of beheerder is binnen de laatste vijf jaar geen exploitant of beheerder geweest van een seksbedrijf of escortbedrijf dat voor ten

voor ten minste een maand door het bevoegde bestuursorgaan is gesloten, of waarvan de vergunning is ingetrokken, tenzij aannemelijk is dat hem terzake geen verwijt treft.	minste een maand door het bevoegde bestuursorgaan is gesloten, of waarvan de vergunning is ingetrokken, tenzij aannemelijk is dat terzake geen verwijt treft. .....
Artikel 3:6 Maximumstelsel *prostitutiebedrijven en* werkruimten *1.*Het bevoegd bestuursorgaan verleent aan ten hoogste zes *prostitutiebedrijven, niet zijnde raamprostitutiebedrijven,* een vergunning. *2.Het bevoegd bestuursorgaan kan ten behoeve van raamprostitutie voor ten hoogste honderdachtentwintig (128) werkruimten vergunningen verlenen.* *3.In de vergunning wordt het aantal werkruimten per raamprostitutiebedrijf vastgelegd.* *4.Aan een exploitant van een raamprostitutiebedrijf, daaronder mede verstaan degene die gezamenlijk met een derde houder is of beoogt te worden van een vergunning, kan vergunning worden verleend voor ten hoogste tweeëndertig (32) werkruimten.* *5.Het bevoegd bestuursorgaan kan onder bijzondere omstandigheden aan de exploitant van een raamprostitutiebedrijf tijdelijk ontheffing van het in het vierde lid genoemde maximum verlenen.* *6.Van het totaal aan een exploitant van een raamprostitutiebedrijf vergunde werkruimten mag maximaal 20 procent (20%) verhuurd worden ten behoeve van afspraken die anders dan door werving zichtbaar vanuit de werkruimte tot stand zijn gekomen.*	**Artikel 3:6 Maximumstelsel seksbedrijven en werkruimten** 1. Het bevoegd bestuursorgaan verleent aan ten hoogste zes seksbedrijven een vergunning. 2. Wanneer een seksbedrijf werkruimten verhuurt, dan mag de totale omvang van het bedrijf niet meer dan 15 werkruimten omvatten. 3. In de vergunning wordt het aantal werkruimten per seksbedrijf vastgelegd.
Artikel 3:7 Geldigheidsduur 1.De vergunning vervalt *drie* jaar na de datum van inwerkingtreding daarvan of zoveel eerder als in de vergunning wordt aangegeven, met dien verstande dat geen vervaltermijnen van minder dan één jaar in de vergunning worden opgenomen.	**Artikel 3:7 Geldigheidsduur** 1.De vergunning vervalt 5 jaar na de datum van inwerkingtreding daarvan of zoveel eerder als in de vergunning wordt aangegeven, met dien verstande dat geen vervaltermijnen van minder dan één jaar in de vergunning worden opgenomen.

2.De vergunning vervalt ook wanneer: a.de exploitatie van *de seksinrichting* of het escortbedrijf feitelijk is beëindigd of overgedragen; b.zes maanden zijn verlopen na het onherroepelijk worden van de vergunning, zonder dat van deze vergunning gebruik is gemaakt of c.de exploitatie van *de seksinrichting* of het escortbedrijf gedurende zes maanden achtereen is gestaakt. *3.Indien minimaal twaalf weken voorafgaand aan de vervaltermijn van de vergunning verlenging van de vergunning is aangevraagd, blijft de vergunning van kracht totdat op de aanvraag tot verlenging is besloten.*	2.De vergunning vervalt ook wanneer: a.de exploitatie van het seksbedrijf of het escortbedrijf feitelijk is beëindigd of overgedragen; b. zes maanden zijn verlopen na het onherroepelijk worden van de vergunning, zonder dat van deze vergunning gebruik is gemaakt; of c.de exploitatie van het seksbedrijf of het escortbedrijf gedurende zes maanden achtereen is gestaakt. 3.. Vergunningen voor seksbedrijven die zijn verleend voor de inwerkintreding van het wijzigingsbesluit van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, partiële herziening hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d. 2024 kunnen na de in de vergunning gestelde vervaltermijn nog éénmaal verlengd worden met een duur van maximaal 5 jaar.
Artikel 3:8 Beheerders Het is verboden beheerderstaken uit te laten voeren door personen die niet als zodanig *op de vergunning staan* vermeld.	**Artikel 3:8 Beheerders** Het is verboden beheerderstaken uit te laten voeren door personen die niet als zodanig op het aanhangsel van de vergunning staan vermeld.
Artikel 3:10 Weigeringsgronden 1. Het bevoegd bestuursorgaan besluit omtrent een vergunning op de grondslag van een aanvraag en weigert een vergunning indien: ..... b.de vestiging, uitbreiding of de exploitatie van *de seksinrichting* of het escortbedrijf in strijd is met een geldend *bestemmingsplan*, *stadsvernieuwingsplan of beheersverordening*; c.de vestiging, de uitbreiding of de exploitatie van *de seksinrichting* in strijd zou zijn met artikel 3:6; *d.blijkens de aanvraag een persoon of rechtspersoon houder van een vergunning beoogt te worden die reeds, al dan niet gezamenlijk met een of meer anderen, over een vergunning voor raamprostitutie beschikt en verlening van de vergunning ertoe zou leiden dat deze persoon gebruik zou kunnen gaan maken van vergunningen voor een hoger aantal werkruimten*	**Artikel 3:10 Weigeringsgronden** 1. Het bevoegd bestuursorgaan besluit omtrent een vergunning op de grondslag van een aanvraag en weigert een vergunning indien: ..... b. de vestiging, uitbreiding of de exploitatie van het seksbedrijf of het escortbedrijf in strijd is met het geldende omgevingsplan; c. de vestiging, de uitbreiding of de exploitatie van het seksbedrijf in strijd is met artikel 3:6; d. het escortbedrijf wordt gevestigd in een voor het publiek toegankelijk gebouw, tenzij het escortbedrijf wordt gevestigd in een seksbedrijf waarvoor op grond van artikel 3:4 vergunning is verleend; e. het escortbedrijf wordt gevestigd in een seksbedrijf waarvan de vergunning op grond van artikel 3:15 is ingetrokken of met toepassing van artikel 2:46 of 3:14, eerste lid van deze verordening of artikel 13b van de Opiumwet is gesloten;

dan het aantal werkruimten dat is aangegeven in artikel 3:6, vierde lid; e.het escortbedrijf wordt gevestigd in een voor het publiek toegankelijk gebouw, tenzij het escortbedrijf wordt gevestigd in *een seksinrichting* waarvoor op grond van artikel 3:4 vergunning is verleend; f.het escortbedrijf wordt gevestigd in een *seksinrichting* waarvan de vergunning op grond van artikel 3:15 is ingetrokken of met toepassing van artikel 2:46 of 3:14, eerste lid van deze verordening of artikel 13b van de Opiumwet is gesloten; ..... h.een niet in de aanvraag of vergunning als beheerder vermeld persoon beheerderstaken zal uitvoeren of uitvoert met betrekking tot *de seksinrichting* of het escortbedrijf waarop de aanvraag respectievelijk de vergunning betrekking heeft; i.naar zijn oordeel het bedrijfsplan onvoldoende garanties geeft voor de bescherming van de in *de seksinrichting* of de door bemiddeling van het escortbedrijf werkzame sekswerkers of niet voldoet aan de bij of krachtens artikel 3:4a gestelde regels; j.er aanwijzingen zijn dat *in de seksinrichting, in het perceel waarin de bemiddeling van een* escortbedrijf plaatsvindt *of door bemiddeling van* het escortbedrijf: 1. personen werkzaam zijn of zullen zijn in strijd met artikel 273f van het Wetboek van Strafrecht of met bij of krachtens de wet arbeid vreemdelingen of de Vreemdelingenwet 2000 bepaalde; 2. minderjarigen werkzaam of aanwezig zijn of zullen zijn; 3. geen of onvoldoende toezicht aanwezig is of zal zijn van de exploitant of beheerder; of 4.sekswerkers werkzaam zijn of zullen zijn die de leeftijd van 21 jaar nog niet hebben bereikt. k. indien redelijkerwijs moet worden aangenomen dat de feitelijke toestand niet met het in de aanvraag vermelde in overeenstemming zal zijn.	f. het escortbedrijf wordt gevestigd in een woonruimte waarvoor geen vergunning tot woningonttrekking als bedoeld in artikel 21 van de Huisvestingswet 2014 is verleend; g. een niet in de aanvraag of vergunning als beheerder vermeld persoon beheerderstaken zal uitvoeren of uitvoert met betrekking tot het seksbedrijf of het escortbedrijf waarop de aanvraag respectievelijk de vergunning betrekking heeft; h. naar zijn oordeel het bedrijfsplan onvoldoende garanties geeft voor de bescherming van de in het seksbedrijf of de door bemiddeling van het escortbedrijf werkzame sekswerkers of niet voldoet aan de bij of krachtens artikel 3:4a gestelde regels; i. er aanwijzingen zijn dat bij het seksbedrijf of bij het escortbedrijf: 1. personen werkzaam zijn of zullen zijn in strijd met artikel 273f van het Wetboek van Strafrecht of met bij of krachtens de wet arbeid vreemdelingen of de Vreemdelingenwet 2000 bepaalde; 2. minderjarigen werkzaam of aanwezig zijn of zullen zijn; 3. geen of onvoldoende toezicht aanwezig is of zal zijn van de exploitant of beheerder; of 4.sekswerkers werkzaam zijn of zullen zijn die de leeftijd van 21 jaar nog niet hebben bereikt. j. indien redelijkerwijs moet worden aangenomen dat de feitelijke toestand niet met het in de aanvraag vermelde in overeenstemming zal zijn. 3.Het bevoegd bestuursorgaan kan een vergunning voor een seksbedrijf of een escortbedrijf eveneens weigeren: ..... 4.Bij de toepassing van de in het tweede lid onder b. genoemde weigeringsgrond houdt het bevoegd bestuursorgaan rekening met: a.het karakter van de straat en de wijk waarin het seksbedrijf of het escortbedrijf is of wordt gevestigd; b.de aard van het seksbedrijf of het escortbedrijf en de spanning waaraan het woon- en leefklimaat ter plaatse blootstaat of door de vestiging of uitbreiding van de inrichting of het bedrijf zou komen te staan; en

3.Het bevoegd bestuursorgaan kan een vergunning voor een *seksinrichting* of een escortbedrijf eveneens weigeren: ..... 4.Bij de toepassing van de in het tweede lid onder b. genoemde weigeringsgrond houdt het bevoegd bestuursorgaan rekening met: a.het karakter van de straat en de wijk waarin *de seksinrichting* of het escortbedrijf is of wordt gevestigd; b.de aard van *de seksinrichting* of het escortbedrijf en de spanning waaraan het woon- en leefklimaat ter plaatse blootstaat of door de vestiging of uitbreiding van de inrichting of het bedrijf zou komen te staan en c.bijzondere gebruiksfuncties in de omgeving waarmee de vestiging of uitbreiding van *de seksinrichting* of van het escortbedrijf zich niet verdraagt.	c. bijzondere gebruiksfuncties in de omgeving waarmee de vestiging of uitbreiding van het seksbedrijf of van het escortbedrijf zich niet verdraagt. .....
Artikel 3:11 Toezicht en verplichtingen *seksinrichtingen* 1.Het is verboden *een seksinrichting* voor klanten geopend te hebben, zonder dat de op de vergunning vermelde exploitant of beheerder in *de seksinrichting* aanwezig is. 2.De exploitant draagt er zorg voor dat de vergunning of een afschrift daarvan zichtbaar aanwezig is in *de seksinrichting* waarvoor de vergunning is verleend en dat tevens aan de buitenzijde van *de seksinrichting* zichtbaar is dat *hij* over een vergunning beschikt voor *die seksinrichting.* 3.De exploitant en/of de beheerder houdt ter plaatse voortdurend en zodanig toezicht dat in *de seksinrichting*: ..... b.geen *prostitutie* wordt uitgeoefend door personen in strijd met het bij of krachtens de Wet arbeid vreemdelingen of de Vreemdelingenwet 2000 bepaalde;	**Artikel 3:11 Toezicht en verplichtingen seksbedrijven** 1.Het is verboden een seksbedrijf voor klanten geopend te hebben, zonder dat de op de vergunning vermelde exploitant of beheerder in het seksbedrijf aanwezig is. 2.De exploitant draagt er zorg voor dat de vergunning of een afschrift daarvan zichtbaar aanwezig is in het seksbedrijf waarvoor de vergunning is verleend en dat tevens aan de buitenzijde van het seksbedrijf zichtbaar is dat de exploitant over een vergunning beschikt voor dat seksbedrijf. 3.De exploitant en/of de beheerder houdt ter plaatse voortdurend en zodanig toezicht dat in het seksbedrijf: ..... b. geen sekswerk wordt uitgeoefend door personen in strijd met het bij of krachtens de Wet arbeid vreemdelingen of de Vreemdelingenwet 2000 bepaalde; .....

4.De exploitant en/of de beheerder voert met iedere sekswerker voordat hij of zij voor *het eerst* in *de seksinrichting* werkzaam zal zijn een persoonlijk gesprek waarin de exploitant zich ervan dient te vergewissen dat de sekswerker voldoende zelfredzaam is. Het verslag van dit *intake*gesprek maakt deel uit van de verplicht te voeren bedrijfsadministratie. 5.De exploitant van een *seksinrichting* is verplicht: ..... 6. *De exploitant en de beheerder dienen, indien bij hen redelijkerwijs een vermoeden dient te ontstaan van mensenhandel en/of andere vormen van uitbuiting, dit direct te melden bij de politie en de gemeentelijke toezichthouders.* ..... 8.De exploitant draagt er zorg voor dat de hygiëne in *de seksinrichting* aan de algemene eisen die hiervoor in de branche gelden voldoet.	4.De exploitant en/of de beheerder voert met iedere sekswerker een persoonlijk gesprek, zowel voordat als tijdens de periode dat de sekswerker in het seksbedrijf met sekswerkers werkzaam is waarbij de exploitant een informatieplicht heeft ten aanzien van de rechten en plichten van de sekswerkers en zich ervan dient te vergewissen dat de sekswerker voldoende zelfredzaam is. Het verslag van dit gesprek maakt deel uit van de verplicht te voeren bedrijfsadministratie. 5.De exploitant van een seksbedrijf is verplicht: …….. 6. De exploitant en de beheerder heeft de verplichting actief signalen van misstanden en mensenhandel te herkennen en adequaat op te reageren en dienen, indien bij hen redelijkerwijs een vermoeden is ontstaan van misstanden, zoals mensenhandel en/of uitbuiting, dit direct te melden bij de gemeentelijke toezichthouders. ..... 8.De exploitant draagt er zorg voor dat de hygiëne in het seksbedrijf aan de algemene eisen die hiervoor in de branche gelden voldoet.
Artikel 3:13 Minimale verhuurperiode en gebruik werkruimte 1.De minimale verhuurperiode van een werkruimte voor raamprostitutie bedraagt bij de aanvang van huren een aaneengesloten periode van minimaal vier weken. 2.De minimale verhuurperiode van een werkruimte waarvoor de werving van klanten anders dan zichtbaar vanuit de werkruimte plaatsvindt bedraagt bij de aanvang van huren vier uur per week gedurende vier weken en hierna steeds vier uur. 3.Het is verboden een werkruimte voor raamprostitutie door meer dan twee sekswerkers per dag te laten gebruiken. 4.In een raamprostitutiebedrijf is het verboden een werkruimte gedurende een aaneengesloten periode van meer dan twaalf uur te laten gebruiken door dezelfde sekswerker.	**Artikel 3:13 Minimale verhuurperiode en gebruik werkruimte** 1.Een werkruimte wordt per dagdeel aan één sekswerker verhuurd. 2.In een seksbedrijf is het verboden werkruimten meer dan twaalf uur per dag te laten gebruiken door dezelfde sekswerker. 3.Voor alle seksbedrijven geldt dat de werkruimte niet mag worden gebruikt voor andere doeleinden dan waarvoor deze is bedoeld.

5.Het is verboden een sekswerker, die gedurende een periode van twaalf uur als in het voorgaande lid bedoeld gebruik heeft gemaakt van een werkruimte, gebruik te laten maken van een andere werkruimte. 6.Het is verboden een sekswerker gebruik te laten maken van een werkruimte die reeds aan een andere sekswerker is verhuurd. 7.Voor alle (raam-)prostitutiebedrijven geldt dat de werkruimte niet mag worden gebruikt voor andere doeleinden dan waarvoor deze is bedoeld. 8.Het is verboden een werkruimte binnen een raamprostitutiebedrijf te gebruiken voor de werving van klanten op een andere wijze dan op grond van de vergunning en de daaraan verbonden voorschriften en beperkingen is toegestaan.	
Artikel 3:14 Sluiting(stijden) 1.Het is verboden om een *raamprostitutiebedrijf* voor publiek geopend te hebben van *3.00 tot 7.00 uur.* 2.Onverlet het bepaalde in lid 1 kan het bevoegde bestuursorgaan de, al dan niet tijdelijke, gehele of gedeeltelijke sluiting van een seksinrichting bevelen indien: ..... 3.Het is verboden in de seksinrichting klanten toe te laten gedurende de tijd dat de inrichting bij of krachtens deze verordening gesloten dient te zijn. 4.Het bevoegd bestuursorgaan kan, indien wordt gehandeld in strijd met het bij of krachtens dit hoofdstuk bepaalde, met het oog op de in artikel 3:10 genoemde belangen of bij overtreding van de aan de vergunning verbonden voorschriften, al dan niet tijdelijk voor een afzonderlijke *seksinrichting* sluitingsuren vaststellen. 5.Het is de klant van een *seksinrichting* verboden zich in *de inrichting* te bevinden gedurende de tijd dat *de inrichting* bij of krachtens deze verordening gesloten dient te zijn.	**Artikel 3:14 Sluiting(stijden)** 1. Het is de exploitant en de beheerder verboden een seksbedrijf voor bezoekers geopend te hebben of daarin bezoekers toe te laten of te laten verblijven tussen 1.00 en 6.00 uur, tenzij bij vergunning anders is bepaald. 2. Onverlet het bepaalde in lid 1 kan het bevoegde bestuursorgaan de, al dan niet tijdelijke, gehele of gedeeltelijke sluiting van een seksbedrijf bevelen indien: ..... 3.Het is verboden in het seksbedrijf klanten toe te laten gedurende de tijd dat het seksbedrijf bij of krachtens deze verordening gesloten dient te zijn. 4.Het bevoegd bestuursorgaan kan, indien wordt gehandeld in strijd met het bij of krachtens dit hoofdstuk bepaalde, met het oog op de in artikel 3:10 genoemde belangen of bij overtreding van de aan de vergunning verbonden voorschriften, al dan niet tijdelijk voor een afzonderlijke seksbedrijf sluitingsuren vaststellen. 5.Het is de klant van een seksbedrijf verboden zich in het bedrijf te bevinden gedurende de tijd dat het seksbedrijf bij of krachtens deze verordening gesloten dient te zijn.

Artikel 3:15 Intrekkingsgronden 1.Onverminderd het bepaalde in artikel 1:6 kan het bevoegd bestuursorgaan een vergunning intrekken indien: a.de exploitant of beheerder niet langer voldoet aan de in artikel 3:5 gestelde eisen; b.een niet in de vergunning vermeld persoon beheerderstaken uitvoert met betrekking tot *de seksinrichting* of het escortbedrijf waarop de vergunning betrekking heeft; c.er aanwijzingen zijn dat in *de seksinrichting*, in *het perceel waarin de bemiddeling van een* escortbedrijf *plaatsvindt of door bemiddeling van* het escortbedrijf: 1.personen werkzaam zijn of zijn geweest in strijd met artikel 273f van het Wetboek van Strafrecht of met het bij of krachtens de Wet arbeid vreemdelingen of de Vreemdelingenwet 2000 bepaalde; 2.minderjarigen werkzaam en/of aanwezig zijn of zijn geweest; 3.geen of onvoldoende toezicht aanwezig is of is geweest van de exploitant of beheerder; 4.sekswerkers werkzaam zijn of zijn geweest die de leeftijd van 21 jaar niet hebben bereikt; d.de verstrekte gegevens zodanig onjuist of onvolledig blijken te zijn dat op de aanvraag een andere beslissing zou zijn genomen indien bij de beoordeling daarvan de juist gegevens bekend waren geweest; e.*indien* het bedrijfsplan niet langer voldoende garanties geeft voor de bescherming van de sekswerkers, de exploitant niet langer voldoet aan de bij of krachtens artikel 3:4a gestelde regels *of in* strijd is gehandeld met de in het bedrijfsplan, *bedoeld in artikel 3:4a, beschreven maatregelen;*	**Artikel 3:15 Intrekkingsgronden** 1.Onverminderd het bepaalde in artikel 1:6 kan het bevoegd bestuursorgaan een vergunning intrekken indien: a. de exploitant of beheerder niet langer voldoet aan de in artikel 3:5 gestelde eisen; b. er aanwijzingen zijn dat <u>bij het seksbedrijf</u> of <u>bij het escortbedrijf</u>: 1. personen werkzaam zijn of zijn geweest in strijd met artikel 273f van het Wetboek van Strafrecht of met het bij of krachtens de Wet arbeid vreemdelingen of de Vreemdelingenwet 2000 bepaalde; 2. minderjarigen werkzaam en/of aanwezig zijn of zijn geweest; of 3. sekswerkers werkzaam zijn of zijn geweest die de leeftijd van 21 jaar niet hebben bereikt. c. de verstrekte gegevens zodanig onjuist of onvolledig blijken te zijn dat op de aanvraag een andere beslissing zou zijn genomen indien bij de beoordeling daarvan de juiste gegevens bekend waren geweest; d. Indien een eerdere of andere vergunning van dezelfde exploitant voor de exploitatie van een escortbedrijf of seksbedrijf is geweigerd of ingetrokken; e. In het geval en onder voorwaarden, bedoeld in artikel 3 van de Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur; f. een niet in het aanhangsel van de vergunning vermeld persoon beheerderstaken uitvoert met betrekking tot het seksbedrijf of het escortbedrijf waarop de vergunning betrekking heeft; g. geen of onvoldoende toezicht aanwezig is of is geweest van de exploitant of beheerder; h. in strijd wordt gehandeld met de door het bevoegd bestuursorgaan gestelde nadere regels als bedoeld in artikel *3:3 van deze verordening*; i. het bedrijfsplan niet langer voldoende garanties geeft voor de bescherming van de sekswerkers <u>en er in strijd is gehandeld met de maatregelen die in</u>

f.indien de exploitant of de beheerder niet voldoet aan het in artikel 3:11 of 3:11a bepaalde of in strijd handelt met artikel 3:15a; g.indien in strijd wordt gehandeld met de door het bevoegd bestuursorgaan gestelde nadere regels als bedoeld in artikel 3:3; h.indien een eerdere of andere vergunning van dezelfde exploitant voor de exploitatie van een escortbedrijf of *seksinrichting* is geweigerd of ingetrokken; i.ter bescherming van de belangen genoemd in artikel 3:10, tweede lid of j.in het geval en onder de voorwaarden, bedoeld in artikel 3 van de Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur; 2.Het bevoegd bestuursorgaan kan de vergunning voor een escortbedrijf eveneens intrekken, indien zich een omstandigheid voordoet die een weigeringsgrond oplevert als bedoeld in artikel 3:10, eerste lid, aanhef en onder b, e, f of g. 3.Het bevoegd bestuursorgaan kan een vergunning voor *een seksinrichting* eveneens intrekken indien in strijd met artikel 3:14 wordt gehandeld.	het bedrijfsplan zijn beschreven, zoals bedoeld in artikel 3:4a van deze verordening; j.de exploitant niet langer voldoet aan de bij of krachtens artikel 3:4a gestelde regels; k. de belangen genoemd in artikel 3:10, tweede lid, niet worden beschermd; l. de exploitant of de beheerder niet voldoet aan het in artikel 3:11 of 3:11a bepaalde of in strijd handelt met artikel 3:15a van deze verordening; m. de aard van het seksbedrijf is gewijzigd zonder dat daarvoor een vergunning is verleend; en n. het seksbedrijf in strijd handelt met artikel 3:14 van deze verordening. 3.Het bevoegd bestuursorgaan kan de vergunning voor een escortbedrijf eveneens intrekken, indien zich een omstandigheid voordoet die een weigeringsgrond oplevert als bedoeld in artikel 3:10, eerste lid, aanhef en onder b, e, f of g van deze verordening.
Artikel 3:15a Adverteren 1.Het is verboden bij het adverteren ten behoeve van *de seksinrichting* of escortbedrijf de naam van het bedrijf en het nummer van de exploitatievergunning niet te vermelden. 2.Het is verboden in advertenties onveilige seks aan te bieden of daarin te vermelden dat de in *de seksinrichting* of door tussenkomst van het escortbedrijf werkzame sekswerkers die voor hem of haar werken vrij zijn van seksueel overdraagbare aandoeningen.	**Artikel 3:15a Adverteren** 1.Het is verboden bij het adverteren ten behoeve van het seksbedrijf of het escortbedrijf de naam van het bedrijf en het nummer van de exploitatievergunning niet te vermelden. 2.Het is verboden in advertenties onveilige seks aan te bieden of daarin te vermelden dat de in het seksbedrijf of door tussenkomst van het escortbedrijf werkzame sekswerkers die voor hem of haar werken vrij zijn van seksueel overdraagbare aandoeningen. .....

Afdeling 3.3 *Straatprostitutie*	**Afdeling 3.3 Straatsekswerk**
Artikel 3:17 *Straatprostitutie*	**Artikel 3:17 Straatsekswerk**

Bestaande tekst:	**Nieuwe tekst**
Artikel 5:20 Begripsbepaling binnenevenement 1.In deze afdeling wordt onder evenement verstaan het geheel van activiteiten dat plaatsvindt bij een, al dan niet met enige beperkingen, voor het publiek toegankelijke verrichting van vermaak in een gebouw of een gedeelte daarvan met uitzondering van: ..... e. activiteiten in horecabedrijven die in de uitoefening van het horecabedrijf gebruikelijk zijn;	**Artikel 5:20 Begripsbepaling binnenevenement** 1.In deze afdeling wordt onder evenement verstaan het geheel van activiteiten dat plaatsvindt bij een, al dan niet met enige beperkingen, voor het publiek toegankelijke verrichting van vermaak in een gebouw of een gedeelte daarvan met uitzondering van: ..... e. activiteiten in horecabedrijven die in de uitoefening van het horecabedrijf gebruikelijk zijn behalve voor een darkroom in een horecabedrijf; .....
	Artikel 5:21 Verbodsbepaling ..... 6. de uitzondering op het verbod in het eerste lid is niet van toepassing op een darkroom op een evenement.
Artikel 5:22 Nadere regels Met het oog op de in artikel 5:27 en de in artikel 1:8 genoemde belangen, *kan het college over de uitoefening van de bevoegdheden in deze paragraaf nadere regels vaststellen.*	**Artikel 5:22 Nadere regels** Het college kan met het oog op de belangen in artikel 1:8 en artikel 5:27 van deze verordening nadere regels stellen over de voorschriften en beperkingen ten aanzien van evenementen, locatieprofielen voor evenementen, de reserveringskalender evenementen, geluidsnormen en darkrooms.
Artikel 5:33 Nadere regels Met het oog op de in artikel 5:37 en de in artikel 1:8 genoemde belangen, *kan het college over de uitoefening van de bevoegdheden in deze afdeling nadere regels vaststellen.*	**Artikel 5:33 Nadere regels** Het college kan met het oog op de belangen in artikel 1:8 en artikel 5:37 van deze verordening nadere regels stellen over de voorschriften en beperkingen ten aanzien van evenementen, locatieprofielen voor evenementen, de reserveringskalender evenementen, geluidsnormen en darkrooms.

Bijlage:

Toelichting bij ‘Besluit tot wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, partiële herziening Hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d. 2024

Artikelsgewijze toelichting

Waar in een bestaande toelichting op een artikel van de APV inhoudelijke wijzigingen zijn aangebracht naar aanleiding van dit besluit, zijn deze wijzigingen weergegeven in het rood. Dit is het geval bij de artikelsgewijze toelichting op:

- Artikel I, onderdeel A (Beslistermijn, artikel 1:2)
- Artikel I, onderdeel B (Tegengaan onveilig, niet leefbaar en malafide ondernemersklimaat, artikel 2:47)
- Artikel I, onderdeel C (Seksbedrijven e.d., Hoofdstuk 3)
- Artikel I, onderdeel D (Definities, artikel 3:1)
- Artikel I, onderdeel E (Seksbedrijven en escortbedrijven, afdeling 3.2)
- Artikel I, onderdeel F (Vergunningplicht, artikel 3:4)
- Artikel I, onderdeel G (Aanvraag en vergunning, artikel 3:4a)
- Artikel I, onderdeel H (Gedragseisen exploitant en beheerder artikel 3:5)
- Artikel I, onderdeel I (Maximumstelsel seksbedrijven en werkruimten, artikel 3:6)
- Artikel I, onderdeel J (Geldigheidsduur artikel 3:7)
- Artikel I, onderdeel K (Beheerders, artikel 3:8)
- Artikel I, onderdeel L (Weigeringsgronden, artikel 3:10)
- Artikel I, onderdeel M (Toezicht en verplichtingen seksbedrijven, artikel 3:11)
- Artikel I, onderdeel N (Minimale verhuurperiode en gebruik werkruimte, artikel 3:13)
- Artikel I, onderdeel O (Sluiting(stijden), artikel 3:14)
- Artikel I, onderdeel P (Intrekkingsgronden, artikel 3:15)
- Artikel I, onderdeel Q (Adverteren artikel 3:15a)
- Artikel I, onderdeel S (Straatsekswerk artikel 3:17)
- Artikel I, onderdeel T (Begripsbepaling binnenevenement artikel 5:20)
- Artikel I, onderdeel U (Verbodsbepaling artikel 5:21)
- Artikel I, onderdeel V (Nadere regels artikel 5:22)
- Artikel I, onderdeel W (Nadere regels artikel 5:33)

Artikel I, onderdeel A

Artikel 1:2 Beslistermijn

.....

De beslistermijn op een aanvraag voor een vergunning voor het exploiteren van een seksbedrijf en voor evenementen is bepaald op twaalf weken te rekenen na de dag waarop de aanvraag ontvangen is. Het bevoegde bestuursorgaan kan zijn besluit voor ten hoogste twaalf weken verdagen.

Artikel 4:14 Awb verplicht tot kennisgeving aan de aanvrager van dit verlengingsbesluit. Indien de aanvrager meent dat de verlenging niet redelijk is, kan hij daartegen in bezwaar en beroep gaan. Het niet beslissen van het bestuursorgaan binnen de in lid 1 vastgestelde termijn, houdt in dat er sprake is

van een 'fictieve weigering'. Dit houdt in dat bij het verstrijken van de termijn de aanvrager bevoegd is bezwaar of beroep in te stellen.

.....

Artikel I, onderdeel B

Artikel 2:47 Tegengaan onveilig, niet leefbaar en malafide ondernemersklimaat

.....

Levensgedrag

Voor de reikwijdte van het begrip ‘niet in enig opzicht van slecht levensgedrag’ wordt aangesloten bij de Alcoholwet, de Verordening Horeca en de jurisprudentie hierover. Deze reikwijdte wordt – met betrekking tot dit artikel - begrensd door de mate van relevantie met de ontplooide of te ontplooien bedrijfsmatige activiteit. Dit betekent dat bij de beoordeling van levensgedrag een gedraging, die op zichzelf beschouwd zou kunnen getuigen van ‘slecht levensgedrag’, meeweegt, als die gedraging ook in relatie tot of relevant is voor het bedrijf of de exploitatie van het bedrijf (samenhangcriterium).

De persoon van de exploitant en beheerder is van belang voor de wijze van exploitatie van het bedrijf. Om die reden mag deze niet van slecht levensgedrag zijn. Gedragingen die in ieder geval meegenomen worden in de beoordeling van het levensgedrag zijn: betrokkenheid bij geweldsdelicten, witwaspraktijken, drugsdelicten (zoals productie, transport of handel), mensenhandel, uitbuiting, verduistering, illegale sekswerk, fraude, illegaal gokken, faciliteren criminaliteit, wapendelicten (zoals illegaal wapenbezit, -transport of –handel), heling. Ook eerdere weigering van een vergunning vanwege levensgedrag of andere bestuurlijke maatregelen waarbij sprake is van verwijtbaarheid zullen worden betrokken bij de beoordeling ten aanzien van het levensgedrag. In eerste instantie worden in de beoordeling omtrent het levensgedrag gedragingen en veroordelingen meegenomen die in een periode van vijf jaar voorafgaand aan het besluit op een aanvraag om vergunning hebben plaatsgevonden. Gedragingen en veroordelingen buiten deze periode worden slechts in de beoordeling betrokken als de hoeveelheid en/of de aard daartoe aanleiding geven. Dit om te voorkomen dat iemand eindeloos wordt achtervolgd door in het verleden gemaakte fouten.

.....

Vijfde lid

Overeenkomstig de Verordening Horeca en hoofdstuk 3 ‘Seksbedrijven e.d.’ van de APV geldt strijdigheid met een planologische regel als imperatieve weigeringsgrond. Het kan voorkomen dat uit beoordeling van de vergunningsaanvraag blijkt dat geen van de gronden uit het vierde lid zich verzetten tegen vergunningverlening, terwijl het geldende bestemmingsplan (of daarmee gelijk te stellen regelingen zoals een beheersverordening) vestiging van het bedrijf ter plaatse niet toestaat. Het is dan moeilijk uit te leggen dat de vergunning moet worden verleend maar dat daarvan geen gebruik kan worden gemaakt. Daarom is deze weigeringsgrond expliciet opgenomen.

.....

Artikel I, onderdeel C

Hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d.

Algemeen

Historie

Per 1 oktober 2000 is het zogenaamde "bordeelverbod" opgeheven en is een vergunningstelsel voor seksinrichtingen en escortbedrijven in de APV van Utrecht in het leven geroepen. Op grond van artikel 273f van het Wetboek van strafrecht is het exploiteren van prostitutie, toen de gangbare term in plaats van sekswerk, niet langer in algemene zin, maar nog slechts in bepaalde omstandigheden strafbaar, bijvoorbeeld als het gaat om minderjarigen, gedwongen prostitutie, mensenhandel e.d. Over de vormen van exploitatie van prostitutie die niet langer strafbaar zijn, is op dat moment nog geen nadere formele wetgeving vastgesteld. Zolang de Wet regulering sekswerk nog niet in werking is getreden, gaan we uit van de huidige situatie. In 2013 zijn alle vergunningen van exploitanten van de grootschalige raamsekswerklocatie 'Het Zandpad' ingetrokken of niet verlengd vanwege betrokkenheid bij misstanden. Sindsdien is het niet gelukt om via verschillende tenders een nieuwe locatie voor raamsekswerk te realiseren.

Daarnaast moest de locatie voor straatsekswerk verplaatst worden vanwege grootschalige woningbouw in de directe omgeving, maar een locatiezoektocht leverde in 2017 geen passend alternatief op. De toenmalige 'tippelzone De Baan', gelegen aan de Europalaan, is met ingang van 1 juli 2021 gesloten. Omdat sekswerk een legaal beroep is, wil de gemeente Utrecht blijven werken aan een stad waar sekswerkers schoon, veilig en transparant hun beroep kunnen uitoefenen. De gemeente heeft daarom na het niet slagen van de vijfde tender voor de raamsekswerklocatie advies gevraagd aan een onafhankelijke commissie onder leiding van mevrouw Sorgdrager. Dit rapport is opgeleverd in september 2022. Conform het advies start het huidige college een aantal proeftuinen waarin het realiseren van werkplekken centraal staat en vereenvoudigt zij de regelgeving. In aansluiting hierop zijn in dit hoofdstuk bepalingen aangepast om ze te laten aansluiten bij de gewenste richting. Hierbij moet worden opgemerkt dat het geenszins de bedoeling is barrières tegen misstanden weg te nemen.

Vergunningstelsel en vrije arbeidskeuze

Bij artikel 19, derde lid van de Grondwet kan de vrije keuze van arbeid worden onderscheiden van de uitoefening daarvan. Ter waarborging van een maatschappelijk verantwoorde arbeidsuitoefening leggen tal van vergunningsvoorschriften beperkingen op (in het belang van kwaliteitsbewaking, de bescherming van de cliënt, de bescherming van de werknemer tegen gevaar en exploitatie, de bescherming van de omgeving tegen gevaar en overlast e.d.). Deze vergunningsvoorschriften hebben niet als motief het beperken van de vrijheid van arbeidskeuze en dienen dan ook niet te worden beschouwd als een beperking daarvan. Desalniettemin mogen deze vergunningsvoorschriften –ook al liggen daaraan andere motieven ten grondslag– niet zo ver strekken dat de vrije arbeidskeuze daardoor beperkt wordt. Gemeenten mogen dan ook aan bijvoorbeeld het beroep van exploitant van een seksbedrijf of een escortbedrijf of aan het beroep van een sekswerker, alleen beperkingen opleggen "ter regulering en bestuur van de gemeentelijke huishouding", zoals in het belang van de openbare orde, de openbare veiligheid, de volksgezondheid of het milieu.

Verhoging leeftijdseis sekswerkers

In het kader van het tegengaan van mensenhandel, is de minimumleeftijd voor sekswerkers verhoogd naar 21 jaar, dit is wenselijk gelet op de zwaarte van het beroep en de verhoogde kwetsbaarheid van de groep 18- tot 21-jarigen. Met 21 jaar zijn personen geestelijk meer volwassen en daardoor weerbaarder en meer in staat tot het nemen van een weloverwogen beslissing. Dit achten we van belang in het kader van het tegengaan van misstanden en het verkleinen van gezondheidsrisico's.

Bevoegdheden opsporingsambtenaren en toezichthouders

Dit hoofdstuk bevat geen bepalingen over opsporingsambtenaren en toezichthouders.

Artikel I, onderdeel D

Afdeling 3.1 Algemene bepalingen

Artikel 3:1 definities

Onder a. beheerder

Omdat veel discussie bleef bestaan over wie nou precies beheerder was in een bedrijf, wat onder een beheerder moest worden verstaan en op welke wijze deze bepalingen handhaafbaar waren is ervoor gekozen om de functie te definiëren en zijn taken apart te benoemen. Zoals ook in de definities tot uitdrukking is gebracht, dient het feitelijke beheer en het dagelijks toezicht in één hand te liggen. Het is daarom niet mogelijk om het feitelijke beheer en het dagelijks toezicht bij twee verschillende partijen neer te leggen.

Onder b. beheerderstaken

Hieronder wordt onder andere verstaan het toezicht op een veilige en gezonde werkplek voor sekswerkers, bedrijfsadministratie, sleutelbeheer, financiële afhandeling van klanten en sekswerkers, intakegesprekken en tussentijdse gesprekken met sekswerkers evenals het afsluiten van huurovereenkomsten voor kamerverhuur.

Onder d. darkroom

Voor een darkroom is in beginsel een vergunning nodig. Het gaat namelijk om een seksbedrijf zonder sekswerkers. Hier is een uitzondering op gemaakt als de darkroom in een horecabedrijf is gevestigd en onderdeel uitmaakt van dat horecabedrijf of als een darkroom als activiteit op een evenement plaatsvindt. Deze darkroom wordt niet gezien als een seksbedrijf, maar als een ondergeschikte activiteit van een horecabedrijf of als ondergeschikte activiteit op een evenement. In beide gevallen geldt dat de darkroom geen zelfstandige hoofdactiviteit mag zijn.

Onder e. escortbedrijf

De zinsnede “bemiddeling tussen klant en sekswerker” beoogt te voorkomen dat straatsekswerk onder deze omschrijving komt te vallen. Bij een escortbedrijf gaat het om een bedrijfsvorm waarbij seksuele handelingen elders plaatsvinden en de sekswerkers niet aanwezig hoeven te zijn in het bedrijf zelf. Omdat het hier gaat om een bedrijfsvorm waarbij de seksuele handelingen elders plaatsvinden en de sekswerkers ook niet in het bedrijf zelf aanwezig hoeven te zijn is het toezicht op dit soort bedrijven lastiger.

Onder f. exploitant

Een exploitant (die als vergunninghouder optreedt) wordt aangeduid als "degene voor wiens rekening en risico een bedrijf wordt geëxploiteerd". Voor de definitie van ‘exploitant’ is aansluiting gezocht bij een van de definities van het begrip leidinggevende in artikel 1, eerste lid, onderdeel 1° Alcoholwet. Het ‘voor rekening en risico’ heeft betrekking op de natuurlijke persoon of op de rechtspersoon. Onder deze definitie valt ook de vennoot in een personenvennootschap. Het bestuur van een rechtspersoon kan zelf ook een rechtspersoon zijn, maar gelet op de (persoonlijke) eisen die worden gesteld aan de exploitant, dient er uiteindelijk altijd één natuurlijke persoon te zijn die kan worden beschouwd als exploitant in de zin van de APV – al dan niet als vertegenwoordiger van die rechtspersoon. De verantwoordelijkheid wordt gelegd bij degene(n) die formeel als bestuurder(s) van een bedrijf kunnen worden aangemerkt en bij lager in de organisatie van de exploitant geplaatste beheerders die zijn belast met de dagelijkse leiding en feitelijk beheer van het seksbedrijf. Hiermee wordt tevens een scheiding aangebracht tussen exploitant(en) en ontwikkelaar(s). Wanneer een ontwikkelaar een zodanige invloed heeft op de bedrijfsvoering van de exploitanten dat feitelijk voor rekening en risico van de ontwikkelaar wordt geëxploiteerd, wordt de ontwikkelaar als exploitant gezien. Dat is niet wenselijk en niet toegestaan.

Onder g. klant

Onder klant wordt verstaan degene die daadwerkelijk de seksuele diensten afneemt dan wel dit als doel heeft. Dit is dus beperkter dan de personen die aanwezig kunnen zijn in het seksbedrijf.

Onder h. Seksbedrijf

Het begrip "bedrijfsmatig" moet worden vastgesteld aan de hand van de feitelijke situatie. Daarbij zal bijvoorbeeld worden gekeken naar de vraag of er meerdere sekswerkers werkzaam zijn, er reclame

wordt gemaakt voor de werkzaamheden, er sprake is van een KvK-inschrijving en of er bijvoorbeeld derden betrokken zijn bij de activiteiten. Deze opsomming is niet uitputtend bedoeld. In het algemeen zal het zo zijn dat wanneer iemand werkzaamheden uitvoert om geld te verdienen er sprake is van een bedrijfsmatige uitoefening.

Het bedrijfsmatig aanbieden van vertoningen van erotisch pornografische aard tegen betaling heeft betrekking op bijvoorbeeld sekstheaters en seksbioscopen, waarbij geen sprake is van seksuele handelingen met een ander. Wij vinden dit wenselijk nu ook hygiëne hier een grote rol speelt. Dergelijke vormen vallen dan ook onder de definitie van “seksbedrijf”. Net als bijvoorbeeld een darkroom waarin seksuele handelingen kunnen worden verricht. Hoewel hier geen sekswerkers werken speelt ook hier de hygiëne een belangrijke rol.

Onder i. seksbedrijf met sekswerkers

Het begrip “besloten” heeft betrekking op het door wanden omsloten en overdekt zijn van een ruimte, niet op de toegankelijkheid daarvan. Bedrijven zoals bordelen, seksclubs, sekshotels, privé-huizen en erotische massagesalons zijn te kenmerken als seksbedrijven met sekswerkers.

Onder j. seksbedrijf zonder sekswerkers

Bij deze categorie seksbedrijven gaat het om bedrijven zonder sekswerkers. Randvoorwaarde is dat er geen sprake is van seks tussen performers en/of sekswerkers en klanten. Hieronder wordt ook een darkroom verstaan.

Onder k. sekswerk

Met de zinsnede “tegen vergoeding” wordt tot uitdrukking gebracht dat het niet persé hoeft te gaan om betaling van een bepaald geldbedrag.

Onder l. sekswerker

Met de wijziging van de APV is ervoor gekozen de definitie ‘prostituee’ te vervangen door ‘sekswerker’ en dit consequent door te voeren in de gehele APV. De definitie sekswerker is breder en genderneutraal. Het gaat om personen die seksuele handelingen tegen betaling of anders dan om niet verrichten. Met de zinsnede “tegen vergoeding” wordt tot uitdrukking gebracht dat het niet persé hoeft te gaan om betaling van een bepaald geldbedrag.

Onder m. thuissekswerk

Onder thuissekswerk wordt verstaan sekswerk waarbij een natuurlijke persoon bedrijfsmatig en tegen betaling of anders dan om niet seksuele handelingen verricht in een woning waar de sekswerker staat ingeschreven. Het gaat dan om zelfstandige woonruimte, bedoeld voor de permanente huisvesting van één afzonderlijk huishouden. De definitie van zelfstandige woonruimte sluit aan bij de definitie hiervan in het omgevingsplan en waarin ook de beroep-aan-huis regeling is opgenomen.

Artikel I, onderdeel E

Afdeling 3.2 Seksbedrijven en escortbedrijven

In deze afdeling zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van seksbedrijven en escortbedrijven. Waar dat niet nader is onderscheiden gelden bepalingen ten aanzien van beide bedrijfstypen.

Artikel I, onderdeel F

Artikel 3:4 Vergunningplicht

Eerste lid

Uit deze bepaling vloeit een vergunningplicht voort. Het wijzigen van het seksbedrijf of het escortbedrijf valt eveneens onder de vergunningplicht. Met het wijzigen wordt bedoeld een wijziging van welke aard dan ook met uitzondering van wijzigingen in het bedrijfsplan. Voor wijzigingen van het seksbedrijf of het escortbedrijf kan worden gedacht aan een verandering van bouwkundige aard, het aantal exploitanten, de wijze van exploitatie, het toevoegen van bijvoorbeeld raamwerkplekken, de naam van één of meerdere exploitanten en dergelijke. Dit is om te voorkomen dat de vergunning uit de pas loopt met de feitelijke situatie. Voor dergelijke wijzigingen dient dan ook een geheel nieuwe aanvraag gedaan te worden, waarbij het gehele vergunningsproces wordt doorlopen. Wijzigingen in het bedrijfsplan worden via artikel 3:4a van deze verordening gereguleerd.

De basisregel luidt dat elk escortbedrijf een exploitatievergunning nodig heeft. Exploiteren zonder vergunning is verboden. Het bevoegde bestuursorgaan toetst de vergunningaanvraag aan een aantal criteria, waaronder eisen aan de persoon van de exploitant en de beheerder, de invloed van het voorgenomen bedrijf op het woon- en leefklimaat van de omgeving, de planologische inpasbaarheid en de wijze van bedrijfsvoering. De burgemeester is op grond van artikel 174 Gemeentewet belast met het toezicht op voor het publiek toegankelijke gebouwen en bijbehorende erven. Een escortbedrijf kan echter ook worden uitgeoefend in een niet voor het publiek toegankelijk gebouw, bijvoorbeeld in een vaartuig of woning. In zo'n geval is niet de burgemeester, maar het college het bevoegde bestuursorgaan.

Derde en vierde lid

Het derde lid maakt expliciet dat het alleen mogelijk is om een vergunning voor een escortbedrijf te verlenen als dit bedrijf aan een vast adres is gebonden. In andere gevallen moet de vergunning worden geweigerd. De reden voor deze beperking is gelegen in het kunnen uitoefenen van toezicht op de naleving en het handhaven van de regels. Om dit effectief te kunnen doen is een aantal basale gegevens (naam, adres, woonplaats) nodig. Het wordt aan het oordeel van het bevoegd bestuursorgaan overgelaten of een bedrijf voldoende aan een vast adres is gebonden. Dat daarvan sprake is kan bijvoorbeeld blijken uit een vaste telefoonverbinding (030-aansluiting). Een enkele inschrijving in het Handelsregister is onvoldoende omdat de Kamer van Koophandel lijdelijk is.

Op het moment dat escort wordt aangeboden vanuit een seksbedrijf, heeft het escortbedrijf een vast adres en is dan in beginsel vergunbaar.

Artikel 1:5 van deze verordening legt vast dat vergunningen en ontheffingen niet overdraagbaar zijn. Daarnaast regelt artikel 3:4a dat een vergunning voor de exploitatie van een bedrijf ook is gebonden aan de voor bedrijf bestemde ruimte. Beide bepalingen gelden onverkort voor de exploitatievergunning van een escortbedrijf. Aanvullend hierop is in het derde lid geregeld dat een escortvergunning tevens adres gebonden is. Handelen in strijd met de bepalingen betreffende de overdraagbaarheid van een vergunning is een overtreding van de APV en kan bijvoorbeeld leiden tot intrekking van de vergunning.

Vijfde lid

De basisregel luidt ook dat elk seksbedrijf een exploitatievergunning nodig heeft. Exploiteren zonder vergunning is verboden. Onder de definitie seksbedrijf valt ook thuissekswerk, waarbij de werkruimte toegankelijk is voor publiek en het sekswerk doorgaans een bedrijfsmatig karakter heeft. Voor thuissekswerk geldt een uitzondering met bepaalde voorschriften en beperkingen, waardoor het zonder exploitatievergunning mogelijk is, mits aan deze voorschriften en beperkingen wordt voldaan.

Vijfde lid, onder a.

In de woning mag slechts één ingeschreven bewoner sekswerk verrichten. Dit is altijd één en dezelfde persoon. Het is niet toegestaan dat bewoner A op het ene moment sekswerk verricht en bewoner B op

het andere moment. Ervaring leert dat sekswerk van één bewoner in de woning slechts zelden tot overlast leidt.

Vijfde lid, onder b.

Voor sekswerkers die vanuit hun woonadres werken, is het vereist dat ze minstens drie maanden staan ingeschreven in de Basisregistratie Personen (BRP) op een woonadres in Nederland. Dit voorschrift is bedoeld om de veiligheid van sekswerkers te waarborgen en misstanden tegen te gaan. Het wordt hierdoor moeilijker om vanuit verschillende woningen thuissekswerk te verrichten.

Vijfde lid, onder c.

In het kader van het tegengaan van mensenhandel, dienen sekswerkers die thuis werken dit zelfstandig en geheel voor eigen rekening doen. Het afstaan van (een deel van) hun verdiensten aan derden is daarom verboden en niet toegestaan. Onder ‘derden’ verstaan we bijvoorbeeld individuen die zich schuldig maken aan mensenhandel of andere misstanden in de branche. Het bijdragen aan de (gezamenlijke) huishouding en het afdragen van belastingen vallen hier niet onder.

Vijfde lid, onder d.

In het kader van zelfredzaamheid is het van belang dat sekswerkers zelf controle en inzicht hebben in de afspraken die ze met klanten maken. Ons uitgangspunt is dat sekswerkers zelfstandig afspraken maken met (potentiële) klanten, waarbij er geen sprake is van een tussenpersoon die afspraken maakt, inplant of optreedt namens de sekswerker.

Vijfde lid, onder e.

Een hygiënische werkruimte is belangrijk voor de gezondheid van de sekswerker en van de klant. Persoonlijke hygiëne, desinfectie en schoonmaak van de werkruimte verkleint het risico op soa en andere infecties.

Vijfde lid, onder f.

Voor sekswerkers die werken in seksbedrijven geldt dezelfde minimumleeftijd. Om misstanden en mensenhandel te voorkomen, geldt dat sekswerkers minimaal 21 jaar oud moeten zijn. Dit is wenselijk ter bevordering van de bescherming, onafhankelijkheid en zelfredzaamheid van de sekswerker, gezien de zwaarte van het beroep en de verhoogde kwetsbaarheid van de leeftijdsgroep tussen 18 en 21 jaar. Op 21-jarige leeftijd zijn personen over het algemeen geestelijk volwassener waardoor ze weerbaarder zijn en beter in staat zijn om weloverwogen beslissingen te nemen.

Vijfde lid, onder g.

Om overlast voor omwonenden door het komen en gaan van klanten 's nachts te beperken, is het voor sekswerkers verboden om tussen 01.00 uur 's nachts en 06.00 uur 's ochtends klanten te ontvangen. Klanten mogen echter wel in dit tijdsbestek in de woning verblijven of de woning verlaten.

Zesde lid

Het college heeft de bevoegdheid om nadere regels vast te stellen over voorschriften en beperkingen thuissekswerk, rekening houdend met de belangen zoals vastgesteld in artikel 1:8 en artikel 3:10, tweede lid, van deze verordening.

Zevende lid

Een geldige vergunning voor seksbedrijven die is verleend op grond van artikel 3:4 voor de wijziging van hoofdstuk 3 van deze verordening, geldt als een vergunning verleend op grond van artikel 3:4 (nieuw) van deze verordening na inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit. Dit betekent dat eenmalig voor deze vergunningen na de vervaltermijn die is opgenomen in de vergunning niet hoeft over te gaan op de openbare selectieprocedure.

Achtste lid
In de Verordening horeca zijn de regels opgenomen voor een darkroom in een horecabedrijf, dat onderdeel is van de exploitatievergunning en ondergeschikt moet zijn aan het horecabedrijf zelf. Voor een darkroom op een evenement zijn regels opgenomen in afdeling 5.7A en 5.7B van deze verordening. Die regels zien op binnen- en buitenevenementen. De regels over gebruik van de darkroom en de voorschriften waar een darkroom op een evenement aan moet voldoen zijn uitgewerkt in de Nadere regel evenementen.

Voor een darkroom is in beginsel een vergunning nodig. Het gaat namelijk om een seksbedrijf zonder sekswerkers. Hier is een uitzondering op gemaakt als de darkroom in een horecabedrijf is gevestigd en onderdeel uitmaakt van dat horecabedrijf of als een darkroom als activiteit op een evenement plaatsvindt. Deze darkroom wordt niet gezien als een seksbedrijf, maar als een ondergeschikte activiteit van een horecabedrijf of als ondergeschikte activiteit op een evenement. In beide gevallen geldt dat de darkroom geen zelfstandige hoofdactiviteit mag zijn.

Artikel I, onderdeel G

Artikel 3:4a Aanvraag en vergunning

Eerste, tweede lid en derde lid

Het bevoegd bestuursorgaan moet zich aan de hand van een ingediende vergunningaanvraag inclusief bijbehorende stukken een oordeel kunnen vormen over alle rechtstreeks bij het te nemen besluit betrokken belangen. Indiening en in ontvangstneming staan dus nadrukkelijk in het teken van het vergaren van alle kennis over relevante feiten en betrokken belangen, die nodig is om tot een zorgvuldige afweging te kunnen komen. Het niet overleggen van de gevraagde gegevens en bescheiden kan leiden tot het niet behandelen van de aanvraag (artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht). Gegevens met betrekking tot exploitant en beheerder zijn onder ander relevant in verband met de eisen die ten aanzien van deze personen worden gesteld in artikel 3:5 APV, het feit dat de vergunning persoonsgebonden is en niet verleend kan worden aan personen die niet voldoen aan de verblijfsrechtelijke toets zoals vereist op grond van de Vreemdelingenwet 2000.

Derde lid onder e en f.

De aard van het seksbedrijf of het escortbedrijf en, indien van toepassing, het aantal werkruimtes is van belang voor het eventueel stellen van nadere voorschriften, toetsing aan het omgevingsplan of aan het maximum aantal seksbedrijven of werkruimtes e.d., maar ook in het kader van de andere belangen die het vergunningstelsel beoogt te beschermen (zie hiertoe ook artikel 3:10 APV).

Derde lid, onder h.

Hierbij kan gedacht worden aan een (ondertekende) huur- of koopovereenkomst. Voor de vergunningaanvraag is het voldoende om een intentieverklaring aan te leveren waaruit blijkt dat de aanvrager gerechtigd is tot gebruik van het pand. Later kan gevraagd worden om de aanvraag aan te vullen met bijvoorbeeld een huurovereenkomst.

Derde lid, onder i.

Gelet op het feit dat een seksbedrijf en escortbedrijf alleen mag adverteren met een telefoonnummer dient dit nummer bij aanvraag van de vergunning te worden overlegd.

Vierde, vijfde en zesde lid

Deze leden regelen dat bij de aanvraag om een vergunning voor een seksbedrijf of escortbedrijf ook een bedrijfsplan moet worden overgelegd. Uit het bedrijfsplan moet blijken welk bedrijfsbeleid de exploitant voert op de in het vierde lid genoemde onderwerpen, maar ook wat diens visie is binnen zijn bedrijf. Afhankelijk van deze visie kunnen bijvoorbeeld meer eisen worden gesteld aan bepaalde zaken zoals die in de leden van lid 5 zijn genoemd. De onderwerpen uit lid 5 zijn met name gericht op de bescherming van de positie van sekswerkers en op de zorg voor de werkomstandigheden. In het vijfde lid staat beschreven welke informatie het bedrijfsplan van seksbedrijven met sekswerkers in ieder geval dient te bevatten.

Aan het vijfde lid is het onderdeel toegevoegd dat exploitanten in het bedrijfsplan inzichtelijk moeten maken op welke wijze zij invulling geven aan de samenwerking met de betrokken partners, waaronder hulp- en dienstverlening. Uitgangspunt hierbij is een nauwe samenwerking tussen politie, exploitanten en hun beheerders, beveiligers, hulp en dienstverlening en de gemeente Utrecht met als doel het zo schoon en veilig mogelijk houden en bij te dragen aan de zelfredzaamheid van sekswerkers.

Buiten de minimale eisen is het aan de exploitant om uitleg te geven over zijn bedrijfsvoering en hoe bepaalde zaken binnen zijn bedrijf worden gezien. De exploitant en/of beheerder moeten onder meer van een aantal in artikel 3:11 en 3:11a opgenomen verplichtingen aangeven op welke wijze zij aan die verplichting uitvoering gaan geven. Een voorbeeld daarvan is de wijze waarop het toezicht is geregeld en de maatregelen die de exploitant neemt om de zelfredzaamheid van de sekswerkers te waarborgen. Vanwege de toevoeging “in ieder geval” is geen sprake van een limitatieve opsomming en kunnen nog nadere eisen aan het bedrijfsplan worden gesteld. De eisen aan het bedrijfsplan dienen ter ondersteuning van de belangenafweging bij de vergunningverlening en van het toezicht en de handhaving. Als het bevoegd bestuursorgaan van oordeel is dat hetgeen in het bedrijfsplan is opgenomen onvoldoende garanties geeft voor de bescherming van de sekswerkers, dan kan de vergunning worden geweigerd (zie artikel 3:10).

In het zesde lid staan voor de seksbedrijven zonder sekswerkers de onderwerpen genoemd die ten minste van belang zijn voor het bedrijfsplan. Van aanvragers van seksbedrijven zonder sekswerkers wordt gevraagd om te beschrijven in het bedrijfsplan hoe de hygiëne wordt bewaakt en daarmee de gezondheid en veiligheid van bezoekers. Ook wordt van de aanvrager verwacht dat uit het bedrijfsplan blijkt hoe toezicht wordt gehouden op dat er geen sekswerkers aanwezig zijn en hoe er in die situaties wordt opgetreden. Doordat op veel minder onderwerpen ingegaan hoeft te worden, is het aanvragen van een vergunning eenvoudiger en de beoordeling hiervan voor dit soort seksbedrijven sneller.

Als het bedrijfsplan niet wordt nageleefd of indien in de praktijk blijkt dat dit bedrijfsplan (en het gevoerde bedrijfsbeleid) onvoldoende garanties biedt voor de bescherming van de positie van de sekswerkers, kan dit leiden tot het intrekken van de vergunning (zie artikel 3:15). Het bevoegd bestuursorgaan kan het bedrijfsplan van de aanvrager om advies voorleggen aan de politie.

Zevende lid

Op grond van het zesde lid kan het bestuursorgaan aanvullende gegevens vragen indien dat nodig is voor de beoordeling van de aanvraag. Hier moet bijvoorbeeld worden gedacht aan het feit dat het bestuursorgaan inzicht wil in de bedrijfsconstructie/organisatie, 'hangende' boven de aanvrager zoals die is vermeld op de vergunning. Voor de beoordeling van deze vergunningaanvragen is het van groot belang dat alle natuurlijke personen in beeld zijn die 'een vinger in de pap' kunnen hebben in de bedrijfsvoering van het seksbedrijf, omdat het levensgedrag van al deze personen wordt meegenomen bij de beoordeling van aanvraag en dus het levensgedrag. Wijzigingen in bestuursfuncties van rechtspersonen die een 'vinger in de pap' hebben dienen gemeld te worden bij het bevoegd bestuursorgaan.

Achtste lid

Op grond van het zevende lid heeft het college de bevoegdheid om nadere regels vast te stellen over onder andere de inhoud van het bedrijfsplan. Met nadere regels kunnen eventueel nieuwe verplichtingen worden opgelegd of kunnen bestaande verplichtingen uit de APV nader worden

uitgewerkt of geconcretiseerd. Indien er nadere regels zijn vastgesteld, dient het bedrijfsplan ook daaraan te voldoen. Mocht dat niet het geval zijn dan kan de vergunning hetzij worden geweigerd, hetzij worden ingetrokken.

Negende lid

Het negende lid regelt dat voorgenomen wijzigingen van het bedrijfsplan moeten worden gemeld. Het bevoegde orgaan moet immers toetsen of het bedrijfsplan nog aan de gestelde eisen voldoet. De melding moet schriftelijk gebeuren. De melding kan een grond zijn om de vergunning in te trekken.

Twaalfde en dertiende lid

We hanteren de verdeelsystematiek ‘loting’ om ervoor te zorgen dat ondernemers een eerlijke kans krijgen op een vergunning. Dit is een relatief eenvoudige methodiek waarbij er geen onnodige eisen en procedures zijn. Hiermee houden we ons vergunningsstelsel eenvoudig en transparant.

Bij voorkeur hebben ondernemers al beschikking over een pand bij de aanvraag, maar om ook nieuwe toetreders een kans te geven volstaat een intentieverklaring van de verhuurder op het moment van aanvraag. Op het moment van vergunningverlening moet de exploitant kunnen aantonen dat diegene over het pand beschikt met bijbehorende omgevingsvergunning. Als diegene dat niet kan, wordt de vergunning niet verleend en wordt de volgende vergunningaanvraag in behandeling genomen. Hierbij is de exploitant er zelf voor verantwoordelijk het proces ten aanzien van de omgevingsvergunning tijdig te starten.

Door de aanvraagperiode tijdig aan te kondigen, geven we (huidige) ondernemers de kans ruim voor het aflopen van hun vergunning een nieuwe aanvraag te doen. Hierdoor weten ze tijdig of ze al dan niet een vergunning krijgen en krijgen tegelijkertijd nieuwe ondernemers een eerlijke kans. Daarnaast biedt het ruimte om, indien een verleende vergunning wordt ingetrokken omdat niet aan de eis omtrent het beschikbaar hebben van een pand wordt voldaan, een tweede aanvraag in behandeling te nemen.

Artikel I, onderdeel H

Artikel 3:5 Gedragseisen exploitant en beheerder

Aan het bevoegde orgaan kunnen onder ander gegevens uit de justitiële documentatieregisters worden verstrekt over personen die als exploitant of beheerder zijn vermeld in een aanvraag.

Bij de gedragseisen voor de exploitant en beheerder wordt zoveel mogelijk dezelfde terminologie gehanteerd en worden nagenoeg dezelfde eisen gesteld als in artikel 5 van de Alcoholwet en het daarop gebaseerde Alcoholbesluit. Dit heeft als voordeel dat voor seksbedrijven waarvoor tevens een vergunning krachtens de Alcoholwet is vereist één en hetzelfde antecedentenonderzoek kan worden verricht. Belangrijker nog dan dit procedurele argument is het feit dat inhoudelijk min of meer dezelfde belangen wegen bij de antecedentenbeoordeling. Lid 1 onder b maakt duidelijk dat geen exploitanten of beheerders worden geaccepteerd die in het verleden zijn veroordeeld voor een ernstig delict waarvan de daders niet in de sekswerkbranche werkzaam zouden moeten zijn. Het weren van daders van de delicten die relevant zijn voor deze branche werpt een verdere barrière op tegen mensenhandel.

Net als in de Alcoholwet kan de aanduiding "in enig opzicht van slecht levensgedrag" méér omvatten dan hetgeen gesteld is in artikel 3:5. Dat het geen limitatieve opsomming is blijkt uit het gebruik van het woord "naast" aan het begin van het tweede lid.

Bij de beoordeling van deze zedelijkheidseisen, de verkregen gegevens uit onder ander de justitiële documentatie en de toetsing ervan aan de vastgestelde gedragseisen, kan worden aangesloten bij de daarvoor reeds bestaande jurisprudentie. Aangesloten is bij de Novelle van de Wet Regulering sekswerkers waarin ook het nodige wordt gesteld over de zedelijkheidseisen en aan het levensgedrag van de exploitant. Vooruitlopend op inwerkingtreding van deze novelle brengen wij deze zaken vanaf inwerkingtreding van deze APV onder de zogenaamde 'open norm'.

In het zesde lid wordt, in het geval van rechtspersonen, het begrip 'exploitant' verruimd tot de bestuurders, de vertegenwoordigingsbevoegden en de houders van (certificaten van) aandelen. Het doel van deze verruiming is te voorkomen dat degenen die betrokken waren bij een bedrijf waarvan eerder een vergunning is ingetrokken, opnieuw, maar dan op de achtergrond betrokkenheid hebben bij, of gebaat zijn door de exploitatie waarvoor vergunning is aangevraagd of verleend.

Artikel I, onderdeel I

Artikel 3:6 Maximumstelsel seksbedrijven en werkruimten

Uitgangspunt van het Utrechtse sekswerkbeleid is een maximumstelsel van 6 seksbedrijven. Er is sprake van beleidsmatige schaarse vergunningen. Het toepassen van een maximumstelsel levert een vestigingsbeperking op voor ondernemers. Er wordt immers voorgeschreven tot welk maximumaantal vergunningen kunnen worden uitgegeven. Dit is een vestigingsbeperking, die in beginsel niet is toegestaan onder de Dienstenrichtlijn en de Nederlandse Dienstenwet, maar onder voorwaarden wel mogelijk is. De dwingende reden van algemeen belang om het aantal vergunningen te beperken is de handhaving van de openbare orde en in het bijzonder het voorkomen van strafbare feiten ten aanzien van sekswerkers (zoals mensenhandel, gedwongen sekswerk en de bescherming van minderjarige). Daarnaast is het waarborgen van het woon- en leefklimaat in de stad van belang.

Het maximum van zes vergunningen is op dit moment realistisch, gezien de afgelopen jaren slechts vier van de zes vergunningen zijn benut. Het biedt daarmee voldoende ruimte om de door het college gewenste proeftuinen te starten. Er is daarom op dit moment geen aanleiding het aantal vergunningen te heroverwegen.

Tweede lid

In lijn met het advies dat het college van B&W in september 2022 van de commissie Sorgdrager ontving, zet zij in op kleinschalige verhuur van werkruimten. Bij de verhuur van ruimten zullen naar verwachting meerdere sekswerkers gebruik maken van ruimten dan bij opting-in. Om misstanden tegen te gaan en voldoende zicht te houden op het sekswerk, geldt een maximum van 15 werkruimten wanneer een bedrijf werkruimten verhuurt. Deze kleinschaligheid draagt bij aan een goed woon- en leefklimaat en de veiligheid van sekswerkers. Onder andere omdat sekswerkers elkaar in de gaten kunnen houden. Ook draagt kleinschaligheid bij aan de beheersbaarheid voor toezicht en handhaving en politie. Daarnaast is kleinschaligheid vermoedelijk minder aantrekkelijk voor criminelen. Bovendien is het bij kleinschalige bedrijven eenvoudiger om een vertrouwensrelatie met sekswerkers op te bouwen. We verwachten dat deze kleinschaligheid bij een bedrijf dat maximaal 15 werkruimten verhuurd goed geborgd kan worden. Sekswerkers kunnen dan goed zicht houden op wie er aan het werk zijn, en ook voor hulp- en dienstverlening, toezicht en handhaving en politie is deze omvang nog relatief overzichtelijk.

Het is niet uitgesloten dat een seksbedrijf met een combinatie van opting-in en verhuur van ruimte werkt, zolang het seksbedrijf aan alle verplichtingen in het bedrijfsplan voldoet. Daarbij geldt dat wanneer een bedrijf ruimten verhuurt, de totale omvang niet groter mag zijn dan 15 ruimten. Dit om de kleinschaligheid van een dergelijke locatie te waarborgen.

Artikel I, onderdeel J

Artikel 3:7 Geldigheidsduur

Vergunningen voor seksbedrijven zijn schaars. Dat betekent dat na afloop van de looptijd van de vergunning alle geïnteresseerde partijen de kans moeten krijgen mee te dingen naar deze vergunning. Voor ondernemers is hierbij belangrijk dat de geldigheidsduur lang genoeg is om de investering in een seksbedrijf voldoende lonend te laten zijn. We vroegen onderzoeksbureau SEO onderzoek te doen naar de terugverdientijd van seksbedrijven. SEO maakte hiervoor een schatting van de omzet van een

efficiënte toetreder in Utrecht waarbij zij gebruik maakten van verschillende methoden. Op basis van een conservatief scenario wordt de terugverdientijd van een efficiënte toetreder geschat op ongeveer 5 jaar. Uit de gevoeligheidsanalyse ban SEO blijkt dat veranderingen in marktomvang, operationele marge of investeringsniveau de terugverdientijd met één jaar kunnen verkorten, maar dat ook voor minder gunstige aannames de terugverdientijd gelijk blijft aan vijf jaar. Op basis hiervan kiezen we een vergunningsduur van 5 jaar. De gemeente heeft zich vergewist van het advies van SEO en nemen het advies over. Het advies van SEO is zorgvuldig tot stand gekomen, volledig, inzichtelijk en logisch.
De vervalgronden in het tweede lid zijn onder ander van belang voor het up-to-date houden van het vergunningenbestand, hetgeen ook weer van belang is voor het maximumstelsel. Een kortere vervaltermijn maakt het mogelijk om, indien dat goed te onderbouwen valt, een kortere vergunningstermijn te hanteren.

Voor de huidige exploitanten geldt een overgangstermijn van 5 jaar. Door deze termijn te stellen, hebben ze de ruimte te anticiperen op de nieuwe werkwijze. Deze overgangstermijn geldt voor vergunninghouders die voor de inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit Hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d. 2024 een geldige vergunning hebben.

Artikel I, onderdeel K

Artikel 3:8 Beheerders

In het verleden is duidelijk geworden dat het niet invullen van deze norm in de praktijk onduidelijkheid geeft over welke taken nu door wie mogen worden uitgevoerd en welke personen als gevolg van het beheerder zijn dan ook gescreend worden op levensgedrag. In het verleden was het mogelijk om de beheerder eenvoudig te wijzigen, tegen een aangepast legestarief. Toch werden op dat moment alle personen op de vergunning opnieuw gescreend omdat alle beheerders onderdeel uitmaakten van het aanhangsel bij de vergunning waarop de beheerders staan vermeld. Continuïteit in de bedrijfsvoering van een seksbedrijf of escortbedrijf is zeer wenselijk. Door snelle wisseling van personeelsleden komt die continuïteit in gevaar. Een vast bestand van personeelsleden zorgt voor een bepaalde cultuur in het bedrijf. Het is aan de exploitant om ervoor te zorgen dat deze cultuur een goede is. Het wijzigen dan wel toevoegen van een beheerder vindt plaats door dit te melden bij de gemeente Utrecht. De vergunninghouder meldt een nieuwe beheerder bij de burgemeester. Hiervoor dient hij een aanvraag in om een persoon als beheerder bij te laten schrijven op het aanhangsel bij de vergunning. De vergunninghouder vraagt deze wijziging van het aanhangsel aan met een digitaal aanvraagformulier. De burgemeester bevestigt direct de ontvangst van de aanvraag. De burgemeester weigert de bijschrijving op het aanhangsel als de beheerder niet voldoet aan de eisen uit artikel 3:5 APV.

De burgemeester verwijdert een beheerder van het aanhangsel als de vergunninghouder of een leidinggevende daarom vraagt.

De vergunninghouder ontvangt een wijziging van het aanhangsel bij de vergunning, omdat altijd een actuele vergunning in het seksbedrijf aanwezig moet zijn.

Artikel I, onderdeel L

Artikel 3:10 Weigeringsgronden

Algemeen

In het eerste lid van deze bepaling zijn de imperatieve weigeringsgronden opgenomen. Indien een van de in het eerste lid genoemde omstandigheden zich voordoet, is het bevoegd bestuursorgaan gehouden de vergunning te weigeren en kan geen verdere belangenafweging plaatsvinden. Dit is

anders bij de facultatieve weigeringsgronden als bedoeld in het overige leden. In dat geval kan en moet het bevoegde orgaan een afweging maken of de vergunning al dan niet wordt verleend.

Eerste lid, onder a.

Zie de toelichting bij artikel 3:5.

Eerste lid, onder b.

De vestiging van een escortbedrijf of een seksbedrijf kan op grond van het geldende omgevingsplan, niet zijn toegestaan. Om te voorkomen dat er wel een vergunning moet worden verleend, indien aan alle vereisten is voldaan, maar hiervan geen gebruik kan worden gemaakt op grond van het omgevingsplan is deze bepaling opgenomen. Bij wijze van coördinatie is dergelijke strijdigheid daarom als weigeringsgrond opgenomen. Dit is aanvaardbaar omdat een dergelijke bepaling geen zelfstandige planologische regeling bevat. Het kan zo zijn dat de burgemeester hiermee in de beoordeling van bijvoorbeeld een geldend omgevingsplan treedt, maar dit laat de bevoegdheid van het college inzake de toepassing van het geldende omgevingsplan onverlet. Van een doorkruising van de Omgevingswet is geen sprake.

Eerste lid, onder c.

Deze weigeringsgrond spreekt voor zich. Zie ook de toelichting bij artikel 3:6 APV.

Eerste lid, onder d.

De weigeringsgrond onder d. maakt dat het bevoegd bestuursorgaan alleen escortbedrijven vanuit een vergund seksbedrijf kan toestaan en niet vanuit een ander voor het publiek toegankelijk gebouw.

Het is ongewenst dat escortactiviteiten plaatsvinden vanuit bijvoorbeeld een horecabedrijf of een winkel. Vermenging van de sekswerkbranche met andere branches zoals de horeca dient te worden vermeden.

Eerste lid, onder e.

De weigeringsgrond onder e. heeft te maken met de constatering dat de exploitant de bijzondere verantwoordelijkheid die van hem wordt verwacht niet kan dragen. Als een seksbedrijf en een escortbedrijf worden geëxploiteerd vanuit één gebouw dan dienen misstanden bij de exploitatie van de ene bedrijvigheid ook gevolgen te hebben voor de exploitatie van de andere bedrijvigheid. Dat geldt ook indien er sprake is van twee verschillende exploitanten.

Eerste lid, onder g.

Het moge duidelijk zijn dat in verband met de eis ten aanzien van levensgedrag en de aard van de werkzaamheden, het niet zo kan zijn dat een beheerder feitelijk in of voor een seksbedrijf of escortbedrijf werkzaam is, terwijl hij nog niet is gescreend. Als uit de aanvraag blijkt dat of er zijn te veel onduidelijkheden over welke personen nu welke werkzaamheden in het bedrijf gaat uitvoeren dan wordt de vergunning om deze reden geweigerd.

Eerste lid, onder h.

Logischerwijs is het gevolg van het moeten indienen van een bedrijfsplan bij de aanvraag dat wanneer een exploitant niet langer voldoet aan de eisen die daaraan worden gesteld of bijvoorbeeld in strijd handelt met zijn eigen bedrijfsplan de vergunning kan worden ingetrokken.

Eerste lid, onder i.

Het moge duidelijk zijn dat de misstanden waarnaar wordt verwezen onder sub 1 t/m 4 niet getolereerd kunnen worden. Indien er aanwijzingen zijn dat dergelijke misstanden zich voordoen is vergunningverlening uitgesloten. De misstanden die zijn genoemd onder 1 (mensenhandel/geen werkvergunning) en 3 (geen of onvoldoende toezicht) worden door ons per definitie beschouwd als een aantasting van de openbare orde. Het aantasten van de openbare orde levert tevens een aparte grond tot weigeren op (zie artikel 1:8). In de handhavingsstrategie is opgenomen op welke wijze wij optreden tegen de overtredingen zoals die zijn genoemd onder 2 en 4. Hierbij moet worden opgemerkt dat dergelijke overtredingen op zichzelf signalen van mensenhandel kunnen zijn. In dat kader is de minimumleeftijd van sekswerkers verhoogd naar 21 jaar, dit is wenselijk gelet op de zwaarte van het beroep en de verhoogde kwetsbaarheid van de groep 18- tot 21-jarigen.

Met 21 jaar zijn personen geestelijk meer volwassen en daardoor:

- weerbaarder; en
- meer in staat tot het nemen van een weloverwogen beslissing.

Hiermee wordt beoogd de bescherming van de sekswerkers zelf en in het verlengde daarvan het terugdringen van mensenhandel praktijken, maar tevens is daarbij van belang het openbare ordeaspect, met name wat betreft de gezondheidsrisico's en de hygiëne.

Eerste lid, onder j.

Deze weigeringsgrond is gelijkluidend aan de weigeringsgrond voor bijvoorbeeld een Alcoholvergunning. Genoemde bepaling wordt in de praktijk onder meer gebruikt bij gevallen waarin in de aanvraag een onjuiste voorstelling van zaken wordt gegeven, waarbij aannemelijk is dat deze zal afwijken van de feitelijke situatie.

Tweede lid

Voor de toelichting op de weigeringsgronden onder a verwijzen wij naar de toelichting onder artikel 1:8. Hierbij moet opgemerkt worden dat zowel ieder onderdeel van artikel 1:8 als de onderdelen genoemd onder a afzonderlijk een weigeringsgrond kunnen vormen.

Zo kan bij de verwijzing naar artikel 1:8 onder andere gedacht worden aan onveiligheid die ontstaat door raamsekswerk, waarbij niet wordt voldaan aan de voorwaarden in het Besluit bouwwerken leefomgeving of de Brandbeveiligingsverordening (artikel 1:8 onder d) of aan beleid gericht op het voorkomen en tegengaan van verspreiding van seksueel overdraagbare aandoeningen waaronder aids (artikel 1:8 onder e). Bij dat laatste kan bijvoorbeeld gedacht worden aan voorlichting over besmettingsrisico's en seksueel veilig gedrag aan sekswerkers en exploitanten en het creëren van zo laagdrempelige mogelijke faciliteiten voor (medische) hulpverlening, hetgeen kan bijdragen aan een verbetering van de gezondheidsomstandigheden in de sekswerkbranche.

Het tweede lid, onder b maakt mogelijk dat de vestiging van seksbedrijven kan worden tegengegaan op plaatsen waar daardoor op ontoelaatbare wijze de woon- of leefomgeving nadelig zou worden beïnvloed. Denkbaar is dat dit belang in het bijzonder speelt in woonbuurten, en voor gebouwen met in dit opzicht gevoelig gebruik, zoals scholen, kerkgebouwen en dergelijke.

Bij het tweede lid, onder c is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing in die gevallen waarin sprake is van een arbeidsverhouding in de zin van de wet. Hiervoor moet een gezagsrelatie bestaan tussen werkgever en werknemers.

Derde lid, onder a.

Indien, al dan niet na het inwinnen van een advies van het Landelijk Bureau Bibob, blijkt dat een ernstig gevaar bestaat dat de gevraagde exploitatievergunning mede zal worden gebruikt voor het benutten van onrechtmatig verkregen voordeel en/of voor het plegen van strafbare feiten kan de vergunning op grond van deze bepaling worden geweigerd. In geval een mindere mate van gevaar wordt vastgesteld kunnen aan de vergunningvoorschriften worden verbonden op basis van artikel 3, zevende lid van de Wet Bibob.

Derde lid, onder b.

Niet zonder reden zijn in artikelen 3:11 en 3:11a van deze verordening verschillende verplichtingen opgelegd aan de exploitant voor het exploiteren van een seksbedrijf of een escortbedrijf. Als uit het bedrijfsplan, of uit andere omstandigheden, blijkt dat de exploitant geenszins aannemelijk maakt dat exploitant de gestelde verplichtingen zal naleven, kan de vergunning om die reden geweigerd worden.

Vierde lid

Op basis van dit lid is het bevoegd bestuursorgaan bevoegd om een vergunning te weigeren als de exploitatie van het seksbedrijf of escortbedrijf op ontoelaatbare wijze de woon- en leefomgeving nadelig zou beïnvloeden, of de openbare orde en veiligheid in gevaar zou brengen. Het onder a. tot en met c. bepaalde geeft richting aan het invullen van die beoordelingsruimte.

Artikel I, onderdeel M

Artikel 3:11 Toezicht en verplichtingen seksbedrijven

Eerste lid

Uitgangspunt is dat voldoende toezicht alleen mogelijk is als de exploitant of de beheerder(s) feitelijk aanwezig zijn in het seksbedrijf.

Tweede lid

Dit lid is van betekenis voor (mogelijke) klanten van een seksbedrijf: zij kunnen eenvoudig vaststellen of het om een vergund bedrijf gaat.

Derde lid

De exploitant en/of de beheerder is verplicht erop toe te zien dat in het bedrijf:

- geen onvrijwillige sekswerk plaatsvindt;

- geen drugs- of wapenhandel, heling, geweldsdelicten e.d. plaatsvindt;

- geen sekswerk plaatsvindt door illegalen;

- geen minderjarigen in het bedrijf aanwezig zijn; en

- geen sekswerkers werken die de leeftijd van 21 nog niet hebben bereikt.

Dit toezicht moet voortdurend worden gehouden. Dat betekent bijvoorbeeld ook dat indien een exploitant misstanden waarneemt, de exploitant zich niet kan verschuilen achter het feit dat diens seksbedrijf op dat moment gesloten was en dat de exploitant dus geen toezicht hoefde te houden.

Aan het nemen van maatregelen vanwege niet-naleving van deze verplichting hoeft geen strafrechtelijke vervolging en/of veroordeling te zijn voorafgegaan, daarvoor moet slechts aannemelijk zijn dat genoemd toezicht niet of onvoldoende is uitgeoefend.

Vierde lid

De exploitant (en zijn beheerder(s)) moeten er onder meer voor zorgen dat er geen sekswerkers werkzaam zijn die slachtoffer zijn van mensenhandel. Welke maatregelen de exploitant neemt om dit te bewerkstelligen, moet blijken uit het bedrijfsplan (zie (de toelichting op) artikel 3:4a).

In ieder geval geldt voor de exploitant de verplichting om met elke sekswerker zowel voordat als tijdens de periode dat de sekswerker in het seksbedrijf een persoonlijk gesprek te voeren. Het gesprek heeft als doel om vast te stellen dat er ten aanzien van de betreffende sekswerker geen sprake is van dwang of uitbuiting. De exploitant moet zich er daarnaast van vergewissen dat de sekswerker voldoende zelfredzaam is. De zelfredzaamheid van de sekswerker houdt primair verband met het goed en veilig kunnen uitoefenen van het beroep. Een belangrijk onderdeel van die zelfredzaamheid vormt het vermogen om op een aanvaardbaar niveau te kunnen communiceren met exploitanten, toezichthouders en klanten. Daarnaast is kennis over de rechten en plichten die sekswerkers in Utrecht en Nederland hebben belangrijk. De exploitant moet waarborgen dat de in zijn bedrijf werkzame sekswerkers aan die zelfredzaamheidseis voldoen. De exploitant heeft een verantwoordelijkheid in het voorkomen en tegengaan van mensenhandel en uitbuiting. De exploitant moet dit aangeven in zijn bedrijfsplan (zie artikel 3:4a). Een verslag van het gesprek moet deel uitmaken van de administratie zodat op eenvoudige wijze gecontroleerd kan worden dat de exploitant zijn verplichtingen op juiste wijze uitvoert.

Vijfde lid

De verplichting om een werkruimte te voorzien van een deugdelijke alarminstallatie is opgenomen om de veiligheid van de sekswerker te waarborgen. Het moet gaan om een gecertificeerde alarminstallatie (BORG certificering) waarbij het alarm in de werkruimte direct wordt doorgezet naar het kantoor van de aanwezige beheerder(s) en/of beveiligers. De ervaring leert dat deze verplichting weliswaar voor raamsekswerkbedrijven het meest belangrijk is, maar ook zeker waarde heeft bij de overige seksinrichtingen. Daarom is bereik van deze verplichting uitgebreid. Hetzelfde kan gezegd worden van de verplichting om een deugdelijke administratie te voeren.

De verplichting om een deugdelijke administratie te voeren dient om te verzekeren dat de exploitant de verplichtingen die volgen uit de APV naleeft. Dit is van belang voor het toezicht op de naleving van deze verplichting. Zo kan bijvoorbeeld worden vastgesteld of de aangetroffen sekswerker inderdaad degene is aan wie de werkruimte is verhuurd (zie ook artikel 3:13 APV). Een deugdelijke administratie houdt in dat de gemeentelijke toezichthouders in het systeem in ieder geval een verslag van het intakegesprek kunnen inzien, een kopie van het identiteitsbewijs, een afschrift van de huurovereenkomst en andere ter zake doende opmerkingen.

Zesde lid

De APV maakt door de zinsnede "indien bij hen redelijkerwijs een vermoeden is ontstaan" duidelijk dat een exploitant en/of beheerder zich niet kunnen verschuilen achter het feit of de opmerking dat zij geen kennis hadden van de signalen of de signalen niet hebben gezien of herkend. De exploitant is een professional in het herkennen van deze signalen; het herkennen van vermoedens begint bij de exploitant eerder dan wanneer de gemiddelde persoon dit zou signaleren. De vraag wanneer redelijkerwijs een vermoeden dient te ontstaan is niet op voorhand te beantwoorden; de exploitant hoeft signalen niet te toetsen op waarheid.

De exploitant en/of beheerder dienen te zorgen voor een veilige werkplek en hierop continu te controleren. De exploitant moet in diens bedrijfsplan de concrete maatregelen ten aanzien van voldoende toezicht uitwerken en motiveren. Hierbij zal ook moeten worden ingaan op signalen van mensenhandel en hoe daar mee om moet worden gegaan. Om de exploitant hierin te ondersteunen wordt er bij vergunningverlening een signalenlijst ter beschikking gesteld.

Om te voorkomen dat een exploitant of beheerder vermoedens niet meldt of bij de verkeerde medewerker of instantie meldt in de gedachte dat bepaalde gegevens 'wel zullen worden doorgegeven' wordt expliciet de verplichting opgelegd om vermoedens van mensenhandel of andere vormen van uitbuiting direct te melden bij de gemeentelijke toezichthouders. Op het moment dat er redelijkerwijs een vermoeden van mensenhandel of andere vormen van uitbuiting zou moeten zijn en de exploitant heeft dit niet gemeld, dan kan hij hierop worden aangesproken, waarbij het duidelijk is dat de exploitant verantwoordelijk is voor het al dan niet handelen van zijn beheerder(s).

Het gaat hier ook om vermoedens die al moeten worden gemeld, zodat de gemeente Utrecht al in een vroeg stadium betrokken wordt. Vermoedens kunnen ook 'onderbuikgevoelens' zijn. Nadrukkelijk wordt hierbij opgemerkt dat het melden de vergunninghouder niet ontslaat van zijn verplichting om zelf op te treden tegen signalen van mensenhandel. Bij mensenhandel gaat het om een optelsom van op zichzelf staande signalen die, indien deze apart zouden worden beoordeeld, individueel niets hoeven te zeggen over de conclusie dat sprake is van mensenhandel. Om te voorkomen dat elke vergunninghouder in dit grijze gebied van signalen een onjuiste beoordeling maakt, verwachten wij dat alle signalen (ook al staan die op zichzelf beoordeeld los van mensenhandel) daadwerkelijk worden gemeld bij de gemeente Utrecht.

Zevende lid

Om de zelfredzaamheid van de sekswerker te vergroten is als eerste van belang dat de sekswerker op de hoogte is van haar plichten, maar ook van haar rechten. Het is niet meer dan gebruikelijk dat een huurster een afschrift heeft van de huurovereenkomst. Daarnaast vereenvoudigt dit de toezichtstaak nu de sekswerker ter plekke kan aantonen dat zij de rechtmatige huurster is van de werkruimte. Uit dit artikel volgt ook dat het opzeggen van de huurovereenkomst schriftelijk dient te gebeuren.

Hiermee wordt de rechtspositie van de sekswerker beschermd en ondersteund. De opzegging, en dus de redenen van opzegging, moet voor de duur van minimaal een jaar onderdeel uitmaken van de bedrijfsadministratie.

Achtste lid

Om een algehele hygiëne te bevorderen wordt verwezen naar de algemene eisen die hiervoor in de branche gelden. In principe kan de exploitant aansluiten bij de Hygiënerichtlijn voor seksbedrijven van

het Landelijk Centrum Hygiëne en Veiligheid. Deze richtlijn is in ieder geval het minimum waaraan zal moeten worden voldaan en waarop gecontroleerd zal worden. Omdat het hier om een richtlijn gaat die vanuit de private sector is opgesteld kan in de regel zelf hiernaar niet verwezen worden. Er mag door de exploitant ook van een vergelijkbare regeling/standaard worden uitgegaan, mits aantoonbaar is dat aan het gestelde minimum wordt voldaan. Dit minimum is van belang omdat dit zorgt voor een goede en gezonde werkomgeving van de sekswerker en een gezonde en nette omgeving voor de klant.

Artikel I, onderdeel N

Artikel 3:13 Minimale verhuurperiode en gebruik werkruimte

Eerste en tweede lid

We weten dat sekswerkers op verschillende tijdstippen gedurende de dag klanten ontvangen. De APV-bepaling geeft ruimte aan sekswerkers om op verschillende momenten te werken zonder gebonden te zijn aan verplichte aanwezigheid en aaneengesloten te werken. Een sekswerker kan een ruimte per dagdeel huren; een dagdeel is minimaal 4 uur. Een sekswerker kan een ruimte meerdere dagdelen huren, zolang de sekswerker conform de Arbeidstijdwet niet langer dan maximaal 12 uur per 24 uur werkt. We beseffen ons dat bij een minimale verhuurperiode van 4 uur de wisseling van sekswerkers groter kan zijn dan bij een minimale periode van bijvoorbeeld 3 maanden. Om goed zicht te houden op het sekswerk, moet de exploitant/beheerder(s) onder andere elke nieuwe sekswerker een intake houden en in diens administratie bijhouden wie wanneer en in welke ruimte werkt. Hiermee wordt voorkomen dat sekswerkers kunnen worden gedwongen onacceptabel lange dagen te maken. De exploitant is verantwoordelijk voor de naleving van dit voorschrift. Gezien de verantwoordelijkheden van de exploitant ten aanzien van het toezicht op de gezondheid en zelfredzaam van sekswerkers, verwachten we dat het aantal unieke sekswerkers dat in een bepaalde periode slechts éénmalig een ruimte huurt beperkt zal zijn.

De werkruimte kan aan één sekswerker worden verhuurd. Meerdere sekswerkers kunnen wel gelijktijdig gebruik maken van dezelfde werkruimte. Onderverhuur door de sekswerker aan een andere sekswerker is niet toegestaan, ook niet behoudens bijzondere omstandigheden. Ervaring heeft geleerd dat onderverhuur ertoe bijdraagt dat het overzicht over wie nu welke ruimte huurt wordt bemoeilijkt. Het toezien op onderverhuur door sekswerkers onderling valt onder de toezichtstaken van de exploitant. De exploitant dient in de administratie op te nemen welke sekswerker de werkruimte huurt en welke sekswerker in de ruimte slechts aanwezig is. Hiermee wordt aantoonbaar dat de ruimte, in het geval dat meerdere sekswerkers aanwezig zijn, niet wordt onderverhuurd.

Derde lid
Voor alle seksbedrijven geldt dat de werkruimte niet mag worden gebruikt voor andere doeleinden dan waarvoor deze is bedoeld. Met “andere doeleinden” wordt bijvoorbeeld bedoeld het gebruik van de werkruimte als nachtverblijf. Hieronder wordt verstaan het slapen in de werkruimte. Afhankelijk van de werktijden van de sekswerker zou dat overdag ook kunnen plaatsvinden. Als gevolg van deze bepaling is dat dus op geen enkel moment toegestaan.

Artikel I, onderdeel O

Artikel 3:14 Sluitings(tijden)

Het is verboden om een seksbedrijf voor publiek geopend te hebben van 1.00 tot 6.00 uur. Afhankelijk van de locatie kunnen andere sluitingstijden worden bepaald in de vergunning. De sluitingstijden worden onder andere bepaald door de bereikbaarheid zoals met het openbaar vervoer en de sociale veiligheid van de omgeving.

Artikel I, onderdeel P

Artikel 3:15 Intrekkingsgronden

Deze bepaling bevat facultatieve intrekkingsgronden. Dit betekent dat het bestuursorgaan de bevoegdheid heeft om een vergunning in te trekken wanneer een van de genoemde situaties zich voordoet, maar daartoe niet verplicht is. In deze bepaling heeft de bevoegde bestuursorgaan beleidsruimte. Hiermee is invulling gegeven aan de wens om de mogelijkheid te hebben voor situationeel handelen en maatregelen te kunnen opleggen die recht doen aan de aard en de ernst van de overtreding en de mate van verwijtbaarheid van de exploitant. Uiteraard blijft het mogelijk om in situaties waarin dit noodzakelijk is direct tot intrekking van de vergunning over te gaan. Hieronder wordt nader ingegaan op enkele intrekkingsgronden. Voor enkele leden is de bepaling dermate duidelijk dat nadere toelichting overbodig wordt geacht.

Het eerste lid

Eerste lid onder b.

Deze bepaling is opgenomen om een vergunning in te kunnen trekken indien deze is verleend op grond van bij de aanvraag verstrekte gegevens die achteraf in betekenisvolle mate onjuist blijken te zijn.

Eerste lid onder c.

Het kan zijn dat een andere of eerdere vergunning voor eenzelfde exploitant is ingetrokken wegens zodanig ernstige redenen dat het niet meer wenselijk is om aan diezelfde exploitant een nieuwe vergunning te verlenen, ook al is het op een andere locatie. Bepaalde gedragingen van exploitanten gaan namelijk zover dat op welke plaats dan ook die gedragingen moeten worden tegengegaan.

Eerste lid onder g.

Het moge duidelijk zijn dat in verband met de eis ten aanzien van levensgedrag en de aard van de werkzaamheden, het niet zo kan zijn dat een beheerder feitelijk in of voor een seksbedrijf of escortbedrijf werkzaam is, terwijl de beheerder niet is gescreend of van de vergunning is afgeschreven omdat deze beheerder van slecht levensgedrag bleek te zijn. Als uit de feitelijke omstandigheden in het seksbedrijf blijkt dat, of er zijn te veel onduidelijkheden over welke personen nu welke werkzaamheden in het bedrijf uitvoert, dan kan de vergunning om die reden worden ingetrokken.

Met deze intrekkingsgrond kan worden gewaarborgd dat slechts personen die gescreend zijn werkzaamheden kunnen uitvoeren die fundamenteel onderdeel zijn van de bedrijfsvoering van het seksbedrijf of het escortbedrijf.

Eerste lid onder i en j.

Logischerwijs is het gevolg van een moeten indienen van een bedrijfsplan bij de aanvraag dat wanneer een exploitant niet langer voldoet aan de eisen die daaraan worden gesteld of bijvoorbeeld in strijd handelt met zijn eigen bedrijfsplan de vergunning kan worden ingetrokken. Het gaat hier om een kan bepaling, omdat het zo kan zijn dat er veranderde omstandigheden zijn die het wenselijk maken dat vooruitlopend op een wijziging van het bedrijfsplan, afwijkend van het bedrijfsplan wordt gewerkt.

Eerste lid onder k.

Voor een toelichting hierop verwijzen wij naar de toelichting onder 3:10 lid 2 van de APV.

Tweede lid onder g.

Wanneer iemand binnen Utrecht een seksbedrijf of escortbedrijf wil exploiteren horen daar ook bepaalde verplichtingen bij, zoals bijvoorbeeld opgenomen in de artikelen 3:11, 3:11a en 3:15a. Wanneer een vergunninghouder zich niet houdt aan de verplichtingen voortvloeiend uit de verordening en de aan de vergunning verbonden voorschriften, dan kan de vergunning worden ingetrokken, wederom afhankelijk van het soort overtreding.

Eerste lid onder n.

In artikel 3:14 zijn verschillende verplichtingen opgenomen die gelden voor de tijden dat een bedrijf gesloten dient te zijn. Wanneer de sluitingstijden niet in acht worden genomen dan wel als er sprake is van een overtreding van andere verplichtingen die zijn gesteld in artikel 3:14 van de APV dan kan dit leiden tot het intrekken van de verleende vergunning.

Artikel I, onderdeel Q

Artikel 3:15a Adverteren

Dit artikel bevat een aantal regels over adverteren. De verplichting om in advertenties het nummer te vermelden van de vergunning die aan het seksbedrijf en/of het escortbedrijf is verleend, vergemakkelijkt het toezicht. Voor niet-vergunde bedrijven is het niet mogelijk om op de in de APV voorgeschreven wijze te adverteren.

Artikel I, onderdeel S

Artikel 3:17 Straatsekswerk

Eerste lid

Op grond van deze bepaling is straatsekswerk in Utrecht verboden. Het verbod doelt op het tippelen op straat. Met deze omschrijving is geenszins beoogd ook raamsekswerk onder de werking van het verbod te brengen. Voor raamsekswerk gelden immers de bepalingen betreffende de seksbedrijven.

Tweede lid

In dit lid is de grondslag voor een verwijderingsbevel gegeven. De plicht om aan zo'n bevel onmiddellijk gevolg te geven vloeit voort uit artikel 184 van het Wetboek van strafrecht, evenals de sanctie op niet-naleving. Dit lid geeft toezichthouders en politieambtenaren de bevoegdheid een bevel tot onmiddellijke verwijdering te geven. Het bevel kan niet alleen ingezet worden om sekswerkers te weren die tippelen in strijd met het verbod uit het eerste lid, maar ook om andere personen, zoals souteneurs of klanten, te sommeren zich te verwijderen. Het niet voldoen aan een verwijderingsbevel kan resulteren van een verblijfsontzegging in geval er een verblijfsontzeggingsgebied is aangewezen (zie artikel 2:3 APV).

Artikel I, onderdeel T

Artikel 5:20 Begripsbepaling binnenevenement

Ook activiteiten in horecabedrijven die in de uitoefening van het horecabedrijf gebruikelijk zijn (regulier gebruik) zijn een uitzondering op de vergunningplicht. Voor activiteiten die in het horecabedrijf gebruikelijk zijn kan aansluiting worden gezocht bij wat in de exploitatievergunning is vermeld als

gebruik. Deze vergunning is afgegeven op basis van de Verordening horeca gemeente Utrecht. Het gelegenheid geven tot dansen in een discotheek wordt bijvoorbeeld niet als evenement gezien. Andere, meer incidenteel plaatsvindende activiteiten, bijvoorbeeld moddergevechten, kunnen wel als evenement worden aangemerkt. Een darkroom als ondergeschikte activiteit in het horecabedrijf wordt niet als evenement gezien als voor deze darkroom een exploitatievergunning is verleend, de darkroom valt dan onder regulier gebruik. In andere gevallen moet voor een darkroom in een horecabedrijf een evenementenvergunning worden aangevraagd.

Artikel I, onderdeel U

Artikel 5:21 Verbodsbepaling

Zesde lid

Voor een darkroom als activiteit op een evenement moet altijd een vergunning worden aangevraagd. Om die reden is de uitzondering op het verbod dat onder bepaalde voorwaarden voor binnenevenementen geen evenementenvergunning nodig is niet van toepassing.

Artikel I, onderdeel V

Artikel 5:22 Nadere regels

Het college heeft de bevoegdheid om nadere regels vast te stellen over voorschriften en beperkingen ten aanzien van evenementen, locatieprofielen voor evenementen, de reserveringskalender evenementen, geluidsnormen en darkrooms, rekening houdend met de belangen zoals vastgesteld in artikel 1:8 en artikel 5:27 van deze verordening.

Artikel I, onderdeel W

Artikel 5:33 Nadere regels

Voor buitenevenementen gelden naast de belangen die genoemd zijn in de toelichting op artikel 5:22 van deze verordening, ook die in artikel 5:37 APV.

Naar aanleiding van het actualiseren van door het begrip prostitutie(bedrijf) te vervangen door sekswerk of seksbedrijf, het begrip seksinrichting te vervangen in seksbedrijf wordt de toelichting van deze artikelen gewijzigd:

Artikel 1:7 Termijnen

.....

Over punt b. dat onder meer op wachtlijsten ziet, schrijft de Dienstenrichtlijn:

“Wanneer het aantal beschikbare vergunningen voor een activiteit beperkt is wegens een schaarste aan natuurlijke hulpbronnen of technische mogelijkheden, moet een Het merendeel van de Utrechtse Apv-vergunningen en -ontheffingen zijn vergunningen voor bepaalde tijd:

-straatartiest (2:8);

-voorwerpen of stoffen aan, op, in of boven de weg (2:9);

-aanleggen, beschadigen en veranderen van een weg (2:11);

-evenementenvergunningen (5:20 e.v.);

-voetbal (2:17);

-seksbedrijven (3:2);

-straatsekswerk (3:3);

-overige geluidhinder (4:1);

-velvergunning (4:7);

-ontheffing aantasting groenvoorzieningen door voertuigen (5:10);

-inzameling van geld of goederen/collecte (5:11);

-straathandel (5:13);

-standplaats voor een ander doel dan straathandel (5:14);

-ontheffing beperking verkeer in natuurgebieden (5:16);

-ontheffing verbod afvalstoffen te verbranden buiten inrichtingen of anderszins vuur te stoken (5:17).

Zie voor de betekenis van “een dwingende reden van algemeen belang” bij de toelichting onder artikel 1:8.

Artikel 1:8 Weigeringsgronden

.....

Vergunningen

Tegelijkertijd met de deregulering van de vergunningstelsels van de model-APV zijn deze gescreend aan de Europese Dienstenrichtlijn. Het gaat daarbij om de volgende stelsels: gebiedsaanwijzing in geval van straatartiesten, de evenementenvergunning, horeca-exploitatievergunning, vergunning voor seksbedrijven, standplaatsvergunning en de vergunning voor een snuffelmarkt (vervallen). Gokactiviteiten zijn van de werking van de Europese Richtlijn uitgezonderd, zodat de speelautomatenvergunning niet onder het regime valt.

.....

Zedelijkheid

Het begrip zedelijkheid valt onder het begrip openbare orde, zoals dit wordt uitgelegd in overweging 41. Te denken valt aan de bescherming van de menselijke waardigheid of in het geval van dierenmishandeling (bijvoorbeeld gansslaan, palingtrekken of zwijntjetik) betreft onder het belang van dierenwelzijn. Ook andere dwingende redenen dan de openbare orde kunnen een ‘zedelijkheidsaspect’ hebben. Bij seksbedrijven is zedelijkheid nog als een zelfstandige weigeringsgrond opgenomen, omdat het om ‘vestiging’ gaat.

Artikel 1:9 Experiment

.....

Het overgrote deel van bepalingen over de openbare orde, manifestaties, veiligheid, voetbalwedstrijden, overlast, sekswerk en kappen van bomen is uitgesloten van de experimenteerbepaling.

.....

Artikel 2:3 Verblijfsontzegging

Deze opsomming is limitatief. De onder a. genoemde artikelen uit de Apv betreffen:

2:1 Bevel van de politie zijn weg te vervolgen of zich te verwijderen.

2:2 Verstoring van de openbare orde e.d.

2:22a Spelen om geld op de weg.

2:27 Hinderlijk gedrag op openbare plaatsen.

2:28 Hinderlijk drankgebruik

2:29 Hinderlijk gedrag bij of in gebouwen.

2:45 Handel in verdovende middelen of

2.45a Verbod openlijk harddrugsgebruik

2.45b Hinderlijk lachgasgebruik

3:3 Straatsekswerk (eerste, tweede en negende lid)

Artikel 2:46 Sluiting van voor het publiek openstaande gebouwen

Eerste lid

Bij voor publiek openstaande gebouwen kan men denken aan openbare gedeelten van winkels, bedrijven voor handelsdoeleinden, belwinkels, avondkappers, uitzendbureaus, bioscopen, musea, theaters. Ook cafés, disco's, hotels, restaurants, seksbedrijven, coffeeshops en horecaboten vallen hieronder, maar zover de mogelijkheid tot sluiting daarvan elders is geregeld, is dit artikel op deze gebouwen niet van toepassing (zie ook toelichting op zesde lid hieronder).

.....

Zesde lid

Dit artikel geldt niet voor de sluiting van seksbedrijven en horecabedrijven. Daarvoor gelden afzonderlijke regels in respectievelijk hoofdstuk 3 van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 en de Verordening horeca gemeente Utrecht. Met dit artikel kan tevens niet in dezelfde situaties opgetreden worden als waarvoor artikel 13b Opiumwet is bedoeld. De burgemeester is op grond van artikel 13b Opiumwet bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang indien in woningen of lokalen dan wel in of op bij woningen of zodanige lokalen behorende erven een middel als bedoeld in lijst I of II wordt verkocht, afgeleverd of verstrekt dan wel daartoe aanwezig is.

Handhavingsstrategie
Sekswerk

Gemeente Utrecht
Vergunningen, Toezicht en Handhaving

Inhoud

1. Inleiding 3
2. Omgevingsanalyse 3
2.1 Vergunde en legale werkplekken in Utrecht 3
2.2 Terugloop sekswerklocaties en effect 3
2.3 Modernisering sekswerkbeleid 4
2.4 Meldingen 4
2.5 Wet- en regelgeving 5
2.6 Samenwerking met zorg- en veiligheidspartners 5
3. Prioriteitstelling 6
3.1 Risicobeoordeling 6
3.2 Doelstellingen 7
3.2.1 Effectdoelstellingen 7
3.2.2. Naleefdoelstellingen 7
3.3 Prioriteitstelling 7
4. Toezichtstrategie 8
4.1 Vergunde sector 8
4.2 Proeftuinen 9
4.3 Onvergund en illegaal sekswerk 9
5 Sanctiestrategie 10

1. Inleiding

Deze handhavingsstrategie geeft aan hoe we binnen de gemeente Utrecht omgaan met toezicht en handhaving op sekswerk en seksbedrijven. De handhavingsstrategie is aangepast vanwege de wijzigingen die hebben plaatsgevonden in de Algemene Plaatselijke Verordening, de huidige proeftuinen gericht op sekswerk en ontwikkelingen die hebben plaatsgevonden in de praktijk (denk bijvoorbeeld aan het teruglopend aantal vergunde werkplekken).

De handhavingsstrategie is aanvullend op de Algemene handhavingsstrategie en bevat een omschrijving van de situatie in Utrecht, een omgevingsanalyse, een prioriteitstelling, een toezichtstrategie en een sanctiestrategie. Afhankelijk van het beschikbare budget wordt uitvoering gegeven aan deze handhavingsstrategie. In het jaarlijkse Handhavingsprogramma kondigen we de wijzigingen in inzet van toezicht en handhaving aan en in het Handhavingsverslag blikken we hierop terug.

2. Omgevingsanalyse

2.1 Vergunde en legale werkplekken in Utrecht

In de gemeente Utrecht zijn er op dit moment de onderstaande mogelijkheden om bedrijfsmatig sekswerk of seksuele handelingen uit te voeren:

Vergunde locaties
- 2 seksbedrijven
- 1 seksbioscoop

Toegestaan
- Thuissekswerk onder voorwaarden

In het kader van de modernisering van het sekswerkbeleid, streven we ernaar meer kleinschalige seksbedrijven met maximaal 15 werkruimtes in onze stad te kunnen verwelkomen. De effecten hiervan worden gemonitord en geëvalueerd.

2.2 Terugloop sekswerklocaties en effect

De afgelopen jaren zijn er steeds minder vergunde werkplekken voor sekswerk in Nederland beschikbaar geworden. Ook in Utrecht is door de jaren heen het aantal vergunde plekken voor sekswerk teruggelopen. Met het intrekken van de vergunningen voor het Zandpad en de Hardebollenstraat in 2013, sluiten van de Tippelzone in 2021 en weggaan van bedrijven (één escortbedrijf en één privéhuis) en een erotische massagesalon is het aantal vergunde locaties sterk afgenomen.

Mede door het beperkte aanbod van legale werkplekken en de mogelijkheid tot online adverteren heeft er een verschuiving plaatsgevonden naar het uitvoeren van sekswerk in woningen. De coronapandemie heeft deze verschuiving versterkt, gezien sekswerkers bij privéhuizen en clubs hun werkzaamheden niet meer konden uitvoeren vanwege de coronamaatregelen. Het zicht op hoeveel sekswerkers in Utrecht in woningen werken is beperkt. Op basis van analyses van seksadvertenties wordt het aantal sekswerkers die in Utrecht actief zijn in 2024 op maandbasis geschat tussen de 400 en 500 personen.

In vergelijking met vergunde bedrijven kent het werken vanuit een woning voordelen, maar tegelijkertijd ook risico's voor de veiligheid van sekswerkers (en klanten). Sekswerk vanuit een woning kan leiden tot overlast bij buurtbewoners. In woningen zijn belangrijke randvoorwaarden vaak niet aanwezig, denk hierbij aan noodknoppen, een beheerder die zorgt voor het deurbeleid en kan optreden in noodsituaties. Het werken in een onvergunde of illegale situatie zorgt ervoor dat

sekswerkers minder geneigd kunnen zijn om contact te zoeken met hulpdiensten. Ook kan de illegale werksituatie drempels opwerpen om contact te zoeken met bijvoorbeeld gezondheidsinstanties. Tot slot is er beperkt toezicht in hoeverre een sekswerker zelfredzaam is en zelf de keuze maakt om het werk uit te voeren. De verschuiving naar thuissekswerk kent dus risico's die op een goede manier ondervangen moeten worden voor zowel sekswerker als klant.

2.3 Modernisering sekswerkbeleid

In 2021 is door het college opdracht gegeven aan de commissie Sorgdrager om een advies uit te brengen over de toekomst van sekswerk in Utrecht. In 2022 heeft de commissie Sorgdrager haar advies "Sekswerk in Utrecht" gepresenteerd.

Op hoofdlijnen adviseert de commissie Sorgdrager de volgende punten:

1. Moderniseer het sekswerkbeleid
2. Onderzoek wat werkt in proeftuinen
3. Vereenvoudig regelgeving
4. Onderzoek de mogelijkheid voor een vorm van kleinschalig straatsekswerk en kleinschalig locatie gebonden sekswerk
5. Evalueer beleidswijzigingen en proeftuinen lerend (vooraf, tijdens en achteraf).

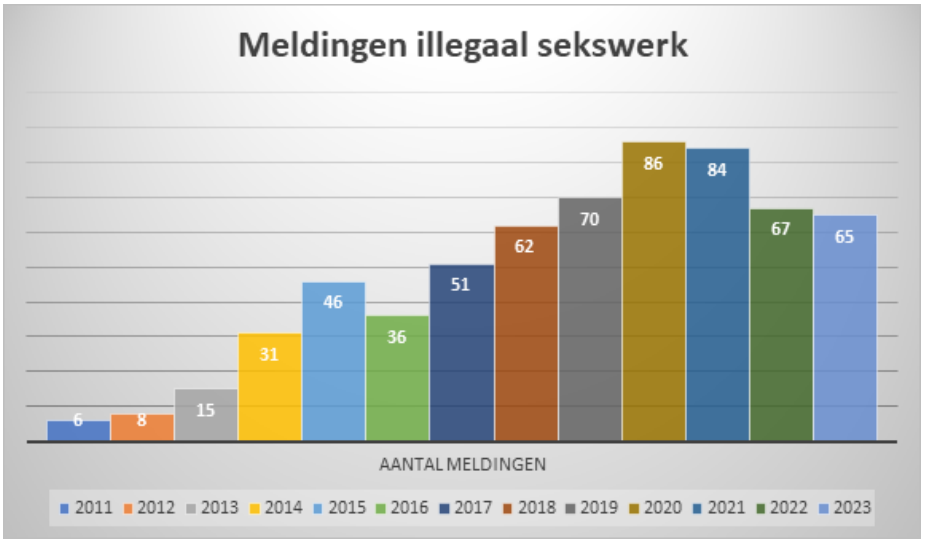
Het college heeft in 2023 aangekondigd om te starten met proeftuinen gericht op thuissekswerk en kleinschalige seksbedrijven waar sekswerkers zelf een ruimte kunnen huren. De APV en bijbehorende beleidsdocumenten zijn hierop aangepast.

2.4 Meldingen

Het aantal overlastmeldingen over sekswerk is sinds 2011 sterk toegenomen. Het is aannemelijk dat de landelijke verschuiving van sekswerk in seksbedrijven naar sekswerk in woningen hierop effect heeft gehad. Ook is er een betere samenwerking ontstaan met de politie, de woningcorporaties en hotels. Dat toezichthouders en partners alerter zijn en de weg weten waar de melding thuishoort, kan een bijdrage hebben geleverd aan de toename in meldingen.

Bij relatief veel overlastmeldingen constateren we dat er in groepen wordt gewerkt vanuit een woning.

Figuur 1: Grafiek aantal meldingen illegaal sekswerk



2.5 Wet- en regelgeving

Voor het uitvoeren van toezicht op sekswerk en uitoefenen van seksbedrijven is de onderstaande wet- en regelgeving belangrijk:

- Gemeentewet
- Omgevingswet
- Omgevingsplanregels
- Algemene plaatselijke verordening gemeente Utrecht
- Vergunningsvoorschriften

Tot slot zijn er regels opgenomen in het Wetboek van Strafrecht over het aanbieden van sekswerk in relatie tot mensenhandel en mensensmokkel en gelden er landelijke eisen op het gebied van hygiëne voor seksbedrijven.

De landelijke overheid heeft sinds geruime tijd wetgeving in voorbereiding op het gebied van sekswerk. De Wet regulering sekswerk en bestrijding misstanden seksbranche (hierna; Wrs) kan mogelijk grote impact hebben op het vergunningstelsel voor sekswerk en bevoegdheden van de gemeente. Indien de Wrs wordt vastgesteld, heeft dit mogelijk invloed op het gemeentelijke beleid. Tevens is de Wet gemeentelijk toezicht seksbedrijven (hierna; Wgts) in voorbereiding op besluitvorming waarin een grondslag wordt geboden voor gegevensverwerking wat nodig is voor het uitvoeren van toezicht en handhaving bij seksbedrijven.

2.6 Samenwerking met zorg- en veiligheidspartners

De samenwerking met zorg- en veiligheidspartners is cruciaal voor het bereiken van het gewenste effect; een gezonde, veilige en transparante sekswerkbranche.

Belle hulpverlening
Belle hulpverlening, onderdeel van Stichting de Tussenvoorziening, is een belangrijke partner die met ons meegaat tijdens controles en contactmomenten met sekswerkers. Sinds 2019 heeft de gemeente Utrecht de samenwerking met Belle geïntensiveerd. Gemeentelijke controles worden sindsdien gecombineerd samen met hulpverlening. De aangetroffen sekswerkers komen hierdoor direct in contact met Belle, waardoor zij (indien behoefte) gebruik kunnen maken van beschikbare ondersteuning. Sinds 2019 is het jaarlijkse aantal gezamenlijke controles toegenomen en merkt Belle een toename in hulptrajecten. Vanuit zowel Belle als de gemeente wordt de samenwerking erg waardevol gevonden.

GGDrU
Sinds 2022 hebben we de samenwerking met GGD regio Utrecht (hierna; GGDrU) versterkt. GGDrU controleert seksbedrijven op hygiëne ter voorkoming van besmettelijke ziekten. Samen met GGDrU voeren we controles uit bij vergunde seksbedrijven in de gemeente Utrecht. Op deze manier zorgen we ervoor dat werkplekken voor zowel de sekswerkers (indien aanwezig) als de klanten hygiënisch zijn en blijven. Ook gaan we hiermee de verspreiding van besmettelijke ziektes tegen.

Vertrouwenspersoon
De vertrouwenspersoon is aanspreekpunt voor sekswerkers en ketenpartners zoals de hulpverleningsorganisaties, de basisteams van de politie en gemeente. De vertrouwenspersoon is een veilig, vertrouwd en laagdrempelig aanspreekpunt voor sekswerkers. Indien nodig treden we in contact met de vertrouwenspersoon en bij controles informeren we sekswerkers over de rol van de vertrouwenspersoon als we merken dat daar behoefte aan is. De huidige vertrouwenspersoon is aangesloten bij Belle hulpverlening.

Politie en OM
Een intensieve samenwerking met politie en Openbaar Ministerie vinden wij van groot belang. In ons dagelijkse werk werken we samen met politie. We onderhouden contact met wijkagenten over signalen van overlast en betrekken hen bij de opvolging hiervan. Indien er signalen zijn van mensenhandel, mensensmokkel, minderjarigen en personen zonder verblijfsdocument, betrekken we direct Afdeling Vreemdelingenpolitie, Identificatie en Mensenhandel van de politie. Ook het OM speelt een grote rol in de keten, waardoor we indien nodig ook met de officier van justitie overleggen.

Overige partners
Afhankelijk van de casus, treden we in contact met overige partners zoals Moviera en de Nederlandse

Arbeidsinspectie . Ook is er elk kwartaal contact met Veilig Thuis. In het geval van overlast of overtredingen in sociale huurwoningen hebben we contact met de betreffende woningcorporatie.

3. Prioriteitstelling

3.1 Risicobeoordeling

De risicobeoordeling is gemaakt op basis van de Utrechtse situatie, sekswerkbranche en uitgangspunten.

De risico's van sekswerk zijn beoordeeld met de methode zoals beschreven in de Algemene Handhavingsstrategie. Daarbij is een onderverdeling gemaakt naar vergunde/gelegaliseerde en onvergunde/illegale situaties. Ook de locatie waar een activiteit plaatsvindt, is betrokken bij de beoordeling.

Bij de categorieën waarop beoordeeld wordt, is criminaliteit beoordeeld als risico op misstanden zoals mensenhandel of mensensmokkel. Onder de categorie overlast is niet alleen de daadwerkelijke overlast beoordeeld maar is dit ook gecombineerd met de veiligheidsbeleving.

Figuur 2: Risicomatrix sekswerk in de gemeente Utrecht

	Veiligheid/ gezondheid Sekswerker	Veiligheid/ Gezondheid Klant	Mensen-handel	Overlast	Mogelijke aanwezigheid kinderen	Ruimtelijke kwaliteit/ omgeving	Openbare orde
Vergunde/legale situatie							
Escort							
Massagesalon							
Seksbedrijf met sekswerkers							
Seksbedrijf met raamsekswerk							
Thuissekswerk							
Seksbedrijf zonder sekswerkers (seksbioscoop)							
Onvergunde/illegale situatie							
Sekswerk vanuit gehuurde woning							
Hotels, AirBnB, Short-Stay en overig vakantieverhuur							
Massagesalon							
Overige locaties (bedrijfspand)							

Legenda	Hoog risico	Middelhoog risico	Laag risico	Niet van toepassing

Uit de risicomatrix komt duidelijk naar voren dat bij onvergund en illegaal sekswerk de kans op misstanden het grootst is. Dit wordt veroorzaakt door:

- onbekendheid met de regels;
- een grotere kans op het niet naleven van de regels;
- het vaak ontbreken van veiligheidsvoorzieningen (zowel voor de sekswerker als voor de klant);

- ongeschikte locatie/omgeving;
- onbereikbaar zijn voor toezicht en handhaving en hulpverlening.
- angst om een boete te krijgen of erger angst om hulp te vragen/ melding te doen bij de politie bij geweld of acute nood.

Door Proud en SOA/Aids is in 2018 onderzoek[1] gedaan waaruit blijkt dat er meer geweld voorkomt wanneer sekswerk onvergund plaatsvindt. De raamprostitutie (al dan niet met internetwerving) levert vanwege de hoge geconcentreerde aantallen ook relatief hogere risico's op.

3.2 Doelstellingen

Utrecht stelt met betrekking tot sekswerk in haar gemeente de volgende doelstellingen die zijn onderverdeeld in effect- en nalevingsdoelstellingen. De doelstellingen zijn weergegeven in willekeurige volgorde en onderverdeeld in effect- en naleefdoelstellingen.

3.2.1 Effectdoelstellingen

- *Gezonde en veilige (werk)situatie voor sekswerker en klant (zelfredzaamheid behoort ook tot gezonde werksituatie).*
- *Terugdringen van mensenhandel en uitbuiting (in relatie tot sekswerk).*
  - Elke vorm van mensenhandel bij sekswerk is niet acceptabel. De gemeente benut het beschikbare instrumentarium om deze vorm van criminaliteit te voorkomen en werkt daarbij nauw samen met ketenpartners.
- *Voorkomen en beperken van overlast voor de omgeving.*

3.2.2. Naleefdoelstellingen

- *Exploitanten leven de voorschriften uit wet- en regelgeving zoveel mogelijk zelfstandig na en 100 % na handhaving.*
- *Sekswerk op niet vergunde/illegale locaties wordt na handhaving gestopt; de situatie op de locatie wordt hersteld naar toegestaan gebruik.*
- *Er zijn (na handhaving) geen sekswerkers aan het werk onder de 21 jaar*.

3.3 Prioriteitstelling

Op vergunde seksbedrijven wordt actief toezicht gehouden middels de strategie en werkwijzen die hieronder in het hoofdstuk Toezichtstrategie verder zijn uitgewerkt. Toezicht op illegaal sekswerk wordt aan de hand van meldingen ingezet (risicogestuurd). Uit de risicobeoordeling en de doelstellingen leiden we af dat de hoogste risico's in de onvergunde sector zijn. Binnen deze onvergunde sector passen we een prioriteitsstelling toe. Hierbij geldt dat 1 de hoogste prioriteit krijgt en 3 de laagste:

1. *Sekswerk in een (gehuurde) woning*
   Hiermee wordt bedoeld het (onvergund) uitvoeren van sekswerk in een woning niet zijnde de individuele woning van de sekswerker zelf, waarbij niet aan de voorwaarden voor thuissekswerk wordt voldaan. Doel is het beëindigen van aanbieden van betaalde seksuele handelingen in woningen (niet zijnde de individuele woning van een sekswerker zelf). Naast reeds genoemde risico's wordt hierbij regelmatig een (sociale huur-) woning onttrokken aan de woningvoorraad.
2. *Massagesalons*
   Hiermee worden massagesalons bedoeld waarbij er sprake is van het uitvoeren van seksuele handelingen (happy end) zonder vergunning. De gemeente krijgt jaarlijks meldingen over massagesalons binnen die seksuele handelingen aanbieden. Bij deze branche is een hoog risico op mensenhandel en uitbuiting.
3. *Illegaal sekswerk in hotels, Short-stay (tijdelijk verblijf), AirBnB en overig vakantieverhuur*
   Het sekswerk is illegaal omdat een vergunning of legalisatie niet mogelijk is op deze plekken. Dit leidt tot hoog risico op onveilige werkomstandigheden. Het onbereikbaar zijn voor toezicht en hulpverlening verhoogt het risico op mensenhandel en andere overtredingen van de regels.

[1]Zie voor het onderzoek: https://www.soaaids.nl/sites/default/files/media/Prostitutie/2018-rapport-sekswerk-geweld.pdf

4. Toezichtstrategie

Ondernemers moeten zich houden aan de wet- en regelgeving die voor hun activiteiten gelden. Wanneer de gemeente een vergunning voor een activiteit verleent, zal zij door middel van toezicht nagaan in hoeverre een ondernemer zich ook aan de regels houdt.

4.1 Vergunde sector

De vergunde seksbedrijven met sekswerkers en zonder sekswerkers worden actief gecontroleerd. Voor beide type seksbedrijven passen we risico-gestuurd toezicht toe, zoals omschreven in de Algemene handhavingsstrategie.

Vergunde seksbedrijven met sekswerkers

Vergunde seksbedrijven met sekswerkers worden tenminste drie keer per jaar onaangekondigd op locatie gecontroleerd. Als er sprake is van een nieuwe exploitant, vindt eerst een uitgebreide kennismaking plaats. Het doel van de kennismaking is om de ondernemer te informeren over de taak die we als gemeente hebben, wat ze van ons kunnen verwachten en hoe ze ons kunnen bereiken bij (hulp)vragen of signalen van misstanden.

Tijdens het uitvoeren van het toezicht controleren wij op het naleven van de voorschriften, bedrijfsplan en wet- en regelgeving. Ook voeren de inspecteurs administratieve controles uit. Daarnaast zijn toezichthouders alert op signalen van mensenhandel en uitbuiting. Hiervoor worden gesprekken gevoerd met sekswerkers, beheerders en wordt indien nodig digitaal onderzoek verricht. Tot slot kan een controle integraal met de GGDrU plaatsvinden, waarbij door de technische hygiënezorg van GGDrU geauditeerd wordt op de hygiëne-eisen en het tegengaan van besmettelijke ziektes. GGDrU heeft hierbij een adviserende rol, waarbij de gemeente handhavend op kan treden als er niet wordt voldaan aan de hygiëne-eisen.

Als er een melding wordt ontvangen over een seksbedrijf, dan wordt deze altijd opgevolgd met een controle. Als sprake is van een slechte naleving door een exploitant wordt de locatie vaker gecontroleerd (risico-gestuurd toezicht). De frequentie is afhankelijk van de ernst van de overtreding. Als het nalevingsgedrag van de exploitant verbetert en/of meldingen stoppen, dan krijgen exploitanten het reguliere aantal controles per jaar. Omdat we terugkrijgen van exploitanten dat zij graag het contact met de gemeente behouden, controleren we niet minder dan 3 keer per jaar. Waar mogelijk kunnen wij tussentijds langskomen voor een extra contactmoment. Hierbij is dan geen sprake van een controle maar een bezoek. Een bezoek aan een exploitant kan echter wel leiden tot het uitvoeren van een controle als daar aanleiding toe is.

Vergunde seksbedrijven zonder sekswerkers

Vergunde bedrijven zonder sekswerkers (zoals seksbioscopen) worden twee keer per jaar gecontroleerd. Als er sprake is van een nieuwe exploitant, vindt eerst een uitgebreide kennismaking plaats. Deze seksbedrijven worden in de basis minder gecontroleerd dan bij bedrijven met sekswerkers. Dit komt omdat er bij dit type bedrijven andere risico's zijn op het gebied van veiligheid en gezondheid. Er is namelijk geen sprake van betaald sekswerk en sekswerkers op die locatie. Afhankelijk van de meldingen over de locatie en het naleefgedrag van de exploitant wordt ingeschat of de controlefrequentie omlaag kan tot 1 controle per jaar of juist hoger moet. Hygiëne speelt bij dit type seksbedrijven ook een belangrijke rol. Waar nodig controleren we samen met GGDrU.

Bedrijfsmatig faciliteren van seksuele handelingen zonder vergoeding

Er is ook een groep bedrijven dat als ondersteunende bedrijfsactiviteit een ruimte ter beschikking stelt om seksuele handelingen tussen bezoekers te faciliteren. Dit zijn geen seksbedrijven, waarbij het aanbieden van seksuele handelingen of sekswerk de hoofdactiviteit is. Deze bedrijven hebben een andere activiteit, bijvoorbeeld horecabedrijven met een darkroom of een darkroom op een evenement. De handelingen zijn op vrijwillige basis en zonder dat er hier enige vorm van vergoeding tussen de bezoekers onderling tegenover staat. Er is hierbij geen sprake van sekswerk.

Omdat er sprake is van het bedrijfsmatig aanbieden van de mogelijkheid tot seksuele handelingen houden we ook toezicht op deze bedrijven. Hierbij houden we dezelfde systematiek aan als bij de

seksbedrijven zonder sekswerkers, omdat we vergelijkbare risico's zien; 2 keer per jaar een controle, wat teruggebracht kan worden naar minimaal 1 keer per jaar bij goede naleving van de regels en geen (overlast)meldingen. Indien er sprake is van een evenement waarbij er als nevenactiviteit seksuele handelingen worden gefaciliteerd, dan wordt altijd toezicht gehouden. Dit kan in de vorm van extra toezicht tijdens een schouw en/of controle tijdens het evenement. Toezicht is erop gericht dat bezoekers gezond en veilig deze handelingen kunnen uitvoeren en dat er geen sprake is van een seksbedrijf en/of sekswerk.

4.2 Proeftuinen

Het college heeft het voornemen om verschillende vormen van sekswerk mogelijk te maken in de vorm van proeftuinen. Op dit moment is in twee proeftuinen voorzien, namelijk thuissekswerk en kleinschalige seksbedrijven waar sekswerkers zelfstandig een werkruimte kunnen huren.

Thuissekswerk
Als de proeftuin voor thuissekswerk van start gaat, wordt hier zowel passief als actief toezicht op gehouden. Zodra er meldingen binnenkomen over sekswerk op woonlocaties zullen deze worden opgevolgd met een bestuursrechtelijke controle. Dit is passief toezicht. De controle is gericht op het stoppen van de overlast en om te kijken of de voorwaarden voor thuissekswerk worden nageleefd.

Ook vindt er actief toezicht plaats. Aan de hand van (online) onderzoek wordt een inschatting gemaakt of aangeboden thuissekswerk gezond en veilig is voor sekswerker en klant. Denk hierbij aan een minderjarige sekswerker die thuissekswerk aanbiedt. Signalen vanuit hulp- en dienstverlenende organisaties of andere partners vallen hier ook onder. Als er vermoedens zijn van een ongezonde en onveilige werksituatie, dan controleren we de locatie. Dit doen we in samenwerking met Belle hulpverlening of andere hulp- en dienstverleningorganisaties. Als de situatie daarom vraagt dan werken we ook samen met de politie of GGDrU. Op deze manier dragen we eraan bij dat sekswerkers ook thuis op een gezonde en veilige manier hun werk kunnen uitvoeren.

Kleinschalige seksbedrijven
Op de proeftuin voor een kleinschalig seksbedrijf wordt op dezelfde manier toezicht gehouden zoals vergunde seksbedrijven met sekswerkers.

4.3 Onvergund en illegaal sekswerk

Op onvergund en illegaal sekswerk wordt alleen toezicht gehouden wanneer er een melding wordt gedaan; passief toezicht. Voorbeelden hiervan zijn het aanbieden van sekswerk of seksuele handelingen in een massagesalon, sekswerk dat plaatsvindt in hotels en sekswerk vanuit een gehuurde woning of ander pand. Het aantal meldingen is sinds 2011 aanzienlijk toegenomen. Voor het toezicht op onvergunde seksbedrijven kunnen diverse toezichtsvormen worden ingezet; digitaal onderzoek, het uitvoeren van observaties, inzetten van een mystery guest en/of maken van een pseudo-afspraak. Per situatie wordt bekeken welke vorm van toezicht het beste ingezet kan worden, waarbij altijd een afweging wordt gemaakt ten aanzien van rechtmatigheid en proportionaliteit. Dit houdt in dat we letten we op welke maatregelen we wettelijk kunnen en mogen nemen en of deze maatregel past bij de situatie en niet te zwaar is.

Naast passief toezicht wordt bij onvergund en illegaal sekswerk ingezet op het informeren over gemeentelijk beleid en worden preventieve werkwijzen toegepast. In 2019 is een samenwerking met Belle hulpverlening gestart. Met Belle voeren we controles uit op locaties waarbij een melding van illegale prostitutie is binnengekomen. Hierbij kunnen we kiezen voor een gewone controle en een laagdrempelige controle. Bij een laagdrempelige controle zijn op de locatie op voorhand geen sterke aanwijzingen of signalen van mogelijke illegale prostitutie, los van alleen de melding. De insteek van de controles is laagdrempelig een gesprek aangaan, informeren over gemeentelijk beleid en het informeren over mogelijke hulpverlening. Deze laagdrempelige controles kunnen ingezet worden bij woonlocaties maar ook op andere locaties, zoals massagesalons en hotels.

Door de mogelijkheden die worden aangeboden om voor korte perioden (per dag of dagdeel) een woning of andere verblijfsruimte te huren, merken wij dat het erg belangrijk is om goed samen te werken met de hotel- en verblijfsbranche en Koninklijke Horeca Nederland, afdeling Utrecht. We zien hierin een taak om informatie te bieden en aandacht te besteden aan preventie en bewustwording.

Vanaf het moment dat thuissekswerk wordt gelegaliseerd, vallen situaties die voldoen aan de voorwaarden voor thuissekswerk onder de proeftuin. Het aanbieden van sekswerk vanuit een woning waarbij niet wordt gehouden aan deze voorwaarden zien we als onvergund sekswerk. Bijvoorbeeld als meerdere sekswerkers vanuit een woning werken en/of wanneer sekswerkers niet staan ingeschreven in de woning.

5 Sanctiestrategie

In de Algemene handhavingsstrategie staat beschreven hoe we omgaan met overtredingen en sancties. Dit houden we ook aan voor deze handhavingsstrategie; eerst waarschuwen en daarna handhavingsmaatregelen, tenzij sprake is van een ernstige of gevaarlijke situatie. Dan worden meteen maatregelen getroffen en wordt zo nodig handhavend opgetreden.

De gemeente heeft een plicht om te handhaven en zal waar nodig altijd ingrijpen, al zijn er uitzonderingen. Bijvoorbeeld als ons ingrijpen een strafrechtelijk onderzoek belemmert. Afhankelijk van de aard en omvang van de situatie kunnen of moeten wij optreden. In de paragraaf ‘Maatregelen’ geven we aan hoe we handhavend optreden. Afhankelijk van de situatie wordt altijd een inschatting gemaakt welke maatregel het beste past en meeste effect heeft om een overtreding ongedaan te maken.

Door het belang van het bestrijden van mensenhandel en -smokkel kan het voorkomen dat op sommige feiten meerdere sancties mogelijk zijn. In die gevallen leggen we naast de zwaarste bestuurlijke maatregel ook meerdere lichtere maatregelen op. Het stapelen van bestuursrechtelijke maatregelen is toegestaan zolang de grondslag van handhavend optreden verschilt. Denk hierbij aan het overtreden van de Huisvestingswet waarbij een woning zonder vergunning wordt onttrokken aan de woningvoorraad. Hiervoor kan een bestuurlijke boete worden opgelegd, maar ook een last onder dwangsom om de overtreding te (laten) beëindigen.

Als er tijdens een controle twijfels zijn over de integriteit van de exploitatie, kan dit ook een aanleiding zijn om gebruik te maken van de Wet Bevordering Integriteitsbeoordelingen door het Openbaar Bestuur (hierna: Bibob). Tijdens vergunningverlening wordt er een Bibob-toets uitgevoerd. Indien er aanleiding is, kan er tijdens de looptijd van de vergunning nogmaals een Bibob-toets worden gedaan.

Seksbedrijven met sekswerkers

De handhavingsmaatregelen bij seksbedrijven zijn in hoofdlijnen vergelijkbaar met andere bedrijfstakken, zoals horecabedrijven. Het tegengaan van de risico's op uitbuiting en mensenhandel vinden we heel belangrijk. Daarom kan een overtreding ook zonder waarschuwing leiden tot het intrekken van een vergunning of het sluiten van het seksbedrijf. Dit doen we niet altijd. Als een vergunninghouder kan aantonen dat er niet opzettelijk is gehandeld en er geen verwijt te maken is, dan kiezen we voor een lichtere maatregel.

Op de exploitant rust een grote verantwoordelijkheid. Naast het naleven van de vergunningsvoorwaarden, de (nadere) regels van de APV en het bedrijfsplan, zijn zij verantwoordelijk voor sekswerkers, klanten en de omgeving. Bij een overtreding kiezen wij voor een vorm van handhaven die het meest effectief is. In sommige gevallen worden naast de overtreders ook sekswerkers of anderen getroffen door een maatregel. Dit kunnen wij niet altijd voorkomen. Deze gevolgen nemen wij mee in de afwegingen van onze maatregelen.

Omdat een overtreding 'kleeft' aan zowel de vergunning, de locatie en als ondernemer, geldt voor het opleggen van een sanctie de vaste verjaringstermijn van twee jaar. Met het veranderen van de beheerder, een wijziging van de vergunning of de verhuizing van het seksbedrijf komt de overtreding niet te vervallen. Hier is voor gekozen omdat de impact van een overtreding groot is bij mogelijke slachtoffers daarvan. De verjaringstermijn is niet hetzelfde als de eventuele strafrechtelijke verjaringstermijn.

Seksbedrijven zonder sekswerkers en bedrijven die seksuele handelingen faciliteren
Bij bedrijven waarbij er geen sekswerkers werken zijn de maatregelen gericht op het herstellen van de gezondheid en veiligheid van bezoekers. Indien er sprake is van het aanbieden van sekswerk en/of sekswerkers worden aangetroffen treden we op om dit te stoppen.

Proeftuinen
Proeftuinen die worden gestart in het kader van het moderniseren van het sekswerkbeleid, worden niet anders behandeld dan vergelijkbare gevallen. Zo zal bij de proeftuin kleinschalige locaties hetzelfde opgetreden worden als bij andere vergunde seksbedrijven. Als er bijzondere of specifieke regels gelden voor een proeftuin, nemen we dat mee. Waar nodig passen we deze handhavingsstrategie hierop aan.

Onvergund en illegaal sekswerk
Bij het aantreffen van onvergund of illegaal sekswerk op een locatie treden we op. We zetten maatregelen in die passend zijn bij de situatie en een overtreding laten stoppen. Hierbij hebben we oog voor sekswerkers die zich mogelijk in een kwetsbare positie bevinden en nemen we de Algemene verordening gegevensverwerking in acht. De maatregelen richten zich op de facilitators of andere betrokkenen die een ongezonde of onveilige werksituatie voor sekswerkers in stand houden.

5.1 Samenwerking Politie en OM

Voordat wij een zware sanctie opleggen wordt er meestal eerst met politie en justitie overlegd, tenzij de gemeente onmiddellijk op moet treden. Bijvoorbeeld vanwege acuut gevaar voor de openbare orde en veiligheid, of in een noodsituatie. Het kan voorkomen dat er bij zowel het seksbedrijf als personen een strafrechtelijk onderzoek loopt of heeft gelopen. Wij beoordelen dan per geval welke maatregel of aanpak nodig is. Bestuurlijke, strafrechtelijke en andere sancties worden onderling afgestemd. In een specifiek geval kan het nodig zijn dat de lokale driehoek (bestaande uit Burgemeester, politie en het Openbaar Ministerie) oordeelt over de te nemen stappen.

5.2 Maatregelen

Door het risico op uitbuiting van sekswerkers is er behoefte aan duidelijkheid over de gevolgen van een overtreding. In deze strategie worden daarom de maatregelen van een aantal overtredingen duidelijk benoemd. Deze opsomming is niet uitputtend. Overtredingen die niet in het overzicht zijn opgenomen worden eerst beoordeeld op de aard en de ernst. Daarna wordt een passende maatregel opgelegd.

Waar 'wij' staat moet, wanneer de burgemeester het bevoegd bestuursorgaan is, 'ik' gelezen worden.

Categorie 1 - Direct intrekken van vergunning seksbedrijf
In de volgende gevallen gaan wij direct over tot intrekking van de vergunning over. Is er sprake van exploitatie dan beëindigen wij deze per direct. Gezien de ernst van de overtredingen, waarschuwen wij niet vooraf.
- Art. 3:11, lid 6, APV: Er had bij de exploitant en/of de beheerder redelijkerwijs een vermoeden dienen te ontstaan van mensenhandel en/of andere vormen van uitbuiting en dit is niet (direct) gemeld bij de gemeentelijke toezichthouders. - Art. 3:15, lid 1, onder a en b APV: De exploitant voldoet niet langer aan de in artikel 3:5 gestelde eisen dan wel er aanwijzingen zijn dat bij het seksbedrijf of bij het escortbedrijf:

1. personen werkzaam zijn of zijn geweest in strijd met artikel 273f van het Wetboek van Strafrecht of met het bij of krachtens de Wet arbeid vreemdelingen of de Vreemdelingenwet 2000 bepaalde;
2. minderjarigen werkzaam en/of aanwezig zijn of zijn geweest; of
3. sekswerkers werkzaam zijn of zijn geweest die de leeftijd van 21 jaar niet hebben bereikt.

- Art. 3:15, lid 1, onder c APV: De verstrekte gegevens zodanig onjuist of onvolledig blijken te zijn dat op de aanvraag een andere beslissing zou zijn genomen indien bij de beoordeling daarvan de juiste gegevens bekend waren geweest.
- Art. 3:15, lid 1, onder g: Binnen de seksbedrijven of haar directe omgeving is geen sprake van toezicht door de exploitant en /of beheerders.

Categorie 2 – Het direct sluiten van het seksbedrijf

In de volgende gevallen sluiten of beëindigen wij direct het seksbedrijf:
In gevallen van exploitatie van een seksbedrijf zonder een vergunning moet de activiteit of activiteiten direct gestopt worden. Dit kan door het opleggen van een last onder bestuursdwang of door het opleggen van een last onder dwangsom. De sluiting of beëindiging kan enkel ongedaan gemaakt worden door het aanvragen en verkrijgen van een exploitatievergunning.
Beschikt de overtreder niet over een vergunning, dan leggen wij, op het moment dat klaarblijkelijk is dat de overtreding elders zal worden herhaald, ook een dwangsom op om deze overtreding niet nogmaals in Utrecht te plegen.

- Art. 3:4, lid 1, APV; Bij constatering dat er een seksbedrijf of escortbedrijf wordt geëxploteerd zonder dat hiervoor vergunning is verleend of de aard van het bestaande seksbedrijf te wijzigen.
- Art. 3:4, lid 7, APV: De voorwaarde dat er geen betaald sekswerk plaatsvindt bij een darkroom in een horecabedrijf of op een evenement wordt overtreden.

Categorie 3 – Waarschuwing, dan intrekken van vergunning seksbedrijf

In de volgende gevallen geven wij eerst een waarschuwing. Als er binnen de verjaringstermijn sprake is van recidive, wordt de vergunning ingetrokken.

- Art. 3:4a, lid 9, APV: Het bedrijfsplan is gewijzigd zonder dat daarvoor goedkeuring is verleend.
- Art. 3:11, lid 4, APV: De exploitant/ beheerder houdt zich niet aan de voorwaarden rond het intakegesprek.
- Art. 3:15, lid 1, onder i APV: Het bedrijfsplan geeft niet langer voldoende garanties voor de bescherming van de sekswerkers en er is in strijd gehandeld met de maatregelen die in het bedrijfsplan zijn beschreven, zoals bedoeld in artikel 3:4a.
- Art. 3:15, lid 1, onder j APV: De exploitant voldoet niet langer aan de bij of krachtens artikel 3:4a gestelde regels.

Categorie 4 – Waarschuwing, dan tijdelijk sluiten van het seksbedrijf

In de volgende gevallen geven wij eerst een waarschuwing. Bij recidive wordt het bedrijf tijdelijk gesloten. De duur van de sluiting is afhankelijk van de omstandigheden van het geval.

- Art. 3:11, lid 1, APV: Het seksbedrijf is geopend voor klanten zonder dat er een beheerder aanwezig is.
- Art. 3:11, lid 3, onder c APV: Er is/ was een minderjarige aanwezig (b.v. als klant).
- Art. 3:11, lid 5, lid b APV: Er is geen sprake van een deugdelijke administratie, conform de eisen van de APV. Deze administratie dient altijd beschikbaar en inzichtelijk te zijn voor de toezichthouders en zonder belemmering te kunnen worden ingezien.
- Art. 3:11, lid 7, APV: Er is geen huurovereenkomst.
- Art. 3:12 APV: De exploitant en/of de beheerder of beveiliger bemoeit zich dwingend met de sekswerker. Dit kan zowel in het seksbedrijf zijn als daarbuiten.
- Art. 3:14, lid 3, APV: Buiten de openingstijden worden er klanten toegelaten tot het seksbedrijf.

Categorie 5 – Gedeeltelijk sluiten van het seksbedrijf
In de volgende gevallen wordt het bedrijf gesloten voor dat gedeelte waarop de overtreding betrekking heeft.
- Art. 3:10, lid 2, onder c APV: Door de situatie in de werkruimte/ een gedeelte van het seksbedrijf zijn de arbeidsomstandigheden van de sekswerker in het geding. - Art. 3:11, lid 5, onder a APV: Een werkruimte/ gedeelte van het seksbedrijf beschikt niet over een deugdelijke alarminstallatie - Art. 3:11, lid 8, APV: Het seksbedrijf voldoet niet aan de algemene eisen van hygiëne die hiervoor in de branche gelden

Categorie 6 – Waarschuwing, dan aanvullende voorwaarden seksbedrijf
In het volgende geval geven wij eerst een waarschuwing. Bij recidive binnen de verjaringstermijn worden aanvullende voorwaarden gesteld. Deze voorwaarden hebben betrekking op de sluitingstijden. Als niet wordt voldaan aan de aanvullende voorwaarden, wordt een passende sanctie opgelegd. Deze sanctie bepalen wij aan de hand van de omstandigheden van het geval en de ernst van de situatie.
- Art. 3:14, lid 4, APV: Indien de omstandigheden dat vereisen kunnen er afwijkende sluitingstijden worden opgelegd.

Categorie 7 – Last onder dwangsom
In de volgende gevallen leggen wij een last onder dwangsom op. Gelet op de overtreding kan de dwangsom gericht zijn op de exploitant, maar ook op derden (dwingend bemoeien). In deze gevallen wordt gekozen voor een last onder dwangsom, omdat dit in sommige gevallen de meest effectieve manier van handhavend optreden is. Bij overtreding van de voorwaarden voor thuissekswerk zal gekozen worden voor een last onder dwangsom. Afhankelijk van het type overtreding kiezen we voor een passende maatregel.
- Art. 3:4, lid 5, APV: Voorwaarden voor thuissekswerk worden overtreden. - Art. 3:12 APV: Een derde bemoeit zich dwingend met de sekswerker. Dit kan zowel in het seksbedrijf zijn als daarbuiten. - Art. 3.13 APV: De minimale verhuurperiode of gebruik van de werkruimte wordt overtreden.

Intitule

Handhavingsstrategie sekswerk gemeente Utrecht

Het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht;

Gelet op de artikelen 4:81, eerste lid, 4:83 en 1:3, vierde lid, van de Algemene wet bestuursrecht en de artikelen 13.5 en 13.6 van het Omgevingsbesluit;

Overwegende dat:

• zij op grond van de artikelen 13.5 en 13.6 van het Omgevingsbesluit bevoegd zijn tot het vaststellen van een uitvoerings-en handhavingsstrategie;

• de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht hoofdstuk 3 is gewijzigd ten behoeve van modernisering sekswerkbeleid en darkrooms;

Besluit vast te stellen de Handhavingsstrategie sekswerk gemeente Utrecht.

Slotbepalingen

Inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking op de dag na bekendmaking.

Met inwerkingtreding van deze beleidsregel wordt de Beleidsregel Handhavingsstrategie seksinrichtingen ingetrokken.

Citeertitel

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Handhavingsstrategie sekswerk gemeente Utrecht.

TERUGVERDIENTIJD IN DE UTRECHTSE VERGUNDE SEKSBRANCHE

SCHAARSE VERGUNNINGEN VOOR EXPLOITANTEN

RAPPORTAGE

seo • economisch onderzoek



AUTEURS
JOOST WITTEMAN, MARILOU VLAANDEREN, NARD KOEMAN, JOHAN WOLSWINKEL (TILBURG UNIVERSITY)

IN OPDRACHT VAN
GEMEENTE UTRECHT

AMSTERDAM, OKTOBER 2024

Samenvatting

Ondernemers die een seksbedrijf willen beginnen in de gemeente Utrecht hebben hiervoor een vergunning nodig. Bij wet mogen vergunningen niet voor onbepaalde tijd worden verleend wanneer deze schaars zijn. In plaats daarvan moet de duur worden gerelateerd aan de periode die nodig is om noodzakelijke investeringen terug te verdienen: de terugverdientijd. Op basis van empirisch onderzoek schatten we de terugverdientijd in Utrecht op vijf jaar.

Achtergrond

De Gemeente Utrecht is het vergunningenbeleid voor seksondernemingen aan het herzien om beter te voldoen aan de behoeften van zowel exploitanten als sekswerkers. De gemeente Utrecht heeft als onderdeel van deze hervormingen SEO Economisch Onderzoek gevraagd om de terugverdientijd van investeringen van exploitanten in de vergunde seksbranche in kaart te brengen.

Het doel van het onderzoek is om een schatting te maken van de terugverdientijd van investeringen door een efficiënte toetreder op de Utrechtse markt voor seksexploitatie. Hierbij wordt rekening gehouden met zowel juridische als bedrijfseconomische parameters. Het onderzoek maakt gebruik van verschillende methoden, waaronder bureauonderzoek, interviews met exploitanten en data-analyse op basis van gegevens uit openbare bronnen. De terugverdientijd wordt berekend door te kijken naar de verwachte inkomsten en uitgaven van een exploitatiebedrijf in de toekomst. Deze toekomstige bedragen worden vertaald naar de huidige waarde, zodat we kunnen zien of en wanneer de investering zich terugbetaalt.[1]

Analytisch kader

In het juridische kader wordt besproken hoe de duur van vergunningen wettelijk moet worden vastgesteld op basis van de terugverdientijd van investeringen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen 'beleidsmatig schaarse' en 'natuurlijk schaarse' vergunningen. Voor beide geldt dat de looptijd van de vergunning voldoende moet zijn om de gemaakte investeringen terug te verdienen, maar niet langer dan nodig om concurrenten ook een kans te geven op toetreding.

Het bedrijfseconomische kader richt zich op de schatting van inkomsten, operationele marges, investeringen en het redelijke rendement op kapitaal. Het concept van de 'efficiënte toetreder' wordt hierbij gehanteerd om een neutrale basis te bieden voor de berekening van de terugverdientijd.

Bedrijfseconomische parameters

Voor de schatting van de omzet van een efficiënte toetreder in Utrecht is gebruikgemaakt van verschillende methoden. Op basis van de vraag- en aanbodzijde wordt de potentiële omzet voor de gehele regio Utrecht geschat op 19 tot 56 miljoen euro. De verwachte marktaandeelverdeling varieert, afhankelijk van factoren zoals het aantal vergunningen en de mate van onvergunde thuissekswerk. Een efficiënte toetreder kan naar verwachting in elk geval een marktaandeel van 1/20e van de totale markt bereiken.

[1] In economische termen: de netto contante waarde van de kasstromen. Zie pagina 26 voor een overzicht van alle begrippen.

De operationele marge[2] voor seksbedrijven wordt geschat op 7 procent op basis van benchmarkgegevens uit vergelijkbare sectoren. De initiële investeringen voor een nieuwe onderneming worden geraamd op enkele honderdduizenden euro's, afhankelijk van het bedrijfsmodel en de gekozen locatie.

Tabel S.1 Naar schatting zijn investeringen in het vijfde jaar terugverdiend

Jaar	1	2	3	4	5
Omzet					
Markt (€)	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000
Btw percentage	21%	21%	21%	21%	21%
Marktaandeel	2,5%	5%	5%	5%	5%
Netto omzet ondernemer (€)[a]	395.000	790.000	790.000	790.000	790.000
Marge					
Operationele marge	3,5%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%
Belastingvoet	25,8%	25,8%	25,8%	25,8%	25,8%
Netto operationele winst na belastingen (€)[b]	10.258	41.033	41.033	41.033	41.033
Investeringen					
Investeringsuitgaven[3] (€)	500.000				
Afschrijvingen (€)[c]	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Kasstromen					
Kasstroom (€)[d]	-389.742	141.033	141.033	141.033	141.033
Discontovoet	8%	8%	8%	8%	8%
Verdisconteerde kasstroom (€)	-360.872	120.913	111.956	103.663	95.984
Cumulatieve verdisconteerde kasstroom (€)[e]	*-360.872*	*-239.959*	*-128.003*	*-24.340*	***71.644***

Bron: SEO Economisch Onderzoek. Toelichting: [a] Marktomzet verminderd met btw-afdracht keer marktaandeel. [b] Omzet ondernemer keer marge verminderd met belastingen. [c] 20 procent van de investeringsuitgaven. [d] Winst na belastingen plus afschrijvingen minus investeringen. [e] De cumulatieve verdisconteerde kasstroom aan wanneer de investering is terugverdiend. In het eerste jaar dat de kasstroom positief is, is het moment dat de investeerder zijn/haar/hun initiële investering volledig heeft terugverdiend.

Bepaling terugverdientijd

Op basis van een conservatief scenario wordt de terugverdientijd voor een efficiënte toetreder geschat op ongeveer vijf jaar (Tabel S.1). Dit scenario gaat uit van een marktomvang van 20 miljoen euro, een marktaandeel van 5 procent, een operationele marge van 7 procent en een initiële investering van 500.000 euro. In een gevoeligheidsanalyse

2 Zie de begrippenlijst op pagina 26 voor een definitie.

3 Bij de raming van de initiële investering van €500.000 is rekening gehouden met alle kosten die noodzakelijk zijn om een sekswerkonderneming operationeel te maken. Dit omvat niet alleen de fysieke inrichting van het bedrijf, zoals de huur van panden en de aankoop van apparatuur, maar ook de middelen en uren die worden besteed aan de voorbereidingen vóór de opening. Denk hierbij aan personeelskosten, advieskosten, juridische en administratieve voorbereidingen, evenals marketinguitgaven om klanten aan te trekken.

blijkt dat veranderingen in marktomvang, operationele marge of investeringsniveau de terugverdientijd met één jaar kunnen verkorten, maar dat ook voor minder gunstige aannames de terugverdientijd gelijk blijft aan 5 jaar.[4]

[4] Een terugverdientijd van vijf jaar geldt voor zowel seksbedrijven met als seksbedrijven zonder sekswerkers.

Inhoudsopgave

Samenvatting			i
1	Inleiding		1
	1.2	Achtergrond	1
	1.3	Aanleiding, onderzoeksvraag en -methode	2
2	Analytisch kader		4
	2.1	Juridische overwegingen	4
	2.2	Bedrijfseconomische overwegingen	11
3	Bedrijfseconomische parameters		15
	3.1	Omzet	15
	Operationele marge		17
	3.2	Investeringen en afschrijvingen	20
	3.3	Redelijk rendement	21
4	Bepaling terugverdientijd		23
	4.1	Basisvariant	23
	4.2	Gevoeligheidsanalyse	24
Begrippenlijst			26
Referenties			27

1 Inleiding

Ondernemers die een seksbedrijf willen beginnen in de gemeente Utrecht, moeten hiervoor een vergunning aanvragen. Omdat een beperkt aantal vergunningen wordt verleend, moeten deze schaarse vergunningen voor een bepaalde duur worden verleend. De looptijd van deze vergunning dient recht te doen aan de terugverdientijd van de investeringen die exploitanten doen. Dit rapport geeft zicht op de terugverdientijd voor exploitanten in de Utrechtse vergunde seksbranche.

1.2 Achtergrond

Vergunningenstelsel voor seksondernemingen

Het beleid rondom seksinrichtingen in Nederland, met name wat betreft de exploitatie van seksbedrijven, is doorgaans geregeld via een stelsel van schaarse vergunningen. Kort gezegd betekent dit dat elke exploitant die een seksbedrijf wil beheren, zoals een privéhuis, hiervoor een vergunning van het betreffende gemeentebestuur moet verkrijgen. Deze vergunning stelt hen in staat om binnen de wettelijke kaders te opereren en zorgt ervoor dat er toezicht is op de veiligheid en gezondheid van zowel sekswerkers als hun klanten. De voorwaarden voor het verkrijgen van een vergunning omvatten onder andere het naleven van arbeids- en veiligheidsnormen en het bieden van een veilige werkomgeving.

De vergunningen worden voor een beperkte duur verleend, wat betekent dat exploitanten periodiek moeten aantonen dat zij aan alle voorwaarden blijven voldoen om opnieuw een vergunning te krijgen voor een nieuwe periode. Dit systeem zorgt voor continue controle en aanpassingen waar nodig, om ervoor te zorgen dat seksbedrijven blijven opereren volgens de geldende wet- en regelgeving. Het type seksbedrijf kan variëren, van een kleinschalige erotische massagesalon tot een groter escortbureau met meerdere werknemers, maar alle exploitanten moeten voldoen aan de gestelde vergunningsvoorwaarden.

Verplichtingen rondom schaarse vergunningen

De looptijd van de vergunningen voor exploitanten moet conform de richtlijnen overeenkomen met de terugverdientijd. Zo heeft in 2016 de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State[5] een algemeen juridisch kader ontwikkeld voor de verdeling van schaarse vergunningen. Centraal hierin staat de verplichting voor de overheid om mededingingsruimte te creëren bij de verdeling van schaarse vergunningen. Die verplichting heeft ook gevolgen voor de looptijd van schaarse vergunningen:

"Uit deze rechtsnorm vloeit voort dat schaarse vergunningen in beginsel niet voor onbepaalde tijd, doch alleen tijdelijk kunnen worden verleend. De vergunninghouder wordt immers bij verlening voor onbepaalde tijd onevenredig bevoordeeld, omdat het voor nieuwkomers dan nagenoeg onmogelijk is om nog toe te treden tot de markt."

5 Uitspraak Raad van State 2 november 2016, ECLI:NL:RVS:2016:2927 (speelautomatenhal Vlaardingen)

Een vergelijkbare verplichting tot beperking van de looptijd van schaarse vergunningen heeft zich ontwikkeld onder het Europese beginsel van het vrije verkeer van diensten en de Dienstenrichtlijn: de toegang tot de interne markt voor dienstverrichters mag niet onnodig lang worden afgesloten. In plaats daarvan moet de lengte van de vergunningsduur aansluiten bij de terugverdientijd.

1.3 Aanleiding, onderzoeksvraag en -methode

Utrechtse vergunde seksbranche

In de gemeente Utrecht wordt het vergunde seksbeleid momenteel vernieuwd en aangepast om beter te voldoen aan de behoeften van sekswerkers en de samenleving. Dit beleid wordt deels vormgegeven door middel van proeftuinen, waarin nieuwe regels en werkwijzen worden getest. Zo wordt het bijvoorbeeld vanaf eind 2024 mogelijk voor sekswerkers om vanuit hun eigen woning te werken, onder bepaalde voorwaarden.[6] Daarnaast onderzoekt de gemeente de mogelijkheid om kleinschalige locaties te creëren waar sekswerkers een ruimte kunnen huren om te werken. De gemeente werkt hierin samen met sekswerkers, hulpverleners en andere betrokkenen.

De vergunde seksbranche in Utrecht is in omvang momenteel vrij beperkt in vergelijking met andere grote steden in Nederland. De gemeente Utrecht staat een maximum van zes vergunningen voor seksbedrijven toe, waarvan er drie zijn verleend. Deze vergunningen hebben een looptijd van drie jaar, waarna een nieuwe vergunning voor de daaropvolgende periode kan worden aangevraagd. Hoewel dit in theorie voor onzekerheid kan zorgen, hebben exploitanten aangegeven dat de vergunningen de facto als vergunningen voor onbepaalde tijd worden ervaren vanwege de continuïteit waarmee zij vergunning na vergunning hebben ontvangen in het verleden.

Er zijn verschillende typen seksbedrijven die een vergunning kunnen krijgen, zoals seksbioscopen, sekstheaters, clubs, erotische massagesalons en escortbedrijven. Momenteel is er geen vergunning verleend voor raamsekswerk. Het vaststellen van de geldigheidsduur van vergunningen in de vergunde seksbranche is een taak van de gemeente. Volgens de wet, en specifiek de Europese Dienstenrichtlijn, moet het gemeentebestuur ervoor zorgen dat de looptijd van deze vergunningen voldoende lang is om de noodzakelijke investeringen terug te verdienen. Dit met oog voor de specifieke kenmerken van de vergunde seksbranche en de lokale omstandigheden.

Onderzoeksvraag

In het kader van de modernisering van het vergunde seksbeleid heeft de gemeente Utrecht SEO Economisch Onderzoek gevraagd om de terugverdientijd in de gemeente in kaart te brengen. De kern van dit onderzoek draait daarmee om het empirisch vaststellen van de terugverdientijd van de investeringen in de Utrechtse vergunde seksbranche voor exploitanten.

Methode en leeswijzer

Het empirisch vaststellen van de terugverdientijd vereist data. Deze data zijn niet altijd openbaar en/of in een gestructureerd format beschikbaar. Daarom benut dit onderzoek verschillende bronnen van dataverzameling, waaronder bureauonderzoek, interviews en analyse van gegevens uit openbare bronnen. Op basis van deze

[6] Deze voorwaarden zijn a) maximaal één en dezelfde ter plaatse ingeschreven bewoner mag sekswerk in de woning verrichten; b) de sekswerker staat ten minste drie maanden ingeschreven in de Basisregistratie Personen op een woonadres in Nederland; c) afdracht van verdiensten uit thuissekswerk aan een derde is niet toegestaan; d) er is geen sprake van bemiddeling door derden, met uitzondering van advertentiesites waar de sekswerker zelf adverteert; e) de werkruimte is hygiënisch; f) de sekswerker is ten minste 21 jaar oud; en g) de sekswerker ontvangt tussen 01.00 uur 's nachts en 06.00 uur 's ochtends geen klanten in de woning.

gegevens maakt dit onderzoek vervolgens een inschatting van de terugverdientijd van een efficiënte toetreder op de Utrechtse markt voor seksinrichtingen. Deze inschatting van de terugverdientijd dient aan een aantal juridische en economische parameters te voldoen. Hoofdstuk 2 beschrijft het juridische en bedrijfseconomische kader hiervoor. Hoofdstuk 3 dat daarop volgt is inventariserend van aard door relevante economische grootheden voor de Utrechtse vergunde seksbranche in kaart te brengen. Uit de toepassing van deze grootheden met het analysekader volgt daarna de terugverdientijd. De afleiding hiervan is beschreven in Hoofdstuk 4.

2 Analytisch kader

Het analytische kader biedt een juridisch en bedrijfseconomisch perspectief op de looptijd van schaarse vergunningen in de vergunde seksbranche. Het combineert juridische eisen voor mededingingsruimte en terugverdientijd met economische parameters om te bepalen hoe lang vergunningen moeten duren om investeringen terug te verdienen.

2.1 Juridische overwegingen

Deze paragraaf zet het juridische kader uiteen dat van toepassing is op de looptijd van schaarse vergunningen voor het verrichten van sekswerk. Daarbij wordt niet alleen ingegaan op de terugverdientijd als (belangrijke) factor voor het bepalen van die looptijd, maar ook op andere factoren die hiervoor mede van belang kunnen zijn.

2.1.1 Regulering van sekswerk

Momenteel wordt sekswerk (vrijwel) niet landelijk gereguleerd, maar vooral gemeentelijk. Op grond van artikel 151a van de Gemeentewet, dat in 2000 is ingevoerd bij de opheffing van het algemene bordeelverbod, kan de gemeenteraad namelijk een verordening vaststellen waarin voorschriften worden gesteld met betrekking tot het bedrijfsmatig geven van gelegenheid tot het verrichten van seksuele handelingen met of voor een derde tegen betaling.

Binnen de gemeente Utrecht is in dit verband 'Hoofdstuk 3. Seksinrichtingen e.d.' van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van belang.[7] Op grond hiervan is het verboden om zonder vergunning van het bevoegde bestuursorgaan een seksinrichting of escortbedrijf te exploiteren, waarbij ten aanzien van seksinrichtingen een maximum aan het aantal te verlenen vergunningen is gesteld. [8] Voorts bepaalt de APV dat een vergunning voor de exploitatie ven een seksinrichting of escortbedrijf - ongeacht of het aantal te verlenen vergunningen op voorhand is beperkt - drie jaar na de datum van inwerkingtreding daarvan vervalt of zoveel eerder als in de vergunning wordt aangegeven, met dien verstande dat geen vervaltermijnen van minder dan één jaar in de vergunning worden opgenomen.[9]

Naast gemeentelijke regelgeving is voor de regulering van sekswerk ook het Unierecht van belang. Sekswerk geldt namelijk als een vorm van dienstverrichting, in welk verband de vrijheid van vestiging en het vrije verkeer van diensten van belang zijn.[10] In het bijzonder is de Europese Dienstenrichtlijn (2006/123/EG) van toepassing op

7 Binnen de gemeente Utrecht is in dit verband 'Hoofdstuk 3. Seksinrichtingen e.d.' van de huidige *Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht 2010* van belang, zoals gepubliceerd op Lokaleregelgeving Overheid. Hierbij wordt opgemerkt dat een nieuwe versie van de APV in de maak is.

8 Artikel 3.6 APV Utrecht.

9 Artikel 3.7 APV Utrecht.

10 Artikel 3.7 APV Utrecht.

sekswerk.[11] Deze richtlijn bevat algemene bepalingen ter vergemakkelijking van de uitoefening van de vrijheid van vestiging van dienstverrichters en het vrije verkeer van diensten, met waarborging van een hoge kwaliteit van de diensten.[12] Voor de toepasselijkheid van de bepalingen in de Dienstenrichtlijn die betrekking hebben op vergunningstelsels (art. 9-13) is in dit verband niet relevant of de dienst wel of niet een grensoverschrijdend karakter heeft.[13] Ook zogeheten 'zuiver interne situaties' (waarbij geen andere nationaliteit in het geding is) worden daarom beheerst door deze bepalingen. Dat geldt in het bijzonder voor de artikelen 11 en 12 van de Dienstenrichtlijn die (mede) betrekking hebben op de looptijd van (schaarse) vergunningen en die zijn geïmplementeerd in artikel 33 van de Dienstenwet.

2.1.2 De duur van schaarse vergunningen *of* de terugverdientijd als factor

Regelmatig wordt ervoor gekozen om sekswerk te reguleren met behulp van zogeheten 'schaarse vergunningen'. Dit houdt in dat het gemeentebestuur op voorhand het aantal vergunningen dat kan worden verleend, beperkt tot een maximumaantal (zoals in de gemeente Utrecht bij bepaalde modaliteiten van sekswerk het geval is). Wanneer sprake is van een beperkt aantal vergunningen, heeft dat gevolgen voor de looptijd van deze vergunningen. Uit artikel 11 van de Dienstenrichtlijn volgt dat zogeheten beleidsmatig schaarse vergunningen, ofwel vergunningen waarvan het beschikbare aantal is beperkt vanwege zogeheten 'dwingende redenen van algemeen belang', niet voor onbepaalde tijd mogen worden verleend. Wanneer het bestuur namelijk over beoordelingsruimte zou beschikken ten aanzien van de duur van de vergunning, zou volgens het Hof van Justitie afbreuk kunnen worden gedaan aan het doel van artikel 11 van de Dienstenrichtlijn, namelijk het waarborgen van de toegang van dienstverrichters tot de betrokken dienstenmarkt.[14] Schaarse vergunningen voor sekswerk kunnen worden gerekend tot deze beleidsmatig schaarse vergunningen, omdat het aantal beschikbare vergunningen wordt beperkt ten behoeve van een dwingende reden van algemeen belang, namelijk handhaving van de openbare orde en in het bijzonder voorkoming van strafbare feiten ten aanzien van sekswerkers (zoals mensenhandel, gedwongen prostitutie en prostitutie door minderjarigen).[15]

Ten aanzien van vergunningen die om andere redenen schaars zijn, namelijk de zogeheten 'natuurlijk of technisch schaarse vergunningen', bepaalt artikel 12 lid 2 Dienstenrichtlijn zelfs meer specifiek dat een dergelijke vergunning voor 'een passende beperkte duur' moet worden verleend en niet automatisch mag worden verlengd. Evenmin mag ten aanzien van die schaarse vergunningen enig ander voordeel worden toegekend aan de dienstverrichter wiens vergunning zojuist is verlopen of aan personen die een bijzondere band met die dienstverrichter hebben. Een natuurlijk schaarse vergunning mag blijkens overweging 62 van de Dienstenrichtlijn niet 'buitensporig lang geldig' zijn. In het bijzonder moet de geldigheidsduur van dergelijke schaarse vergunningen zodanig worden vastgesteld dat de vrije mededinging niet in grotere mate wordt belemmerd of beperkt dan nodig is met het oog op de afschrijving van de investeringen en een billijke vergoeding van het geïnvesteerde kapitaal.[16] Overweging 62 van de Dienstenrichtlijn maakt dus duidelijk dat bij het bepalen van de looptijd van een natuurlijk schaarse vergunning een balans moet worden gevonden tussen het belang van de terugverdientijd voor de vergunninghouder en het belang van concurrenten dat in de toekomst opnieuw mededingingsruimte ontstaat voor

11 Richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt, *PbEU* 2006, L 376/36 (hierna: Dienstenrichtlijn). Zie uitgebreider over de toepasselijkheid van de Dienstenrichtlijn op sekswerk de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel Wet regulering sekswerk (*Kamerstukken II* 2020/21, 35 715, nr. 3, p. 29-33).
12 Art. 1 lid 1 Dienstenrichtlijn.
13 *Appingedam*, ECLI:EU:C:2018:44, r.o. 110.
14 *Trijber en Harmsen*, ECLI:EU:C:2015:641, r.o. 62-63.
15 Vgl. *Trijber en Harmsen*, ECLI:EU:C:2015:641, r.o. 68.
16 Zie overweging 62 van de Dienstenrichtlijn.

een schaarse vergunning. De terugverdientijd van de vergunninghouder (in het kader van de afschrijving van zijn investeringen) vormt dus een (juridische) ondergrens bij de vaststelling van de looptijd van een natuurlijk schaarse vergunning, maar in combinatie met een billijke (redelijke) vergoeding van het geïnvesteerde kapitaal tevens een juridische bovengrens.

Inmiddels is in de nationale rechtspraak verduidelijkt dat de looptijd van een beleidsmatig schaarse vergunning op dezelfde wijze moet worden bepaald als die van een natuurlijk schaarse vergunning. Ook beleidsmatig schaarse vergunningen moeten dus voor 'een passende beperkte duur' worden verleend. Bovendien moet bij het bepalen van een passende beperkte duur van een beleidsmatig schaarse vergunning de terugverdientijd van noodzakelijke investeringen 'als factor' worden meegenomen. Dit betekent dat de duur van de verleende schaarse vergunningen voldoende tijd moet bieden om de door vergunninghouders noodzakelijk gemaakte investeringen en de investeringen die zij lopende de geldigheidsduur van de vergunningen redelijkerwijs moeten maken, te kunnen afschrijven. [17]

De terminologie van de artikelen 11 en 12 van de Dienstenrichtlijn maakt overigens duidelijk dat de verplichting tot beperking van de vergunningsduur geldt zodra het aantal voor verlening beschikbare vergunningen is beperkt. Het is dus niet van belang of het aantal aanvragers ook daadwerkelijk groter blijkt dan het aantal beschikbare vergunningen. [18] Die lezing sluit aan bij de ratio van de bepaling inzake de looptijd van schaarse vergunningen: wanneer schaarse vergunningen eenmaal voor onbepaalde tijd worden verleend, is het voor nieuwkomers vrijwel onmogelijk om op een later moment de markt alsnog te betreden.

2.1.3 Mededingingsruimte

De regel dat schaarse vergunningen niet voor onbepaalde tijd mogen worden verleend, staat niet op zichzelf, maar is een afgeleide van het gelijkheidsbeginsel of – specifiek in de context van het Unierecht – van het verbod van discriminatie op grond van nationaliteit en de hieruit voortvloeiende verkeersvrijheden (waaronder de vrijheid van vestiging en het vrije verkeer van diensten). De ratio achter de eis van een beperkte duur van een schaarse vergunning is immers dat die vergunning na afloop van die duur weer beschikbaar komt voor verdeling. Op dat moment kunnen alle geïnteresseerde partijen dus (opnieuw) meedingen naar die schaarse vergunning. De verplichting om de looptijd van een schaarse vergunning te beperken, hangt dus samen met het beginsel van gelijke behandeling: de hieruit voortvloeiende verplichting van de overheid om mededingingsruimte te creëren bij de verdeling van schaarse vergunningen zou vrijwel teniet worden gedaan indien deze vergunningen vervolgens voor onbepaalde tijd zouden worden verleend.

Omgekeerd betekent deze samenhang tussen de duur van de vergunning en het bieden van mededingingsruimte dat de noodzaak van een beperkte looptijd van een schaarse vergunning wegvalt als er een juridische rechtvaardiging bestaat voor onderhandse vergunningverlening, d.w.z. zonder transparante selectieprocedure. In dat geval zou de schaarse vergunning na afloop van de beperkte duur namelijk sowieso niet beschikbaar komen voor een verdeling waarbij alle geïnteresseerde partijen kunnen meedingen, maar opnieuw rechtstreeks aan een bepaalde partij kunnen worden verleend. Onderhandse vergunningverlening zonder voorafgaande oproep tot mededinging zou bijvoorbeeld gerechtvaardigd kunnen zijn indien op voorhand vaststaat dat de te vergunnen

17 ABRvS 21 juli 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1588, r.o. 4.2. Ook uit de jurisprudentie van het Hof van Justitie bleek reeds dat de noodzaak om investeringen af te schrijven ook relevant is voor de beoordeling van de looptijd van beleidsmatig schaarse vergunningen. Zie *Engelmann*, ECLI:EU:C:2010:506, r.o. 48.

18 Zie reeds *Kamerstukken II* 2019/20, 32637, nr. 418, p. 11-12.

activiteit slechts door één specifieke partij kan worden verricht, maar dergelijke situaties zijn eerder uitzondering dan regel.

Tot slot is de (vastgestelde) looptijd van de vergunning ook van belang voor de verdelingsprocedure. Wanneer de looptijd voorafgaand aan de verdelingsprocedure wordt aangekondigd, kunnen potentiële gegadigden hun aanvraag hierop afstemmen. Om die reden strekt de eis uit de rechtspraak dat het bestuur 'een passende mate van openbaarheid' moet verzekeren met betrekking tot 'de toe te passen criteria'[19] zich ook uit tot de looptijd van de schaarse vergunning. De looptijd van een schaarse vergunning zal dus voorafgaand aan de verdeling moeten worden bekendgemaakt, zodat aanvragers hun aanvraag hierop kunnen afstemmen. De enige uitzondering hierop betreft de situatie waarin de looptijd zelf als vergelijkingscriterium fungeert op basis waarvan de verdeling plaatsvindt en dus voorafgaand aan de verdeling nog niet bekend kan zijn.

2.1.4 Andere factoren dan terugverdientijd

Hoewel bij het bepalen van een passende beperkte duur van een beleidsmatig schaarse vergunning de terugverdientijd van noodzakelijke investeringen 'als factor' moet worden meegenomen, rijst de vraag in hoeverre ook andere omstandigheden als factor kunnen worden meegenomen bij het bepalen van de (beperkte) looptijd van een schaarse vergunning. Hieronder worden enkele van deze belangen besproken.

Belang van gelijktijdige verdeling

In bepaalde gevallen kan de overheid er belang bij hebben dat meerdere schaarse vergunningen gelijktijdig worden verdeeld, bijvoorbeeld om een doelmatige verdeling te realiseren of om administratieve uitvoeringslasten te beperken. Bij een gelijktijdige verdeling worden schaarse vergunningen gezamenlijk verdeeld en wordt dus het aantal verdelingsmomenten beperkt. Dit kan ook in het belang van concurrenten zijn, omdat ze dan meerdere mogelijkheden hebben om schaarse vergunningen (gelijktijdig) te verwerven.

Om een dergelijke gelijktijdige verdeling te kunnen realiseren, kan de overheid er belang bij hebben dat schaarse vergunningen gelijktijdig aflopen, zelfs als ze op verschillende momenten zijn verleend. [20] Overigens kan dit ook betekenen dat aan het einde van de looptijd van een schaarse vergunning deze vergunning voor korte duur wordt verlengd teneinde die gelijktijdige verdeling mogelijk te maken.

Belang van zorgvuldige beleidsvorming

Hoewel voorkomen moet worden dat het bestuur schaarse vergunningen onnodig lang 'op de plank' laat liggen, kan het belang van een zorgvuldige beleidsvorming (voorbereiding van de verdeling) met zich meebrengen dat het moment waarop een schaarse vergunning zou moeten aflopen op basis van de terugverdientijd, niet (volledig) samenvalt met het moment waarop een schaarse vergunning opnieuw wordt verdeeld.[21] Dit belang zal zich overigens met name manifesteren indien na afloop van de looptijd van de schaarse vergunning blijkt dat nog geen (nieuw) beleid is gevormd en schaarse vergunningen dus niet direct opnieuw kunnen worden verdeeld.[22] Het ligt

19 ABRvS 2 november 2016, ECLI:NL:RVS:2016:2927.

20 Vgl. Rb. Rotterdam 26 januari 2009, ECLI:NL:RBROT:2009:BH1202 waarin wordt gewezen op de mogelijkheid tot totale herschikking als gevolg van de verlenging van bepaalde schaarse vergunningen.

21 ABRvS 28 augustus 2019, ECLI:NL:RVS:2019:2892.

22 Overigens zal ook in dat geval gewicht moeten worden toegekend aan het belang van het bieden van mededingingsruimte, die juist ontbreekt bij een verlenging (ABRvS 9 december 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2924, r.o. 7.1).

minder voor de hand dat dit belang al op het moment van verlening van de schaarse vergunning een vaststelling van de looptijd rechtvaardigt die verder gaat dan de terugverdientijd van de vergunninghouder.[23]

Belang van zittende partijen (overgangsregeling)

Een bijzondere situatie betreft de verdeling van schaarse vergunningen die in het verleden voor onbepaalde – of in elk geval: te lange – tijd zijn verleend. Volgens de rechtspraak kan in een situatie waarin wordt overgegaan van schaarse vergunningen voor onbepaalde tijd naar vergunningen met een beperkte geldigheidsduur, aanleiding bestaan om de betrokken vergunninghouders wellicht extra tijd te bieden om de door hen met het oog op de eerdere situatie gemaakte (kapitaal)investeringen redelijkerwijs te kunnen afschrijven. Gelet op het doel van de Dienstenrichtlijn moet het daartoe mogelijk vergunnen van een overgangstermijn echter beperkt blijven tot bijzondere situaties, zoals die waarin het desbetreffende beleid plotseling is gewijzigd of de recent gemaakte investeringen sterk afwijken van de investeringen die gemiddeld gezien worden gemaakt. [24]

Onderhandse vergunningverlening

Omdat de verplichting tot vergunningverlening voor beperkte duur een afgeleide is van de verplichting om mededingingsruimte te bieden, rijst de vraag of die laatste verplichting tot het bieden van mededingingsruimte altijd van toepassing is. Ten aanzien van beleidsmatig schaarse vergunningen is in dit verband van belang dat de verplichting om mededingingsruimte ('een passende mate van openbaarheid') te bieden - anders dan bij natuurlijk schaarse vergunningen [25] - niet voortvloeit uit de Dienstenrichtlijn. [26] In plaats daarvan wordt deze transparantieverplichting afgeleid uit de vrijheid van vestiging (artikel 49 VwEU) of het vrije verkeer van diensten (artikel 56 VwEU). [27] Onder deze rechtsgrondslag in het primaire Unierecht bestaat echter - in elk geval in theorie - de mogelijkheid dat een uitzondering op de transparantieverplichting wordt gerechtvaardigd door een dwingende reden van algemeen belang, zoals de noodzaak om het rechtszekerheidsbeginsel te eerbiedigen. [28] In dat geval zou kunnen worden betoogd dat wanneer de transparantieverplichting niet van toepassing is, eveneens de grondslag komt te ontvallen aan de verplichting om een schaarse vergunning voor bepaalde tijd te verlenen. Vergunningverlening voor beperkte duur beoogt immers juist mogelijk te maken dat mededingingsruimte wordt geboden.

Interessant is in dit verband dat in de context van kansspelen een uitzondering op de transparantieverplichting is aanvaard die specifiek samenhangt met de bijzondere aard van kansspelen. [29] Volgens het Hof van Justitie is de transparantieverplichting niet van toepassing wanneer sprake is van verlening van een schaarse vergunning voor kansspelen aan een openbare exploitant wiens beheer onder rechtstreeks toezicht staat van de Staat of aan een particuliere exploitant op wiens activiteiten de overheid een strenge controle kan uitoefenen. [30] In de nationale rechtspraak is in dit verband verduidelijkt dat het criterium van een 'strenge controle' door de overheid betrekking heeft op de bijzondere relatie die de particuliere exploitant aan wie de vergunning wordt verleend heeft met de

---

23 In ABRvS 28 augustus 2019, ECLI:NL:RVS:2019:2892 (Lovers) wordt juist een beperkte looptijd van een schaarse ligplaatsvergunning gemotiveerd met een beroep op de totstandkoming en uitvoering van nieuw beleid. De terugverdientijd speelt in deze uitspraak geen rol.

24 ABRvS 21 juli 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1588, r.o. 4.2

25 Artikel 12 lid 1 van de Dienstenrichtlijn

26 Dit is wel het geval bij natuurlijk of technische schaarse vergunningen (art. 12 lid 1 Dienstenrichtlijn).

27 *Promoimpresa*, ECLI:EU:C:2016:558, r.o. 70.

28 *Promoimpresa*, ECLI:EU:C:2016:558, r.o. 71.

29 In dat verband wordt gewezen op 'de bijzonderheden van morele, religieuze of culturele aard, alsmede de aan kansspelen en weddenschappen verbonden moreel en financieel schadelijke gevolgen voor het individu en de samenleving' (*Sporting Exchange*, ECLI:EU:C:2010:307, r.o. 27).

30 *Sporting Exchange*, ECLI:EU:C:2010:307, r.o. 62.

overheid. Als gevolg daarvan kan de overheid een strenge controle uitoefenen die zij niet kan uitoefenen op een exploitant met wie zij een zodanige relatie niet heeft. Om die reden houdt de enkele bevoegdheid om aan een schaarse vergunning 'strenge voorwaarden' te verbinden, geen 'strenge controle' in, omdat de vergunningverlener deze bevoegdheid kan aanwenden ten opzichte van een ieder die naar die vergunning meedingt, ongeacht of dat een openbare of particuliere exploitant is.[31] De rechtspraak inzake de uitzondering van 'strenge controle' is echter nog niet toegepast buiten de context van kansspelen, zodat het de vraag is of die in het kader van de regulering van sekswerk aan de orde kan zijn.

Belang van periodieke herbeoordeling: dubbele rechtvaardiging van beperkte duur

Artikel 11 van de Dienstenrichtlijn maakt duidelijk dat er verschillende redenen kunnen zijn om de duur van een vergunning te beperken. Naast het (beleidsmatig) schaarse karakter van een vergunning kan een beperkte duur van een vergunning ook worden gerechtvaardigd door een dwingende reden van algemeen belang. Zo is in de uitspraak coffeeshop Roermond aanvaard dat de duur van een vergunning voor de exploitatie van een coffeeshop kon worden beperkt ter bescherming van de openbare orde en het woon- en leefklimaat. Interessant aan deze uitspraak is dat de beperkte duur van de vergunning niet enkel wordt gerechtvaardigd door het schaarse karakter van deze vergunning, maar eerst en vooral door het belang om op basis van een vast toetsingsmoment te kunnen beoordelen of een vergunning opnieuw verleend zal worden, of dat - gelet op het belang van de openbare orde - vergunningverlening niet langer wenselijk is.[32] Opvallend genoeg wordt in deze uitspraak niet stilgestaan bij de rechtvaardiging van de specifieke duur van de schaarse vergunning; volstaan wordt met de overweging dat de beperking van de duur van de vergunning evenredig is met bovengenoemde reden van algemeen belang, bovendien geschikt is om het nagestreefde doel te bereiken en tot slot niet verder gaat dan nodig is om dat doel te bereiken. In elk geval lijkt de beperkte duur vanwege het schaarse karakter van de vergunning de beperkte duur vanwege de noodzaak van een periodieke herbeoordeling te volgen. Dit betekent dat bij een 'dubbele' rechtvaardiging van de beperkte duur van een schaarse vergunning de looptijd hiervan mogelijk verder kan worden beperkt. Tegelijk rijst de vraag of in dat geval na afloop van die (kortere) looptijd direct een verplichting bestaat om mededingingsruimte te bieden, omdat die verplichting juist samenhangt met het schaarse karakter van de vergunning.

Differentiatie in vergunningsduur (en sekswerk)

Tot slot rijst de vraag of er een bevoegdheid (of zelfs een verplichting) bestaat om bij het bepalen van de (beperkte) duur van een vergunning onderscheid te maken tussen verschillende typen activiteiten die onder het betreffende vergunningstelsel vallen. Uit de rechtspraak volgt inmiddels dat de beperkte duur van een schaarse vergunning niet per afzonderlijke vergunning of vergunninghouder hoeft te worden bepaald, omdat dit zou leiden tot willekeur en daarom niet verenigbaar is met de vereiste rechtszekerheid voor de betrokken vergunninghouders en (potentiële) gegadigden voor de vergunningen. Wel kan per branche, met inachtneming van de tijd waarin de noodzakelijke investeringen van vergunninghouders binnen die branche 'gemiddeld genomen' worden terugverdiend, worden vastgesteld binnen welke termijn de hiervoor bedoelde afschrijvingen 'redelijkerwijs' kunnen worden gedaan.[33]

Dat roept de vraag op welke modaliteiten (branches) van sekswerk zinvol kunnen worden onderscheiden. Hoewel de Wet regulering sekswerk geen geldend recht is, kunnen uit dit wetsvoorstel[34] wel aanknopingspunten worden afgeleid voor het differentiëren tussen verschillende modaliteiten van sekswerk. Sekswerk wordt in dit wetsvoorstel gedefinieerd als 'het tegen betaling verrichten van seksuele handelingen met of voor een ander'. Dit begrip is een

31 ABRvS 23 maart 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BP8768, r.o. 2.10.8 en 2.10.9.
32 ABRvS 13 september 2023, ECLI:NL:RVS:2023:3482, r.o. 8.4.
33 ABRvS 21 juli 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1588, r.o. 4.2.
34 *Kamerstukken II* 2020/21, 35 715, nr. 2.

koepelterm voor seksuele handelingen die real-time tegen betaling worden verricht met een ander (prostitutie) of voor een ander (onder meer live seksshows, webcamseks, peepshows, striptease-bars). [35] Daarbinnen kan een onderscheid worden gemaakt tussen een seksbedrijf en andere vormen van sekswerk. Onder een 'seksbedrijf' wordt in dit verband beschouwd 'de activiteit, bestaande uit het bedrijfsmatig gelegenheid geven tot het verrichten van seksuele handelingen met een derde of voor een derde tegen betaling'. De nadruk ligt bij het seksbedrijf dus op de bedrijfsmatige exploitatie van sekswerk. Daarnaast kan sekswerk worden verricht zonder dat hierbij een seksbedrijf betrokken is, dus waarbij de sekswerker als zelfstandige optreedt.

Binnen seksbedrijven wordt onderscheid gemaakt tussen seksbedrijven, escortbedrijven en andere seksbedrijven (die elk zijn onderworpen aan een meer of minder vergaand regime van regulering). Seksbedrijven zijn in dit verband een bijzondere vorm van een seksbedrijf, waarbij sprake is van seksuele handelingen met een ander. Een escortbedrijf is op zijn beurt weer een bijzondere vorm van een seksbedrijf, waarbij sprake is van bemiddeling met het oog op sekswerk dat plaatsvindt op een ander adres dan de woning van de sekswerker of een seksinrichting.[36] Een seksbedrijf met een seksinrichting wordt daarentegen aangeduid als een locatiegebonden seksbedrijf ('bordeel'). Onder andere seksbedrijven vallen bijvoorbeeld bedrijven die striptease acts of live seksshows aanbieden. [37] Buiten het begrip 'seksbedrijven' vallen tot slot bedrijven die vertoningen van erotisch-pornografische aard aanbieden (zoals 'seksbioscopen'), omdat bij vertoningen van films in seksbioscopen geen real-time handelingen worden verricht en er dus geen sprake is van sekswerk.[38]

Overigens is een verdere verfijning van vormen van sekswerk mogelijk. Zo wordt in de huidige APV van de gemeente Utrecht een onderscheid gemaakt tussen raamseksbedrijven en andere seksbedrijven.[39] Kenmerkend voor raamsekswerk is daarbij dat het werven van klanten overwegend gebeurt vanuit de werkruimten door sekswerkers die zichtbaar zijn vanaf een openbare plaats. [40] In het advies van de Commissie Sorgdrager (2022) worden zelfs acht vormen van sekswerk onderscheiden: raamsekswerk, straatsekswerk, sekswerk in een seksclub of een privéclub, escortwerkzaamheden via een bureau, sekswerk in massagesalons, zelfstandige escortwerkzaamheden, thuisontvangst en contactloos sekswerk (webcamwerk, peepshows, seksbioscopen).

Voor de bepaling van de looptijd van een vergunning is bij het onderscheid in modaliteiten van sekswerk allereerst van belang of een vergunning al dan niet schaars is. Voor zover een vergunning voor een bepaalde modaliteit van sekswerk niet schaars is, kan de enige reden voor beperking van de duur van die vergunning verband houden met een dwingende reden van algemeen belang, maar niet met het schaarse karakter van die vergunning. Voor zover een vergunning voor een bepaalde modaliteit van sekswerk daarentegen wel schaars is, zal moeten worden beoordeeld of de specifieke kenmerken van die modaliteit (branche) leiden tot een andere terugverdientijd dan voor andere modaliteiten. Vervolgens zal moeten worden beoordeeld of een eventueel verschil in terugverdientijd gevolgen moet hebben voor de looptijd van die vergunning. Daarbij is van belang dat naast de terugverdientijd

35 *Kamerstukken II* 2020/21, 35 715, nr. 3, p. 7.
36 Zie de definitiebepalingen in het wetsvoorstel Wet regulering sekswerk (*Kamerstukken II* 2020/21, 35 715, nr. 2) en de toelichting hierop (*Kamerstukken II* 2020/21, 35 715, nr. 3, p. 58-59).
37 *Kamerstukken II* 2020/21, 35 715, nr. 3, p. 7.
38 *Kamerstukken II* 2020/21, 35 715, nr. 3, p. 58.
39 In de APV die per 4 november 2024 ingaat, wordt onderscheid gemaakt tussen seksbedrijven met en zonder sekswerkers. Dit onderscheid wijkt af van het onderscheid in de huidige APV. Het onderzoek naar de terugverdientijd is van toepassing op de huidige situatie en de situatie per 4 november.
40 Artikel 3.1 APV Utrecht. Overigens vallen de begripsomschrijven in de APV Utrecht en het wetsvoorstel Wet regulering sekswerk niet geheel samen. Zo maakt de APV Utrecht duidelijk dat onder 'seksinrichting' (dus niet 'seksbedrijf') in elk geval wordt verstaan 'prostitutiebedrijf, raamprostitutiebedrijf, seksbioscoop of seksstheater, al dan niet in combinatie met elkaar'.

ook andere factoren van belang kunnen zijn bij het bepalen van die looptijd, waaronder mogelijk het belang van periodieke herbeoordeling van de vergunning (ongeacht of deze schaars is).

2.1.5 Conclusie

Op grond van de Dienstenrichtlijn moeten schaarse vergunningen voor een passende beperkte duur worden verleend. Bij de vaststelling van deze passende beperkte duur moet in elk geval rekening worden gehouden met de terugverdientijd van de vergunninghouder voor zijn gemaakte investeringen. Daarbij moet ook een 'billijke' vergoeding van het geïnvesteerde kapitaal worden betrokken. Deze terugverdientijd (inclusief redelijk rendement) fungeert dus als juridische ondergrens voor de looptijd van de schaarse vergunning vanuit het perspectief van de vergunninghouder. Deze ondergrens voor de vergunninghouder fungeert tevens als bovengrens voor concurrenten: de duur van schaarse vergunningen mag niet langer zijn dan nodig is om de gedane investeringen terug te verdienen.

De terugverdientijd moet in elk geval als 'een factor' worden betrokken bij het bepalen van de looptijd van een schaarse vergunning. In bepaalde gevallen kunnen ook andere factoren daarbij worden betrokken. Zo kan het bestuur uit een oogpunt van een optimale verdeling belang hebben bij een gelijktijdige verdeling van meerdere schaarse vergunningen. Dat belang mag er echter niet toe leiden dat schaarse vergunningen onnodig lang op de plank blijven liggen of dat schaarse vergunningen onnodig worden verlengd. Ook kan het bestuur belang hebben bij zorgvuldige beleidsvorming, hetgeen in bepaalde omstandigheden met zich mee kan brengen dat de looptijd van bepaalde vergunningen wordt verlengd. Tot slot is mogelijk dat een beperking van de looptijd ook wordt gerechtvaardigd door een andere omstandigheid dan het schaarse karakter van de vergunning, bijvoorbeeld het belang van een periodieke herbeoordeling.

Bij schaarse vergunningen is ter voorkoming van willekeur noodzakelijk dat de (beperkte) duur van de vergunning niet per vergunninghouder wordt bepaald. In plaats daarvan moet worden uitgegaan van de periode waarbinnen de noodzakelijke investeringen van vergunninghouders 'gemiddeld genomen' worden terugverdiend. Daarvoor is van belang binnen welke termijn de afschrijvingen van deze investeringen 'redelijkerwijs' kunnen worden gedaan, hetgeen een zekere beoordelingsmarge veronderstelt. Het is mogelijk om daarbij te differentiëren tussen verschillende modaliteiten (branches), bijvoorbeeld als de terugverdientijd per modaliteit sterk uiteenloopt. Onder omstandigheden kan hiertoe op basis van het gelijkheidsbeginsel zelfs een rechtsplicht bestaan, namelijk omdat ongelijke gevallen ongelijk moeten worden behandeld naar de mate van hun ongelijkheid.

2.2 Bedrijfseconomische overwegingen

2.2.1 Uitgangspunten

De terugverdientijd geeft aan hoeveel maanden of jaren een onderneming nodig heeft om de investeringen terug te verdienen. Een te korte of te lange vergunningsduur ten opzichte van de terugverdientijd kan negatieve gevolgen hebben voor de marktwerking. Als de terugverdientijd langer is dan de vergunningsduur, loopt de ondernemer het risico de investeringen niet terug te kunnen verdienen. Een te korte vergunningsduur kan dan ook negatieve economische effecten hebben, bijvoorbeeld doordat bedrijven minder investeren dan ze zouden doen bij een langere vergunningsduur of blijven zitten met een verlies als de vergunning is afgelopen. Als de terugverdientijd daarentegen (veel) korter is dan de vergunningsduur, bestaat het risico dat de vergunningverlenende instantie onnodig de toegang tot de markt beperkt.

Efficiënte toetreder

De terugverdientijd wordt in beginsel bepaald door verschillende factoren, maar uiteindelijk is de vraag in welke termijn de ondernemer van een seksbedrijf vermogensverschaffers (waaronder de ondernemer indien die uit eigen vermogen investeert) kan compenseren voor het verschafte vermogen terwijl voor de ondernemer een positieve businesscase resteert. Dit kan verschillen voor verschillende ondernemers, bijvoorbeeld doordat meer of minder succesvolle ondernemers kiezen voor meer of minder succesvolle bedrijfsmodellen.

De vraag is daarmee *welke* terugverdientijd dan maatgevend dient te zijn voor de vergunningsduur. Economisch is het wenselijk om geen onderscheid te maken tussen zittende en toetredende ondernemers. Voor beide moet immers een gelijk speelveld bestaan. Daarnaast kan gelden dat de zittende ondernemers in een gesloten vergunningstelsel weinig prikkels tot efficiënte bedrijfsvoering kunnen ervaren doordat concurrentie *door het vergunningenstelsel* wordt begrensd. In de (beleidseconomische) literatuur rondom de verdeling van schaarse rechten wordt daarmee (de fictie van) een *efficiënte toetreder* in de regel als uitgangspunt genomen. Dit idee van een efficiënte toetreder voorkomt dat in de bepaling van de terugverdientijd zittende spelers beloond worden voor hun (mogelijke) inefficiëntie, terwijl het voor efficiënte spelers nog steeds rendabel blijft om toe te treden. Merk op dat hiermee een eventuele zittende speler niet verdrongen hoeft te worden: zittende spelers die voldoende efficiënt zijn moeten kunnen wedijveren met een potentiële efficiënte toetreder.

Vergoeding voor kapitaalkosten / redelijk rendement

Het juridische kader laat zien dat de looptijd van een schaarse vergunning wordt bepaald door de terugverdientijd van investeringen, inclusief een redelijk rendement op het geïnvesteerde kapitaal. Dit redelijke rendement doet recht aan het feit dat een efficiënte toetreder ook iets anders had kunnen doen met diens tijd, moeite en (risico op geïnvesteerd) kapitaal. Deze opportuniteitskost behoeft vergoeding.

Neutraliteit in keuze voor bedrijfsvoering

Een vergunningsduur dient neutraal te zijn met betrekking tot de keuzes die de ondernemer maakt anders dan afwijkingen van de keuzes die een efficiënte toetreder had gemaakt. Een berekening van terugverdientijd dient dan een zekere neutraliteit in keuzes voor de bedrijfsvoering te betrachten. Voor de bepaling van de terugverdientijd voor een efficiënte toetreder, zou dan niet relevant moeten zijn *hoe* wordt toegetreden, e.g. via verwerving van een bestaande onderneming of door een nieuwe concurrerende onderneming te starten. Voor de bepaling van de terugverdientijd voor een efficiënte toetreder, zou dan ook niet relevant moeten zijn welk bedrijfsmodel deze toetreder verkiest te exploiteren. De efficiënte toetreder wordt in de analyse immers geacht het meest rendabele bedrijfsmodel te kiezen.

2.2.2 Operationalisatie

De waarde van een activum is de verdisconteerde waarde van de kasstromen

In de waarderingstheorie wordt de waarde van een activum berekend door de toekomstige kasstromen van dat activum terug te rekenen naar hun huidige waarde. Deze methode houdt rekening met de timing van inkomsten en uitgaven, en gebruikt een discontovoet (een percentage) om ervoor te zorgen dat toekomstige bedragen eerlijk worden vergeleken met de waarde die ze vandaag zouden hebben. De discontovoet vertegenwoordigt de kosten van het kapitaal, of de opbrengst die het geïnvesteerde geld elders had kunnen opbrengen (opportuniteitskosten). De kern van de berekening is het bepalen van het moment waarop de verdisconteerde kasstromen (de verwachte inkomsten minus de uitgaven) positief worden. Met andere woorden: wanneer zijn de inkomsten, teruggerekend

naar vandaag, voldoende om de investering terug te verdienen? Dit wordt gedaan door de vrije kasstromen van elk jaar op te tellen en die terug te rekenen met de discontovoet totdat de som positief wordt.

In formulevorm is de berekening:

$$NPV(t) = \sum_{s}^{t} \frac{FCFF_s}{(1+r)^s} \rightarrow t \text{ s.t. } NPV(t) > 0$$

Waarbij $FCFF_s$ staat voor vrije kasstromen *(Free Cash Flow to the Firm)* in jaar s, $NPV(t)$ staat voor netto contante waarde (*Net Present Value)* op het moment van de eerste investering t en r staat voor de discontovoet.

Sleutelgrootheden in de berekening zijn dan de vrije kasstroom $FCFF$, de discontovoet r en de termijn waarin we geïnteresseerd zijn t

Hoe de relevante grootheden te benaderen?

Voor het schatten van de $FCFF$ en r bestaan twee routes, namelijk de marktbenadering of het opstellen van een businesscase.

De marktbenadering kijkt naar gerealiseerde terugverdientijden (uit het verleden) in de relevante markt voor sekswerkvergunningen of in voldoende vergelijkbare markten. In een competitieve markt voor zulke vergunning onthult dit de eigenlijke terugverdientijd die in de markt tot stand is gekomen. Die route is theoretisch prettig, maar niet altijd haalbaar en dat is zij ook hier niet. Er zijn geen gerealiseerde terugverdientijden voor de Utrechtse markt voor seksondernemingen beschikbaar en zelfs als deze beschikbaar waren geweest is onduidelijk of deze in een competitieve markt tot stand zouden zijn gekomen. De mogelijkheid om gebruik te maken van inzichten uit andere gemeenten wordt beperkt door potentiële verschillen in marktomstandigheden. Bovendien is het onzeker of de waarneembare marktresultaten in deze gemeenten daadwerkelijk zijn voortgekomen uit een competitieve markt. Door de specifieke lokale omstandigheden en verschillen in vergunningstelsels is het zelfs waarschijnlijk dat dit niet het geval is.

In deze benadering maken we een schatting van de vrije kasstromen ($FCFF$) en de discontovoet (r) voor de seksbedrijven in Utrecht. De discontovoet (r) kunnen we redelijkerwijs inschatten, maar de vrije kasstroom ($FCFF$) is wat ingewikkelder, omdat dit afhankelijk is van meerdere factoren. De vrije kasstroom wordt bepaald door de operationele winst na belastingen, vermeerderd met afschrijvingen, en verminderd met investeringen. Dit betekent dat de vrije kasstroom in jaren met veel investeringen lager zal zijn, en in jaren met hogere winst juist hoger. We berekenen de terugverdientijd door te kijken naar de winst (na belastingen), de omzet, en de investeringen om zo te bepalen wanneer de initiële investeringen zijn terugverdiend.

Voor het afschatten van deze grootheden bestaat een aantal routes, waaronder de bottom-up, de top-down en de benchmark. Box 2.1 licht deze verder toe.

Box 2.1 Investeringsanalyse: een combinatie van bottom-up en top-down benaderingen

Bottom-up
De bottom-up benadering doen we op basis van een investeringsanalyse. Deze investeringsanalyse neemt de businesscase van een gemiddeld efficiënte toetredende partij als uitgangspunt. Deze partij is hypothetisch en kan zowel een nieuwkomer als een gevestigde ondernemer zijn. Dit uitgangspunt sluit aan bij marktgerichte waarderingsmethoden voor schaarse vergunningen, zoals beschreven in de economische literatuur. Deze methode wordt onder andere in Nederland en internationaal toegepast voor de waardering van vergunningen in markten zoals die voor spectrum.[41]

De bottom-up investeringsanalyse baseren we op veldwerk. Op basis van (online) gesprekken verzamelen we gegevens bij verschillende ondernemers. Dit zijn onder anderen ondernemers die al actief zijn in de vergunde seksbranche, in Utrecht of in een andere gemeente. Ook spreken we met ondernemers wiens businessmodel in een of meerdere opzichten lijkt op een of meerdere vormen van seksbedrijven. Deze gesprekken helpen ons om zicht te krijgen op de omzet, ondernemersrisico's en de verschillende investeringen en kosten die gemoeid zijn met het runnen van een seksbedrijf.

Top-down
Voor het uitvoeren van een top-down benadering van de terugverdientijd in de vergunde seksbranche maken we gebruik van diverse gegevens en economische principes. Deze aanpak begint bij een brede inschatting van de marktpotentie en eindigt met het bepalen van de terugverdientijd op basis van de verwachte cashflows en investeringen. Allereerst wordt de potentiële klantenbasis bepaald door te kijken naar demografische gegevens, zoals de populatiegrootte en de verdeling naar leeftijd en geslacht. Op basis van deze gegevens kunnen we een schatting maken van het aantal mogelijke klanten binnen de vergunde seksbranche. Hierbij houden we rekening met het percentage van de bevolking dat gebruik maakt van sekswerk, wat ons een eerste indicatie geeft van de marktgrootte.

Vervolgens analyseren we de financiële gegevens van vergelijkbare ondernemingen, waarbij we kijken naar gemiddelde inkomsten, uitgaven en winstmarges. Deze informatie helpt bij het opstellen van een realistische schatting van de verwachte omzet en kosten in de vergunde seksbranche. We nemen zowel vaste kosten, zoals huur en vergunningen, als variabele kosten, die afhankelijk zijn van het aantal klanten, in beschouwing. De initiële investeringen worden berekend op basis van de verwachte opstartkosten, inclusief de kosten voor het verkrijgen van vergunningen, het inrichten van werkruimtes en het uitvoeren van marketingactiviteiten. Deze investeringen vormen de basis voor het berekenen van de terugverdientijd.

Met de verzamelde gegevens over verwachte inkomsten en uitgaven kunnen we vervolgens de jaarlijkse cashflows berekenen. Deze cashflows worden gebruikt om te bepalen hoe lang het duurt voordat de initiële investering is terugverdiend. Hierbij is het belangrijk om te kijken naar de netto cashflow per jaar, waarin zowel de inkomsten als de operationele kosten zijn meegenomen.

Om de betrouwbaarheid van de berekeningen te vergroten, voeren we scenario-analyses uit. Dit betekent dat we verschillende mogelijke uitkomsten simuleren, afhankelijk van factoren zoals marktgroei, prijsveranderingen of wijzigingen in de regelgeving. Deze analyses helpen ons een breder beeld te krijgen van de mogelijke risico's en kansen.

[41] In Poort e.a. (2010), p. 15 wordt het principe van opportuniteitskosten toegepast op de waardering van commerciële radiovergunningen. Dit economische principe stelt dat de waarde van een vergunning gelijk is aan de inkomsten die een efficiënte nieuwe deelnemer met die vergunning zou kunnen genereren. In een efficiënte markt zou de huidige vergunninghouder dezelfde prijs kunnen krijgen als hij de vergunning aan deze nieuwe deelnemer verkoopt. Als hij besluit de vergunning zelf te behouden, loopt hij deze inkomsten mis, wat wordt aangeduid als de opportuniteitskost. Deze kost vertegenwoordigt ook de waarde van de vergunning in een hypothetische veiling.

3 Bedrijfseconomische parameters

We bepalen parameters voor de marktomvang, de operationele marge, investeringen en kapitaalkosten.

3.1 Omzet

Welke omzet kan een efficiënte toetreder verwachten op de Utrechtse sekswerkmarkt? We splitsen deze vraag op in twee delen, namelijk:

1. de potentiële omzet in de markt; en
2. een redelijk marktaandeel en ingroeipad.

3.1.1 Potentiële omzet

Tabel 3.1 bevat een aantal inschattingen van de potentiële omzet voor een efficiënte toetreder. De onderbouwing voor elk van deze inschattingen lichten we hieronder verder toe.

Tabel 3.1 Schattingen van marktomvang variëren tussen de 19 en 56 miljoen euro

Schattingsmethode	Schatting	Toelichting
Toerekening macrototaal marktomvang	EUR 56 mln. voor de gehele regio Utrecht	Nederlandse marktomvang toegerekend naar verzorgingsgebied Utrecht.
Bottom-up schatting marktomvang via de vraag	EUR 19 mln. voor de gehele regio Utrecht	Aantal klanten en hun uitgaven
Bottom-up schatting marktomvang via het aanbod	EUR 25 mln. voor de gehele regio Utrecht	Aantal sekswerkers en hun verdiensten

Bron: SEO Economisch Onderzoek op basis van CBS (2024), Bleeker (2021) en CBS Statline.

Schatting 1: Toerekening macrototaal marktomvang

Voor het verslagjaar 2021 raamde het CBS de productie en consumptie van sekswerk op 869 miljoen euro (Hooijmaaijers & IJmker, 2024). Dit getal omvat zowel legale als illegaal sekswerk, maar geen export van sekswerk aangezien dat jaar er weinig (seks)toerisme is geweest als gevolg van de COVID-pandemie. Voor de toerekening van deze productie naar de gemeente Utrecht overwegen we twee componenten, namelijk een volumecomponent en een prijscomponent.

Voor de volumecomponent wegen we naar bevolking. In Nederland woonden in 2023 14,2 miljoen mensen van 20 jaar en ouder, waarvan 1,1 miljoen in de COROP-regio Utrecht of 7,6 procent van het totaal.[42] Als we de Nederlandse marktomvang daarmee wegen is de markt in de Utrechtse COROP-regio 66 miljoen euro. Voor de prijscomponent wegen we naar prijsverschillen. In 2021 was de gemiddelde prijs per uur voor de diensten van sekswerkers die advertenties plaatsen 167 euro (Bleeker, 2021). Bij twee Utrechtse privéhuizen bedragen de uurtarieven 140 euro.[43] De tarieven in Utrecht liggen daarmee 16,2 procent onder het landelijk gemiddelde. Indien we dit verrekenen in de schatting van de marktomvang, dan is er een Utrechtse markt van 56 miljoen euro.

42 Zie CBS Statline, Bevolking op 1 januari en gemiddeld; geslacht, leeftijd en regio.
43 Op basis van raadpleging website in augustus 2024.

Schatting 2: Bottom-up schatting marktomvang

In 2017 rapporteerden De Graaf & Wijsen (2017) dat 3 procent van de mannen onlangs betaalde voor seks. Bij vrouwen was dit aandeel verwaarloosbaar (de Graaf & Wijsen, 2017). In 2023 woonden er 530 duizend mannen van 20 jaar of ouder in de COROP-regio Utrecht. Bij een bezoekersaantal van 3 procent betaalden dan in 2023 ongeveer 16 duizend mannen in de Utrechtse COROP-regio voor seks. Onder de aanname dat mannen die een sekswerker bezoeken dat 1 keer per maand doen en dan 100 euro uitgeven, dan resteert een marktomvang van 19 miljoen euro.

Schatting 3: Bottom-up schatting marktomvang 2

In Utrecht zijn tussen de 400 en 500 sekswerkers actief (Commissie Sorgdrager, 2022). Indien hun verdiensten gemiddeld per dag 150 euro zijn, verdienen elk van deze sekswerkers zo'n 55 duizend euro per jaar. Bij 450 sekswerkers is de marktomzet dan zo'n 25 miljoen euro per jaar.

3.1.2 Marktaandeel en ingroeipad

Marktaandeel

In de gemeente Utrecht zijn zes vergunningen beschikbaar waarvan er thans drie vergeven zijn. Niet alle sekswerkers zijn werkzaam binnen dit vergunde circuit. Zo'n 2/3^{e} van de sekswerkers zou (onvergund) thuiswerkend zijn en dit aandeel zou met de tijd zijn toegenomen (Commissie Sorgdrager, 2022). Gegeven deze uitgangssituatie, welk marktaandeel kan een efficiënte toetreder redelijkerwijs verwachten?

In een competitieve markt waarin alle vergunningen vergeven zijn en er geen onvergunde productie is, is een redelijke verwachting van het marktaandeel 1/6^{e} (deling door het aantal vergunningen). Zo'n competitieve markt dwingt namelijk af dat alle spelers op de markt competitief zijn, waarmee vragers van sekswerk veelal indifferent zijn tussen de verschillende aanbieders. Marktdruk dwingt dan gelijke marktverdeling af, onafhankelijk van hun volgorde van toetreding. Een dergelijke competitieve verdeling is in Utrecht thans echter onwaarschijnlijk. Het beschikbare aantal vergunningen knelt niet omdat er meer mogelijke dan thans gebruikte vergunningen zijn. Een ondergrens voor de marktaandelen is dan 1/3^{e} (deling door het aantal vergeven vergunningen na overname van een bestaande ondernemer door de toetreder) tot 1/4^{e} (deling door het aantal vergeven vergunningen na toetreding van een speler met een nieuwe onderneming). Dit marktaandeel kan hoger uitvallen wanneer de toetreder efficiënter is dan de zittende spelers. Die zittende spelers worden niet gedwongen uit te treden door knellende vergunningen en blijven dus zolang zij marginaal winstgevend blijven. Dit kan wel betekenen dat het marktaandeel van de toetreder groter is dan in een competitieve markt tot stand was gekomen.

In de praktijk bestaat onvergunde thuissweksewerk. Thans is dit 2/3^{e} van het totaal. Indien dit na de toetreding van de nieuwe efficiënte speler onveranderd blijft schalen de voorgaande marktaandelen met een factor van 1/3^{e}. Voorstelbaar is echter dat een efficiënte toetreder een deel van het huidige onvergunde circuit naar zich toe kan trekken, bijvoorbeeld door het bieden van fijnere werkplekken voor sekswerkers, een betere ervaring voor klanten, of een betere matchmakingfunctie voor sekswerkers en hun klanten. Wanneer daarmee 1/6^{e} van de markt zich verplaatst van het onvergunde naar het vergunde segment, daalt het aandeel thuissekswerk daarmee van 2/3^{e} naar 1/2^{e}. Het marktaandeel van de efficiënte toetreder neemt daarmee toe.

Tabel 3.2 vat de scenario's voor de potentiële marktaandelen samen. Gelet op de huidige marktverhoudingen waarin een deel van de vergunningen niet vergeven is lijkt op basis van deze tabel een potentieel marktaandeel

voor een efficiënte toetreder van 1/10^{e} niet onredelijk. Tegelijkertijd kan het marktaandeel volgens Tabel 3.2 ook lager uitvallen. Voorzichtigheidshalve rekenen we daarom met een marktaandeel van 1/20^{e} in de doorrekening.

Tabel 3.2 Verkenning van mogelijke marktaandelen

Aantal vergunningen	Vergeven vergunningen	Thuissekswerk	Marktaandeel voor efficiënte toetreder
6	6	n/a	1/6^{e}
6	3	n/a	1/3^{e} + eventueel efficiëntievoordeel
6	4	n/a	1/4^{e} + eventueel efficiëntievoordeel
6	6	2/3^{e}	1/6^{e} x 1/3^{e} = 1/18^{e}
6	3	2/3^{e}	1/3^{e} x 1/3^{e} = 1/9^{e} + eventueel efficiëntievoordeel
6	4	2/3^{e}	1/4^{e} x 1/3^{e} = 1/12^{e} + eventueel efficiëntievoordeel
6	6	1/2^{e}	1/6^{e} x 1/2^{e} = 1/12^{e}
6	3	1/2^{e}	1/3^{e} x 1/2^{e} = 1/6^{e} + eventueel efficiëntievoordeel
6	4	1/2^{e}	1/4^{e} x 1/2^{e} = 1/8^{e} + eventueel efficiëntievoordeel

Bron: SEO Economisch Onderzoek

Ingroeipad

Een toetreder verwerft in de regel niet direct diens potentiële marktaandeel. Bij toetreding is de toetreder vaak onbekend en zittende spelers hebben binding met hun klanten. In de regel is daarmee sprake van een ingroeipad. Voor de duur van dit ingroeipad zijn veelal bepalend de mate waarin er onbediende vraag is, hoe goed de toetreder potentiële klanten weet te bereiken en/of de mate waarin de toetreder een beter product of dienst biedt dan de concurrentie. We veronderstellen dat de efficiënte toetreder een goed zo niet beter product kan bieden dan in de huidige markt beschikbaar is en er ook in slaagt om via effectieve marketing een doelgroep te bereiken. Voor de mate waarin er onbediende vraag is overwegen we dat de potentiële marktomvang in de tientallen miljoenen loopt (zie Tabel 3.1), terwijl thans niet alle vergunningen vergeven zijn en het onwaarschijnlijk is dat de zittende vergunninghouders thans tientallen miljoenen aan omzet genereren. Hiermee veronderstellen we dat een toetreder met twee jaar een redelijk potentieel marktaandeel kan verwerven en daar lineair naartoe groeit.

Operationele marge

Tabel 3.3 bevat een aantal inschattingen van de operationele voor een efficiënte toetreder. De onderbouwing voor elk van deze inschattingen lichten we hieronder verder toe.

Tabel 3.3 Schattingen van operationele marges variëren tussen 6 en 10 procent

Schattingsmethode	Schatting	Toelichting
Benchmark macrostatistiek	6-10%	Op basis van bedrijfstakken persoonlijke dienstverlening en logiesverstrekking.
Kostenraming	7%	Zie Tabel 3.4

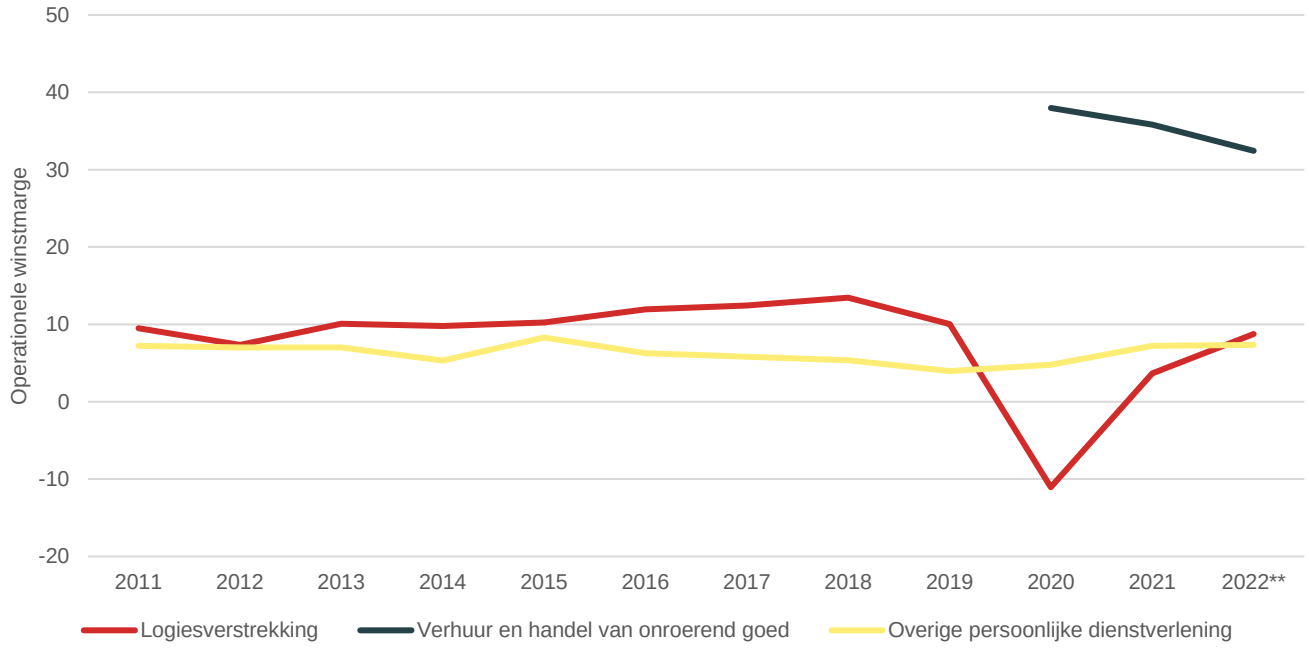
Bron: SEO Economisch Onderzoek op basis van CBS Statline en kostenraming (eigen berekeningen).

Schatting 1: Benchmarks macrostatistiek

Seksbedrijven lijken in hun activiteiten en kostenstructuur in potentie redelijk op andere ondernemingen. Ondernemingen die zelf een seksbedrijf uitoefenen leveren in essentie persoonlijke diensten. Loonkosten en kosten

voor de werkruimte zullen dan betrekkelijk grote kostenposten zijn. Andere kosten bestaan uit bedrijfsmiddelen en verbruiksartikelen. Ondernemingen die werkruimtes voor sekswerk ter beschikking stellen lijken meer op bedrijven in het onroerend goed of het hotelwezen. De marges in zulke bedrijfstakken dienen dan als een benchmark voor de eventuele operationele marges voor de exploitatie van sekswerk. Een rationele ondernemer zal immers geen seksonderneming willen exploiteren indien de daarmee gemaakte marges veel slechter zijn dan deze ondernemer met andere bedrijvigheid had kunnen verdienen. Hier geldt ook dat seksbedrijven in de statistieken van het CBS ook geteld worden als bedrijven in de persoonlijke dienstverlening of in de verhuur van onroerend goed. Figuur 3.1 laat de historische operationele winstmarges zien voor deze bedrijfstakken, aangevuld met die van het hotelwezen. De operationele marges in het vastgoed liggen boven de 30 procent, maar dat komt omdat de financieringslasten voor vreemd vermogen buiten de operationele marge vallen en de vastgoedsector relatief hoge kapitaallasten heeft. Voor logiesverstrekking en persoonlijke dienstverlening gaat het om gemiddeld 6 tot 8 of 10 procent (afhankelijk van of de COVID-periode voor de logiesverstrekking meegenomen wordt of niet).

Figuur 3.1 6 à 10 procent winstmarges in bedrijfstakken persoonlijke dienstverlening en logiesverstrekking



Bron: SEO Economisch Onderzoek op basis van CBS Statline ** *betreft voorlopige gegevens.*

Schatting 2: Kostenraming

Zijn de percentages uit de macrobenchmark redelijk voor een seksbedrijf? Tabel 3.4 bevat een verkenning voor een gestileerde seksonderneming. Zo'n onderneming is in essentie een dienstenonderneming. Grote kostenposten daarmee zijn loon en een pand. Deze kosten zijn in essentie vast en vragen daarmee om een zekere minimale schaal van een onderneming. Zo'n minimale schaal betekent echter ook dat het pand voldoende groot moet zijn en dat er genoeg werknemers zijn om de bedrijfsvoering te kunnen runnen.

Tabel 3.4 Simulatie van kosten-gebaseerde marges

Posten	Laag	Hoog	Opmerkingen
Loon	**144.887**	**186.200**	
Dga gebruikelijk loon	56.000	56.000	Gebruikelijk loon dga 2024
Werknemers	88.887	130.200	2,5 FTE tegen minimumloon of modaal + 24% werkgeverslasten
Pand	**130.500**	**165.750**	
m2	150	150	Aanname
prijs m2 huur / jaar	470	705	Ongewogen gemiddelde huurprijzen zakelijk vastgoed x 2 of 3
prijs m2 energie / jaar	35	35	Gemiddelde energieprijs zakelijk vastgoed
prijs m2 schoonmaak / dag	1	1	Kosten zakelijke schoonmaker per m2 / uur x 2 en productiviteitsnorm van 60m2 / uur
Andere kosten	**10.000**	**20.000**	
Forfait	10.000	20.000	Forfait voor bankkosten, telefoon, reclame, etc.
Subtotaal kosten	**285.387**	**371.950**	
Omzet exclusief btw na betaling sekswerkers[44]			
Scenario 1	288.350	288.350	Op basis van 100 euro / dag en 10 sekswerkers
Scenario 2	360.438	360.438	Op basis van 125 euro / dag en 10 sekswerkers
Scenario 3	432.525	432.525	Op basis van 150 euro / dag en 10 sekswerkers
Geraamde operationele marge excl. afschrijvingen			
Scenario 1	1%	-29%	
Scenario 2	21%	-3%	
Scenario 3	34%	14%	

Bron: SEO Economisch Onderzoek.

Voor de loonkosten nemen we aan dat de ondernemer zichzelf in elk geval gebruikelijk loon uitkeert. In 2024 is dit gebruikelijk loon 56 duizend euro. Daarnaast nemen we aan dat de ondernemer twee werknemers op de loonlijst heeft staan die elk tussen een wettelijk minimum en modaal salaris ontvangen, waarover de ondernemer ook 24 procent werkgeverslasten verschuldigd is. De kosten voor het pand hangen onder andere af van de omvang van het pand. We gaan hier uit van 150 m^2. Bij een jaarhuurprijs per m^2 van tussen de 470 en 705 euro, energielasten van 35 euro per m^2 per jaar en schoonmaakkosten van 1 euro per m^2 per dag bedragen de kosten voor het pand tussen de 135 en 165 duizend euro per jaar. Verdere vaste kosten voor bijvoorbeeld de bank, telefonie etc.

44 Een alternatieve interpretatie van deze getallen is dat dit de omzet is die een exploitant boekt die zelf geen sekswerkers in dienst heeft, maar hun bedrijvigheid faciliteert door bijvoorbeeld de verhuur van werkruimte.

veronderstellen we forfaitair op tussen de 10 en 20 duizend euro op jaarbasis. Afschrijvingen zijn in deze berekening nog niet betrokken. Deze verschillen immers met de omvang van de investeringen waar de volgende paragraaf over gaat. Merk verder wel op dat hoewel afschrijvingen de operationele marge verlagen, zij de kasstroom niet verlagen omdat zij als *non-cash* uitgaven weer worden toegevoegd aan de operationele winst in de terugverdientijdberekening.

Resteert bij deze kosten een rendabele business case? Dat hangt af van de omzet die resteert na btw-afdrachten en betalingen van sekswerkers voor de exploitant. Bij 10 sekswerkers die elk tussen de 100 en 150 voor baat van de exploitant omzetten, resteren hoe dan ook positieve marges bij omzet van voldoende omvang, en zeker wanneer de kosten voor arbeid en huur aan de onderkant van de bandbreedtes in Tabel 3.5 zitten. Tabel 3.5 suggereert daarmee dat de marges uit de macrostatistiek ook voorstelbaar zijn voor seksbedrijven met voldoende schaal.

3.2 Investeringen en afschrijvingen

Hoe groot zijn de investeringen voor een toetreder? Tabel 3.5 bevat een aantal schattingen.

Tabel 3.5 Naar schatting enkele tonnen aan investeringen per toetreder

Schattingsmethode	Schatting	Toelichting
Benchmark macrostatistiek	EUR 100k – EUR 650k	Op basis van bedrijfstakken persoonlijke dienstverlening, zakelijk onroerend goed en logiesverstrekking.
Interviews	Enkele tonnen afgeschreven over 5 jaar	Onzekerheid afhankelijk van aantal factoren

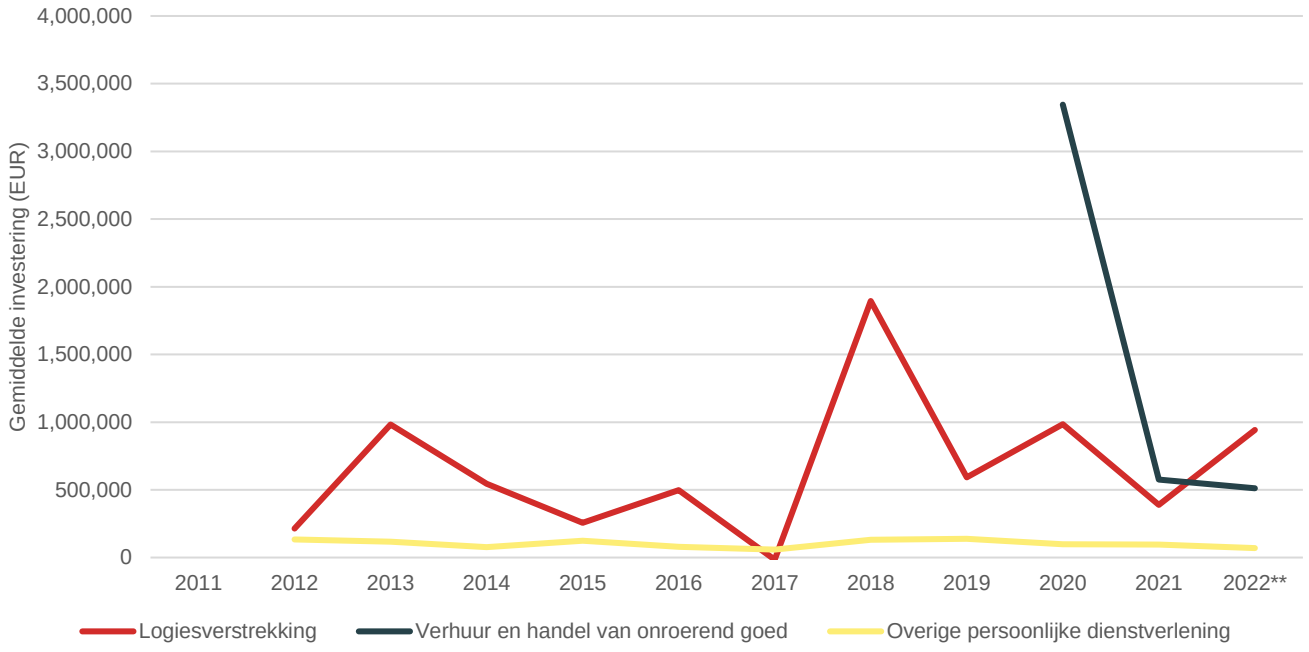
Bron: SEO Economisch Onderzoek op basis van CBS Statline en veldwerk.

Schatting 1: Benchmark macrostatistiek

Seksbedrijven vallen in de statistieken van het CBS onder bedrijfstakken persoonlijke dienstverlening of verhuur van onroerend goed. Interviewpartners benoemen verder dat sommige bedrijfsmodellen in de vergunde seksbranche ook kunnen lijken op het hotelwezen. Op basis van gegevens van CBS Statline kunnen we schatten wat de jaarlijkse investeringen in deze bedrijfstakken zijn door de afschrijvingen te vermeerderen met de verandering van de vaste activa. Deling hiervan door het aantal ondernemingsgroepen in deze bedrijfstakken geeft een schatting van de jaarlijkse gemiddelde investeringen. Figuur 3.2 laat het resultaat hiervan zien. Merk op dat de getallen in Figuur 3.2 een combinatie van vervangings-, uitbreidings- en toetredingsinvesteringen zijn aangezien we de reden voor de investeringen niet observeren.

Figuur 3.2 laat zien dat de gemiddelde jaarlijkse investeringen tussen de bedrijfstakken sterk verschillen. In de logiesverstrekking gaat het om zo'n 650 duizend euro per jaar. Als we de uitbijter in het onroerend goed buiten haken plaatsen gaat het in die bedrijfstak gemiddeld om zo'n 500 duizend euro per jaar. Investeringen zijn het kleinst in de persoonlijke dienstverlening, namelijk gemiddeld zo'n 100 duizend euro per jaar.

Figuur 3.2 Aanzienlijke verschillen in gemiddelde investeringen tussen bedrijfstakken



Bron: SEO Economisch Onderzoek op basis van CBS Statline ** *betreft voorlopige gegevens.*

Schatting 2: Interviews

We hebben interviewpartners gevraagd naar hun investeringen en een inschatting van de investeringskosten die een toetreder zou hebben. Interviewpartners benoemen in hun antwoorden dat dit sterk verschilt afhankelijk van het gekozen bedrijfsmodel, de wijze waarop wordt toegetreden (overname of start nieuwe onderneming) en de marktomstandigheden. Getalsmatig schetsen interviewpartners evenwel investeringen die in de regel lopen in de enkele honderdduizenden euro. Daarnaast geven interviewpartners aan dat zij in de regel in vijf jaar afschrijven.

3.3 Redelijk rendement

Investeringen worden gedaan uit kapitaal. Dat kapitaal kan vreemd of eigen vermogen zijn, maar in beide gevallen behoeft de inzet van kapitaal vergoeding. Deze vergoeding is een redelijk rendement. Het bieden van deze vergoeding is nodig om kapitaal aan te trekken en doet recht aan het feit dat de inzet van kapitaal een opportuniteitskost heeft. Rekentechnisch krijgt dit uitdrukking in de discontovoet in de berekening. Veelal is deze discontovoet de gewogen gemiddelde kapitaalkostenvoet (*weighted average cost of capital*), waarbij de kostenvoeten van vreemd en eigen vermogen (gewogen) gemiddeld worden. Interviewpartners geven echter aan dat het betrekken van vreemd vermogen voor investeringen in de regel lastig is, omdat bijvoorbeeld banken niet happig zijn om seksbedrijven te financieren. In plaats daarvan financiert de ondernemer vaak uit eigen vermogen. Tabel 3.6 bevat schattingen voor de kostenvoet van dit eigen vermogen.

Tabel 3.6 Redelijk rendement naar verwachting ten minste 7 procent

Schattingsmethode	Schatting	Toelichting
Literatuur	7-11,5%	Voor Nederland afhankelijk van de steekproef op basis van Jorda et al. (2019)
Benchmark macrostatistiek	7-9%	Op basis van bedrijfstakken persoonlijke dienstverlening, zakelijk onroerend goed en logiesverstrekking.

Bron: SEO Economisch Onderzoek op basis van Jorda et al. (2019) & CBS Statline.

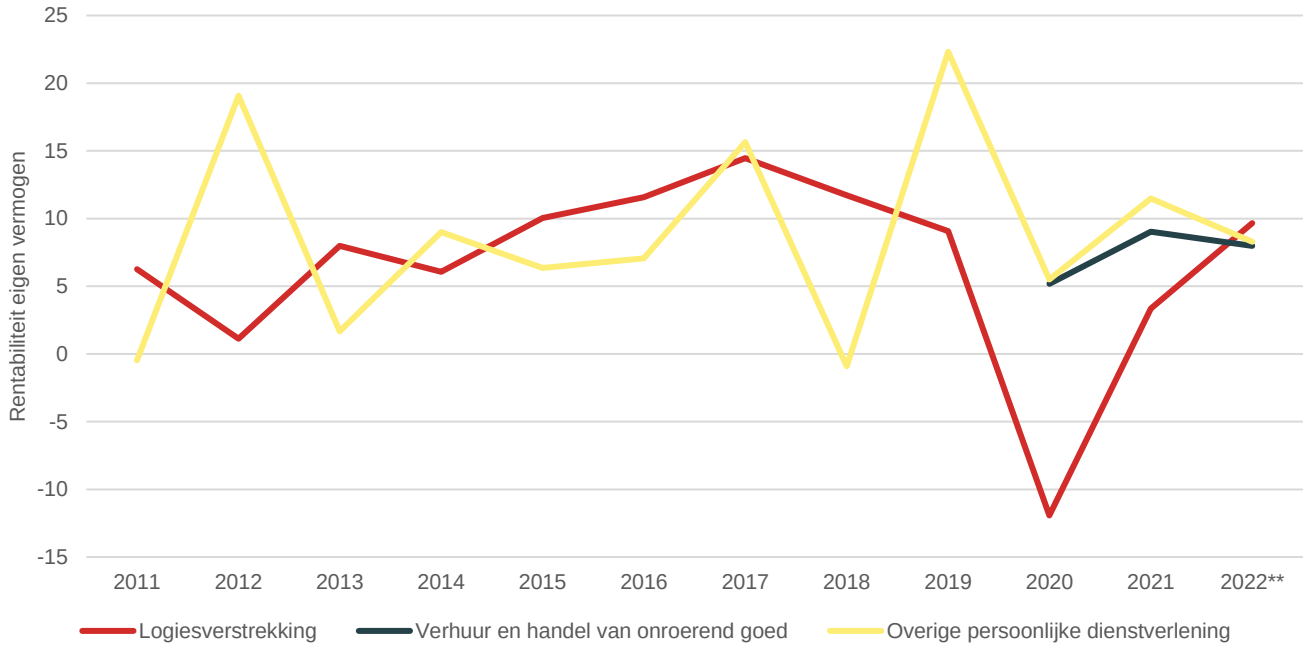
Schatting 1: Literatuur

Jorda et al. (2019) meten de rendementen op verschillende activaklassen voor de periode 1870-2015 voor een set aan landen waaronder Nederland. Afhankelijk van de steekproefperiode ligt het rendement op risicodragend vermogen tussen de 7 en 11,5 procent.

Schatting 2: Benchmark macrostatistiek

Seksbedrijven vallen in de statistieken van het CBS onder bedrijfstakken persoonlijke dienstverlening of verhuur van onroerend goed. Interviewpartners benoemen verder dat sommige bedrijfsmodellen in de vergunde seksbranche ook kunnen lijken op het hotelwezen. Wat is in deze sectoren de rentabiliteit op eigen vermogen? Figuur 3.3 laat dit zien. Gemiddeld ligt deze rentabiliteit tussen de 7 procent en 9 procent afhankelijk van de sector en of de COVID-jaren meegenomen worden of niet.

Figuur 3.3 Rentabiliteit tussen de 7 en 9 procent in de macrostatistieken



Bron: SEO Economisch Onderzoek op basis van CBS Statline.

4 Bepaling terugverdientijd

Een efficiënte toetreder verdient investeringen (conservatief gerekend) naar verwachting na vijf 5 jaar terug. Andere aannames verkorten de terugverdientijd met één jaar.

4.1 Basisvariant

Kader

De berekening van de terugverdientijd begint met het inschatten van de toekomstige geldstromen van de onderneming, beginnend bij het moment dat de investering wordt gedaan. Vanaf dat moment worden de toekomstige inkomsten en uitgaven voor elk jaar berekend. Dit omvat de som van de verwachte inkomsten (omzet), minus operationele kosten, investeringen en afschrijvingen. Vervolgens rekenen we voor ieder jaar deze toekomstige bedragen terug naar hun huidige waarde, een proces dat "verdisconteren" wordt genoemd. Hierbij gebruiken we een percentage, de discontovoet, om rekening te houden met het feit dat geld in de toekomst minder waard is dan vandaag. De som van deze verdisconteerde geldstromen tellen we bij elkaar op, en de terugverdientijd is het eerste jaar waarin deze totale waarde positief wordt, wat betekent dat de initiële investering is terugverdiend.

Parameters

Welke waarden zijn gelet op het voorgaande hoofdstuk gepast? Ondanks dat we uitgaan van een efficiënte toetreder, stellen we voor een conservatieve benadering te hanteren. Deze conservatieve benadering krijgt gestalte door voor de parameters een voor de terugverdientijd ongunstige waarde te kiezen uit de bandbreedtes die in het vorige hoofdstuk zijn vastgesteld. De berekende terugverdientijd is dan eerder een over- dan een onderschatting.

We benaderen de omzet door een potentiële markt van 20 miljoen euro te veronderstellen. Hiervan kan een efficiënte toetreder na twee jaar 5 procent naar zich toetrekken. De toetreder groeit hier lineair naartoe. Op deze omzet boekt de toetreder vanaf jaar 2 een operationele marge van 7 procent. In jaar 1 is de operationele marge maar de helft hiervan. We veronderstellen dat de toetreder 500 duizend euro aan investeringen doet die daarna in vijf jaar worden afgeschreven. De resulterende kasstromen verdisconteren we tegen 8 procent.

Resultaat

Tabel 4.1 laat de kasstromen die uit de voorgaande aannames resulteren over vijf perioden. Als gevolg van de investeringen is de kasstroom in het eerste jaar negatief (-390 duizend euro). In de jaren daarna resulteert een positieve kasstroom van 141 duizend euro. De verdisconteerde waarde van deze toekomstige kasstromen is lager dan dit nominale bedrag. Met de tijd loopt de toetreder het negatieve saldo uit jaar 1 weer in. In het vijfde jaar is de verdisconteerde som van de kasstromen voor het eerst positief.

Tabel 4.1 Positieve kasstroom in het vijfde jaar

Jaar	1	2	3	4	5
Omzet					
Markt (€)	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000
Btw percentage	21%	21%	21%	21%	21%
Marktaandeel	2,5%	5%	5%	5%	5%
Netto omzet ondernemer (€)	395.000	790.000	790.000	790.000	790.000
Marge					
Operationele marge	3,5%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%
Belastingvoet	25,8%	25,8%	25,8%	25,8%	25,8%
Netto operationele winst na belastingen (€)	10.258	41.033	41.033	41.033	41.033
Investeringen					
Investeringsuitgaven[45] (€)	500.000				
Afschrijvingen (€)	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Kasstromen					
Kasstroom (€)	-389.742	141.033	141.033	141.033	141.033
Discontovoet	8%	8%	8%	8%	8%
Verdisconteerde kasstroom (€)	-360.872	120.913	111.956	103.663	95.984
Cumulatieve verdisconteerde kasstroom (€)	*-360.872*	*-239.959*	*-128.003*	*-24.340*	*71.644*

Bron: SEO Economisch Onderzoek.

4.2 Gevoeligheidsanalyse

Technische bepaling gevoeligheid voor rekenparameters

De voorgaande berekening van de terugverdientijd kent aannames. Tabel 4.2 bevat daarom een gevoeligheidsanalyse. De tabel laat zien dat wijzigingen in de aannames hoogstens zorgen voor een verkorting van de terugverdientijd van vijf jaar naar vier jaar. Ook in het geval van minder gunstige aannames, blijft de terugverdientijd op vijf jaar. Dit komt omdat in het basismodel de investeringen in het begin van het vijfde jaar worden terugverdiend. Ook onder minder gunstige omstandigheden worden investeringen in het vijfde jaar terugverdiend, zij het met een lager nettobedrag onderaan de streep van het vijfde jaar.

45 Bij de raming van de initiële investering van €500.000 is rekening gehouden met alle kosten die noodzakelijk zijn om een sekswerkonderneming operationeel te maken. Dit omvat niet alleen de fysieke inrichting van het bedrijf, zoals de huur van panden en de aankoop van apparatuur, maar ook de middelen en uren die worden besteed aan de voorbereidingen vóór de opening. Denk hierbij aan personeelskosten, advieskosten, juridische en administratieve voorbereidingen, evenals marketinguitgaven om klanten aan te trekken.

Tabel 4.2 Andere aannames leiden alleen tot een verkorting van de terugverdientijd

Gevoeligheidsanalyse	Effect terugverdientijd
Verdubbeling marktomvang	-1 jaar
Verdubbeling marktaandeel	-1 jaar
Operationele marge 10%	-1 jaar
Halvering investering	-1 jaar
Halvering marktomvang	*geen verandering*
Halvering marktaandeel	*geen verandering*
Operationele marge 5%	*geen verandering*
Verdubbeling investering	*geen verandering*
Verlenging ingroeipad marktaandeel en marge met 1 jaar	*geen verandering*
Negatieve marge -7% in jaar 1	*geen verandering*
Negatieve marge -14% in jaar 1	*geen verandering*
Discontovoet 10%	*geen verandering*

Bron: SEO Economisch Onderzoek.

Gevoeligheid voor conceptuele keuzes in doorrekening

In de doorrekening zijn we veelal impliciet uitgegaan van een onderneming waar ook sekswerkers voor last en risico van de exploitant werkzaam zijn. Dit is in beginsel een keuze voor de exploitant. Exploitanten kunnen ook een (seks)onderneming drijven waar geen sekswerkers actief zijn (bijvoorbeeld een parenclub) of waar sekswerkers als zelfstandigen, en dus niet voor last en risico van de exploitant, werkzaam zijn (bijvoorbeeld raamverhuur).[46] We verkennen de gevoeligheid voor deze aanname aan de hand van het voorbeeld van een parenclub: resulteert voor dit bedrijfsmodel ook een haalbare businesscase? Voor het voorbeeld van de parenclub is de vraag wat het verdienpotentieel is. Uit literatuur is bekend dat 3,3 procent van de volwassenen er een consensuele non-monogame relatie heeft, waarvan 0,7 procent een polyamoureuze. Van de polyamoreuzen is bekend dat 25 procent van hen ook *swingt*. Toepassing van deze kengetallen op de bevolking in de regio Utrecht suggereert dat tussen de 4.500 en 15.000 paren mogelijk swingen. Wanneer deze paren hier jaarlijks 200 euro aan uitgeven, is een omzet van tussen de 900 duizend en 3 miljoen euro mogelijk. Bij marges die vergelijkbaar zijn met een horecaonderneming of een seksbedrijf met sekswerkers, moet dan een rendabele businesscase haalbaar zijn. Gelet op het feit dat de ondergrens van deze omzet in de buurt ligt van de omzet in de berekening in Tabel 4.1 lijkt een terugverdientijd van vijf jaar ook redelijk.

46 Volledigheidshalve zie de noot bij Tabel 3.4 waarin we wel een alternatieve interpretatie bieden bij de omzetscenario's.

Begrippenlijst

Afschrijvingen	Het geleidelijk in de boekhouding verwerken van de kosten van een investering, bijvoorbeeld een pand of machines, over meerdere jaren.
Discontovoet	Een percentage dat wordt gebruikt om toekomstige geldstromen (inkomsten en uitgaven) terug te rekenen naar hun huidige waarde.
Efficiënte toetreder	Een hypothetische partij, die zowel een nieuwkomer als een gevestigde ondernemer kan zijn, die op een voordelige manier een nieuwe markt betreedt en daarmee laat zien wat een redelijke winst is.
Kapitaalkosten	De kosten die een onderneming maakt voor het gebruiken van kapitaal, bijvoorbeeld rente op leningen of een vergoeding voor het geïnvesteerde eigen geld.
Kasstroom	Het geld dat binnenkomt en uitgaat in een onderneming.
Marktaandeel	Het deel van de markt dat een bedrijf bedient ten opzichte van alle andere bedrijven in dezelfde sector.
Netto contante waarde (NPV)	Een methode om te berekenen of een investering rendabel is door alle toekomstige inkomsten en uitgaven naar hun huidige waarde om te rekenen.
Omzet	De totale inkomsten van een bedrijf uit verkopen of diensten binnen een bepaalde periode.
Operationele marge	Deel van de inkomsten dat overblijft als winst na aftrek van alle bedrijfskosten, zoals huur, lonen, en materialen, maar vóór belastingen en kapitaalkosten.
Rendement	De winst die wordt behaald op een investering, uitgedrukt als percentage van het geïnvesteerde bedrag.
Terugverdientijd	De periode die een ondernemer nodig heeft om zijn/haar/hun investeringen terug te verdienen uit de winst van zijn bedrijf.
Vergunningsduur	De tijd dat een vergunning geldig is.
Vrije kasstroom (FCFF)	Dit is het geld dat een bedrijf overhoudt na het betalen van alle kosten en belastingen, en nadat het heeft geïnvesteerd in nieuwe projecten of onderhoud van bestaande activa. Dit is het geld dat beschikbaar is voor de investeerders of om schulden af te lossen.

Referenties

Bleeker, Y. (2021). *De Nederlandse seksbranche. Een onderzoek naar omvang en aard, beleid, toezicht en handhaving.* Amsterdam: Regioplan.

Cushman & Wakefield (2024). *Vastgoedmonitor Provincie Utrecht 2024*. Amsterdam: Cushman & Wakefield.

Commissie Sorgdrager (2022). Sekswerk in Utrecht. Openlijk, anoniem en nooit ongezien: van repressief naar inclusief. Utrecht: Commissie Sorgdrager

De Graaf, H. & Wijsen, C. (2017). *Seksuele gezondheid in Nederland*. Utrecht: Rutgers.

Hooijmaaijers, S. & IJmker, S. (2024). *De raming van illegale activiteiten in de nationale rekeningen.* Den Haag: CBS.

Jordà, Ò., Knoll, K., Kuvshinov, D., Schularick, M., & Taylor, A. M. (2019). The rate of return on everything, 1870–2015. *The Quarterly Journal of Economics, 134*(3), 1225-1298.

Poort, J., M. Kerste, J. Prins, E. Scavenius e.a. (2010). *Waarde commerciële radiovergunningen*. SEO-rapport, 2010-06, Amsterdam: SEO, TNO, UVA-IViR.



“De wetenschap dat het goed is.”

SEO Economisch Onderzoek doet onafhankelijk toegepast onderzoek in opdracht van overheid en bedrijfsleven. Ons onderzoek helpt onze opdrachtgevers bij het nemen van beslissingen. SEO Economisch Onderzoek is gelieerd aan de Universiteit van Amsterdam. Dat geeft ons zicht op de nieuwste wetenschappelijke methoden. We hebben geen winstoogmerk en investeren continu in het intellectueel kapitaal van de medewerkers via promotietrajecten, het uitbrengen van wetenschappelijke publicaties, kennisnetwerken en congresbezoek.

SEO-rapport 2024-108
ISBN 978-90-5220-439-0

Informatie & Disclaimer
SEO Economisch Onderzoek heeft op de verkregen informatie en data geen onderzoek uitgevoerd dat het karakter draagt van een accountantscontrole of due diligence. SEO is niet verantwoordelijk voor fouten of omissies in de verkregen informatie en data.

Copyright © 2024 SEO Amsterdam.
Alle rechten voorbehouden. Het is geoorloofd gegevens uit dit rapport te gebruiken in artikelen, onderzoeken en collegesyllabi, mits daarbij de bron duidelijk en nauwkeurig wordt vermeld. Gegevens uit dit rapport mogen niet voor commerciële doeleinden gebruikt worden zonder voorafgaande toestemming van de auteur(s). Toestemming kan worden verkregen via secretariaat@seo.nl.

seo • economisch onderzoek

Roetersstraat 29
1018 WB Amsterdam

+31 20 399 1255
secretariaat@seo.nl
www.seo.nl

Besluit tot wijziging van de Verordening horeca gemeente Utrecht, darkroom in horecabedrijven

De raad van de gemeente Utrecht;

Overwegende het voorstel van burgemeester en wethouders om de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht 2010 hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d. 2024 te wijzigen;

Besluit de Verordening horeca gemeente Utrecht als volgt te wijzigen:

Artikel I

De Verordening horeca wordt als volgt gewijzigd:

A. In artikel 1 Definities wordt in alfabetische volgorde ingevoegd:
Darkroom in een horecabedrijf: een besloten, donkere ruimte in een horecabedrijf waarin gelegenheid wordt geboden voor het uitvoeren en ontvangen van seksuele handelingen, zonder een vorm van vergoeding voor die handelingen.

B. In artikel 1 Definities wordt in de definitie Horecabedrijf de zinsnede ‘bedrijfsmatig, anders’ vervangen door ‘bedrijfsmatig of anders'.

C. In artikel 8: Eisen aan de aanvraag wordt in lid 2 na onderdeel c het onderdeel d ingevoegd dat komt te luiden:

d. bij een darkroom: een bedrijfsplan waarin wordt ingegaan op de veiligheid en gezondheid van personen in een darkroom.

D. Artikel 11, lid 2, komt te vervallen en wordt vervangen door de zinsnede: ‘niet voldaan wordt aan de eisen in artikel 9;’

E. In artikel 11: Weigeringsgronden wordt na onderdeel 6 het volgende onderdeel 7 ingevoegd dat komt te luiden: ‘

7. een darkroom in een horecabedrijf wordt gevestigd dat geen categorie A1 of B exploitatievergunning heeft of niet ondergeschikt is aan het horecabedrijf.

F. In artikel 12, lid 1, onder b wordt na ‘vergunninghouder’ en voor ‘niet’ de volgende zinsnede ingevoegd: ‘of een leidinggevende’.

G. Artikel 12a toe te voegen dat komt te luiden: het college kan met het oog op de belangen die bepaald zijn in artikel 5 en artikel 11 van deze verordening nadere regels stellen over de voorschriften en beperkingen ten aanzien van horecabedrijven.

H. In artikel 13 Openings- en sluitingstijden wordt na lid 6 het volgende lid 7 ingevoegd:

7. Een darkroom mag alleen toegankelijk zijn als het horecabedrijf geopend is en mag alleen bereikbaar zijn via de ingang van het horecabedrijf.

I. Artikel 15, lid 6, wordt aangepast en komt te luiden: De burgemeester verwijdert een leidinggevende van het aanhangsel als de vergunninghouder of die leidinggevende daarom vraagt.

J. Na artikel 16 wordt het volgende artikel met een eerste en tweede lid ingevoegd, luidende:

Artikel 17 Gebruik en grootte van een darkroom

1. Een darkroom in een horecabedrijf met een vergunning categorie B mag niet groter zijn dan maximaal 30% van het netto vloeroppervlak, tot aan een maximum van 25 m2. Bij horecabedrijven met een categorie A1 vergunning mag de darkroom niet groter zijn dan 50 m2 van het netto vloeroppervlak van het horecabedrijf.
2. De minimale leeftijd voor het betreden van een darkroom is 18 jaar oud.

K. In de Verordening horeca worden de artikelen 17 tot en met 30 vernummerd tot de artikelen 18 tot en met 31.

Artikel II

Dit besluit treedt de dag na bekendmaking in het gemeenteblad in werking.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van <datum>

De burgemeester

Sharon A.M. Dijksma

De griffier,

Miguel Israel

Bijlage gewijzigde toelichting Verordening horeca gemeente Utrecht

Artikel 1 toelichting begrip darkroom in een horecabedrijf
Een darkroom mag alleen als ondergeschikte activiteit in het horecabedrijf. Het is een aanvulling op de hoofdfunctie van het horecabedrijf. Het ondergeschikte karakter van de darkroom komt onder andere terug in een maximale afmeting, toegang van de darkroom die alleen via het horecabedrijf mogelijk is en openingstijden die gelijk zijn aan de openingstijden van het horecabedrijf zelf. Gasten voor de darkroom komen in beginsel voor het horecabedrijf, om daar te eten, te drinken, te dansen of te luisteren naar muziek. Het gebruik van de darkroom is daar een aanvulling op. Het adverteren over en aanprijzen van een darkroom in een horecabedrijf hoort ook niet bij het ondergeschikte karakter van een darkroom. Dit is daarom niet toegestaan. Met het adverteren over een darkroom in een horecabedrijf wordt er namelijk extra aandacht gevestigd op de darkroom, waardoor dit als een hoofdactiviteit wordt gezien.

De darkroom in het horecabedrijf is altijd een bestaande, aparte en besloten ruimte. Deze ruimte kan niet per geval gemaakt worden. Per horecabedrijf is één darkroom toegestaan voor de gehele horecalokaliteit. Dat heeft vooral te maken met het goed toezicht kunnen houden op de darkroom en de ondergeschikte functie van een darkroom in het horecabedrijf.

Artikel 6
Eerste lid
Een exploitatievergunning is persoonsgebonden. Dat geldt voor een natuurlijke persoon, maar ook voor een rechtspersoon. De reden hiervoor is dat de vergunninghouder een belangrijke rol speelt in de wijze van exploitatie en bedrijfsvoering van het horecabedrijf. Die rol kan niet willekeurig door iedereen worden uitgevoerd. Ook moet de aanvrager van een exploitatievergunning aan verschillende eisen voldoen voordat een vergunning verleend wordt. De vergunning is niet overdraagbaar door het persoonsgebonden karakter van de vergunning. Een darkroom in een horecabedrijf kan alleen aangevraagd worden door de vergunninghouder, omdat de darkroom onderdeel uitmaakt van de exploitatievergunning van het horecabedrijf.

Artikel 8
Tweede lid, onder d
In het bedrijfsplan voor een darkroom moeten verschillende zaken worden uitgewerkt om te kunnen bepalen of er voldoende toezicht en aandacht is voor de gezondheid en veiligheid van de bezoekers van de darkroom. Het gaat daarbij ten eerste om de openingstijden van de darkroom, die gelijk of minder moeten zijn aan de openingstijden van het horecabedrijf. Ten tweede moet uit het bedrijfsplan blijken hoe toezicht wordt gehouden op de gezondheid en veiligheid van gasten. Voor de hygiëne worden de richtlijnen die zijn opgesteld door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) voor seks- en relaxbedrijven gehanteerd. Deze richtlijnen worden getoetst door GGD regio Utrecht. Als laatste moet uit het bedrijfsplan blijken hoe wordt toegezien dat er geen seksuele handelingen tegen een vorm van vergoeding plaatsvinden, hoe dat wordt voorkomen en hoe gehandeld wordt als – het vermoeden bestaat dat –hier wel sprake van is.

Doordat de darkroom een donkere, besloten ruimte is waar seksuele handelingen plaatsvinden is er sprake van een hoger risico's voor de gezondheid en veiligheid van bezoekers en personeel. Dit kan misstanden met zich meebrengen. De aanvrager moet hier bijzondere aandacht aan besteden in het bedrijfsplan. Tot slot wordt aandacht gevraagd voor de hygiëne in een darkroom zodat besmettelijke ziekten worden voorkomen.

Artikel 11
Aanhef, onder 7
De darkroom is ondergeschikt aan het horecabedrijf en moet passend zijn in het horecabedrijf. Het is een activiteit die aanvullend is op het reguliere gebruik. Om die reden is ervoor gekozen om een darkroom alleen mogelijk te maken in horecabedrijven met de categorie A1 en B, zoals bepaald in het OHU. Bij deze categorie zware horecabedrijven is er sprake van reuring en levendigheid. Extra bezoekers die voor een darkroom naar een horecabedrijf gaan, zullen daardoor niet voor meer overlast zorgen. Tot slot is het gebruik van een darkroom vaak in combinatie met muziek en dans. In andere categorieën van horecabedrijven is een darkroom als onderdeel van het horecabedrijf daarom niet toegestaan.

Artikel 13
Zevende lid
Om te voorkomen dat er een aparte bezoekersstroom ontstaat voor de darkroom en goed zicht te behouden op de ingang van de darkroom, is een zelfstandige ingang niet toegestaan. Bezoekers mogen alleen via het horecabedrijf (de horecalokaliteit) de darkroom betreden. Om die reden mag de darkroom alleen geopend zijn/gebruikt worden als het horecabedrijf zelf ook open is en er sprake is van ‘normale’ activiteiten in het horecabedrijf. Alleen de darkroom (laten) gebruiken en dan toegang mogelijk maken via de ingang van het horecabedrijf mag dus niet.

Artikel 17 Gebruik darkroom
Eerste lid
Aan een darkroom is een maximumpercentage en afmeting aan het vloeroppervlak verbonden in een horecabedrijf. Dit is gedaan om ervoor te zorgen dat er voldoende toezicht kan worden gehouden op het gebruik van de darkroom, en om het ondergeschikte karakter van een darkroom in een horecabedrijf te behouden.

Tweede lid
Voor de toegang en het gebruik van een darkroom is gekozen voor een leeftijdsgrens van 18 jaar of ouder. Dit is gelijkgetrokken met de leeftijd van het drinken van alcoholhoudende drank. Er is hierdoor altijd sprake van meerderjarigheid van de bezoekers.

Overzicht van de wijzigingen in Verordening horeca gemeente Utrecht

Bestaande tekst:	Nieuwe tekst
Artikel 1 Definities In deze verordening staan verschillende definities. Hieronder worden deze definities uitgelegd: • Bezoeker: elke persoon in het horecabedrijf, met uitzondering van personeel, leidinggevenden, de vergunninghouder of andere personen die voor het bedrijf aanwezig horen te zijn. • Bijeenkomst van persoonlijke aard: een bijeenkomst waar (zwak) alcoholhoudende drank wordt geschonken, die geen direct verband heeft met de activiteiten van de paracommerciële rechtspersoon, zoals bruiloften, feesten, partijen, recepties, jubilea, verjaardagen en koffietafels. • Horecabedrijf: de activiteit waarbij een bedrijf bedrijfsmatig, anders dan om niet of op een vergelijkbare wijze: logies verstrekt, dranken schenkt en/of voedsel bereidt voor (directe) consumptie of rookwaar verstrekt. Zoals hotels, short stay bedrijven, pensions, restaurants, cafés, cafetaria's, snackbars, discotheken, buurthuizen, afhaalzaken en clubhuizen. Het horecabedrijf wordt uitgeoefend in een pand en eventueel op een terras. • Horecalokaliteit: een lokaliteit als bedoeld in artikel 1 van de Alcoholwet. •Leidinggevende: de persoon in het bedrijf die de leiding heeft. Dat kan ook de vergunninghouder zijn. •Paracommerciële instelling: een stichting, vereniging of kerkgenootschap die in eigen beheer horeca-activiteiten uitvoert in een eigen gebouw. •Paracommerciële rechtspersoon: een rechtspersoon die geen naamloze vennootschap of besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid is en zich naast activiteiten van recreatieve, sportieve, sociaal culturele, educatieve, levensbeschouwelijke of	**Artikel 1 Definities:** In deze verordening staan verschillende definities. Hieronder worden deze definities uitgelegd: • Bezoeker: elke persoon in het horecabedrijf, met uitzondering van personeel, leidinggevenden, de vergunninghouder of andere personen die voor het bedrijf aanwezig horen te zijn. • Bijeenkomst van persoonlijke aard: een bijeenkomst waar (zwak) alcoholhoudende drank wordt geschonken, die geen direct verband heeft met de activiteiten van de paracommerciële rechtspersoon, zoals bruiloften, feesten, partijen, recepties, jubilea, verjaardagen en koffietafels. • Darkroom in een horecabedrijf: een besloten, donkere ruimte in een horecabedrijf waarin gelegenheid wordt geboden voor het uitvoeren en ontvangen van seksuele handelingen, zonder een vorm van vergoeding voor die handelingen • Horecabedrijf: de activiteit waarbij een bedrijf bedrijfsmatig of anders dan om niet of op een vergelijkbare wijze: logies verstrekt, dranken schenkt en/of voedsel bereidt voor (directe) consumptie of rookwaar verstrekt. Zoals hotels, short stay bedrijven, pensions, restaurants, cafés, cafetaria's, snackbars, discotheken, buurthuizen, afhaalzaken en clubhuizen. Het horecabedrijf wordt uitgeoefend in een pand en eventueel op een terras. • Horecalokaliteit: een lokaliteit als bedoeld in artikel 1 van de Alcoholwet. •Leidinggevende: de persoon in het bedrijf die de leiding heeft. Dat kan ook de vergunninghouder zijn. •Paracommerciële instelling: een stichting, vereniging of kerkgenootschap die in eigen beheer horeca-activiteiten uitvoert in een eigen gebouw.

godsdienstige aard richt op exploitatie van het horecabedrijf in eigen beheer. •Terras: het gedeelte buiten het horecabedrijf waar bezoekers kunnen zitten en waar tegen betaling drank en voedsel wordt verstrekt voor directe consumptie. Een gevelbankje bij een (horeca)bedrijf/winkel is geen terras in de zin van deze verordening. •Vergunninghouder: de natuurlijke persoon of rechtspersoon aan wie de exploitatievergunning is verleend en die voor eigen rekening en risico het horecabedrijf exploiteert.	•Paracommerciële rechtspersoon: een rechtspersoon die geen naamloze vennootschap of besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid is en zich naast activiteiten van recreatieve, sportieve, sociaal culturele, educatieve, levensbeschouwelijke of godsdienstige aard richt op exploitatie van het horecabedrijf in eigen beheer. •Terras: het gedeelte buiten het horecabedrijf waar bezoekers kunnen zitten en waar tegen betaling drank en voedsel wordt verstrekt voor directe consumptie. Een gevelbankje bij een (horeca)bedrijf/winkel is geen terras in de zin van deze verordening. •Vergunninghouder: de natuurlijke persoon of rechtspersoon aan wie de exploitatievergunning is verleend en die voor eigen rekening en risico het horecabedrijf exploiteert.
Artikel 8 Eisen aan de aanvraag lid 2 Bij de aanvraag worden de volgende gegevens aangeleverd: a. de aard, de locatie en de situering van het horecabedrijf, en als dat van toepassing is het terras; b. een duidelijke beschrijving van het horecabedrijf; en c. een plattegrond met maatvoering van indeling, omvang en ligging van het horecabedrijf, en als dat van toepassing is het terras.	**Artikel 8 Eisen aan de aanvraag lid 2** Bij de aanvraag worden de volgende gegevens aangeleverd: a. de aard, de locatie en de situering van het horecabedrijf, en als dat van toepassing is het terras; b. een duidelijke beschrijving van het horecabedrijf; en c. een plattegrond met maatvoering van indeling, omvang en ligging van het horecabedrijf, en als dat van toepassing is het terras. d: bij een darkroom: een bedrijfsplan waarin wordt ingegaan op de veiligheid en gezondheid binnen een darkroom
Artikel 11 Weigeringsgronden De burgemeester weigert de exploitatievergunning als: 1.de exploitatie of de vestiging van een horecabedrijf in strijd is met het geldende bestemmingsplan, een ter inzage gelegd bestemmingsplan, een voorbereidingsbesluit, een beheersverordening, een exploitatieplan of een vergelijkbare regeling; 2.*de aanvrager niet voldoet aan de eisen van artikel 9;* 3.voor het horecabedrijf ook een vergunning nodig is op grond van de Alcoholwet en deze vergunning is geweigerd;	**Artikel 11 Weigeringsgronden** De burgemeester weigert de exploitatievergunning als: 1.de exploitatie of de vestiging van een horecabedrijf in strijd is met het geldende bestemmingsplan, een ter inzage gelegd bestemmingsplan, een voorbereidingsbesluit, een beheersverordening, een exploitatieplan of een vergelijkbare regeling; 2. niet voldaan wordt aan de eisen in artikel 9. 3.voor het horecabedrijf ook een vergunning nodig is op grond van de Alcoholwet en deze vergunning is geweigerd; 4.de burgemeester van oordeel is dat de aanwezigheid van het horecabedrijf een

4.de burgemeester van oordeel is dat de aanwezigheid van het horecabedrijf een ontoelaatbare nadelige invloed heeft op de openbare orde, de veiligheid van personen of goederen, de zedelijkheid, de gezondheid, de bescherming van het milieu of de woon- en leefsituatie van omwonenden in de omgeving van het horecabedrijf; 5.de burgemeester in redelijkheid kan aannemen dat de feitelijke situatie van het horecabedrijf niet overeenkomt met wat in de aanvraag staat; of 6. een bij het horecabedrijf behorend terras niet voldoet aan de Beleidsregel terrassen gemeente Utrecht	ontoelaatbare nadelige invloed heeft op de openbare orde, de veiligheid van personen of goederen, de zedelijkheid, de gezondheid, de bescherming van het milieu of de woon- en leefsituatie van omwonenden in de omgeving van het horecabedrijf; 5.de burgemeester in redelijkheid kan aannemen dat de feitelijke situatie van het horecabedrijf niet overeenkomt met wat in de aanvraag staat; of 6. een bij het horecabedrijf behorend terras niet voldoet aan de Beleidsregel terrassen gemeente Utrecht 7. een darkroom in een horecabedrijf wordt gevestigd dat geen categorie A1 of B vergunning heeft of niet ondergeschikt is aan het horecabedrijf.
Artikel 12 Intrekking exploitatievergunning 1.De burgemeester trekt de exploitatievergunning in als: a. bij de aanvraag van de vergunning onjuiste of onvolledige gegevens zijn verstrekt, en verstrekking van de juiste of volledige gegevens tot een andere beslissing zou hebben geleid; b. *de vergunninghoude*r niet langer voldoet aan de eisen in artikel 9; c. voor het horecabedrijf een vergunning nodig is op grond van de Alcoholwet en deze vergunning is ingetrokken; d. de exploitatie van het horecabedrijf een gevaar oplevert voor de openbare orde, de veiligheid van personen of goederen, de zedelijkheid, de gezondheid, de bescherming van het milieu of de woon- en leefsituatie van omwonenden; e. zich in of bij het horecabedrijf feiten hebben voorgedaan die aantonen dat het horecabedrijf de omgeving op ontoelaatbare wijze verstoort; of f. de aard van het horecabedrijf is gewijzigd zonder dat daarvoor een vergunning is verleend.	**Artikel 12 Intrekking exploitatievergunning** 1.De burgemeester trekt de exploitatievergunning in als: a. bij de aanvraag van de vergunning onjuiste of onvolledige gegevens zijn verstrekt, en verstrekking van de juiste of volledige gegevens tot een andere beslissing zou hebben geleid; b. de vergunninghouder of leidinggevende niet langer voldoet aan de eisen in artikel 9; c. voor het horecabedrijf een vergunning nodig is op grond van de Alcoholwet en deze vergunning is ingetrokken; d. de exploitatie van het horecabedrijf een gevaar oplevert voor de openbare orde, de veiligheid van personen of goederen, de zedelijkheid, de gezondheid, de bescherming van het milieu of de woon- en leefsituatie van omwonenden; e. zich in of bij het horecabedrijf feiten hebben voorgedaan die aantonen dat het horecabedrijf de omgeving op ontoelaatbare wijze verstoort; of f. de aard van het horecabedrijf is gewijzigd zonder dat daarvoor een vergunning is verleend.
	Artikel 12a De burgemeester kan met het oog op de belangen die bepaald zijn in artikel 5 en artikel 11 van deze verordening nadere regels stellen over de voorschriften en beperkingen ten aanzien van horecabedrijven.
Artikel 13 Openings- en sluitingstijden	**Artikel 13 Openings- en sluitingstijden**

1.Een horecabedrijf mag 24 uur per dag geopend zijn voor bezoekers. 2.Een terras dat bij het horecabedrijf hoort, mag dagelijks voor bezoekers geopend zijn van 09.00 uur tot 01.00 uur de volgende dag. 3.De burgemeester kan terrassen in de stad of een gedeelte daarvan aanwijzen waarvoor ruimere openingstijden gelden. Daarbij kan de burgemeester bepalen dat de ruimere openingstijden voor een bepaalde periode gelden. 4.Een horecabedrijf bij een sport- of jeugdorganisatie is gesloten voor bezoekers van 01.00 uur tot 07.00 uur. 5.De burgemeester kan de openingstijden van één of meer horecabedrijven in een bepaald gebied beperken als dat in het belang is van de openbare orde, de veiligheid van personen of goederen, de zedelijkheid, de gezondheid, de bescherming van het milieu, de woon- en leefsituatie van omwonenden of als andere bijzondere omstandigheden daarom vragen. De burgemeester kan besluiten tot een tijdelijke of langdurige beperking van de openingstijden. 6.Dit artikel geldt niet voor horecabedrijven die afwijkende openingstijden hebben vanwege de Winkeltijdenwet of regels die niet op deze verordening gebaseerd zijn.	1.Een horecabedrijf mag 24 uur per dag geopend zijn voor bezoekers. 2.Een terras dat bij het horecabedrijf hoort, mag dagelijks voor bezoekers geopend zijn van 09.00 uur tot 01.00 uur de volgende dag. 3.De burgemeester kan terrassen in de stad of een gedeelte daarvan aanwijzen waarvoor ruimere openingstijden gelden. Daarbij kan de burgemeester bepalen dat de ruimere openingstijden voor een bepaalde periode gelden. 4.Een horecabedrijf bij een sport- of jeugdorganisatie is gesloten voor bezoekers van 01.00 uur tot 07.00 uur. 5.De burgemeester kan de openingstijden van één of meer horecabedrijven in een bepaald gebied beperken als dat in het belang is van de openbare orde, de veiligheid van personen of goederen, de zedelijkheid, de gezondheid, de bescherming van het milieu, de woon- en leefsituatie van omwonenden of als andere bijzondere omstandigheden daarom vragen. De burgemeester kan besluiten tot een tijdelijke of langdurige beperking van de openingstijden. 6.Dit artikel geldt niet voor horecabedrijven die afwijkende openingstijden hebben vanwege de Winkeltijdenwet of regels die niet op deze verordening gebaseerd zijn. 7.Een darkroom mag alleen toegankelijk zijn als het horecabedrijf geopend is en alleen bereikbaar zijn via de ingang van het horecabedrijf.
Artikel 15 Melden nieuwe leidinggevenden 6. De burgemeester verwijdert een leidinggevende van het aanhangsel als de vergunninghouder of *een* leidinggevende daarom vraagt.	**Artikel 15 Melden nieuwe leidinggevende, lid 6.** De burgemeester verwijdert een leidinggevende van het aanhangsel als de vergunninghouder of die leidinggevende daarom vraagt
Artikel *17* Zicht in het horecabedrijf De vergunninghouder zorgt ervoor dat tijdens de openingstijden van het horecabedrijf altijd van buitenaf gezien kan worden wat er gebeurt in het horecabedrijf.	**Artikel 17 Gebruik Darkroom** 1. Een darkroom in een horecabedrijf met een vergunning categorie B mag niet groter zijn dan maximaal 30% van het netto vloeroppervlak tot aan een maximum van 25 m2. Bij horecabedrijven met een categorie A1 vergunning mag de darkroom niet groter zijn dan 50 m2 van het netto vloeroppervlak van het horecabedrijf. 2. De minimale leeftijd voor het betreden van een darkroom is 18 jaar oud.

Artikel *18* Paracommerciële rechtspersonen Paracommerciële rechtspersonen worden naar aard verdeeld in de volgende categorieën: 1.Instellingen die zich richten op activiteiten van levensbeschouwelijke of godsdienstige aard. 2.Instellingen die zich richten op activiteiten van sociaal-educatieve aard. 3.Instellingen die zich richten op activiteiten van sociaal-culturele aard, te verdelen in: a. instellingen die zich richten op een buurt, wijk,of stadsdeel; b. overige instellingen van sociaal-culturele aard. 4.Instellingen die zich richten op activiteiten van sportieve of recreatieve aard.	**Artikel 18 Zicht in het horecabedrijf** De vergunninghouder zorgt ervoor dat tijdens de openingstijden van het horecabedrijf altijd van buitenaf gezien kan worden wat er gebeurt in het horecabedrijf.

Artikel *19* Aanwezigheid leidinggevende of barvrijwilliger 1.Een paracommerciële instelling verstrekt alleen alcoholhoudende drank in de horecalokaliteit als een leidinggevende aanwezig is die: a.staat vermeld op het aanhangsel bij de exploitatievergunning; b.is aangemeld bij de burgemeester voor bijschrijving als leidinggevende, waarbij de burgemeester de ontvangst van deze melding heeft bevestigd. 2.Een paracommerciële instelling kan ook alcoholhoudende drank verstrekken in de horecalokaliteit als een barvrijwilliger aanwezig is die een voorlichtingsinstructie heeft gekregen op grond artikel 9, tweede lid, Alcoholwet.	**Artikel <u>19</u> Paracommerciële rechtspersonen** Paracommerciële rechtspersonen worden naar aard verdeeld in de volgende categorieën: 1.Instellingen die zich richten op activiteiten van levensbeschouwelijke of godsdienstige aard. 2.Instellingen die zich richten op activiteiten van sociaal-educatieve aard. 3.Instellingen die zich richten op activiteiten van sociaal-culturele aard, te verdelen in: a.instellingen die zich richten op een buurt, wijk, of stadsdeel; b.overige instellingen van sociaal-culturele aard. 4.Instellingen die zich richten op activiteiten van sportieve of recreatieve aard.
Artikel *20* Schenktijden Paracommerciële instellingen die zich richten op activiteiten van sociaal-culturele aard of sportieve of recreatieve aard verstrekken op alle dagen van de week geen alcoholhoudende drank tussen 01.00 uur en 07.00 uur. Voor de andere paracommerciële instellingen gelden geen schenktijden.	**Artikel <u>20</u> Aanwezigheid leidinggevende of barvrijwilliger** 1.Een paracommerciële instelling verstrekt alleen alcoholhoudende drank in de horecalokaliteit als een leidinggevende aanwezig is die: a.staat vermeld op het aanhangsel bij de exploitatievergunning; b.is aangemeld bij de burgemeester voor bijschrijving als leidinggevende, waarbij de burgemeester de ontvangst van deze melding heeft bevestigd. 2.Een paracommerciële instelling kan ook alcoholhoudende drank verstrekken in de horecalokaliteit als een barvrijwilliger aanwezig is die een voorlichtingsinstructie heeft gekregen op grond artikel 9, tweede lid, Alcoholwet.
Artikel *21* Verstrekken alcohol tijdens bijeenkomsten van persoonlijke aard Een paracommerciële instelling verstrekt geen alcoholhoudende drank tijdens bijeenkomsten van persoonlijke aard.	**Artikel <u>21</u> Schenktijden** Paracommerciële instellingen die zich richten op activiteiten van sociaal-culturele aard of sportieve of recreatieve aard verstrekken op alle dagen van de week geen alcoholhoudende drank tussen 01.00 uur en 07.00 uur. Voor de andere paracommerciële instellingen gelden geen schenktijden.

Artikel *22* Verstrekken alcohol tijdens bijeenkomsten van derden Een paracommerciële instelling verstrekt geen alcoholhoudende drank tijdens bijeenkomsten die gericht zijn op personen die niet of niet rechtstreeks bij de activiteiten van de instelling betrokken zijn.	**Artikel 22 Verstrekken alcohol tijdens bijeenkomsten van persoonlijke aard** Een paracommerciële instelling verstrekt geen alcoholhoudende drank tijdens bijeenkomsten van persoonlijke aard.
Artikel *23* Ontheffingsbevoegdheid burgemeester De burgemeester kan voor bijzondere gelegenheden aan paracommerciële instellingen een ontheffing verlenen van artikel 20, 21 of 22. De burgemeester doet dat alleen bij bijzondere gelegenheden van zeer tijdelijke aard en voor maximaal twaalf dagen in een aaneengesloten periode. 2.De paracommerciële instelling vraagt een ontheffing uiterlijk zes weken voor de start van de bijzondere gelegenheid aan. 3.De burgemeester beslist binnen zes weken op de aanvraag voor een ontheffing, nadat deze is ontvangen. 4.De burgemeester kan voorschriften verbinden aan de ontheffing.	**Artikel 23 Verstrekken alcohol tijdens bijeenkomsten van derden** Een paracommerciële instelling verstrekt geen alcoholhoudende drank tijdens bijeenkomsten die gericht zijn op personen die niet of niet rechtstreeks bij de activiteiten van de instelling betrokken zijn.
Artikel *24* Sluiting De burgemeester kan een horecabedrijf, eventueel voor een bepaalde duur, sluiten als: a.het horecabedrijf geopend is zonder een geldige exploitatievergunning; b.in strijd wordt gehandeld met voorschriften die in de exploitatievergunning staan; of c.in of rondom het horecabedrijf in strijd wordt gehandeld met het belang van de openbare orde, de veiligheid van personen of goederen, de zedelijkheid, de gezondheid, de bescherming van het milieu of de woon- en leefsituatie van omwonenden in de omgeving van het horecabedrijf. 2.De vergunninghouder kan de burgemeester verzoeken de sluiting op te heffen als aan de regels bij of krachtens deze verordening wordt voldaan. De burgemeester doet dit alleen als de feiten en omstandigheden van het horecabedrijf hiertoe aanleiding geven en als het voor de burgemeester voldoende duidelijk is dat herhaling van de feiten en omstandigheden die hebben geleid tot de sluiting niet aannemelijk zijn.	**Artikel 24 Ontheffingsbevoegdheid burgemeester** De burgemeester kan voor bijzondere gelegenheden aan paracommerciële instellingen een ontheffing verlenen van artikel 20, 21 of 22. De burgemeester doet dat alleen bij bijzondere gelegenheden van zeer tijdelijke aard en voor maximaal twaalf dagen in een aaneengesloten periode. 2.De paracommerciële instelling vraagt een ontheffing uiterlijk zes weken voor de start van de bijzondere gelegenheid aan. 3.De burgemeester beslist binnen zes weken op de aanvraag voor een ontheffing, nadat deze is ontvangen. 4.De burgemeester kan voorschriften verbinden aan de ontheffing

Artikel *25* Toezicht De burgemeester wijst ambtenaren aan om toezicht te houden op de naleving van de regels bij of krachtens deze verordening.	**Artikel 25 Sluiting** De burgemeester kan een horecabedrijf, eventueel voor een bepaalde duur, sluiten als: a. het horecabedrijf geopend is zonder een geldige exploitatievergunning; b.in strijd wordt gehandeld met voorschriften die in de exploitatievergunning staan; of c.in of rondom het horecabedrijf in strijd wordt gehandeld met het belang van de openbare orde, de veiligheid van personen of goederen, de zedelijkheid, de gezondheid, de bescherming van het milieu of de woon- en leefsituatie van omwonenden in de omgeving van het horecabedrijf. 2.De vergunninghouder kan de burgemeester verzoeken de sluiting op te heffen als aan de regels bij of krachtens deze verordening wordt voldaan. De burgemeester doet dit alleen als de feiten en omstandigheden van het horecabedrijf hiertoe aanleiding geven en als het voor de burgemeester voldoende duidelijk is dat herhaling van de feiten en omstandigheden die hebben geleid tot de sluiting niet aannemelijk zijn.
Artikel *26* Strafbepaling Het overtreden van de regels in deze verordening kan op grond van artikel 154 Gemeentewet leiden tot een hechtenis van maximaal drie maanden of een geldboete van de tweede categorie.	**Artikel 26 Toezicht** De burgemeester wijst ambtenaren aan om toezicht te houden op de naleving van de regels bij of krachtens deze verordening.
Artikel *27* Overgangsbepaling 1.Vergunningen die zijn verleend onder de Horecaverordening gemeente Utrecht 2018 en die gelden op het moment van inwerkingtreding van deze verordening, worden aangemerkt als vergunning op grond van de Verordening horeca gemeente Utrecht. 2.Als de burgemeester nog geen besluit heeft genomen op een aanvraag voor een exploitatievergunning op het moment dat deze verordening in werking treedt dan wordt deze verordening toegepast. Een aanvraag wordt dan afgehandeld volgens de regels in deze verordening.	**Artikel 27 Strafbepaling** Het overtreden van de regels in deze verordening kan op grond van artikel 154 Gemeentewet leiden tot een hechtenis van maximaal drie maanden of een geldboete van de tweede categorie.

Artikel *28* intrekking De Horecaverordening gemeente Utrecht 2018 wordt ingetrokken.	**Artikel 28 Overgangsbepaling** **V**ergunningen die zijn verleend onder de Horecaverordening gemeente Utrecht 2018 en die gelden op het moment van inwerkingtreding van deze verordening, worden aangemerkt als vergunning op grond van de Verordening horeca gemeente Utrecht. 2.Als de burgemeester nog geen besluit heeft genomen op een aanvraag voor een exploitatievergunning op het moment dat deze verordening in werking treedt dan wordt deze verordening toegepast. Een aanvraag wordt dan afgehandeld volgens de regels in deze verordening.
Artikel *29* Inwerkingtreding Deze verordening treedt vijf weken na bekendmaking in werking.	**Artikel 29 Intrekking** De Horecaverordening gemeente Utrecht 2018 wordt ingetrokken.
Artikel *30* Citeertitel Deze verordening heet Verordening horeca gemeente Utrecht.	**Artikel 30 Inwerkingtreding** Deze verordening treedt vijf weken na bekendmaking in werking.
	Artikel 31 Citeertitel Deze verordening heet Verordening horeca gemeente Utrecht.

Concept Besluit tot wijziging van de Nadere regel evenementen gemeente Utrecht, darkroom bij evenementen

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht;

Overwegende de wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d. 2024;

Besluit de Nadere regel evenementen gemeente Utrecht als volgt te wijzigen:

Artikel I

De Nadere regel evenementen gemeente Utrecht wordt als volgt gewijzigd:

A. In artikel 1 Definities wordt in alfabetische volgorde ingevoegd:
Darkroom op een evenement: een besloten, donkere ruimte op een evenement waarin gelegenheid wordt geboden voor het uitvoeren en ontvangen van seksuele handelingen, zonder een vorm van vergoeding voor die handelingen. Een darkroom op een evenement is altijd ondergeschikt en aanvullend aan de hoofdactiviteit van het evenement.

B. Na hoofdstuk 4 wordt een nieuw hoofdstuk 5 ingevoegd, luidende: Hoofdstuk 5 Darkroom op een evenement.

1. Er wordt een nieuw artikel 19 ingevoegd, waardoor de bestaande artikelen 19 tot en met 23 worden vernummerd naar artikel 20 tot en met 24. Het nieuwe artikel 19 komt te luiden:

Artikel 19 Eisen aan een darkroom
Voor een darkroom op een evenement gelden de volgende eisen:

a. per evenement is maximaal één darkroom toegestaan, die niet groter mag zijn dan 25 m2;
b. de organisator zorgt voor een persoon die direct toezicht houdt op de darkroom. Die persoon is minimaal 21 jaar oud; en
c. voor de toegang van een darkroom geldt een minimale leeftijd van 18 jaar oud.

2. Een organisator kan maximaal vier keer per jaar een darkroom aanvragen voor hetzelfde evenement en/of dezelfde locatie.
3. Bij een aanvraag voor een darkroom wordt een gezondheids- en veiligheidsplan ingediend waarin is opgenomen hoe:
    a. wordt toegezien op de gezondheid en veiligheid van bezoekers en het personeel in de darkroom; en
    b. wordt toegezien dat er geen seksuele handelingen in de darkroom plaatsvinden tegen een vorm van vergoeding.
4. Het huidige Hoofdstuk 5 wordt vernummerd naar Hoofdstuk 6, luidende: Hoofdstuk 6 Slotbepalingen.

C. Na Algemene toelichting hoofdstuk 4 locatieprofielen in de informatieve toelichting bij Nadere regel evenementen gemeente Utrecht wordt een nieuw algemene toelichting hoofdstuk 5 ingevoegd, luidende:

Algemene toelichting hoofdstuk 5 Darkroom op een evenement

Organisatoren van evenementen hebben de wens om op hun evenement ook een darkroom aan te bieden aan bezoekers. Een darkroom is een besloten, donkere ruimte waar seksuele handelingen kunnen plaatsvinden op vrijwillige basis, zonder dat hiervoor een vergoeding tegenover staat. Er is dus geen sprake van sekswerk in een darkroom, waarbij wel sprake is van een vergoeding.

Door de aard van een darkroom zijn er hogere risico's voor de gezondheid en veiligheid van de bezoekers en personeel. Omdat het een donkere ruimte is waar men niet veel in ziet, kunnen er onwenselijke situaties voorkomen. Denk hierbij aan dat de ruimte niet hygiënisch kan zijn of dat personen zich onveilig voelen. Om deze situaties te voorkomen zijn er voorwaarden gesteld aan de darkroom.

Een darkroom op een evenement moet een ondergeschikte activiteit zijn. De bezoekers van het evenement komen voor de hoofdactiviteit; het eten of drinken, het luisteren naar en/of dansen op muziek. Een darkroom is een aanvulling op de hoofdactiviteit. Het adverteren over en aanprijzen van een darkroom op een evenement is daarom niet toegestaan. Met het adverteren over een darkroom op een evenement wordt er namelijk extra aandacht gevestigd op de darkroom. Hierdoor kan dit voor bezoekers als een hoofdactiviteit worden gezien. Voor een darkroom op een evenement mag geen aparte bezoekersstroom ontstaan bij de ingang van het evenement. Tot slot wordt er een maximum afmeting van darkroom gesteld om bij te dragen aan het ondergeschikte karakter.

Toelichting Artikel 19 Eisen aan een darkroom

Door het karakter van een darkroom zijn er hogere risico's voor de gezondheid en veiligheid van de bezoekers van en het personeel in de darkroom. In de donkere ruimte kunnen er, door het gebrek aan zicht wat hoort bij een darkroom, onwenselijke situaties voorkomen. In het geval dat een ruimte niet hygiënisch is of dat personen zich onveilig voelen. Om deze onwenselijke situaties zoveel mogelijk te voorkomen zijn er eisen aan een darkroom gesteld en aan de aanvraag om een vergunning voor een evenement met een darkroom.

Eerste lid, onder a

Doordat de gezondheid en veiligheid van bezoekers en personeel van de organisator voorop staat is per evenement maximaal één darkroom toegestaan. Bij meerdere darkrooms op een evenement is het

lastiger om direct toezicht te houden op wat rondom en in de darkroom gebeurt. Vandaar dat ook een maximummaat is gesteld aan de darkroom, wat het toezicht ten goede komt.

Eerste lid, onder b

Om de veiligheid en gezondheid van bezoekers en personeel te waarborgen is direct toezicht nodig op de darkroom. Hierdoor is er bijvoorbeeld controle of minderjarigen een darkroom willen betreden, wat niet is toegestaan en wordt toezicht gehouden op de gezondheid en veiligheid van bezoekers van en personeel in de darkroom.

Een darkroom op een evenement waar ook alcoholhoudende drank wordt verstrekt of waar personen komen die wat gedronken hebben brengt het risico met zich mee dat personen in beschonken toestand de darkroom kunnen betreden. Een persoon die direct toezicht houdt kan onwenselijke situaties die hierdoor ontstaan voorkomen en kan ook optreden als dat nodig is, bijvoorbeeld wanneer om hulp wordt gevraagd. Voor de leeftijd van de persoon die toezicht houdt is daarom aangesloten bij hetzelfde uitgangspunt als een leidinggevende in een horecabedrijf waar alcoholhoudende drank mag worden geschonken met een vergunning op grond van de Alcoholwet.

Eerste lid, onder c

Voor het betreden van een darkroom is gekozen voor een leeftijdsgrens van 18 jaar of ouder. Dit is gelijkgetrokken met de leeftijd van het drinken van alcoholhoudende drank. Er is hierdoor altijd sprake van meerderjarigheid voor de bezoekers van een darkroom.

Tweede lid

Een darkroom op een evenement heeft een tijdelijk karakter, net als het evenement en is een aanvullende activiteit op het totaal van activiteiten op het hele evenement. De darkroom zelf mag geen hoofdactiviteit zijn; er is een duidelijk onderscheid. Om die reden kan niet los een darkroom worden aangevraagd als evenement. Ook is daarom een maximum gesteld aan de grootte van een darkroom in lid 1, onder a, en is er een maximum gesteld aan het aantal keren dat een darkroom mogelijk is op een evenement.

Derde lid

Doordat de darkroom een donkere, besloten ruimte is waar seksuele handelingen kunnen plaatsvinden is er een hoger risico's voor de gezondheid en veiligheid van bezoekers van en personeel in de darkroom. De organisator wordt daarom om extra uitleg gevraagd bij de aanvraag voor een evenementenvergunning hoe met dit risico wordt omgegaan en hoe hij ervoor zorgt dat dit risico wordt ondervangen. Het uitgangspunt is dat de darkrooms hygiënisch zijn waardoor besmettelijke ziekten worden voorkomen en dat er geen misstanden gebeuren in de darkroom. Voor de hygiëne worden de richtlijnen die zijn opgesteld door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) voor seks- en relaxbedrijven gehanteerd. Deze richtlijnen worden getoetst door GGD regio Utrecht. Daarnaast moeten de seksuele handelingen op vrijwillige basis plaatsvinden, zonder enige vorm van vergoeding. Het is aan de organisator om hiervoor te zorgen, vandaar dat om een plan wordt gevraagd.

Artikel II

Dit besluit treedt de dag na bekendmaking in werking.

Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht, in de vergadering van 3 december 2024

De burgemeester

Sharon A.M. Dijksma

De secretaris,

Michiel J. Ruis

Algemene toelichting hoofdstuk 5 Darkroom op een evenement

Organisatoren van evenementen hebben de wens om op hun evenement ook een darkroom aan te bieden aan bezoekers. Een darkroom is een besloten, donkere ruimte waar seksuele handelingen kunnen plaatsvinden op vrijwillige basis, zonder dat hiervoor een vergoeding tegenover staat. Er is dus geen sprake van sekswerk in een darkroom, waarbij wel sprake is van een vergoeding.

Door de aard van een darkroom zijn er hogere risico's voor de gezondheid en veiligheid van de bezoekers en personeel. Omdat het een donkere ruimte is waar men niet veel in ziet, kunnen er onwenselijke situaties voorkomen. Denk hierbij aan dat de ruimte niet hygiënisch kan zijn of dat personen zich onveilig voelen. Om deze situaties te voorkomen zijn er voorwaarden gesteld aan de darkroom.

Een darkroom op een evenement moet een ondergeschikte activiteit zijn. De bezoekers van het evenement komen voor de hoofdactiviteit; het eten of drinken, het luisteren naar en/of dansen op muziek. Een darkroom is een aanvulling op de hoofdactiviteit. Het adverteren over en aanprijzen van een darkroom op een evenement is daarom niet toegestaan. Met het adverteren over een darkroom op een evenement wordt er namelijk extra aandacht gevestigd op de darkroom. Hierdoor kan dit voor bezoekers als een hoofdactiviteit worden gezien. Voor een darkroom op een evenement mag geen aparte bezoekersstroom ontstaan bij de ingang van het evenement. Tot slot wordt er een maximum afmeting van darkroom gesteld om bij te dragen aan het ondergeschikte karakter.

Toelichting Artikel 19 Eisen aan een darkroom

Door het karakter van een darkroom zijn er hogere risico's voor de gezondheid en veiligheid van de bezoekers van en het personeel in de darkroom. In de donkere ruimte kunnen er, door het gebrek aan zicht wat hoort bij een darkroom, onwenselijke situaties voorkomen. In het geval dat een ruimte niet hygiënisch is of dat personen zich onveilig voelen. Om deze onwenselijke situaties zoveel mogelijk te voorkomen zijn er eisen aan een darkroom gesteld en aan de aanvraag om een vergunning voor een evenement met een darkroom.

Eerste lid, onder a

Doordat de gezondheid en veiligheid van bezoekers en personeel van de organisator voorop staat is per evenement maximaal één darkroom toegestaan. Bij meerdere darkrooms op een evenement is het lastiger om direct toezicht te houden op wat rondom en in de darkroom gebeurt. Vandaar dat ook een maximummaat is gesteld aan de darkroom, wat het toezicht ten goede komt.

Eerste lid, onder b

Om de veiligheid en gezondheid van bezoekers en personeel te waarborgen is direct toezicht nodig op de darkroom. Hierdoor is er bijvoorbeeld controle of minderjarigen een darkroom willen betreden, wat niet is toegestaan en wordt toezicht gehouden op de gezondheid en veiligheid van bezoekers van en personeel in de darkroom.

Een darkroom op een evenement waar ook alcoholhoudende drank wordt verstrekt of waar personen komen die wat gedronken hebben brengt het risico met zich mee dat personen in beschonken toestand de darkroom kunnen betreden. Een persoon die direct toezicht houdt kan onwenselijke situaties die hierdoor ontstaan voorkomen en kan ook optreden als dat nodig is, bijvoorbeeld wanneer om hulp wordt gevraagd. Voor de leeftijd van de persoon die toezicht houdt is daarom aangesloten bij hetzelfde uitgangspunt als een leidinggevende in een horecabedrijf waar alcoholhoudende drank mag worden geschonken met een vergunning op grond van de Alcoholwet.

Eerste lid, onder c

Voor het betreden van een darkroom is gekozen voor een leeftijdsgrens van 18 jaar of ouder. Dit is gelijkgetrokken met de leeftijd van het drinken van alcoholhoudende drank. Er is hierdoor altijd sprake van meerderjarigheid voor de bezoekers van een darkroom.

Tweede lid

Een darkroom op een evenement heeft een tijdelijk karakter, net als het evenement en is een aanvullende activiteit op het totaal van activiteiten op het hele evenement. De darkroom zelf mag geen hoofdactiviteit zijn; er is een duidelijk onderscheid. Om die reden kan niet los een darkroom worden aangevraagd als evenement. Ook is daarom een maximum gesteld aan de grootte van een darkroom in lid 1, onder a, en is er een maximum gesteld aan het aantal keren dat een darkroom mogelijk is op een evenement.

Derde lid

Doordat de darkroom een donkere, besloten ruimte is waar seksuele handelingen kunnen plaatsvinden is er een hoger risico's voor de gezondheid en veiligheid van bezoekers van en personeel in de darkroom. De organisator wordt daarom om extra uitleg gevraagd bij de aanvraag voor een evenementenvergunning hoe met dit risico wordt omgegaan en hoe hij ervoor zorgt dat dit risico wordt ondervangen. Het uitgangspunt is dat de darkrooms hygiënisch zijn waardoor besmettelijke ziekten worden voorkomen en dat er geen misstanden gebeuren in de darkroom. Voor de hygiëne worden de richtlijnen die zijn opgesteld door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) voor seks- en relaxbedrijven gehanteerd. Deze richtlijnen worden getoetst door GGD regio Utrecht. Daarnaast moeten de seksuele handelingen op vrijwillige basis plaatsvinden, zonder enige vorm van vergoeding. Het is aan de organisator om hiervoor te zorgen, vandaar dat om een plan wordt gevraagd.

Overzicht van de wijzigingen in Nadere regel evenementen

Bestaande tekst	Nieuwe tekst
Artikel 19 Hardheidsclausule In gevallen waar het onverkort vasthouden aan het bepaalde in deze nadere regel tot een zeer onredelijke uitkomst zou leiden kan de burgemeester gemotiveerd afwijken van het bepaalde in deze nadere regel.	**Artikel 19 Eisen aan een darkroom** 1. Voor een darkroom op een evenement gelden de volgende eisen: a. per evenement is maximaal 1 darkroom toegestaan, die niet grote mag zijn dan 25 m2; b. de organisator zorgt voor een persoon die direct toezicht houdt op de darkroom. Die persoon is minimaal 21 jaar oud; en c. voor de toegang van een darkroom geldt een minimale leeftijd van 18 jaar oud. 2. Een organisator kan maximaal vier keer per jaar een darkroom aanvragen voor hetzelfde evenement of dezelfde locatie. 3. Bij een aanvraag voor een darkroom wordt een gezondheids- en veiligheidsplan ingediend waarin is opgenomen hoe: a. wordt toegezien op de gezondheid en veiligheid van bezoekers en het personeel in de darkroom; en b. wordt toegezien dat er geen seksuele handelingen in de darkroom plaatsvinden tegen een vorm van vergoeding.

Artikel 20 Intrekking De Beleidsregel geluidsnormen bij buitenevenementen van 10 maart 2009, Gemeenteblad 2009, nummer 16, wordt ingetrokken per 1 januari 2025.	**Artikel 20 Hardheidsclausule** In gevallen waar het onverkort vasthouden aan het bepaalde in deze nadere regel tot een zeer onredelijke uitkomst zou leiden kan de burgemeester gemotiveerd afwijken van het bepaalde in deze nadere regel.
Artikel 21 Overgangsbepalingen Deze nadere regel geldt niet voor evenementen die plaatsvinden in 2024.	**Artikel 21 Intrekking** De Beleidsregel geluidsnormen bij buitenevenementen van 10 maart 2009, Gemeenteblad 2009, nummer 16, wordt ingetrokken per 1 januari 2025.
Artikel 22 Inwerkingtreding Deze nadere regel treedt in werking op de dag na bekendmaking en werkt terug tot 9 juli 2024.	**Artikel 22 Overgangsbepalingen** Deze nadere regel geldt niet voor evenementen die plaatsvinden in 2024.
Artikel 23 Citeertitel Deze nadere regel wordt aangehaald als Nadere regel evenementen.	**Artikel 23 Inwerkingtreding** Deze nadere regel treedt in werking op de dag na bekendmaking en werkt terug tot 9 juli 2024.
	Artikel 24 Citeertitel Deze nadere regel wordt aangehaald als Nadere regel evenementen.

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Else Ham, Jeroen Meijer	**Datum**	5 december 2024
Doorkiesnummer	14030	**Kenmerk**	12917456
E-mail	else.ham@utrecht.nl jeroen.meijer@utrecht.nl	**Onderwerp**	Stand van zaken modernisering sekswerkbeleid
Bijlage(n)		**Beleidsveld**	Volksgezondheid

Geachte leden van de raad,

We werken aan een stad waarin sekswerkers schoon, veilig en transparant hun beroep kunnen uitoefenen. De afgelopen tijd zijn hier belangrijke stappen in gezet. In september dit jaar stemde uw raad in met de wijziging van de APV omtrent de voorwaarden voor thuissekswerk. Ook stemde u november dit jaar in met de eerste wijziging van het omgevingsplan, waarmee u thuissekswerk in de stad mogelijk maakt. Voor de positie van de sekswerkers in Utrecht betekent dit een grote stap vooruit. Vandaag hebben we u de wijziging van de APV ten aanzien van seksbedrijven gestuurd, waarmee we onze regelgeving helderder maken en ruimte scheppen voor kleinschalige locaties in de stad waar sekswerkers zelfstandig werkruimtes kunnen huren.

In deze brief informeren wij u graag over de voortgang van de andere onderdelen van de modernisering van ons sekswerkbeleid, waaronder het lerend evalueren en de gesprekken die wij voerden over kleinschalige sekswerklocaties.

In gesprek met ondernemers over kleinschalige locaties
We willen nu ruimte scheppen voor een à twee kleinschalige locaties waar sekswerkers zelfstandig een ruimte kunnen huren. Dat biedt hun relatief veel vrijheid om te kunnen werken wanneer zij dat willen, en op een plek waar ook andere sekswerkers zijn. Zelfstandige sekswerkers die niet thuis willen werken, kunnen hier een goede werkplek vinden.

In de raadsbrief van 28 maart 2024 gaven we aan in gesprek te zullen gaan met (potentieel) geïnteresseerde ondernemers over onze ambitie en de belangrijkste aandachtspunten aangaande locatie(s). We spraken hierover met de huidige ondernemers van de twee privéhuizen in onze stad, en met verschillende ondernemers die op dit moment (nog) niet in Utrecht actief zijn. Deze

gesprekken waren oriënterend van aard, waarbij nog geen concrete plannen aan de gemeente werden voorgelegd.

Uit de gesprekken is gebleken dat er duidelijk belangstelling is om een kleinschalige sekswerklocatie te beginnen. Maar de ondernemers gaven ook aan dat zij het vinden van een geschikte locatie hierin het grootste aandachtspunt vinden. Zij begrijpen dat de gemeente het aan hen laat om een geschikte locatie te vinden, en geven aan dat zij daar ook toe in staat zijn. Daarbij werd opgemerkt dat vastgoedeigenaren terughoudend kunnen zijn om te verhuren aan een exploitant van een seksbedrijf. In vrijwel ieder gesprek werd de vraag gesteld of de gemeente een pand heeft dat als kleinschalige locatie kan worden gebruikt.

Ook gaven de ondernemers aan zich bewust te zijn van de vragen en zorgen die de vestiging van een seksbedrijf kan oproepen bij omwonenden, en zien zij het belang in van een zorgvuldig participatieproces.

Motie 169: gemarginaliseerde sekswerkers
Zoals in de raadsbrief van maart 2024 genoemd blijven wij, in lijn met motie #169, aandacht houden voor de toegankelijkheid van de proeftuinen voor sekswerkers in een kwetsbare positie. Zo ook in de gesprekken met ondernemers. Eén van de ondernemers die wij spraken, gaf aan ook ruimten te willen verhuren aan mensen die deze doorgaans niet makkelijk kunnen bemachtigen, zoals transpersonen en mannen. Verhuur aan ongedocumenteerden of mensen met verslavingsproblematiek zagen de ondernemers echter niet als een wenselijke of haalbare mogelijkheid.

Schaarse rechten
De ondernemers gaven aan de nieuwe APV met interesse tegemoet te zien, in het bijzonder de vereisten voor verhuur van ruimten. De vergunningsduur en de manier waarop de vergunningen worden verdeeld in het kader van schaarse rechten vinden zij eveneens belangrijk. De vergunningen voor seksbedrijven zijn schaars en kunnen niet voor onbepaalde tijd worden verleend. Na afloop van de vergunningsduur moeten ook anderen kunnen meedingen naar de vergunning, en de toewijzing daarvan moet plaatsvinden via een vooraf vastgestelde wijze. De huidige Utrechtse ondernemers noemden het daarbij onwenselijk dat het in de toekomst kan voorkomen dat hun vergunning na afloop (van de overgangstermijn) aan een andere partij kan worden verstrekt.

We blijven de komende tijd met ondernemers in gesprek. In de volgende raadsbrief informeren we u of dit tot nadere inzichten en aanpak leidt.

Lerend evalueren
In navolging van het advies van de commissie Sorgdrager laten we de proeftuinen en de beleidswijzigingen ‘lerend evalueren’. Doel hiervan is gedurende de looptijd van de proeftuinen samen met betrokken partijen te leren van de praktijkervaringen en te toetsen of de gewenste effecten van het beleid worden bereikt. Op basis daarvan kunnen we tussentijds bijsturen als dat nodig is.

We selecteerden het Verwey-Jonker Instituut (Verwey) om het lerend evalueren vorm te geven en te leiden. Samen met de gemeente, sekswerkers en andere betrokkenen stellen zij hiervoor een plan van aanpak op. De aanpak van Verwey bestaat eruit dat zij eerst met betrokkenen bespreekt wat voor hen belangrijk is in het kader van schoon, veilig en transparant sekswerk. Dat vormt de basis van het plan dat zij opstellen over hoe dit te monitoren, evalueren en ervan te leren. Belangrijke onderwerpen

hierin zijn de veiligheid en gezondheid van sekswerkers, klanten en omwonenden. Daarbij kijkt Verwey ook naar de voorwaarden voor thuissekswerk waartoe de raad bij de recente wijziging van de APV besloot, inclusief amendement #152. Zij nemen hierin ook de motie mee waarmee de raad het college verzoekt om een tussentijdse evaluatie, na anderhalf jaar, naar de raad te sturen, en na drie jaar een eindevaluatie (#372). Daarbij geldt wel dat het startpunt van de proeftuin ‘kleinschalige locatie’ later zal zijn dan dat van de proeftuin thuissekswerk. De proeftuin thuissekswerk start na de formele inwerkingtreding van de eerste wijziging van het omgevingsplan.

Motie ‘Onderzoek mogelijkheden verbeteren veiligheid thuiswerken’ (#371)
Eind september jl. verzocht de raad het college om nader onderzoek te doen naar de mogelijkheid voor het verbeteren van de veiligheid van thuiswerken. Daarbij noemde de raad ook een aantal gemeenten en gesprekspartners. Wij zijn op dit moment met hen in gesprek hierover. Het plannen, voeren en uitwerken van deze gesprekken doen wij zorgvuldig en dat vraagt enige tijd. We verwachten uw raad hiervan in het eerste kwartaal van 2025 verslag te kunnen doen. Daarbij geven we aan wat we met de input uit de gesprekken gaan doen. Deze opbrengsten geven we tevens mee aan Verwey in het kader van het lerend evalueren.

Het gesprek over sekswerk in de stad
Sekswerkers lopen tegen vooroordelen en stigmatisering aan. Het platform Sekswerk Utrecht en de Klankbordgroep van sekswerkers willen hier graag aandacht voor vragen, ook van de stad. Op dit moment onderzoeken we de mogelijkheid om een passende tentoonstelling te organiseren in de stad die het gesprek over sekswerk op gang brengt en bijdraagt aan meer realistische beeldvorming. In de volgende raadsbrief informeren we u over de voortgang hiervan.

Tenslotte
Met het mogelijk maken van thuissekswerk in onze stad is een grote stap gezet in de modernisering van het sekswerkbeleid. Komend jaar gaan we graag met uw raad in gesprek over het raadsvoorstel omtrent seksbedrijven. Al lerende blijven we ons inzetten voor schone, veilige en transparante sekswerkplekken in onze stad, en nemen u daar graag telkens in mee.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	L. Mes, J. Meijer	**Datum**	9 januari 2025
Doorkiesnummer	14030	**Kenmerk**	11299135
E-mail	l.mes@utrecht.nl, jeroen.meijer@utrecht.nl	**Onderwerp**	Aanvullende stap in participatieproces parkeergarage Paardenveld
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Ruimtelijke Ontwikkeling, Sekswerk

Geachte leden van de raad,

Vanaf 4 september 2025 is parkeergarage Paardenveld eigendom van de gemeente Utrecht. Met onze brief van 1 maart 2024 informeerden wij u over hoe we bezig zijn met toekomstscenario's voor dit gebouw. Op basis van inspiratie, ideeën en wensen uit de buurt, stad en de markt hebben we deze scenario's de afgelopen maanden uitgewerkt. Hierbij verkenden we ook of en hoe gedane suggesties passend kunnen zijn bij gemeentelijke beleidsdoelstellingen.

Naar aanleiding van één van de suggesties in het participatieproces over de parkeergarage keken we naar onze ambities voor de modernisering van het Utrechtse sekswerkbeleid. We denken inmiddels dat een kleinschalig sekswerkbedrijf waar sekswerkers zelfstandig een werkruimte kunnen huren kansrijk kan zijn op deze locatie. En daarmee bij kan dragen aan een stad waar sekswerkers schoon, veilig en transparant hun beroep kunnen uitoefenen. Dit idee is tijdens eerdere bijeenkomsten met de buurt, stad en markt nog niet uitgebreid besproken. Omdat we vinden dat de buurt er recht op heeft ook hierover haar wensen, vragen en zorgen te uiten, houden we in januari drie bijeenkomsten voor belanghebbenden om te peilen hoe zij aankijken tegen een kleinschalige sekswerkbedrijf als mogelijk onderdeel van de parkeergarage. Met deze brief informeren we u hierover.

Raadsvoorstel toekomst parkeergarage Paardenveld
Vooruitlopend op een mogelijke gebiedsontwikkeling onderzoeken we voor de periode 2025 – 2035 een drietal scenario's (met varianten) voor parkeergarage Paardenveld. Hierbij houden we rekening met moties 2022/M353 en 2022/M357 en met uw wensen en bedenkingen op de vaststellingsovereenkomst. Het gaat om de scenario's;

I. Voortzetting van het huidige gebruik tot september 2035
II. Optimaliseren van huidig gebruik en toevoegen van enkele functies voor een periode van 10 jaar;
III. Sloop van de parkeergarage per 3 september 2025.

In het eerste kwartaal van 2025 verwachten we u het raadsvoorstel voor de toekomst van parkeergarage Paardenveld toe te kunnen sturen. Voor scenario II onderzoeken we verschillende programmatische varianten inclusief hun haalbaarheid. Deze zijn straks onderdeel van het

raadsvoorstel. Op dit moment hebben wij nog geen besluit genomen over een scenario en variant dat wij u zouden willen adviseren.

Mogelijkheid van een kleinschalig sekswerkbedrijf in de parkeergarage
De afgelopen periode spraken we met omwonenden, huurders en andere belanghebbenden om inspiratie te krijgen en ideeën op te halen voor de invulling van de parkeergarage Paardenveld. De uitkomsten hiervan verwerken we in een raadsvoorstel.

Naar aanleiding van één van de suggesties in het participatieproces keken we ook naar de mogelijkheid voor een kleinschalig sekswerkbedrijf. Vorig jaar besloten wij om vooralsnog niet in te zetten op eigen vastgoed of grond voor een dergelijk bedrijf. Zoals in de raadsbrief van maart 2024 genoemd, lieten we de zoektocht naar locaties allereerst aan de markt over. Ook zouden we met de markt in gesprek gaan over onze ambities, en eind 2024 overwegen of onze aanpak moest worden aangepast. In de raadsbrief van 5 december 2024 schreven we u dat het vinden van een locatie niet vanzelfsprekend is.

We verwachten dat de parkeergarage Paardenveld goede mogelijkheden kan bieden voor de vestiging van een kleinschalig sekswerkbedrijf, waar zelfstandige sekswerkers op een veilige manier hun werk kunnen uitoefenen. We denken dat een eventueel sekswerkbedrijf zo kan worden vormgegeven dat dit geen negatieve impact heeft op de uitstraling van het gebouw en andere gebruikers. Het pand en de omgeving biedt straks bovendien de nodige ‘reuring’ wat goed is voor de sociale veiligheid. We zien daarmee voldoende aanleiding om de mogelijkheden voor het beschikbaar stellen van een deel van de parkeergarage Paardenveld voor een kleinschalig sekswerkbedrijf verder te verkennen.

Kleinschalig sekswerkbedrijf nog onvoldoende meegenomen in participatie
De verkenning of en hoe een kleinschalig sekswerkbedrijf een plek kan hebben in de parkeergarage start nu. Onderdeel van de verkenning is dat we van omwonenden en andere belanghebbenden willen weten hoe zij denken over de eventuele toevoeging van een kleinschalig sekswerkbedrijf als onderdeel van de parkeergarage. Dit is in het participatieproces omtrent de toekomst van de parkeergarage nog niet aan bod geweest. Juist omdat we het belangrijk vinden dat we de wensen, zorgen en vragen van omwonenden en andere belanghebbenden ook hierover peilen voegen we een extra stap toe aan het participatieproces.

Gelijktijdig met deze brief versturen we een wijkbericht met een uitnodiging aan omwonenden voor 3 bijeenkomstenen in januari 2025. Ook nodigen we de huidige ondernemers en omliggende bedrijven en organisaties hiervoor uit. Tijdens de bijeenkomsten lichten we de scenario’s voor de parkeergarage toe, waarbij we ook ingaan op de eventuele mogelijkheid van een kleinschalig sekswerkbedrijf. Aanwezigen kunnen met ambtenaren en wethouder Eerenberg in gesprek gaan over de verschillende scenario’s. Ook peilen we welke wensen, zorgen en vragen er leven, specifiek met betrekking tot een eventueel kleinschalig sekswerkbedrijf.

In januari 2025 gaan we eveneens met onder meer de huidige huurders in het gebouw, sekswerkers, hulp- en dienstverlening, politie en exploitanten in gesprek. We willen ook van hen graag weten hoe zij aankijken tegen een eventueel kleinschalig sekswerkbedrijf in de parkeergarage. De uitkomsten van de extra bijeenkomsten in januari en de gesprekken met andere betrokkenen over een kleinschalig sekswerkbedrijf verwerken we in het raadsvoorstel voor de toekomst van parkeergarage Paardenveld.

Duidelijkheid voor zittende huurders
Door deze extra stap in het participatieproces leggen we het raadsvoorstel met de scenario's voor de parkeergarage later dan beoogd aan uw raad voor. Ondertussen starten we de voorbereidingen om de parkeergarage in gebruik te nemen, conform de vaststellingsovereenkomst, en het behoud van de huidige huurders en gebruikers, mocht uw raad hiervoor kiezen via scenario I (voortzetten huidig gebruik) of scenario II (optimaliseren huidig gebruik).

Tenslotte
De afgelopen tijd doorliepen we een brede consultatie met de buurt, stad en markt voor de toekomst van parkeergarage Paardenveld. Met veel aandacht voor maatschappelijke belangen en functies als onderdeel van de scenario's. De eventuele mogelijkheid van een kleinschalig sekswerkbedrijf verdient wat ons betreft ook een plek in deze afweging.

Graag bespreken we binnenkort met uw raad de uitkomsten van onze gesprekken hierover. De uitkomsten worden betrokken bij het raadsvoorstel voor de toekomst van parkeergarage Paardenveld. In dit raadsvoorstel leggen we u de scenario's met daarbinnen varianten voor, op basis waarvan u een besluit kunt nemen over deze scenario's.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Wijziging APV Utrecht 2010, partiële herziening Hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d. 2024, en Verordening horeca Utrecht 2024

Beleidsveld	Sekswerk
Organisatieonderdeel	Volksgezondheid
Opsteller	Else Ham en Jeroen Meijer
Zaaknummer	12917456
Jaargang en nummer	2025, nr. 25
Vergaderdatum Raad	20 februari 2025
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. De wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, partiële herziening Hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d. 2024 vast te stellen, met de volgende wijzigingen:

a. Actualisatie van begrippen door prostitutie(bedrijf) te vervangen door sekswerk of seksbedrijf en seksinrichting door seksbedrijf, met onderscheiden tussen seksbedrijf met en zonder sekswerkers (3:1);

b. De verplichting een nieuwe vergunningsaanvraag in te dienen bij het bevoegd bestuursorgaan als de aard van het seksbedrijf of het escortbedrijf wijzigt (3:4);

c. Onderscheid in eisen voor het bedrijfsplan tussen seksbedrijven met en zonder sekswerkers (3:4a):
   I. Verplichting voor escort- en seksbedrijven tot samenwerking met hulp- en dienstverlening;
   II. Verplichting voor seksbedrijven om een gemeenschappelijke ruimte beschikbaar te stellen;
   III. Verplichting voor seksbedrijven zonder sekswerkers om te waarborgen dat er geen sekswerkers zullen zijn;

d. Opnemen dat een seksbedrijf bij verhuur van werkruimten maximaal 15 werkruimten mag hebben, en schrappen dat voor raamprostitutie een vergunning voor maximaal 128 werkruimten verleend kan worden (3:6);

e. Het vastleggen van vereisten voor schaarse vergunningen voor seksbedrijven:
   I. Opnemen van de overgangsregeling van huidige geldige vergunningen met deze nieuwe wijziging (3:4);
   II. Opnemen van de bevoegdheid van het bestuursorgaan voor het bekend maken van de aanvraagperiode en de bevoegdheid voor de procedure om vergunningen te verdelen volgens de methode loting (3:4a);
   III. Het verlenen van de bevoegdheid aan het college van B&W om de lotingsprocedure technisch uit te werken in een nadere regeling (3:4a);

IV. De aanpassing van de geldigheidsduren het opnemen van een overgangstermijn voor huidige exploitanten (3:7);

f. Uitbreiding van het verbod om beheerderstaken naar personen die niet op het aanhangsel van de vergunning staan (3:8);

g. Het schrappen van bepalingen die betrekking hebben op het Nieuwe Zandpad (3:10);

h. De verplichting voor exploitant om intakegesprekken en doorlopend gesprekken te voeren met sekswerkers in het seksbedrijf, waarbij zij actief misstanden en mensenhandel signaleren en daar adequaat op reageren (3:11);

i. Wijziging van de minimale verhuurperiode van vier weken naar het verhuren per dagdeel en het opnemen van het verbod om de werkruimten binnen het bedrijf meer dan twaalf uur per dag te laten gebruiken door dezelfde sekswerker (3:13);

j. Wijziging van de sluitingstijden van 03.00 tot 07.00 uur naar 01.00 tot 06.00 uur en het opnemen dat in de vergunning andere sluitingstijden bepaald kunnen worden (3:14);

k. Het opnemen van bepalingen voor darkrooms in horecabedrijven en op evenementen:
   I. Toevoeging van het begrip darkroom (3:1);
   II. Uitsluiting van een darkroom in een horecabedrijf of op een evenement van de vergunningplicht seksbedrijven zonder sekswerkers (3:4);
   III. Darkrooms uit te zonderen van regulier gebruik bij horecabedrijven en vergunningplichtig te maken (5:20);
   IV. Darkrooms op evenementen vergunningplichtig te maken voor alle evenementen, ook onder de 2000 personen (5:21);
   V. Het verlenen van de bevoegdheid aan het college van B&W tot het opstellen van een nadere regel waarin de voorwaarden voor darkrooms op evenementen verder uitgewerkt wordt (5:22, 5:33).

2. Het besluit tot wijziging van de Verordening horeca gemeente Utrecht vast te stellen, met de wijziging om darkrooms onder voorwaarden toe te staan als ondergeschikte activiteit in een horecabedrijf.
   Met dien verstande dat Artikel I C als volgt wordt gewijzigd:
   In artikel 8: Eisen aan de aanvraag wordt in lid 2 na onderdeel c het onderdeel d ingevoegd dat komt te luiden:
   d Bij een darkroom: een bedrijfsplan waarin is opgenomen hoe:
   i. wordt toegezien op de gezondheid en veiligheid van bezoekers en het personeel in de darkroom;
   ii. wordt toegezien dat er geen seksuele handelingen in de darkroom plaatsvinden tegen een vorm van vergoeding; en
   iii. hoe personeel wordt getraind op gebied van sociale veiligheid, signalering van grensoverschrijdend gedrag en ingrijpen bij onveilige situaties

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 20 februari 2025.

De griffier, De voorzitter,

Miguel Israel Sharon A.M. Dijksma

Signed By: Dijksma, Sharon <s.dijksma@utrecht.nl>
03/03/2025 15:02:27 CET
ID: 1f88d51b-3f29-452c-8fa4-fac9964f4d04
Auth: Scribble

Signed By: Israel, Miguel <miguel.israel@utrecht.nl>
21/02/2025 17:20:21 CET
ID: 1f88d51b-3f29-452c-8fa4-fac9964f4d04
Auth: Scribble



Besluit tot wijziging van de Verordening horeca gemeente Utrecht, darkroom in horecabedrijven

De raad van de gemeente Utrecht;

Overwegende het voorstel van burgemeester en wethouders om de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht 2010 hoofdstuk 3 Seksbedrijven e.d. 2024 te wijzigen;

Besluit de Verordening horeca gemeente Utrecht als volgt te wijzigen:

Artikel I

De Verordening horeca wordt als volgt gewijzigd:

A. In artikel 1 Definities wordt in alfabetische volgorde ingevoegd:
Darkroom in een horecabedrijf: een besloten, donkere ruimte in een horecabedrijf waarin gelegenheid wordt geboden voor het uitvoeren en ontvangen van seksuele handelingen, zonder een vorm van vergoeding voor die handelingen.

B. In artikel 1 Definities wordt in de definitie Horecabedrijf de zinsnede ‘bedrijfsmatig, anders’ vervangen door ‘bedrijfsmatig of anders'.

C. In artikel 8: Eisen aan de aanvraag wordt in lid 2 na onderdeel c het onderdeel d ingevoegd dat komt te luiden:

   d. Bij een darkroom: een bedrijfsplan waarin is opgenomen hoe:

      i. Wordt toegezien op de gezondheid en veiligheid van bezoekers en het personeel in de darkroom;

      ii. Wordt toegezien dat er geen seksuele handelingen in de darkroom plaatsvinden tegen een vorm van vergoeding; en

      iii. Hoe personeel wordt getraind op gebied van sociale veiligheid, signalering van grensoverschrijdend gedrag en ingrijpen bij onveilige situaties.

D. Artikel 11, lid 2, komt te vervallen en wordt vervangen door de zinsnede: ‘niet voldaan wordt aan de eisen in artikel 9;’

E. In artikel 11: Weigeringsgronden wordt na onderdeel 6 het volgende onderdeel 7 ingevoegd dat komt te luiden: ‘

7. een darkroom in een horecabedrijf wordt gevestigd dat geen categorie A1 of B exploitatievergunning heeft of niet ondergeschikt is aan het horecabedrijf.

F. In artikel 12, lid 1, onder b wordt na ‘vergunninghouder’ en voor ‘niet’ de volgende zinsnede ingevoegd: ‘of een leidinggevende’.

G. Artikel 12a toe te voegen dat komt te luiden: het college kan met het oog op de belangen die bepaald zijn in artikel 5 en artikel 11 van deze verordening nadere regels stellen over de voorschriften en beperkingen ten aanzien van horecabedrijven.

H. In artikel 13 Openings- en sluitingstijden wordt na lid 6 het volgende lid 7 ingevoegd. 7.Een darkroom mag alleen toegankelijk zijn als het horecabedrijf geopend is en mag alleen bereikbaar zijn via de ingang van het horecabedrijf.

I. Artikel 15, lid 6, wordt aangepast en komt te luiden: De burgemeester verwijdert een leidinggevende van het aanhangsel als de vergunninghouder of die leidinggevende daarom vraagt.

J. Na artikel 16 wordt het volgende artikel met een eerste en tweede lid ingevoegd, luidende:

Artikel 17 Gebruik en grootte van een darkroom

1. Een darkroom in een horecabedrijf met een vergunning categorie B mag niet groter zijn dan maximaal 30% van het netto vloeroppervlak, tot aan een maximum van 25 m2. Bij horecabedrijven met een categorie A1 vergunning mag de darkroom niet groter zijn dan 50 m2 van het netto vloeroppervlak van het horecabedrijf.

2. De minimale leeftijd voor het betreden van een darkroom is 18 jaar oud.

K. In de Verordening horeca worden de artikelen 17 tot en met 30 vernummerd tot de artikelen 18 tot en met 31

Artikel II

Dit besluit treedt de dag na bekendmaking in het gemeenteblad in werking.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 22 februari 2025.

De burgemeester

Sharon A.M. Dijksma

De griffier,

Miguel Israel

Bijlage gewijzigde toelichting Verordening horeca gemeente Utrecht

Artikel 1 toelichting begrip darkroom in een horecabedrijf
Een darkroom mag alleen als ondergeschikte activiteit in het horecabedrijf. Het is een aanvulling op de hoofdfunctie van het horecabedrijf. Het ondergeschikte karakter van de darkroom komt onder andere terug in een maximale afmeting, toegang van de darkroom die alleen via het horecabedrijf mogelijk is en openingstijden die gelijk zijn aan de openingstijden van het horecabedrijf zelf. Gasten voor de darkroom komen in beginsel voor het horecabedrijf, om daar te eten, te drinken, te dansen of te luisteren naar muziek. Het gebruik van de darkroom is daar een aanvulling op. Het adverteren over en aanprijzen van een darkroom in een horecabedrijf hoort ook niet bij het ondergeschikte karakter van een darkroom. Dit is daarom niet toegestaan. Met het adverteren over een darkroom in een horecabedrijf wordt er namelijk extra aandacht gevestigd op de darkroom, waardoor dit als een hoofdactiviteit wordt gezien.

De darkroom in het horecabedrijf is altijd een bestaande, aparte en besloten ruimte. Deze ruimte kan niet per geval gemaakt worden. Per horecabedrijf is één darkroom toegestaan voor de gehele horecalokaliteit. Dat heeft vooral te maken met het goed toezicht kunnen houden op de darkroom en de ondergeschikte functie van een darkroom in het horecabedrijf.

Artikel 6
Eerste lid
Een exploitatievergunning is persoonsgebonden. Dat geldt voor een natuurlijke persoon, maar ook voor een rechtspersoon. De reden hiervoor is dat de vergunninghouder een belangrijke rol speelt in de wijze van exploitatie en bedrijfsvoering van het horecabedrijf. Die rol kan niet willekeurig door iedereen worden uitgevoerd. Ook moet de aanvrager van een exploitatievergunning aan verschillende eisen voldoen voordat een vergunning verleend wordt. De vergunning is niet overdraagbaar door het persoonsgebonden karakter van de vergunning. Een darkroom in een horecabedrijf kan alleen aangevraagd worden door de vergunninghouder, omdat de darkroom onderdeel uitmaakt van de exploitatievergunning van het horecabedrijf.

Artikel 8
Tweede lid, onder d
In het bedrijfsplan voor een darkroom moeten verschillende zaken worden uitgewerkt om te kunnen bepalen of er voldoende toezicht en aandacht is voor de gezondheid en veiligheid van de gasten, dat er geen sprake is van sekswerk in de darkroom en hoe personeel wordt getraind op het gebied van sociale veiligheid, signalering van grensoverschrijdend gedrag en ingrijpen bij onveilige situaties.

Het gaat daarbij ten eerste om de openingstijden van de darkroom, die gelijk of minder moeten zijn aan de openingstijden van het horecabedrijf. Ten tweede moet uit het bedrijfsplan blijken hoe toezicht wordt gehouden op de gezondheid en veiligheid van gasten en hoe wordt opgetreden bij incidenten. Doordat de darkroom een donkere, besloten ruimte is waar seksuele handelingen plaatsvinden is er sprake van hogere risico's voor de gezondheid en veiligheid van bezoekers en personeel. Dit kan misstanden met zich meebrengen. De aanvrager moet hier bijzondere aandacht aan besteden in het bedrijfsplan hoe dit wordt uitgevoerd en welke interventies worden ondernomen om dit te bereiken.

Tevens wordt aandacht gevraagd in het bedrijfsplan voor de hygiëne in een darkroom zodat besmettelijke ziekten worden voorkomen. Voor de hygiëne worden de richtlijnen die zijn opgesteld door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) voor seks- en relaxbedrijven gehanteerd. Deze richtlijnen worden getoetst door GGD regio Utrecht.

Er moet uit het bedrijfsplan blijken hoe wordt toegezien dat er geen seksuele handelingen en seks tegen een vorm van vergoeding plaatsvinden, hoe dat wordt voorkomen en hoe gehandeld wordt als – het vermoeden bestaat dat – hier wel sprake van is.

Tot slot moet in het bedrijfsplan opgenomen worden hoe personeel wordt getraind op het gebied van sociale veiligheid, signalering van grensoverschrijdend gedrag en ingrijpen bij onveilige situaties. Hieronder worden bijvoorbeeld trainingen verstaan die gericht zijn op sociale veiligheid, de-escaleren van situaties, seksualiteit en inclusie bij horecabedrijven, uitgaan en festivals.

Artikel 11
Aanhef, onder 7
De darkroom is ondergeschikt aan het horecabedrijf en moet passend zijn in het horecabedrijf. Het is een activiteit die aanvullend is op het reguliere gebruik. Om die reden is ervoor gekozen om een darkroom alleen mogelijk te maken in horecabedrijven met de categorie A1 en B, zoals bepaald in het OHU. Bij deze categorie zware horecabedrijven is er sprake van reuring en levendigheid. Extra bezoekers die voor een darkroom naar een horecabedrijf gaan, zullen daardoor niet voor meer overlast zorgen. Tot slot is het gebruik van een darkroom vaak in combinatie met muziek en dans. In andere categorieën van horecabedrijven is een darkroom als onderdeel van het horecabedrijf daarom niet toegestaan.

Artikel 13
Zevende lid
Om te voorkomen dat er een aparte bezoekersstroom ontstaat voor de darkroom en goed zicht te behouden op de ingang van de darkroom, is een zelfstandige ingang niet toegestaan. Bezoekers mogen alleen via het horecabedrijf (de horecalokaliteit) de darkroom betreden. Om die reden mag de darkroom alleen geopend zijn/gebruikt worden als het horecabedrijf zelf ook open is en er sprake is van ‘normale’ activiteiten in het horecabedrijf. Alleen de darkroom (laten) gebruiken en dan toegang mogelijk maken via de ingang van het horecabedrijf mag dus niet.

Artikel 17 Gebruik darkroom
Eerste lid
Aan een darkroom is een maximumpercentage en afmeting aan het vloeroppervlak verbonden in een horecabedrijf. Dit is gedaan om ervoor te zorgen dat er voldoende toezicht kan worden gehouden op het gebruik van de darkroom, en om het ondergeschikte karakter van een darkroom in een horecabedrijf te behouden.

Tweede lid
Voor de toegang en het gebruik van een darkroom is gekozen voor een leeftijdsgrens van 18 jaar of ouder. Dit is gelijkgetrokken met de leeftijd van het drinken van alcoholhoudende drank. Er is hierdoor altijd sprake van meerderjarigheid van de bezoekers.

Gemeente Utrecht

MEMO

Datum	17 februari 2025
Behandeld door	Else Ham
E-mailadres	else.ham@utrecht.nl
Kenmerk	30187270
Onderwerp	Technische vragen n.a.v. commissie VOWE seksbedrijven
Beleidsveld	Sekswerk

Geachte leden van de raad,

Naar aanleiding van de commissie VOWE op 6 februari 2025 beantwoorden we u hierbij onderstaande vragen.

Vraag 1 Hoe kan een exploitant op goede wijze invulling geven aan het verplichte intake gesprek en vervolggesprekken met sekswerkers, en hoe vaak moet zo'n vervolggesprek plaatsvinden? Hoe is dit geborgd in de APV?
In APV artikel 3:11 staat dat het voeren van een intakegesprek vooraf en tijdens het werken in het seksbedrijf verplicht is. In artikel 3:4a van de APV staat de verplichting om een bedrijfsplan in te dienen bij de vergunningaanvraag voor een seksbedrijf. In dit bedrijfsplan moet de exploitant ingaan op hoe de intakegesprekken en vervolggesprekken worden uitgevoerd. Deze twee artikelen vormen de juridische basis/grondslag. De exploitant is echter zelf verantwoordelijk hoe deze intakegesprekken worden georganiseerd en hoe vaak. Wat hierover staat opgenomen in het bedrijfsplan, vormt onderdeel van het toezicht op seksbedrijven. Tijdens controles worden de (geanonimiseerde) verslagen van de intakegesprekken bekeken en gelezen, om te kunnen beoordelen of de exploitant deze uitvoert en wat er uit deze gesprekken naar voren is gekomen. Bij het lezen van de verslagen van de intakegesprekken wordt onder andere gekeken hoe het met de sekswerker gaat, of de sekswerker (nog) zelfredzaam is en of er sprake is van zorgelijke signalen.

Vraag 2 Kan gegarandeerd worden dat de toegang tot een sekswerkbedrijf voor kwetsbare sekswerkers een vereiste is bij de selectie van een exploitant?
Nee dit kan geen vereiste zijn bij de selectie van een exploitant. Er mist een onderbouwing waarom het noodzakelijk en evenredig is om hierop te selecteren, waardoor we niet voldoen aan de basisregel dat je niet mag discrimineren en iedereen gelijk moet behandelen – zowel kwetsbare als niet-kwetsbare personen. Juridisch mag er geen onderscheid worden gemaakt tussen een kwetsbare en niet kwetsbare sekswerker vanwege het discriminatieverbod en het gelijkheidsbeginsel. Dit als eis stellen kan leiden tot ongeoorloofde uitsluiting. Voor het opnemen van een aanvullende vereiste aan de hoedanigheid van exploitant is daarmee geen ruimte.

Daarnaast zou het de vraag zijn wanneer een exploitant aan een dergelijke voorwaarde voldoet. Dat het sekswerkbedrijf ook voor kwetsbare sekswerkers toegankelijk is, betekent nog niet automatisch dat die doelgroep ook binnen het seksbedrijf gaat werken.

Neemt niet weg dat we het belangrijk vinden dat er plek is voor sekswerkers in een kwetsbare positie. Daarom zullen we in onze gesprekken met ondernemers hier blijvend aandacht aan besteden.

Met vriendelijke groet,

Eelco Eerenberg

Gemeenteraad

Dossiernummer	4410
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 februari 2025
Agendapunt	23
Titel	Raadsvoorstel Voorkeursrecht Overvecht Centrum Fase 1 en 2
ID	4629
Behandelend ambtenaar	Reijnen, Leanne
Telefoon	0610834169
E-mail	leanne.reijnen@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Overvecht
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Voortman
Beleidsveld	Grondzaken
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	20 februari 2025

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vestigen Voorkeursrecht op gronden gelegen in Overvecht Centrum Fase 1 en 2

Beleidsveld	Grondzaken
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Leanne Reijnen
Kenmerk	12823823
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Ja, een of meer bijlage(n)

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Op grond van artikel 9.1 lid 1 sub c van de Omgevingswet, een voorkeursrechtbeschikking te nemen op basis waarvan op meerdere onroerende zaken die deel uitmaken van de herontwikkeling van Overvecht Centrum, Fase 1 en Fase 2, een voorkeursrecht wordt gevestigd:
   - zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende en daarvan deel uit makende en als zodanig gewaarmerkte kadastrale tekening/kaart A 40.724a (bijlage);
   - en de bijbehorende en daarvan deel uit makende perceellijst, waarop de kadastrale aanduiding is vermeld van de in de voorkeursrechtbeschikking opgenomen onroerende zaken, de grootte en naam en vestigingsplaats van de eigenaren en beperkt gerechtigden volgens de registers van het kadaster (bijlage);

   met de aantekening dat deze onroerende zaken eerder zijn betrokken in de voorkeursrechtbeschikking van het college van 3 december 2024 en waarmee de gemeente het eerste recht van koop krijgt op deze onroerende zaken.

2. Dit raadsbesluit in werking te laten treden op de dag van vaststelling, op grond van artikel 1:4 lid 1 Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

…

Samenvatting
Bij instemming met dit voorstel wordt voor meer gemeentelijke regie en sturing een voorkeursrecht gevestigd op een aantal onroerende zaken voor de toekomstige gebiedsontwikkeling van Overvecht Centrum, Fase 1 en 2. Op deze locatie zijn parkeergebouwen (bovengronds en ondergronds), winkels, woningen gepland en het toevoegen van een nieuw plein met meer ruimte voor groen. Het effect van het vestigen van een voorkeursrecht is dat de gemeente voorrang krijgt bij de aankoop van de onroerende zaken en daarmee dus een eerste recht van koop heeft.

Context
Aanleiding
Overvecht Centrum is een gebied met verschillend eigendom en daarmee zijn er meerdere inzichten over hoe het gebied moet worden aangepakt. De afgelopen jaren is gebleken dat herontwikkeling van afzonderlijke kavels niet gelukt is. Daarom is gekozen voor een andere, gezamenlijke aanpak, gericht op samenwerking van alle partijen (open planproces). Dit sluit aan bij de aanpak Samen voor Overvecht, waarin we de krachten en inzet van de verschillende betrokkenen bundelen, zodat het resultaat voor Overvecht Centrum meer is dan de som der delen. Twee jaar lang werkten een team van betrokken inwoners en ondernemers uit de wijk, eigenaren van grond en gebouwen en de gemeente samen aan een toekomstplan.

Masterplan Overvecht Centrum
Er is in vier fasen toegewerkt naar het Masterplan Overvecht Centrum: inventariseren, schetsen, ontwerpen en aanpassen. Alle fasen zijn afgerond en het plan wordt op 3 december 2024 vrijgegeven voor inspraak. In het Masterplan is geprobeerd alle verschillende inzichten, doelen en belangen samen te brengen. Op deze manier willen we bereiken dat het een gedragen en daarmee duurzamer plan wordt en het beste plan voor deze plek. Eigenaren worden uitgenodigd om in de komende jaren tot ontwikkeling over te gaan. Het Masterplan wordt voor de lange termijn (2040) gemaakt en moet flexibel zijn; bijvoorbeeld als niet iedereen meteen tot uitvoering over gaat. Dit is ook actueel omdat door de economische conjunctuur de totale businesscase onzeker is. Een onderdeel van het Masterplan is daarom ook een uitvoeringsstrategie waarin wordt aangegeven hoe gefaseerd tot uitvoering van het Masterplan kan worden gekomen. Op dit moment laten de eerste twee fasen van het Masterplan op basis van de eerste financiële doorrekening een haalbaar resultaat zien.

Fase 1 bestaat uit de realisatie van een parkeergebouw op de locatie van de oude Opelgarage en een nieuwe ontwikkeling op de locaties Karwei, Kwik-Fit en Carwash. Hierdoor ontstaat op de parkeerbalans een overschot aan parkeerplaatsen. Met deze ontwikkeling kan worden gestart 3 tot 5 jaar na de vaststelling van het Masterplan.
Doordat in Fase 1 extra parkeren is toegevoegd, kunnen er in Fase 2 ter plaatse van het huidige parkeerterrein een ondergrondse parkeergarage, woningen en ander programma worden gerealiseerd. Deze fase start 5 tot 10 jaar na vaststelling van het Masterplan. Fase 2 heeft een relatie met het winkelcentrum. De bedoeling is dat een deel van het winkelcentrum hiernaartoe verhuist. Daarnaast is er weer een overschot gecreëerd aan parkeren, zodat er in de volgende fase parkeren kan worden opgeheven. Als het winkelcentrum toch niet mee kan doen in deze fase, is een andere invulling in de plint van fase 2 noodzakelijk. Fase 1 en 2 vormen een ruimtelijk en functioneel geheel.

Het vestigen van een voorkeursrecht voor Fase 1 en 2 van het Masterplan creëert de mogelijkheid om met voorrang percelen aan te kopen. Door het voorkeursrecht toe te passen, ontstaat de verplichting voor eigenaren en beperkt gerechtigden in dit gebied om deze onroerende zaken als eerste aan de gemeente aan te bieden.

Voor Fase 3, 4 en 5 is een uitvoeringsstrategie opgesteld die op termijn de uitvoering van het totale gebied financieel haalbaar maakt.

Juridische context
Toelichting besluitvormingsprocedure
Burgemeester en wethouders kunnen op grond van artikel 9.1 lid 2 van de Omgevingswet bij voorkeursrechtbeschikking op een onroerende zaak een voorkeursrecht vestigen. Het is daarbij niet nodig om voorafgaand aan dit besluit een inspraakprocedure te doorlopen, omdat het doel alleen bereikt kan worden als rechthebbenden niet van tevoren in kennis worden gesteld.

De voorkeursrechtbeschikking van het college van B&W gaat in na de inschrijving ervan in de openbare registers van het kadaster. Het college heeft op 3 december 2024 besloten tot een zelfstandige voorkeursrechtbeschikking.
Het besluit van het college vervalt van rechtswege als niet binnen 3 maanden na het ingaan daarvan een opvolgende voorkeursrechtbeschikking is genomen door de gemeenteraad.

Binnen deze 3 maanden kan de gemeenteraad een voorkeursrechtbeschikking nemen (voorliggend voorstel) op basis van artikel 9.1 lid 1 sub c van de Omgevingswet. Het besluit van de gemeenteraad vervalt van rechtswege 3 jaar na het ingaan daarvan, tenzij voor dat tijdstip de functie waarvoor het voorkeursrecht is gevestigd, is toegedacht in een omgevingsvisie of een programma of is toebedeeld in een omgevingsplan.

Zienswijzen
Rechthebbenden zijn bij het aanbieden van dit raadsvoorstel nog niet in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen. Het was ongewenst dat zij vóór het nemen van een voorkeursrechtbeschikking door het college kennis konden nemen van het voornemen om een voorkeursrecht te vestigen. Zij zijn vanaf bekendmaking van het collegebesluit in de gelegenheid gesteld om hun zienswijzen over het vestigen van het voorkeurrecht in te dienen. Gelet op de maximale termijn tussen het besluit van het college en het besluit van de raad is gekozen voor een zienswijzeperiode van 4 weken (om binnen drie maanden een voorkeursrechtbeschikking aan de raad te kunnen voorleggen is een zienswijzeperiode van 6 weken niet haalbaar). De termijn voor indienen van een zienswijze valt deels samen met de kerstvakantie, maar de belanghebbenden zullen in de aangetekende brief hier attent op worden gemaakt. Een verslag van eventuele zienswijzen en reactie daarop wordt aan de raad aangeboden voor besluitvorming voorafgaand aan behandeling.

Controle perceellijst en kadastrale kaart
De voorkeursrechtbeschikking die de gemeenteraad vaststelt bestaat uit het raadsbesluit, de kadastrale kaart en de perceellijst. De kadastrale kaart en de perceellijst worden voor behandeling in de raadsvergadering gecontroleerd bij het kadaster om na te gaan of deze documenten de meest recente informatie bevatten. Dit betekent dat deze bijlagen in concept zijn bijgevoegd en dat de raad bij een eventuele wijziging een definitieve versie ontvangt voorafgaand aan de raadsbehandeling.

Verlengingsmogelijkheden
Het voorkeursrecht van de gemeenteraad vervalt van rechtswege 3 jaar na inwerkingtreding, tenzij binnen die drie jaar een omgevingsplan wordt vastgesteld. Deze periode kan met drie jaar verlengd worden door eerst een omgevingsvisie of omgevingsprogramma vast te laten stellen. Het voorkeursrecht wordt dan namelijk met drie jaar verlengd, waardoor er extra tijd is om een omgevingsplan te laten vaststellen. Deze stap is op grond van artikel 9.1 lid 1 sub b van de Omgevingswet toegestaan. Beide routes zijn mogelijk.

Voorwaarden vestiging voorkeursrecht
De onroerende zaken hebben op basis van het huidige bestemmingsplan thans de bestemming Bedrijf. Aangezien op 1 januari 2024 de Omgevingswet in werking is getreden wordt nu gesproken over de functie Bedrijf.
De gemeente Utrecht is op basis van artikel 9.1 van de Omgevingswet bevoegd een voorkeursrecht te vestigen op onroerende zaken. Er moet wel worden voldaan aan twee criteria:

1. aan de onroerende zaken moet een niet-agrarische bestemming worden toegedacht of toebedeeld en;
   Het voorkeursrecht kan alleen gevestigd worden voor onroerende zaken die in de nabije toekomst een andere functie krijgen dan de agrarische functie. Of waarvan het gebruik afwijkt van de functie. De beoogde functie is Parkeren/voorziening en/of Wonen/voorzieningen.
2. het gebruik van de onroerende zaken moet afwijken van de toegedachte of toebedeelde functie.
   Binnen het systeem van de Omgevingswet komen alleen onroerende zaken in aanmerking, waarvan het huidig gebruik afwijkt van de toegedachte functie.

Er wordt voldaan aan beide criteria waardoor de gemeente op de onroerende zaken een voorkeursrecht kan vestigen.

Bekendmaking en inschrijving
Nadat de voorkeursrechtbeschikking bekend is gemaakt en aan de eigenaren en beperkt gerechtigden is toegezonden, moet de voorkeursrechtbeschikking worden ingeschreven in de openbare registers van het Kadaster. Deze inschrijving moet plaatsvinden binnen 4 dagen nadat deze bekend is gemaakt. Vanaf het moment dat de beschikking van de gemeenteraad is ingeschreven gaat het voorkeursrecht voor een periode van drie jaar gelden.

Beslistermijn
De voorkeursrechtbeschikking van het college vervalt na 3 maanden, tenzij de gemeenteraad binnen deze 3 maanden een zelfstandige voorkeursrechtbeschikking neemt op grond van artikel 9.1 lid 1 onder c Ow.
Het college heeft op 3 december 2024 besloten tot een zelfstandige voorkeursrechtbeschikking, zodat de eerst mogelijke vervaldatum van het voorkeursrecht valt op 3 maart 2025. Uiterlijk op 2 maart 2025 dient de gemeenteraad een voorkeursrechtbeschikking te nemen, omdat anders op de gronden voor een periode van 2 jaren geen voorkeursrecht gevestigd kan worden op dezelfde grondslag. De laatste raadsvergadering in het vergaderschema van de gemeenteraad voor die datum is gepland op 20 februari 2025.

Beoogd effect
Met het vestigen van een voorkeursrecht op de onroerende zaken waarop het voorkeursrecht van toepassing wordt, beoogt de gemeente meer regie te kunnen voeren op het realiseren van Fase 1 en 2 van het Masterplan Overvecht Centrum, ongewenste ontwikkelingen tegen te kunnen gaan en mogelijk eigendommen te verkrijgen binnen het plangebied.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Op 3 december 2024 heeft het college Masterplan Overvecht Centrum vastgesteld.
- Raadsbrief 18 juni 2024 over de voortgang van het masterplan Overvecht Centrum; afronden fase ontwerpen.
- Op 28 maart 2024 (agendapunt 21) heeft de gemeenteraad gesproken over de afrondende besluitvorming over update Masterplan Overvecht Centrum plaats.
- Op 1 februari 2024 (agendapunt 7) vindt de raadscommissie over de Ontwikkelingen in Overvecht plaats.
- Op 25 januari 2024 is de commissie ROG in een technische bijeenkomst bijgepraat over Masterplan versie 1.0
- Raadsbrief 5 december 2023 over de voortgang van het masterplan Overvecht Centrum; resultaten van het eerste deel van de derde fase ‘Ontwerpen’ van het Masterplan Overvecht Centrum.
- Op 9 november 2023 (agendapunt 6) heeft de gemeenteraad 1,4 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de afronding van het Masterplan Overvecht Centrum.
- Raadsbrief 21 juni 2023 over de voortgang van het masterplan Overvecht Centrum; voortgang proces, uitlopen daarvan en wat dit betekent voor het door de raad beschikbare gestelde budget.
- Raadsbrief 31 januari 2023 over de voortgang van het masterplan Overvecht Centrum; afronden fase schetsen en ter inzage leggen NRD.
- Raadsbrief 16 november 2022 over de voortgang van het masterplan Overvecht Centrum; afronden fase inventariseren.
- Op 23 december 2021 (agendapunt 10) heeft de gemeenteraad het Raadsvoorstel Gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum: uitwerken basisprincipes en onderzoeksvragen ruimtelijke en financiële verkenning in een Masterplan vastgesteld.
- Raadsbrief 2 november 2021 met aanvullende informatie over het gezamenlijke en open planproces en de aanvullende onderzoeksvragen n.a.v. de raadscommissie van 30 september 2021.
- Op 30 september 2021 (agendapunt 4) vindt de raadscommissie over het Raadsvoorstel Gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum plaats.
- In maart 2021 is de Ruimtelijke en Financiële Verkenning afgerond. Partijen komen overeen dat er kansen zijn voor een gebiedsontwikkeling en we nu niet moeten stoppen (ondanks alle kanttekeningen). Vervolgens is een raadsvoorstel gemaakt om budget aan te vragen om samen een gebiedsgericht toekomstplan te maken (masterplan). Het resultaat van de Verkenning zijn de

Basisprincipes en onderzoeksvragen. Deze zijn opgenomen in het Raadsvoorstel Gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum.
- Met geld uit de Regio Deal (2020) heeft de gemeente samen met de eigenaren/ bewoners boven winkelcentrum, onder begeleiding van externe deskundigen, in een compact proces in gezamenlijke en één op één gesprekken gewerkt aan een ruimtelijke en financiële verkenning.
- Eind 2018 heeft het toenmalige college tijdens haar werkbezoek aan Overvecht aangegeven dat een integrale ontwikkeling/visie van het centrumgebied van Overvecht wenselijk is.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Op grond van artikel 9.1 lid 1 sub c van de Omgevingswet, een voorkeursrechtbeschikking te nemen op basis waarvan op meerdere onroerende zaken die deel uitmaken van de herontwikkeling van Overvecht Centrum, Fase 1 en fase 2, een voorkeursrecht wordt gevestigd: - zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende en daarvan deel uit makende en als zodanig gewaarmerkte kadastrale tekening/kaart A40.724a (bijlage); - en de bijbehorende en daarvan deel uit makende perceellijst, waarop de kadastrale aanduiding is vermeld van de in de voorkeursrechtbeschikking opgenomen onroerende zaken, de grootte en naam en vestigingsplaats van de eigenaren en beperkt gerechtigden volgens de registers van het kadaster (bijlage); met de aantekening dat deze onroerende zaken eerder zijn betrokken in de voorkeursrechtbeschikking van het college van 3 december 2024 en waarmee de gemeente het eerste recht van koop krijgt op deze onroerende zaken.
Argumenten	
1.1	Door het vestigen van het voorkeursrecht, kan de gemeente een betere positie krijgen in het gebied als de eigenaar over gaat tot verkoop.
	De gemeente krijgt met het vestigen van het voorkeursrecht betere mogelijkheden om te komen tot realisatie van de planontwikkeling Overvecht Centrum Fase 1 en Fase 2. Door het voorkeursrecht toe te passen, kan worden voorkomen dat nieuwe partijen (strategische) (grond)posities innemen. Deze delen van het Masterplan blijven daarmee financieel haalbaar. De partijen in het gebied en de gemeente gaan uit van zelfrealisatie. Hiervoor moeten anterieure overeenkomsten met grondeigenaren worden gesloten. In het geval dit niet lukt, zet de gemeente in op verwerving. Mochten de huidige eigenaren toch niet zelf willen realiseren en het wel aan een ander willen verkopen, dan moet de eigenaar door de vestiging van het voorkeursrecht het perceel eerst aan de gemeente aanbieden. Het voorkeursrecht wordt gevestigd om speculatie tegen te gaan en niet met nieuwe eigenaren in de eerste fasen van de herontwikkeling van Overvecht Centrum geconfronteerd te worden. Daarnaast kan hiermee worden voorkomen dat nieuwe partijen (strategische) (grond)posities innemen. De huidige eigenaren en beperkt gerechtigden hebben meegewerkt aan het Masterplan. Potentieel nieuwe eigenaren zijn niet of onvoldoende meegenomen in het planproces, waardoor zij mogelijk te duur inkopen. De nu haalbare fases kunnen daardoor alsnog onder druk komen te staan. De gemeente blijft inzetten op het sluiten van anterieure overeenkomsten met de grondeigenaren. Bovendien zorgt het vestigen van een voorkeursrecht er ook voor dat prijsopdrijving afgeremd wordt doordat de procedure van grondaankopen met waarborgen is omkleed. Tenslotte geeft de gemeente met het voorkeursrecht het signaal af dat de zij graag snel verder wil met de herontwikkeling en dat zij, indien nodig, bereid is om zelf gronden te verwerven.

1.2	Het belang van een regierol prevaleert boven het individuele belang van de eigenaren.
	De gemeente krijgt met vestiging van het voorkeursrecht de mogelijkheid om in het kader van de realisatie van de planontwikkeling Overvecht Centrum met betrekking tot Fase 1 en 2 de mogelijkheid om parkeergebouwen (bovengronds en ondergronds), voorzieningen, woningen en een nieuw plein met meer ruimte voor groen te creëren. Het inzetten van het instrument voorkeursrecht leidt ertoe dat eigenaren bij verkoop eerst aan de gemeente moeten aanbieden. De gemeente heeft daarmee een eerste recht van koop. Dit biedt de mogelijkheid om als gemeente meer regie en sturing te krijgen op de ontwikkeling van het plangebied. Er is geen sprake van een verplichte verkoop, alleen een aanbiedingsplicht in geval van een vrijwillige verkoop. Tegenover dit zwaarwegende belang van de gemeente staan de belangen van de eigenaren en beperkt gerechtigden van de onroerende zaken in de locatie. De Omgevingswet bevat een groot aantal waarborgen ter bescherming van de belangen van de eigenaren en beperkt gerechtigden, waaronder prijsvaststelling via de rechtbank en mogelijke schadevergoeding in bepaalde gevallen. Daarnaast geeft de wet maximale termijnen om te komen tot ruimtelijke plannen. Indien niet binnen drie jaar de functie waarvoor het voorkeursrecht is gevestigd, is toegedacht in een omgevingsvisie of een programma of is toebedeeld in een omgevingsplan , vervalt het voorkeursrecht van rechtswege.
1.3	De locaties in fase 1 en 2 zijn cruciaal voor de ontwikkeling van het gehele gebied
	Het voorkeursrecht wordt op alle percelen in fase 1 en 2 gevestigd. Binnen Overvecht Centrum zijn dit de fases die nu financieel haalbaar zijn. Door de ontwikkeling van Overvecht Centrum met deze fases te starten kan het bestaande winkelgebied blijven functioneren. Alleen de ontwikkeling van fase 1 en 2 is al een verbetering van het gebied. Bovendien vormen deze twee fases het eerste deel van de ‘schuifpuzzel’ om ook de latere fases mogelijk te maken, mits deze dan financieel haalbaar zijn. Het voorkeursrecht wordt op alle percelen in fase 1 en 2 gevestigd, zodat alle eigenaren gelijk behandeld worden.
Kanttekeningen/Risico’s	
1.1	Het toepassen van het voorkeursrecht geeft geen garantie dat de gemeente positie verkrijgt in het plangebied.
	De eigenaren/ beperkt gerechtigden worden door het vestigen van het voorkeursrecht niet gedwongen de gronden te verkopen. Alleen als zij willen verkopen, moet de onroerende zaak eerst aan de gemeente worden aangeboden. De vestiging van een voorkeursrecht geeft dus geen zekerheid tot verwerving en realisatie. Op dit moment is het vestigen van een voorkeursrecht het meest gerede instrument dat kan worden ingezet om als gemeente een grondpositie te verwerven, er is geen titel voor een onteigeningsprocedure.
1.2	Het vestigen van het voorkeursrecht kan de relatie met de huidige eigenaren onder druk zetten
	De vestiging van het voorkeursrecht komt onverwacht voor de huidige eigenaren. Dit sluit niet aan bij het ‘open planproces’ dat we tot op heden hebben doorlopen en gaan voortzetten. Mogelijk kan dit de relatie met de eigenaren onder druk zetten. De gemeente probeert deze gevolgen te beperken door met elkaar in gesprek te blijven en te blijven benadrukken dat zelfrealisatie het uitgangspunt is. Dan heeft het vestigen van het voorkeursrecht geen consequenties. Juist door het vestigen van het voorkeursrecht geeft de gemeente het signaal af dat de zij graag snel verder wil met de herontwikkeling en dat zij, indien nodig, bereid is om zelf gronden te verwerven. Hiermee wil zij prijsopdrijving door speculatie en vertraging voorkomen. De Omgevingswet bepaalt dat de werkelijke waarde van de onroerende zaak wordt vergoed aan de eigenaren en beperkt gerechtigden, inden

	de gemeente op basis van het voorkeursrecht gaat verwerven.
Beslispunt	
2	Dit raadsbesluit in werking te laten treden op de dag van vaststelling, op grond van artikel 1:4 lid 1 Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht.
Argumenten	
2.1	Dit is nodig om het voorlopig voorkeursrecht gevestigd door het college tijdig te bestendigen.
	Op dit voorstel is de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht van toepassing. Dit betekent dat het raadsbesluit in werking treedt 5 weken na bekendmaking (artikel 1:3 lid 1 Referendumverordening). Om het voorlopig voorkeursrecht door het college tijdig te bestendigen voor 3 maart 2025 is het noodzakelijk dat het raadsbesluit direct na vaststelling in werking treedt. Bij toepassing van artikel 1:4, lid 1 blijft de mogelijkheid bestaan over het raadsbesluit een raadgevend referendum te houden. Op basis van de uitkomst van een eventueel referendum kan worden voorgesteld het raadsbesluit in te trekken.

Financiën
Als de eigenaren en beperkt gerechtigden die betrokken zijn bij het voorkeursrecht hun perceel willen verkopen, zullen zij het eerst aan de gemeente moeten aanbieden. Aankoop geschiedt altijd op basis van de werkelijke waarde. Een aankoop wordt gedaan binnen de kaders van de ‘Anticiperende aankopen’ en het college is bevoegd de aankopen te doen. Er is geen verplichting tot gemeentelijke aankoop.

Vervolg
Nadat het raadsbesluit is genomen wordt het gepubliceerd in het Gemeenteblad en ter inzage gelegd. De voorkeursrechtbeschikking wordt ook gepubliceerd op de website van de gemeente. Iedere eigenaar en beperkt gerechtigde krijgt een aangetekende brief met informatie over de werking van het voorkeursrecht alsmede een afschrift van de voorkeursrechtbeschikking.

Het voorkeursrecht dient binnen 4 dagen na de bekendmaking te worden ingeschreven in de openbare registers. Indien deze inschrijving niet in die termijn plaatsvindt dan vervalt de beschikking van rechtswege.

Tegen het besluit van de gemeenteraad staat bezwaar open. Rechthebbenden kunnen binnen een periode van 6 weken na bekendmaking en ingaan van de beschikking bezwaar indienen tegen het besluit van de Raad. Indien een rechthebbende al bezwaar heeft gemaakt tegen de zelfstandige voorkeursrechtbeschikking van het college, hoeft de rechthebbende niet nogmaals bezwaar in te dienen omdat een bezwaar tegen het besluit van het college mede wordt geacht te zijn gericht tegen het besluit van de gemeenteraad.

Participatie
De rechthebbenden zijn bij het vaststellen en toezenden van dit raadsvoorstel nog niet in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen. Het was ongewenst dat zij vóór besluitvorming door het college kennis konden nemen van het voornemen om een voorkeursrecht te vestigen. Voorafgaand aan de behandeling van het raadsvoorstel krijgen zij alsnog gelegenheid vooraf een zienswijze kenbaar te maken. De ingekomen zienswijzen worden in een vaststellingsrapport opgenomen en beantwoord. Het vaststellingsrapport wordt voor besluitvorming aan de gemeenteraad wordt aangeboden en bij dit voorstel gevoegd.

Communicatie
Publicatie van het raadsbesluit in het gemeenteblad geschiedt digitaal. De rechthebbenden zullen per aangetekende brief worden geïnformeerd over de voorkeursrechtbeschikking.

Referendabel
De Verordening raadgevend referendum is van toepassing.

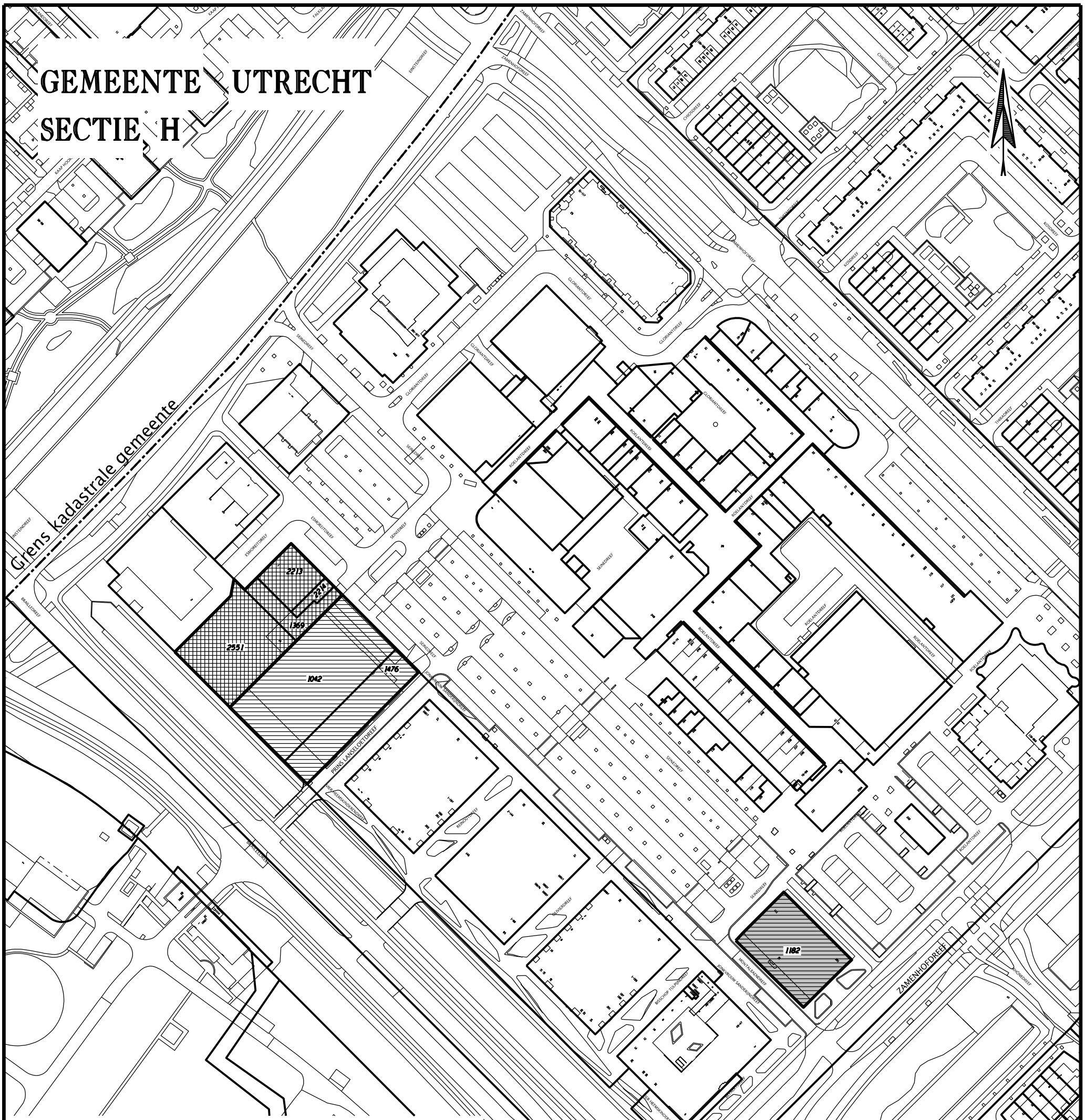
Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Kadastrale tekening A 40.724a
- Perceellijst

Bijlagen informatief
-

GEMEENTE UTRECHT

SECTIE H

Grens kadastrale gemeente



Deze tekening /kaart behoort bij de voorkeursrechtbeschikking van de raad van de gemeente Utrecht d.d. .. - .. - 2025 m.b.t. het vestigen van een voorkeursrecht op de onroerende zaken gelegen in de gebiedsontwikkeling Winkelcentrum Overvecht te Utrecht.

De betreffende onroerende zaken zijn eveneens aangegeven op de bij de voorkeursrechtbeschikking behorende perceelslijst van de onroerende zaken waarop het voorkeursrecht is gevestigd.

Utrecht H 1182	Opp. 1.652 m²	Eigendom Stichting Dammers.
Utrecht H 2551	Opp. 1.875 m²	
Utrecht H 1369	Opp. 486 m²	Eigendom AM Esmoreitdreef Beheer BV.
Utrecht H 2214	Opp. 130 m²	
Utrecht H 2213	Opp. 587 m²	
Utrecht H 1042	Opp. 3.060 m²	Eigendom GU- Erfpacht Excelsior Bv.
Utrecht H 1476	Opp. 1.300 m²	
Te vestigen voorkeursrecht	Opp. 1.652m²	
Te vestigen voorkeursrecht	Opp. 3.078m²	
Te vestigen voorkeursrecht	Opp. 4.360m²	
Totaal	Opp. 9.090m²	

GEWIJZIGD	
11-11-2024	EE

Gemeente Utrecht

OVERZICHTSTEKENING

Overzicht onroerende zaken voorkeursrecht

Overvecht Centrum Fase 1 en 2

Ruimtelijke informatievoorziening		Formaat: A3	TEKENINGNUMMER
Get.: elnaz001	Datum: 28-10-2024	Schaal: 1:2000	A 40.724a
$$pentabel$$			

Lijst van onroerende zaken gelegen in de kadastrale Gemeente Utrecht waarop conform artikel 9.1 lid 1 sub c van de Omgevingswet een voorkeursrecht is gevestigd.
Deze lijst behoort bij de voorkeursrechtbeschikking van de raad van de gemeente Utrecht d.d. 20 februari 2025 m.b.t. het vestigen van een voorkeursrecht op de onroerende zaken gelegen in de gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum Fase 1 en 2 te Utrecht. De betreffende onroerende zaken zijn eveneens aangegeven op de bij de voorkeursrechtbeschikking behorende tekening/kaart van de onroerende zaken waarop het voorkeursrecht is gevestigd.

De gegevens zoals die in de lijst zijn opgenomen zijn ontleend aan de Dienst voor het kadaster en de openbare registers d.d. 21 november 2024.

	Kadastrale gemeente	Sectie	Nummer	Grootte perceel	Grootte perceel betrokken in besluit	Plaatselijk bekend	Huidige bestemming conform ruimtelijke plannen.nl		Toegedachte bestemming	Recht	Eigenaren en beperkt zakelijk gerechtigden	Adres conform Kamer van Koophandel	Postcode	Plaats
1	Utrecht	H	1182	1.652	1.652	Montalbaendreef 19 Seinedreef 141 Zamenhofdreef 351	Bedrijf (art. 4)		Parkeren/voorzieningen	Eigendom	Eigenaar: Stichting Dammers	Croeselaan 189	3521 BM	Utrecht
	Utrecht	H	1182	1.652	1.652	Montalbaendreef 19 Seinedreef 141 Zamenhofdreef 351	Bedrijf (art. 4)		Parkeren/voorzieningen	Kwalitatieve verplichting	Stichting Uitvoering Bodemsanering Amovering Tankstations. (SUBAT)	K.P. van de Mandelelaan 90	3062 MB	Rotterdam
2	Utrecht	H	2551	1.875	1.875	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
3	Utrecht	H	1369	486	486	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
4	Utrecht	H	2214	130	130	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
5	Utrecht	H	2213	587	587	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
6	Utrecht	H	1042	3.060	3.060	Seinedreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom belast met erfpacht	Eigenaar: gemeente Utrecht	Stadsplateau 1	3521 AZ	Utrecht
	Utrecht	H	1042	3.060	3.060	Seinedreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Erfpacht, opstalrecht	Erfpachter, opstaller: Excelsior BV	Industrieweg 1	3606 AR	Maarssen
7	Utrecht	H	1476	1.300	1.300	Esmoreitdreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom belast met erfpacht, opstalrecht en zakelijk recht als bedoeld in Belemmeringwet privaatrecht	Eigenaar, opstaller: gemeente Utrecht	Stadsplateau 1	3521 AZ	Utrecht
	Utrecht	H	1476	1.300	1.300	Esmoreitdreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Erfpacht, opstalrecht	Erfpachter, opstaller: Excelsior BV	Industrieweg 1	3606 AR	Maarssen
	Utrecht	H	1476	1.300	1.300	Esmoreitdreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Zakelijk recht als bedoeld in Belemmeringwet privaatrecht	Zakelijk gerechtigde als bedoeld in Belemmeringenwet privaatrecht: Stedin Netbeheer BV	Blaak 8	3011 TA	Rotterdam

Utrecht, 20 februari 2025
De gemeenteraad van de gemeente Utrecht

De voorzitter

De griffier

Linda Voortman
Wethouder voor Werk en Inkomen, Wmo en Welzijn, Diversiteit en Inclusie, Grondzaken, Groen, Dierenwelzijn, Publieksdienstverlening, Wijk West
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	E. Corbeek	**Datum**	9 januari 2025
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	30102050
E-mail	eefje.corbeek@utrecht.nl	**Onderwerp**	Zienswijzen voorkeursrecht Overvecht Centrum
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Grondzaken

Geachte leden van de raad,

Op 10 december 2024 stuurden wij u het Raadsvoorstel Voorkeursrecht Overvecht Centrum Fase 1 en 2. Daarin staat aangegeven dat rechthebbenden de afgelopen vier weken in de gelegenheid zijn gesteld om zienswijzen in te dienen over het vestigen van het voorkeursrecht in Overvecht Centrum. Deze periode is op 2 januari 2025 afgelopen. Via deze brief sturen wij u alvast de ingediende zienswijzen toe. Er is 1 zienswijze binnengekomen. Uiterlijk 23 januari ontvangt u onze reactie op de binnengekomen zienswijze.

Iedere eigenaar en beperkt gerechtigde van de percelen waarop het voorkeursrecht gevestigd is, is per aangetekende brief geïnformeerd over de werking van het voorkeursrecht en heeft een afschrift ontvangen van de voorkeursrechtbeschikking. De aangetekende brief gericht aan Stichting Dammers is echter retour gekomen (onder vermelding ‘niet afgehaald’). Wij hebben de stichting op 4 december 2024 telefonisch op de hoogte gebracht van het vestigen van het voorkeursrecht. Nadat de aangetekende brief retour is gekomen, hebben wij de stichting de brief digitaal als bijlage per e-mail verzonden. In deze e-mail heeft gemeente aangegeven dat de stichting tijdens de Raadsinformatiebijeenkomst van 21 januari 2025 de gelegenheid heeft om alsnog een reactie te geven. Dit heeft verder geen juridische gevolgen voor het vervolgproces.

Met vriendelijke groet,

Linda Voortman
Wethouder Grondzaken

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Investeren en Exploiteren

Gemeente Utrecht

Zienswijzen

Voorkeursrecht Overvecht Centrum Fase 1 en 2

9 januari 2025

VAN DER FELTZ
advocaten

Van der Feltz advocaten N.V.
Javastraat 22, 2585 AN Den Haag
Postbus 85615, 2508 CH Den Haag
T: +31 (0)70 31 31 050
E: info@feltz.nl
W: www.feltz.nl

AANTEKENEN
Raad van de Gemeente Utrecht
t.a.v. de Ontwikkelorganisatie Ruimte
Hoofdgebiedseconoom
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Vooruit per e-mail: [redacted]

Datum: 30 december 2024
Uw ref.: 12942823
Onze ref.: 20249360/WBO
Van: [redacted]

T: [redacted]
M: [redacted]
E: [redacted]

Betreft: Zienswijze

Geachte leden van de raad van Utrecht,

Bij brief van 27 december 2024 heb ik bijgesloten zienswijze ingediend (**bijlage**). In deze zienswijze is vermeld dat deze is ingediend namens de besloten vennootschap AM Esmoreitdreef B.V. Voor de goede orde bevestig ik hiermee dat bedoeld is deze zienswijze in te dienen namens AM Esmoreitdreef Beheer B.V. (juridisch eigenaar en overigens handelend in haar hoedanigheid van enig beherend vennoot van de commanditaire vennootschap AM Esmoreitdreef C.V.).

Voorts verzoek ik u om in verdere correspondentie het bovengenoemde kenmerk (20249360/WBO) te hanteren.

Hoogachtend,
[redacted]

Al onze werkzaamheden worden verricht krachtens een overeenkomst van opdracht, gesloten met de naamloze vennootschap Van der Feltz advocaten N.V., gevestigd te Den Haag en ingeschreven in het handelsregister onder nr. 27364182. Op onze werkzaamheden zijn algemene voorwaarden van toepassing. Daarin is een beperking van aansprakelijkheid opgenomen. De algemene voorwaarden zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank te Den Haag onder nr. 11/2024 en zijn te raadplegen via www.feltz.nl.

VAN DER FELTZ
advocaten

Bijlage

VAN DER FELTZ
advocaten

Van der Feltz advocaten N.V.
Javastraat 22, 2585 AN Den Haag
Postbus 85615, 2508 CH Den Haag
T: +31 (0)70 31 31 050
E: info@feltz.nl
W: www.feltz.nl

AANTEKENEN
Raad van de Gemeente Utrecht
t.a.c. de Ontwikkelorganisatie Ruimte
Hoofdgebiedseconoom
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Vooruit per e-mail: [redacted]

Datum: 27 december 2024
Uw. ref. 12942823
Onze ref.: 20248877/WBO
Van: [redacted]

T: [redacted]
M: [redacted]
E: [redacted]

ZIENSWIJZE

Geachte leden van de raad van Utrecht,

Met een brief van 4 december 2024 van het college van burgemeester en wethouders van Utrecht (het '**College**'), waarvan voor de goede orde kopie is bijgesloten (bijlage), is cliënte, de besloten vennootschap AM Esmoreitdreef B.V. te Utrecht ('**AM**'), maar die te dezer zake woonplaats heeft kozen ten kantore van Van der Feltz advocaten te (Postbus 85615, 2508 CH) Den Haag, ervan in kennis gesteld dat het College de percelen kadastraal bekend gemeente Utrecht, sectie H, nummers 2551, 1369, 2213 en 2214 bij besluit van 3 december 2024 (voorlopig) heeft aangewezen met een voorkeursrecht als bedoeld in artikel 9.1 van de Omgevingswet. Deze percelen zijn eigendom van AM.

Het College heeft uw raad voorgesteld of zal uw raad nog voorstellen om het voorkeursrecht te verlengen. Volgens voornoemde brief van 4 december 2024 kunnen belanghebbenden met ingang van het ter inzage leggen van de "ontwerp voorkeursbeschikking" gedurende vier weken hun zienswijze naar voren brengen. Het is niet duidelijk wanneer een "ontwerp voorkeursbeschikking" ter inzage is gelegd. Uit de kennisgeving in het Gemeenteblad blijkt niet van de tervisielegging van een ontwerp voorkeursbeschikking (Gemeenteblad 4 december 2024, nr. 513849). Hieruit blijkt wel dat belanghebbenden met ingang van 4 december 2024 gedurende vier weken zienswijzen naar voren kunnen brengen over een eventueel verlengingsbesluit van de raad. In navolging hiervan dien ik hiermee, binnen de in de kennisgeving genoemde termijn van vier weken, namens AM een zienswijze in.

Al onze werkzaamheden worden verricht krachtens een overeenkomst van opdracht, gesloten met de naamloze vennootschap Van der Feltz advocaten N.V., gevestigd te Den Haag en ingeschreven in het handelsregister onder nr. 27364182. Op onze werkzaamheden zijn algemene voorwaarden van toepassing. Daarin is een beperking van aansprakelijkheid opgenomen. De algemene voorwaarden zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank te Den Haag onder nr. 11/2024 en zijn te raadplegen via www.feltz.nl.

Zoals terecht in de brief van 4 december 2024 wordt opgemerkt, sluit het vestigen van een voorkeursrecht niet aan bij het 'open planproces' dat tot op heden is doorlopen. Hoewel AM het prettig vindt in de brief van 4 december 2024 te mogen lezen dat de gemeente Utrecht ('**Gemeente**') de reeds ingezette gesprekken over zelfrealisatie wil continueren, is het vestigen van een voorkeursrecht hiermee niet te rijmen. Een voorkeursrecht bemoeilijkt immers iedere vorm van samenwerking bij zelfrealisatie, terwijl het met het oog op de planvorming wenselijk is of minst genomen wenselijk kan zijn om met de andere eigenaren in het plangebied dan wel eventuele derden samen te kunnen werken, zodat bijvoorbeeld optimalisaties in de planvorming kunnen worden gerealiseerd.

In dit verband merk ik op dat AM al in januari 2019 een intentieovereenkomst heeft gesloten met de woningcorporaties Portaal en Bo-Ex gericht op de gebiedsontwikkeling van de hoek Einsteindreef-Zamenhofdreef en daartoe in januari 2019 een planinitiatief bij de Gemeente heeft ingediend. Overigens is voor deze locatie ook reeds in 1999 eenzelfde initiatiefplan neergelegd bij de Gemeente.

Tevens heeft AM in november 2023 een samenwerkingsovereenkomst gesloten met woningcorporatie Portaal, die onder andere strekt tot het bewerkstelligen van de gebiedsontwikkeling in Overvecht, meer specifiek binnen het Centrum, een en ander met het oog op de realisatie van met name sociale- en middenhuurwoningen.

In overeenstemming hiermee heeft AM in 2023 het document "Synergie Overvecht Centrum" gepresenteerd samen met de betrokken partijen, te weten de Woningcorporaties Portaal, Woonin en Bo-Ex enerzijds en AM en Excelsior B.V. (De Hoop) en de Gemeente anderzijds. Hierin is voorzien in de realisatie van ca. 900 nieuwe woningen in de sociale, midden en vrije sector.

Om de voorafgaande initiatieven concreet te maken heeft AM tevens het voornemen om een samenwerking aan te gaan met de erfpachter/eigenaar (Excelsior B.V.) van de percelen kadastraal bekend gemeente Utrecht, sectie H, nummers 1042 en 1476 met betrekking tot de herontwikkeling van zowel deze percelen als de percelen van AM, in overeenstemming met de voorgenomen herontwikkeling van het Centrum van Overvecht. Er ligt een gezamenlijk schetsplan voor voornoemde percelen omvattende onder andere ca. 400 woningen in de sociale en middenhuur en vrije sector met bijbehorende inpandige parkeerplaatsen, zoals deze ook zijn gerealiseerd in De Buurt (NPD-strook).

Het onderhavige voorkeursrecht belemmert dan wel frustreert deze initiatieven.

Anders dan in de brief van 4 december 2024 is aangegeven, heeft het vestigen van een voorkeursrecht dus wel degelijk consequenties voor de mogelijkheden om tot zelfrealisatie over te gaan. AM kan zich evenmin verenigen met de in de brief van 4 december 2024 genoemde suggestie dat een voorkeursrecht tot een versnelling van de ontwikkeling zal

leiden. In haar ervaring is het tegendeel eerder waar, onder meer omdat samenwerkingen hierdoor worden bemoeilijkt zoals hiervoor is toegelicht. Daar komt bij dat een voorkeursrecht ook helemaal niet nodig is om het signaal af te geven dat de Gemeente verder wil met de ontwikkeling. Dat kan ook op andere manieren, bijvoorbeeld door het sluiten van een intentieovereenkomst of wellicht zelfs al een anterieure overeenkomst. Een dergelijke overeenkomst geeft de Gemeente bovendien de mogelijkheid om desgewenst regie te voeren op de ontwikkeling, omdat hierin afspraken kunnen worden opgenomen over onder meer de rol van de Gemeente (faciliterend en toetsend), de planning en het kostenverhaal.

Uw Gemeente wordt er in dit verband aan herinnerd dat AM op deze wijze al herhaaldelijk tientallen projecten in de gemeente succesvol tot stand heeft gebracht, in een goede samenwerking met uw Gemeente. Deze tientallen projecten omvatten duizenden woningen, kantoren, scholen, winkels en sociaal-maatschappelijke en culturele voorzieningen in de stad en in Leidsche Rijn. Ik noem in dit verband onder meer de wijkontwikkelingen Hoograven en Zuilen, in Ondiep en Kanaleneiland en recent de NPD-strook, Haarzicht en Wolvenplein. In geen van deze projecten is een voorkeursrecht gevestigd en is gebleken dat het vestigen van een voorkeursrecht ook niet nuttig of nodig was om het gewenste resultaat te behalen.

Naast deze *track record* van projecten, blijkt ook uit diverse andere 'wapenfeiten' dat AM een betrouwbare partner is.

AM is maatschappelijk geëngageerd binnen de gemeente Utrecht, onder meer door al vijftien jaar lang als (hoofd)sponsor van de Open Monumentendag Utrecht op te treden en door al sinds 2015 een actieve bijdrage te leveren aan de structurele opvang van drugsverslaafden in Rijnenburg. Ook is AM initiatiefnemer, medeoprichter en lid van het *Development Network Utrecht*, dat inzet op een gezamenlijke, actieve bijdrage aan een duurzame (waarde)ontwikkeling van de stad. Daarnaast is AM mede ondertekenaar van het *Stadsakkoord Wonen Utrecht 2019*, waarin partijen – waaronder de Gemeente – samenwerken aan een gezond stedelijk leven door een woningmarkt in balans. Met dit Stadsakkoord zijn langjarige afspraken gemaakt die wederkerig en allesbehalve vrijblijvend zijn. Dit Stadsakkoord zou de Gemeente dan ook voldoende comfort moeten geven dat ook de voorliggende ontwikkeling spoedig en deskundig ter hand wordt genomen. Daarentegen staat het vestigen van een voorkeursrecht door uw Gemeente haaks op de afspraken die in dit Stadsakkoord zijn opgenomen. Verwezen wordt onder meer naar de volgende, in het Stadsakkoord, opgenomen principes:

1. *We streven naar afspraken die een zo **concreet** mogelijke bijdrage leveren aan een woningmarkt in balans en gezond stedelijk leven voor iedereen;*
2. *We gaan uit van **wederkerigheid:** we hebben elkaar nodig om de afspraken te realiseren. Iedere partner levert een bij hem/haar passende en actieve bijdrage;*
3. *We zijn **transparant** in onze belangen en uitgangspunt en hebben respect voor elkaars rol, bevoegdheden en financiële mogelijkheden;*
   [...]
6. *Onze samenwerking is **niet vrijblijvend**, we houden ons aan de afspraken en spreken elkaar aan als dit niet zo is;*
   [...]
8. *We trekken **collectief** op in het bepleiten van zaken die in het belang zijn om onze afspraken uit dit Stadsakkoord te realiseren.*

Met het tekenen van het Stadakkoord Wonen bekrachtigen we niet alleen de inzet op de inhoudelijke speerpunten, we onderschrijven hiermee ook de acht samenwerkingsprincipes en passen deze toe in de projecten die we samen realiseren.

Hetzelfde geldt voor het Wijkakkoord Overvecht dat AM in 2022, als mede initiatiefnemer, namens de Werkplaats Overvecht heeft ondertekend met als doel een twintig jaar lange betrokkenheid en inzet bij de verbetering van de wijk Overvecht.

Ook gelet op deze samenwerkingsprincipes en de inhoud van het Stadsakkoord en het Wijkakkoord is een voorkeursrecht niet nuttig of noodzakelijk. Integendeel, het vestigen van een voorkeursrecht op de onderhavige percelen staat hiermee juist op gespannen voet. Dat wordt in feite bevestigd in de brief van 4 december 2024, waarin, zoals hiervoor al kort opgemerkt, immers wordt opgemerkt dat het vestigen van een voorkeursrecht niet aansluit bij een 'open planproces'. De hiervoor aangehaalde samenwerkingsprincipes, die dus niet vrijblijvend zijn, en de inhoud van het Stadsakkoord en het Wijkakkoord, gaan daarentegen wel uit van een open planproces.

AM meent oprecht dat het vestigen van een voorkeursrecht niet bijdraagt aan een spoedige en voortvarende ontwikkeling van de percelen die nu met een voorkeursrecht zijn belast. Namens AM verzoek ik uw raad dan ook om het voorkeursrecht niet te verlengen. Bovenal meent AM dat het voorkeursrecht juridisch niet houdbaar is. Om die reden heeft AM besloten nog afzonderlijk bezwaar te maken tegen het besluit van het College tot het opleggen van het voorkeursrecht. Als uw raad echter zou besluiten om het voorkeursrecht niet te verlengen, zal het voorkeursrecht door tijdsverloop komen te vervallen en zou een hoop tijd en energie kunnen worden bespaard. Tijd en energie die AM liever zou willen steken in het welslagen van de onderhavige ontwikkeling.

Namens AM verzoek ik u op grond van het voorgaande om niet tot het verlengen van het voorkeursrecht te besluiten. Uiteraard ben ik graag bereid om deze zienswijze namens AM mondeling dan wel schriftelijk verder toe te lichten.

Namens AM behoud ik ten slotte het recht voor om deze zienswijze aan te vullen en/of te wijzigen, mede in het licht van andere ontwikkelingen (waaronder de tervisielegging van het Masterplan voor de onderhavige locatie).

Met vriendelijke groet,



VAN DER FELTZ
advocaten

Bijlage 1

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

AANGETEKEND MET BEWIJS VAN VERSTUREN/ ONTVANGST

AM Esmoreitdreef Beheer BV
t.a.v. de directie
Ptolemaeuslaan 80
3528 BP UTRECHT

Behandeld door	[redacted]	**Datum**	4 december 2024
Doorkiesnummer	14 030	**Ons kenmerk**	12942823
E-mail	[redacted]	**Onderwerp**	Vestiging voorkeursrecht Overvecht Centrum Fase 1 en Fase 2
Bijlage(n)	zie onderaan deze brief		
Uw kenmerk	nvt	**Verzonden**	04 DEC. 2024
Uw brief van	nvt	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte directie,

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 3 december 2024 besloten om bij voorkeursrechtbeschikking op diverse onroerende zaken een voorkeursrecht gevestigd. De onroerende zaken hebben thans de functie "Bedrijf". De vestiging van het voorkeursrecht vindt haar grondslag in artikel 9.1 lid 2 van de Omgevingswet. Dit hebben wij gedaan omdat de mogelijkheid bestaat deze gronden in de toekomst te transformeren naar een gebied met de beoogde functie Parkeren/voorziening en/of Wonen/voorzieningen.

De vestiging van het voorkeursrecht kan onverwacht zijn voor u. Dit sluit niet aan bij het 'open planproces' dat tot op heden is doorlopen en dat we zullen gaan voortzetten. De gemeente wil met u de reeds ingezette gesprekken over zelfrealisatie continueren. Daarvoor heeft het vestigen van het voorkeursrecht geen consequenties. Juist door het vestigen van het voorkeursrecht geeft de gemeente het signaal af dat de zij graag snel verder wil met de herontwikkeling en dat zij, indien nodig, bereid is om de gronden zelf te verwerven.

Volgens de Dienst voor het kadaster en de openbare registers heeft AM Esmoreitdreef Beheer B.V. het eigendom van de onroerende zaken plaatselijk bekend Esmoreitdreef nr.1 en nr.1A te Utrecht, kadastraal bekend als Gemeente Utrecht, sectie H, nummers 2551, 1369, 2214 en 2213, met een grootte van respectievelijk 1.875 m²; 486 m², 130 m² en 587 m² totaal 3.078 m².

In het kort betekent het voorkeursrecht dat AM Esmoreitdreef Beheer B.V. niet tot verkoop van de onroerende zaken waar het voorkeursrecht op is gevestigd, mag overgaan voordat de betreffende onroerende zaken aan de gemeente zijn aangeboden. Over de hoogte van de verkoopprijs van de gemeente kunt u met de gemeente onderhandelen. De wet bevat een aantal regelingen om op objectieve wijze te bepalen wat een redelijk bod is. Voor een verdere toelichting verwijzen wij u naar

de (concept)besluitstukken, hierin staat meer informatie over de inhoud en de betekenis van de vestiging.

Bekendmaking en inwerkingtreding
Het besluit van burgemeester en wethouders van 3 december 2024 gaat in op het moment dat de voorkeursrechtbeschikking is ingeschreven in de openbare registers van het Kadaster. Deze week verschijnt de kennisgeving waarin de terinzagelegging van de voorkeursrechtbeschikking bekend wordt gemaakt in het Gemeenteblad. Naast de kennisgeving van het ter inzage leggen wordt de beschikking bekend gemaakt door deze brief.

Duur van de vestiging en verlenging van de vestiging
Het door burgemeester en wethouders gevestigde voorkeursrecht geldt voor een termijn van drie maanden. De gemeenteraad dient binnen drie maanden na het ingaan van het besluit van burgemeester en wethouders te besluiten het voorkeursrecht te verlengen.

Burgemeester en wethouders hebben daarom aan de gemeenteraad voorgesteld om met betrekking tot uw onroerende zaken een voorkeursrechtbeschikking te nemen. Indien binnen de genoemde termijn van drie maanden geen besluit omtrent de voorkeursrechtbeschikking door de gemeenteraad heeft plaatsgevonden, vervalt het voorkeursrecht gevestigd door het college van rechtswege.

Rechtsbescherming
Op het besluit van burgemeester en wethouders om op de onroerende zaken gelegen in de Overvecht Centrum Fase 1 en Fase 2 te Utrecht een voorkeursrecht te vestigen, is de rechtsbescherming die de Algemene wet bestuursrecht biedt van toepassing.

Zienswijze
Binnen 3 maanden na het ingaan van de voorkeursrechtbeschikking van het college dient de gemeenteraad van Utrecht over een opvolgende voorkeursrechtbeschikking te beslissen. In het kader van een zorgvuldige voorbereiding van de door de gemeenteraad te nemen voorkeursrechtbeschikking, kunnen belanghebbenden met ingang van het ter inzage leggen van de ontwerp voorkeursrechtbeschikking gedurende vier weken hun zienswijze naar voren brengen. Schriftelijke zienswijzen kunnen worden gericht aan de Raad van de gemeente Utrecht, ter attentie van de Ontwikkelorganisatie Ruimte, Hoofdgebiedseconoom, Postbus 16200, 3500 CE Utrecht. Indien u uw zienswijze mondeling kenbaar wenst te maken, kunt u hiervoor contact opnemen met de Ontwikkelorganisatie Ruimte, Hoofdgebiedseconoom.

De voorkeursrechtbeschikking van het college van burgemeester en wethouders d.d. 3 december 2024 ligt samen met het voorstel aan de gemeenteraad en bijbehorende stukken, bevattende de kadastrale kaart en een lijst met daarop de kadastrale aanduiding van de in de voorkeursrechtbeschikking opgenomen onroerende zaken, de grootte, en overige relevante gegevens, met ingang van deze week gedurende 4 weken ter inzage in het Stadskantoor, Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht (openingstijden maandag, woensdag en vrijdag: 8.00 - 17.00 uur, dinsdag en donderdag: 8.00 - 20.00 uur).

Bent u het niet eens met dit besluit?
Tegen de voorkeursrechtbeschikking van burgemeester en wethouders kunnen belanghebbenden ingevolge de Algemene wet bestuursrecht gedurende een termijn van zes weken na bekendmaking een bezwaarschrift indienen bij het college van burgemeester en wethouders van Utrecht, per adres: Ontwikkelorganisatie Ruimte, Hoofdgebiedseconoom, Postbus 16200, 3500 CE Utrecht. In uw

bezwaarschrift legt u uit waarom u het niet eens bent met het besluit. U vermeldt uw naam, adresgegevens en uw telefoonnummer.
Zorgt u er voor dat wij uw bezwaarschrift ontvangen binnen zes weken na de dag waarop deze beschikking is verstuurd. Daarmee voorkomt u dat wij uw bezwaarschrift niet meer kunnen behandelen. Meer informatie over de bezwaarprocedure vindt u op onze website.

Nadat de gemeenteraad een besluit inzake het voorkeursrecht heeft genomen (de voorkeursrechtbeschikking van de gemeenteraad), kunt u ook bezwaar maken tegen dat raadsbesluit. Indien u ervoor kiest om nu reeds bezwaar te maken tegen het besluit van burgemeester en wethouders (de voorkeursrechtbeschikking van het college), dan wordt dat bezwaarschrift, zodra het besluit van de gemeenteraad tot vestiging bekend is gemaakt, op grond van artikel 16.32c van de Omgevingswet aangemerkt als te zijn gericht tegen de voorkeursrechtbeschikking van de gemeenteraad. Met deze regeling wordt voorkomen dat u tweemaal bezwaar dient te maken.

Het indienen van een bezwaarschrift schorst de werking van het besluit (de voorkeursrechtbeschikking) niet op. Indien een bezwaarschrift is ingediend kunt u de voorzieningenrechter van de rechtbank verzoeken een voorlopige voorziening te treffen, indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist. Het adres is: Rechtbank Midden-Nederland, Afdeling Bestuursrecht (Postbus 16005, 3500 DA, Utrecht). De voorzieningenrechter zal de verzoeker alleen ontvankelijk verklaren, indien daarbij een spoedeisend belang kan worden aangetoond. Voor het in behandeling nemen van het verzoek worden griffierechten geheven.

Wettelijke vereisten
Het voorkeursrecht mag alleen toegepast worden als het feitelijk gebruik van de gronden afwijkt van de toegedachte, niet-agrarische, functie. Zodra aan deze vereisten niet meer wordt voldaan moeten burgemeester en wethouders het voorkeursrecht laten vervallen. Indien u van mening bent dat zij dit niet tijdig doen, kunt u burgemeester en wethouders verzoeken de vestiging van het voorkeursrecht te doen vervallen. Burgemeester en wethouders beslissen binnen vier weken na de dag waarop de aanvraag is ontvangen.

Verwerving
Voor de duidelijkheid willen wij vermelden dat er voor u geen plicht tot verkoop bestaat. U kunt uw onroerende zaken gewoon zelf in eigendom blijven houden. Uitsluitend wanneer u overweegt uw met voorkeursrecht belaste onroerende zaken te verkopen, dient u deze eerst te koop aan te bieden aan de gemeente.

Informatie
Als u nog vragen heeft over deze brief kunt u contact opnemen met [redacted] van de Ontwikkelorganisatie Ruimte. Het telefoonnummer is 14 030 of per e-mail via [redacted]

Hoogachtend,
Namens burgemeester en wethouders van Utrecht,

[redacted]
Hoofdgebiedseconoom Ontwikkelorganisatie Ruimte

Datum 4 december 2024
Ons kenmerk 12842823

Bijlagen:

- Voorkeursrechtbeschikking van College van burgemeester en wethouders
- Perceellijst en kaart van onroerende zaken
- Ontwerp raadsstukken

Gemeente Utrecht

Voorstel aan het college van B&W

Vestigen Voorkeursrecht op gronden gelegen in Overvecht Centrum Fase 1 en 2

Beleidsveld	Grondzaken
Portefeuillehouder	Linda Voortman
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	[redacted]
Kenmerk	12908970
Vergaderdatum College	3 december 2024
Geheim	Ja

Het college van burgemeester en wethouders besluit:

1. Het concept raadsvoorstel "Vestigen voorkeursrecht op gronden gelegen in Overvecht Centrum Fase 1 en 2" op grond van de Omgevingswet vast te stellen.

2. Op grond van artikel 9.1. lid 2 van de Omgevingswet een voorkeursrechtbeschikking te nemen op basis waarvan op meerdere onroerende zaken die deel uitmaken van de herontwikkeling van Overvecht Centrum, Fase 1 en Fase 2, een voorkeursrecht wordt gevestigd:
   - zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende en daarvan deel uit makende en als zodanig gewaarmerkte kadastrale tekening/kaart A 40.724 (bijlage);
   - en de bijbehorende en daarvan deel uit makende perceellijst, waarop de kadastrale aanduiding is vermeld van de in de voorkeursrechtbeschikking opgenomen onroerende zaken, de grootte en naam en vestigingsplaats van de eigenaren en de beperkt gerechtigden volgens de registers van het kadaster (bijlage);

   waarmee de gemeente het eerste recht van koop krijgt op deze onroerende zaken.

3. Gezien het beoogde doel de betrokken belanghebbenden (eigenaar en de beperkt gerechtigden) niet in de gelegenheid te stellen om voorafgaand aan deze beschikking zienswijzen naar voren te brengen overeenkomstig artikel 4:11 sub a en c, en dus artikel 4:8 van de Awb buiten toepassing te laten.

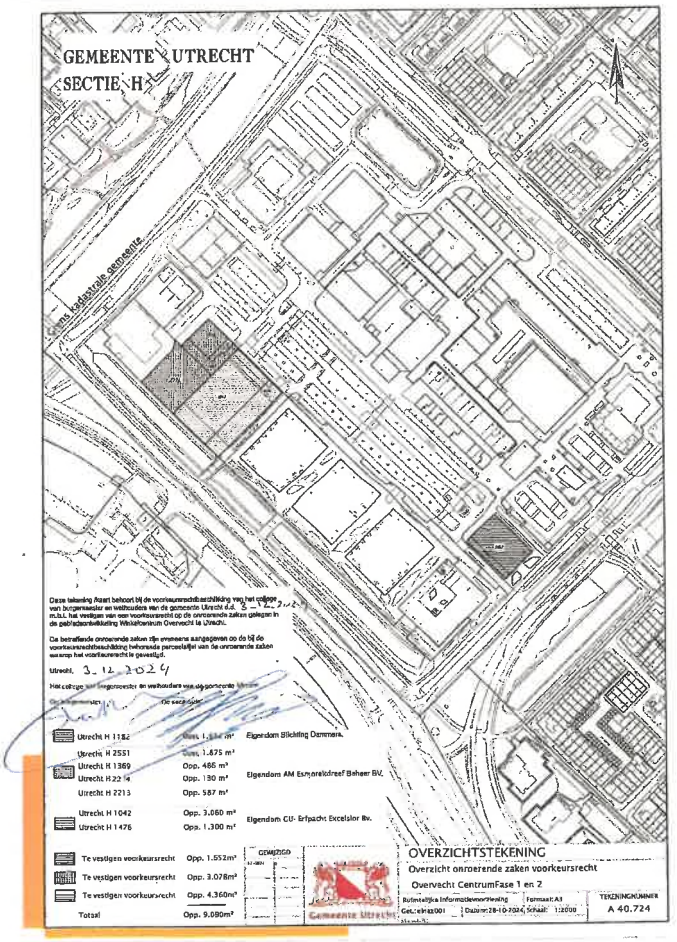
4. De stukken in de voorbereiding naar het raadsbesluit, in afwijking van afdeling 3.4. van de Algemene wet bestuursrecht, gedurende 4 weken ter inzage te leggen.

5. Op dit collegevoorstel en de bijlagen Kadastrale tekening A40.724 en Perceellijst, tijdelijk geheimhouding op te leggen op grond van artikel 87 van de Gemeentewet om redenen genoemd in artikel 5, lid 2, onder i van de Woo tot na inwerkingtreding van het voorkeursrecht middels inschrijving in het Kadaster.

6. Op de geheime bijlage "Ontwikkelstrategie en inzet Voorkeursrecht voor Overvecht Centrum" op grond van artikel 87 Gemeentewet tijdelijke geheimhouding opleggen om de reden genoemd in artikel 5.1. lid 2 sub b van de Woo totdat de nog te openen grondexploitatie voor Overvecht Centrum Fase 1 en 2 is afgesloten.

7. De Hoofdgebiedseconoom van de Ontwikkelorganisatie Ruimte te mandateren tot het uitvoeren van eventueel kleine tekstuele aanpassingen naar aanleiding van de besluitvorming door het college.

Utrecht, 3 december 2024
Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht
De burgemeester | De secretaris



Deze tekening maakt behoort bij de voorkeursrechtbeschikking van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht d.d. 3 – 12 – 2024 m.b.t. het vestigen van een voorkeursrecht op de onroerende zaken gelegen in de gebiedsontwikkeling Wekelhofterrein Overvecht te Utrecht.

De betreffende onroerende zaken zijn eveneens aangegeven op de bij de voorkeursrechtbeschikking behorende perceelslijst van de onroerende zaken waarop het voorkeursrecht is gevestigd.

Utrecht, 3 – 12 – 2024

Het college van burgemeester en wethouders voor dit onroerende [illegible]

De secretaris

Utrecht H 1182	Oppv. 1.[illegible] m²	Eigendom Stichting Dommera.
Utrecht H 2551	Oppv. 1.475 m²	
Utrecht H 1369	Opp. 486 m²	
Utrecht H 2214	Opp. 190 m²	Eigendom AM Exploitatieraad Beheer BV.
Utrecht H 2213	Opp. 587 m²	
Utrecht H 1042	Opp. 3.080 m²	Eigendom CU- Erfpacht Excelsior Bv.
Utrecht H 1476	Opp. 1.300 m²	

Te vestigen voorkeursrecht	Opp. 1.552m²	
Te vestigen voorkeursrecht	Opp. 3.078m²	
Te vestigen voorkeursrecht	Opp. 4.360m²	
Totaal	Opp. 9.090m²	

GEMEENTE UTRECHT

OVERZICHTSTEKENING
Overzicht onroerende zaken voorkeursrecht
Overvecht CentrumFase 1 en 2

Ruimtelijke Informatievoorziening	Formaat: A1		TEKENINGNUMMER
Gebiedsgroep: 001	Datum: 28-10-2024	Schaal: 1:2000	A 40.724

Lijst van onroerende zaken gelegen in de kadastrale Gemeente Utrecht waarop conform artikel 9.1 lid 2 van de Omgevingswet een voorkeursrecht is gevestigd.
Deze lijst behoort bij de voorkeursrechtbeschikking van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht d.d. 3 december 2024, m.b.t. het vestigen van een voorkeursrecht op de onroerende zaken gelegen in de gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum Fase 1 en 2 te Utrecht. De betreffende onroerende zaken zijn eveneens aangegeven op de bij de voorkeursrechtbeschikking behorende tekening/kaart van de onroerende zaken waarop het voorkeursrecht is gevestigd.

De gegevens zoals die in de lijst zijn opgenomen zijn ontleend aan de Dienst voor het kadaster en de openbare registers d.d. 21 november 2024.

	Kadastrale gemeente	Sectie	Nummer	Grootte perceel	Grootte perceel betrokken in besluit	Plaatselijk bekend	Huidige bestemming conform ruimtelijke plannen.nl		Toegedachte bestemming	Recht	Eigenaren en beperkt zakelijk gerechtigden	Adres conform Kamer van Koophandel	Postcode	Plaats
1	Utrecht	H	1182	1.652	1.652	Montalbaendreef 19 Seinedreef 141 Zamenhofdreef 351	Bedrijf (art. 4)		Parkeren/voorzieningen	Eigendom	Eigenaar: Stichting Dammers	Croeselaan 189	3521 BM	Utrecht
	Utrecht	H	1182	1.652	1.652	Montalbaendreef 19 Seinedreef 141 Zamenhofdreef 351	Bedrijf (art. 4)		Parkeren/voorzieningen	Kwalitatieve verplichting	Stichting Uitvoering Bodemsanering Amovering Tankstations. (SUBAT)	K.P. van de Mandelelaan 90	3062 MB	Rotterdam
2	Utrecht	H	2551	1.875	1.875	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
3	Utrecht	H	1369	486	486	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
4	Utrecht	H	2214	130	130	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
5	Utrecht	H	2213	587	587	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
6	Utrecht	H	1042	3.060	3.060	Seinedreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom belast met erfpacht	Eigenaar: gemeente Utrecht	Stadsplateau 1	3521 AZ	Utrecht
	Utrecht	H	1042	3.060	3.060	Seinedreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Erfpacht, opstalrecht	Erfpachter, opstaller: Excelsior BV	Industrieweg 1	3606 AR	Maarssen
7	Utrecht	H	1476	1.300	1.300	Esmoreitdreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom belast met erfpacht, opstalrecht en zakelijk recht als bedoeld in Belemmeringwet privaatrecht	Eigenaar, opstaller: gemeente Utrecht	Stadsplateau 1	3521 AZ	Utrecht
	Utrecht	H	1476	1.300	1.300	Esmoreitdreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Erfpacht, opstalrecht	Erfpachter, opstaller: Excelsior BV	Industrieweg 1	3606 AR	Maarssen
	Utrecht	H	1476	1.300	1.300	Esmoreitdreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Zakelijk recht als bedoeld in Belemmeringwet privaatrecht	Zakelijk gerechtigde als bedoeld in Belemmeringenwet privaatrecht: Stedin Netbeheer BV	Blaak 8	3011 TA	Rotterdam

Utrecht, 3 december 2024
Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht

De burgemeester

De secretaris

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vestigen Voorkeursrecht op gronden gelegen in Overvecht Centrum Fase 1 en 2

Beleidsveld	Grondzaken
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	[redacted]
Kenmerk	12823823
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Ja, een of meer bijlage(n)

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Op grond van artikel 9.1 lid 1 sub c van de Omgevingswet, een voorkeursrechtbeschikking te nemen op basis waarvan op meerdere onroerende zaken die deel uitmaken van de herontwikkeling van Overvecht Centrum, Fase 1 en Fase 2, een voorkeursrecht wordt gevestigd:
   - zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende en daarvan deel uit makende en als zodanig gewaarmerkte kadastrale tekening/kaart A 40.724a (bijlage);
   - en de bijbehorende en daarvan deel uit makende perceellijst, waarop de kadastrale aanduiding is vermeld van de in de voorkeursrechtbeschikking opgenomen onroerende zaken, de grootte en naam en vestigingsplaats van de eigenaren en beperkt gerechtigden volgens de registers van het kadaster (bijlage);

   met de aantekening dat deze onroerende zaken eerder zijn betrokken in de voorkeursrechtbeschikking van het college van 3 december 2024 en waarmee de gemeente het eerste recht van koop krijgt op deze onroerende zaken.

2. Dit raadsbesluit in werking te laten treden op de dag van vaststelling, op grond van artikel 1:4 lid 1 Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

...

Samenvatting

Bij instemming met dit voorstel wordt voor meer gemeentelijke regie en sturing een voorkeursrecht gevestigd op een aantal onroerende zaken voor de toekomstige gebiedsontwikkeling van Overvecht Centrum, Fase 1 en 2. Op deze locatie zijn parkeergebouwen (bovengronds en ondergronds), winkels, woningen gepland en het toevoegen van een nieuw plein met meer ruimte voor groen. Het effect van het vestigen van een voorkeursrecht is dat de gemeente voorrang krijgt bij de aankoop van de onroerende zaken en daarmee dus een eerste recht van koop heeft.

Context

Aanleiding

Overvecht Centrum is een gebied met verschillend eigendom en daarmee zijn er meerdere inzichten over hoe het gebied moet worden aangepakt. De afgelopen jaren is gebleken dat herontwikkeling van afzonderlijke kavels niet gelukt is. Daarom is gekozen voor een andere, gezamenlijke aanpak, gericht op samenwerking van alle partijen (open planproces). Dit sluit aan bij de aanpak Samen voor Overvecht, waarin we de krachten en inzet van de verschillende betrokkenen bundelen, zodat het resultaat voor Overvecht Centrum meer is dan de som der delen. Twee jaar lang werkten een team van betrokken inwoners en ondernemers uit de wijk, eigenaren van grond en gebouwen en de gemeente samen aan een toekomstplan.

Masterplan Overvecht Centrum

Er is in vier fasen toegewerkt naar het Masterplan Overvecht Centrum: inventariseren, schetsen, ontwerpen en aanpassen. Alle fasen zijn afgerond en het plan wordt op 3 december 2024 vrijgegeven voor inspraak. In het Masterplan is geprobeerd alle verschillende inzichten, doelen en belangen samen te brengen. Op deze manier willen we bereiken dat het een gedragen en daarmee duurzamer plan wordt en het beste plan voor deze plek. Eigenaren worden uitgenodigd om in de komende jaren tot ontwikkeling over te gaan. Het Masterplan wordt voor de lange termijn (2040) gemaakt en moet flexibel zijn; bijvoorbeeld als niet iedereen meteen tot uitvoering over gaat. Dit is ook actueel omdat door de economische conjunctuur de totale businesscase onzeker is. Een onderdeel van het Masterplan is daarom ook een uitvoeringsstrategie waarin wordt aangegeven hoe gefaseerd tot uitvoering van het Masterplan kan worden gekomen. Op dit moment laten de eerste twee fasen van het Masterplan op basis van de eerste financiële doorrekening een haalbaar resultaat zien.

Fase 1 bestaat uit de realisatie van een parkeergebouw op de locatie van de oude Opelgarage en een nieuwe ontwikkeling op de locaties Karwei, Kwik-Fit en Carwash. Hierdoor ontstaat op de parkeerbalans een overschot aan parkeerplaatsen. Met deze ontwikkeling kan worden gestart 3 tot 5 jaar na de vaststelling van het Masterplan.
Doordat in Fase 1 extra parkeren is toegevoegd, kunnen er in Fase 2 ter plaatse van het huidige parkeerterrein een ondergrondse parkeergarage, woningen en ander programma worden gerealiseerd. Deze fase start 5 tot 10 jaar na vaststelling van het Masterplan. Fase 2 heeft een relatie met het winkelcentrum. De bedoeling is dat een deel van het winkelcentrum hiernaartoe verhuist. Daarnaast is er weer een overschot gecreëerd aan parkeren, zodat er in de volgende fase parkeren kan worden opgeheven. Als het winkelcentrum toch niet mee kan doen in deze fase, is een andere invulling in de plint van fase 2 noodzakelijk. Fase 1 en 2 vormen een ruimtelijk en functioneel geheel.

Het vestigen van een voorkeursrecht voor Fase 1 en 2 van het Masterplan creëert de mogelijkheid om met voorrang percelen aan te kopen. Door het voorkeursrecht toe te passen, ontstaat de verplichting voor eigenaren en beperkt gerechtigden in dit gebied om deze onroerende zaken als eerste aan de gemeente aan te bieden.

Voor Fase 3, 4 en 5 is een uitvoeringsstrategie opgesteld die op termijn de uitvoering van het totale gebied financieel haalbaar maakt.

Juridische context

Toelichting besluitvormingsprocedure

Burgemeester en wethouders kunnen op grond van artikel 9.1 lid 2 van de Omgevingswet bij voorkeursrechtbeschikking op een onroerende zaak een voorkeursrecht vestigen. Het is daarbij niet nodig om voorafgaand aan dit besluit een inspraakprocedure te doorlopen, omdat het doel alleen bereikt kan worden als rechthebbenden niet van tevoren in kennis worden gesteld.

De voorkeursrechtbeschikking van het college van B&W gaat in na de inschrijving ervan in de openbare registers van het kadaster. Het college heeft op 3 december 2024 besloten tot een zelfstandige voorkeursrechtbeschikking.
Het besluit van het college vervalt van rechtswege als niet binnen 3 maanden na het ingaan daarvan een opvolgende voorkeursrechtbeschikking is genomen door de gemeenteraad.

Binnen deze 3 maanden kan de gemeenteraad een voorkeursrechtbeschikking nemen (voorliggend voorstel) op basis van artikel 9.1 lid 1 sub c van de Omgevingswet. Het besluit van de gemeenteraad vervalt van rechtswege 3 jaar na het ingaan daarvan, tenzij voor dat tijdstip de functie waarvoor het voorkeursrecht is gevestigd, is toegedacht in een omgevingsvisie of een programma of is toebedeeld in een omgevingsplan.

Zienswijzen
Rechthebbenden zijn bij het aanbieden van dit raadsvoorstel nog niet in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen. Het was ongewenst dat zij vóór het nemen van een voorkeursrechtbeschikking door het college kennis konden nemen van het voornemen om een voorkeursrecht te vestigen. Zij zijn vanaf bekendmaking van het collegebesluit in de gelegenheid gesteld om hun zienswijzen over het vestigen van het voorkeurrecht in te dienen. Gelet op de maximale termijn tussen het besluit van het college en het besluit van de raad is gekozen voor een zienswijzeperiode van 4 weken (om binnen drie maanden een voorkeursrechtbeschikking aan de raad te kunnen voorleggen is een zienswijzeperiode van 6 weken niet haalbaar). De termijn voor indienen van een zienswijze valt deels samen met de kerstvakantie, maar de belanghebbenden zullen in de aangetekende brief hier attent op worden gemaakt. Een verslag van eventuele zienswijzen en reactie daarop wordt aan de raad aangeboden voor besluitvorming voorafgaand aan behandeling.

Controle perceellijst en kadastrale kaart
De voorkeursrechtbeschikking die de gemeenteraad vaststelt bestaat uit het raadsbesluit, de kadastrale kaart en de perceellijst. De kadastrale kaart en de perceellijst worden voor behandeling in de raadsvergadering gecontroleerd bij het kadaster om na te gaan of deze documenten de meest recente informatie bevatten. Dit betekent dat deze bijlagen in concept zijn bijgevoegd en dat de raad bij een eventuele wijziging een definitieve versie ontvangt voorafgaand aan de raadsbehandeling.

Verlengingsmogelijkheden
Het voorkeursrecht van de gemeenteraad vervalt van rechtswege 3 jaar na inwerkingtreding, tenzij binnen die drie jaar een omgevingsplan wordt vastgesteld. Deze periode kan met drie jaar verlengd worden door eerst een omgevingsvisie of omgevingsprogramma vast te laten stellen. Het voorkeursrecht wordt dan namelijk met drie jaar verlengd, waardoor er extra tijd is om een omgevingsplan te laten vaststellen. Deze stap is op grond van artikel 9.1 lid 1 sub b van de Omgevingswet toegestaan. Beide routes zijn mogelijk.

Voorwaarden vestiging voorkeursrecht
De onroerende zaken hebben op basis van het huidige bestemmingsplan thans de bestemming Bedrijf. Aangezien op 1 januari 2024 de Omgevingswet in werking is getreden wordt nu gesproken over de functie Bedrijf.
De gemeente Utrecht is op basis van artikel 9.1 van de Omgevingswet bevoegd een voorkeursrecht te vestigen op onroerende zaken. Er moet wel worden voldaan aan twee criteria:

1. aan de onroerende zaken moet een niet-agrarische bestemming worden toegedacht of toebedeeld en;
   Het voorkeursrecht kan alleen gevestigd worden voor onroerende zaken die in de nabije toekomst een andere functie krijgen dan de agrarische functie. Of waarvan het gebruik afwijkt van de functie. De beoogde functie is Parkeren/voorziening en/of Wonen/voorzieningen.
2. het gebruik van de onroerende zaken moet afwijken van de toegedachte of toebedeelde functie.
   Binnen het systeem van de Omgevingswet komen alleen onroerende zaken in aanmerking, waarvan het huidig gebruik afwijkt van de toegedachte functie.

Er wordt voldaan aan beide criteria waardoor de gemeente op de onroerende zaken een voorkeursrecht kan vestigen.

Bekendmaking en inschrijving
Nadat de voorkeursrechtbeschikking bekend is gemaakt en aan de eigenaren en beperkt gerechtigden is toegezonden, moet de voorkeursrechtbeschikking worden ingeschreven in de openbare registers van het Kadaster. Deze inschrijving moet plaatsvinden binnen 4 dagen nadat deze bekend is gemaakt. Vanaf het moment dat de beschikking van de gemeenteraad is ingeschreven gaat het voorkeursrecht voor een periode van drie jaar gelden.

Beslistermijn
De voorkeursrechtbeschikking van het college vervalt na 3 maanden, tenzij de gemeenteraad binnen deze 3 maanden een zelfstandige voorkeursrechtbeschikking neemt op grond van artikel 9.1 lid 1 onder c Ow.
Het college heeft op 3 december 2024 besloten tot een zelfstandige voorkeursrechtbeschikking, zodat de eerst mogelijke vervaldatum van het voorkeursrecht valt op 3 maart 2025. Uiterlijk op 2 maart 2025 dient de gemeenteraad een voorkeursrechtbeschikking te nemen, omdat anders op de gronden voor een periode van 2 jaren geen voorkeursrecht gevestigd kan worden op dezelfde grondslag. De laatste raadsvergadering in het vergaderschema van de gemeenteraad voor die datum is gepland op 20 februari 2025.

Beoogd effect
Met het vestigen van een voorkeursrecht op de onroerende zaken waarop het voorkeursrecht van toepassing wordt, beoogt de gemeente meer regie te kunnen voeren op het realiseren van Fase 1 en 2 van het Masterplan Overvecht Centrum, ongewenste ontwikkelingen tegen te kunnen gaan en mogelijk eigendommen te verkrijgen binnen het plangebied.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Op 3 december 2024 heeft het college Masterplan Overvecht Centrum vastgesteld.
- Raadsbrief 18 juni 2024 over de voortgang van het masterplan Overvecht Centrum; afronden fase ontwerpen.
- Op 28 maart 2024 (agendapunt 21) heeft de gemeenteraad gesproken over de afrondende besluitvorming over update Masterplan Overvecht Centrum plaats.
- Op 1 februari 2024 (agendapunt 7) vindt de raadscommissie over de Ontwikkelingen in Overvecht plaats.
- Op 25 januari 2024 is de commissie ROG in een technische bijeenkomst bijgepraat over Masterplan versie 1.0
- Raadsbrief 5 december 2023 over de voortgang van het masterplan Overvecht Centrum; resultaten van het eerste deel van de derde fase 'Ontwerpen' van het Masterplan Overvecht Centrum.
- Op 9 november 2023 (agendapunt 6) heeft de gemeenteraad 1,4 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de afronding van het Masterplan Overvecht Centrum.
- Raadsbrief 21 juni 2023 over de voortgang van het masterplan Overvecht Centrum; voortgang proces, uitlopen daarvan en wat dit betekent voor het door de raad beschikbare gestelde budget.
- Raadsbrief 31 januari 2023 over de voortgang van het masterplan Overvecht Centrum; afronden fase schetsen en ter inzage leggen NRD.
- Raadsbrief 16 november 2022 over de voortgang van het masterplan Overvecht Centrum; afronden fase inventariseren.
- Op 23 december 2021 (agendapunt 10) heeft de gemeenteraad het Raadsvoorstel Gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum: uitwerken basisprincipes en onderzoeksvragen ruimtelijke en financiële verkenning in een Masterplan vastgesteld.
- Raadsbrief 2 november 2021 met aanvullende informatie over het gezamenlijke en open planproces en de aanvullende onderzoeksvragen n.a.v. de raadscommissie van 30 september 2021.
- Op 30 september 2021 (agendapunt 4) vindt de raadscommissie over het Raadsvoorstel Gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum plaats.
- In maart 2021 is de Ruimtelijke en Financiële Verkenning afgerond. Partijen komen overeen dat er kansen zijn voor een gebiedsontwikkeling en we nu niet moeten stoppen (ondanks alle kanttekeningen). Vervolgens is een raadsvoorstel gemaakt om budget aan te vragen om samen een gebiedsgericht toekomstplan te maken (masterplan). Het resultaat van de Verkenning zijn de

Basisprincipes en onderzoeksvragen. Deze zijn opgenomen in het Raadsvoorstel Gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum.
- Met geld uit de Regio Deal (2020) heeft de gemeente samen met de eigenaren/ bewoners boven winkelcentrum, onder begeleiding van externe deskundigen, in een compact proces in gezamenlijke en één op één gesprekken gewerkt aan een ruimtelijke en financiële verkenning.
- Eind 2018 heeft het toenmalige college tijdens haar werkbezoek aan Overvecht aangegeven dat een integrale ontwikkeling/visie van het centrumgebied van Overvecht wenselijk is.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt

1 Op grond van artikel 9.1 lid 1 sub c van de Omgevingswet, een voorkeursrechtbeschikking te nemen op basis waarvan op meerdere onroerende zaken die deel uitmaken van de herontwikkeling van Overvecht Centrum, Fase 1 en fase 2, een voorkeursrecht wordt gevestigd:
- zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende en daarvan deel uit makende en als zodanig gewaarmerkte kadastrale tekening/kaart A40.724a (bijlage);
- en de bijbehorende en daarvan deel uit makende perceellijst, waarop de kadastrale aanduiding is vermeld van de in de voorkeursrechtbeschikking opgenomen onroerende zaken, de grootte en naam en vestigingsplaats van de eigenaren en beperkt gerechtigden volgens de registers van het kadaster (bijlage);

met de aantekening dat deze onroerende zaken eerder zijn betrokken in de voorkeursrechtbeschikking van het college van 3 december 2024 en waarmee de gemeente het eerste recht van koop krijgt op deze onroerende zaken.

Argumenten

1.1 Door het vestigen van het voorkeursrecht, kan de gemeente een betere positie krijgen in het gebied als de eigenaar over gaat tot verkoop.
De gemeente krijgt met het vestigen van het voorkeursrecht betere mogelijkheden om te komen tot realisatie van de planontwikkeling Overvecht Centrum Fase 1 en Fase 2. Door het voorkeursrecht toe te passen, kan worden voorkomen dat nieuwe partijen (strategische) (grond)posities innemen. Deze delen van het Masterplan blijven daarmee financieel haalbaar.

De partijen in het gebied en de gemeente gaan uit van zelfrealisatie. Hiervoor moeten anterieure overeenkomsten met grondeigenaren worden gesloten. In het geval dit niet lukt, zet de gemeente in op verwerving. Mochten de huidige eigenaren toch niet zelf willen realiseren en het wel aan een ander willen verkopen, dan moet de eigenaar door de vestiging van het voorkeursrecht het perceel eerst aan de gemeente aanbieden.

Het voorkeursrecht wordt gevestigd om speculatie tegen te gaan en niet met nieuwe eigenaren in de eerste fasen van de herontwikkeling van Overvecht Centrum geconfronteerd te worden. Daarnaast kan hiermee worden voorkomen dat nieuwe partijen (strategische) (grond)posities innemen. De huidige eigenaren en beperkt gerechtigden hebben meegewerkt aan het Masterplan. Potentieel nieuwe eigenaren zijn niet of onvoldoende meegenomen in het planproces, waardoor zij mogelijk te duur inkopen. De nu haalbare fases kunnen daardoor alsnog onder druk komen te staan. De gemeente blijft inzetten op het sluiten van anterieure overeenkomsten met de grondeigenaren.
Bovendien zorgt het vestigen van een voorkeursrecht er ook voor dat prijsopdrijving afgeremd wordt doordat de procedure van grondaankopen met waarborgen is omkleed.
Tenslotte geeft de gemeente met het voorkeursrecht het signaal af dat de zij graag snel verder wil met de herontwikkeling en dat zij, indien nodig, bereid is om zelf gronden te verwerven.

1.2 Het belang van een regierol prevaleert boven het individuele belang van de eigenaren.
De gemeente krijgt met vestiging van het voorkeursrecht de mogelijkheid om in het kader van de realisatie van de planontwikkeling Overvecht Centrum met betrekking tot Fase 1 en 2 de mogelijkheid om parkeergebouwen (bovengronds en ondergronds), voorzieningen, woningen en een nieuw plein met meer ruimte voor groen te creëren.
Het inzetten van het instrument voorkeursrecht leidt ertoe dat eigenaren bij verkoop eerst aan de gemeente moeten aanbieden. De gemeente heeft daarmee een eerste recht van koop. Dit biedt de mogelijkheid om als gemeente meer regie en sturing te krijgen op de ontwikkeling van het plangebied. Er is geen sprake van een verplichte verkoop, alleen een aanbiedingsplicht in geval van een vrijwillige verkoop.
Tegenover dit zwaarwegende belang van de gemeente staan de belangen van de eigenaren en beperkt gerechtigden van de onroerende zaken in de locatie. De Omgevingswet bevat een groot aantal waarborgen ter bescherming van de belangen van de eigenaren en beperkt gerechtigden, waaronder prijsvaststelling via de rechtbank en mogelijke schadevergoeding in bepaalde gevallen. Daarnaast geeft de wet maximale termijnen om te komen tot ruimtelijke plannen. Indien niet binnen drie jaar de functie waarvoor het voorkeursrecht is gevestigd, is toegedacht in een omgevingsvisie of een programma of is toebedeeld in een omgevingsplan , vervalt het voorkeursrecht van rechtswege.

1.3 De locaties in fase 1 en 2 zijn cruciaal voor de ontwikkeling van het gehele gebied
Het voorkeursrecht wordt op alle percelen in fase 1 en 2 gevestigd. Binnen Overvecht Centrum zijn dit de fases die nu financieel haalbaar zijn. Door de ontwikkeling van Overvecht Centrum met deze fases te starten kan het bestaande winkelgebied blijven functioneren. Alleen de ontwikkeling van fase 1 en 2 is al een verbetering van het gebied. Bovendien vormen deze twee fases het eerste deel van de 'schuifpuzzel' om ook de latere fases mogelijk te maken, mits deze dan financieel haalbaar zijn.
Het voorkeursrecht wordt op alle percelen in fase 1 en 2 gevestigd, zodat alle eigenaren gelijk behandeld worden.

Kanttekeningen/Risico's

1.1 Het toepassen van het voorkeursrecht geeft geen garantie dat de gemeente positie verkrijgt in het plangebied.
De eigenaren/ beperkt gerechtigden worden door het vestigen van het voorkeursrecht niet gedwongen de gronden te verkopen. Alleen als zij willen verkopen, moet de onroerende zaak eerst aan de gemeente worden aangeboden. De vestiging van een voorkeursrecht geeft dus geen zekerheid tot verwerving en realisatie.
Op dit moment is het vestigen van een voorkeursrecht het meest gerede instrument dat kan worden ingezet om als gemeente een grondpositie te verwerven, er is geen titel voor een onteigeningsprocedure.

1.2 Het vestigen van het voorkeursrecht kan de relatie met de huidige eigenaren onder druk zetten
De vestiging van het voorkeursrecht komt onverwacht voor de huidige eigenaren. Dit sluit niet aan bij het 'open planproces' dat we tot op heden hebben doorlopen en gaan voortzetten. Mogelijk kan dit de relatie met de eigenaren onder druk zetten. De gemeente probeert deze gevolgen te beperken door met elkaar in gesprek te blijven en te blijven benadrukken dat zelfrealisatie het uitgangspunt is. Dan heeft het vestigen van het voorkeursrecht geen consequenties.
Juist door het vestigen van het voorkeursrecht geeft de gemeente het signaal af dat de zij graag snel verder wil met de herontwikkeling en dat zij, indien nodig, bereid is om zelf gronden te verwerven. Hiermee wil zij prijsopdrijving door speculatie en vertraging voorkomen. De Omgevingswet bepaalt dat de werkelijke waarde van de onroerende zaak wordt vergoed aan de eigenaren en beperkt gerechtigden, inden

de gemeente op basis van het voorkeursrecht gaat verwerven.

Besluitpunt

2 Dit raadsbesluit in werking te laten treden op de dag van vaststelling, op grond van artikel 1:4 lid 1 Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht.

Argumenten

2.1 Dit is nodig om het voorlopig voorkeursrecht gevestigd door het college tijdig te bestendigen.
Op dit voorstel is de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht van toepassing. Dit betekent dat het raadsbesluit in werking treedt 5 weken na bekendmaking (artikel 1:3 lid 1 Referendumverordening). Om het voorlopig voorkeursrecht door het college tijdig te bestendigen voor 3 maart 2025 is het noodzakelijk dat het raadsbesluit direct na vaststelling in werking treedt. Bij toepassing van artikel 1:4, lid 1 blijft de mogelijkheid bestaan over het raadsbesluit een raadgevend referendum te houden. Op basis van de uitkomst van een eventueel referendum kan worden voorgesteld het raadsbesluit in te trekken.

Financiën
Als de eigenaren en beperkt gerechtigden die betrokken zijn bij het voorkeursrecht hun perceel willen verkopen, zullen zij het eerst aan de gemeente moeten aanbieden. Aankoop geschiedt altijd op basis van de werkelijke waarde. Een aankoop wordt gedaan binnen de kaders van de 'Anticiperende aankopen' en het college is bevoegd de aankopen te doen. Er is geen verplichting tot gemeentelijke aankoop.

Vervolg
Nadat het raadsbesluit is genomen wordt het gepubliceerd in het Gemeenteblad en ter inzage gelegd. De voorkeursrechtbeschikking wordt ook gepubliceerd op de website van de gemeente. Iedere eigenaar en beperkt gerechtigde krijgt een aangetekende brief met informatie over de werking van het voorkeursrecht alsmede een afschrift van de voorkeursrechtbeschikking.

Het voorkeursrecht dient binnen 4 dagen na de bekendmaking te worden ingeschreven in de openbare registers. Indien deze inschrijving niet in die termijn plaatsvindt dan vervalt de beschikking van rechtswege.

Tegen het besluit van de gemeenteraad staat bezwaar open. Rechthebbenden kunnen binnen een periode van 6 weken na bekendmaking en ingaan van de beschikking bezwaar indienen tegen het besluit van de Raad. Indien een rechthebbende al bezwaar heeft gemaakt tegen de zelfstandige voorkeursrechtbeschikking van het college, hoeft de rechthebbende niet nogmaals bezwaar in te dienen omdat een bezwaar tegen het besluit van het college mede wordt geacht te zijn gericht tegen het besluit van de gemeenteraad.

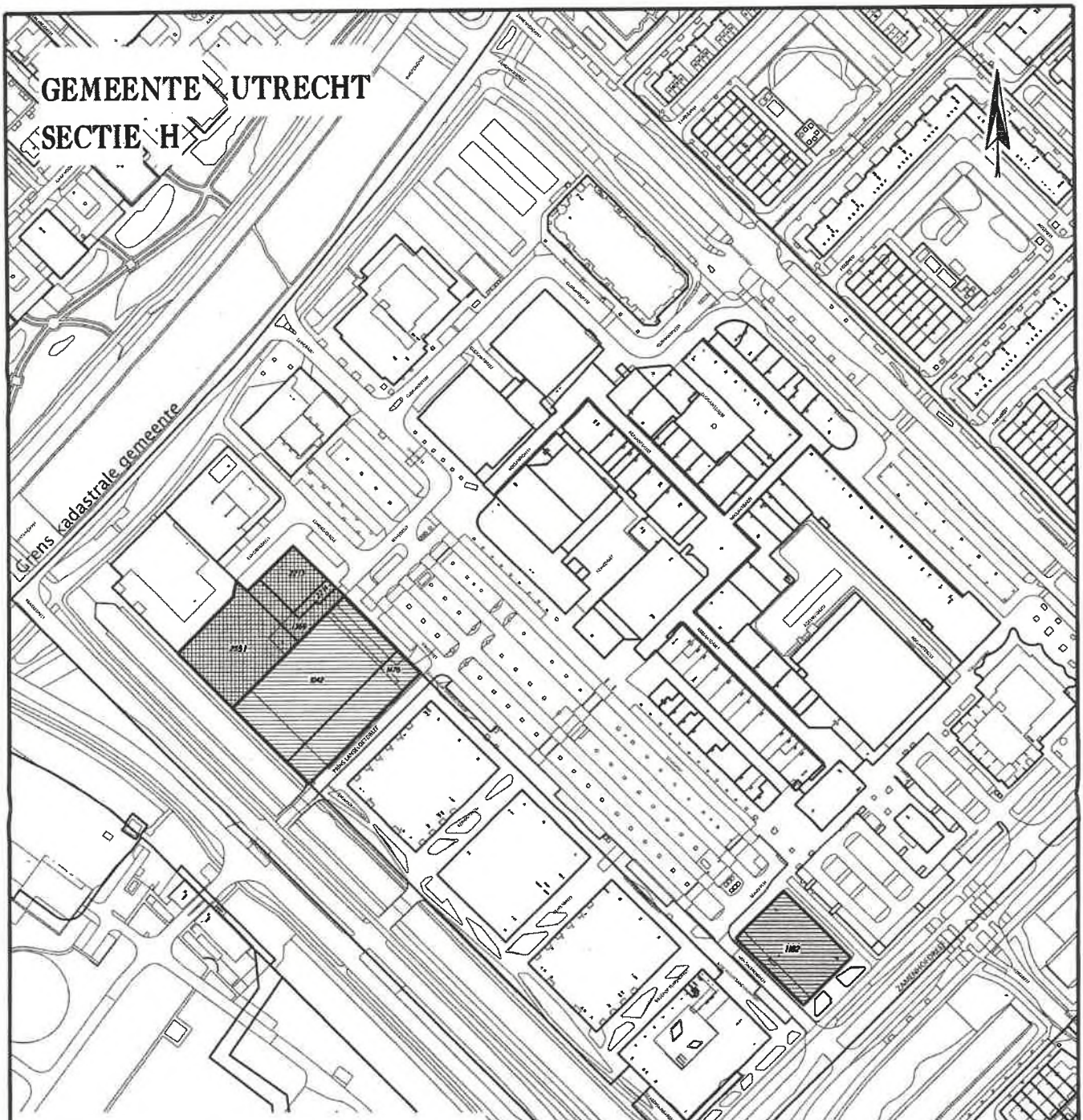
Participatie
De rechthebbenden zijn bij het vaststellen en toezenden van dit raadsvoorstel nog niet in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen. Het was ongewenst dat zij vóór besluitvorming door het college kennis konden nemen van het voornemen om een voorkeursrecht te vestigen. Voorafgaand aan de behandeling van het raadsvoorstel krijgen zij alsnog gelegenheid vooraf een zienswijze kenbaar te maken. De ingekomen zienswijzen worden in een vaststellingsrapport opgenomen en beantwoord. Het vaststellingsrapport wordt voor besluitvorming aan de gemeenteraad wordt aangeboden en bij dit voorstel gevoegd.

Communicatie
Publicatie van het raadsbesluit in het gemeenteblad geschiedt digitaal. De rechthebbenden zullen per aangetekende brief worden geïnformeerd over de voorkeursrechtbeschikking.

Referendabel
De Verordening raadgevend referendum is van toepassing.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Kadastrale tekening A 40.724a
- Perceellijst

Bijlagen informatief



Deze tekening /kaart behoort bij de voorkeursrechtbeschikking van de raad van de gemeente Utrecht d.d. .. - .. - 2025 m.b.t. het vestigen van een voorkeursrecht op de onroerende zaken gelegen in de gebiedsontwikkeling Winkelcentrum Overvecht te Utrecht.

De betreffende onroerende zaken zijn eveneens aangegeven op de bij de voorkeursrechtbeschikking behorende perceelslijst van de onroerende zaken waarop het voorkeursrecht is gevestigd.

Utrecht H 1182	Opp. 1.652 m²	Eigendom Stichting Dammers.
Utrecht H 2551	Opp. 1.875 m²	Eigendom AM Esmoreitdreef Beheer BV.
Utrecht H 1369	Opp. 486 m²	
Utrecht H 2214	Opp. 130 m²	
Utrecht H 2213	Opp. 587 m²	
Utrecht H 1042	Opp. 3.060 m²	Eigendom GU- Erfpacht Excelsior Bv.
Utrecht H 1476	Opp. 1.300 m²	

Te vestigen voorkeursrecht	Opp. 1.652m²	
Te vestigen voorkeursrecht	Opp. 3.078m²	
Te vestigen voorkeursrecht	Opp. 4.360m²	
Totaal	Opp. 9.090m²	

GEWIJZIGD	
11-11-2024	EE

Gemeente Utrecht

OVERZICHTSTEKENING

Overzicht onroerende zaken voorkeursrecht

Overvecht Centrum Fase 1 en 2

Ruimtelijke informatievoorziening		Formaat: A3	TEKENINGNUMMER
Get.: elnaz001	Datum: 28-10-2024	Schaal: 1:2000	A 40.724a

$$pentabel$$

Lijst van onroerende zaken gelegen in de kadastrale Gemeente Utrecht waarop conform artikel 9.1 lid 1 sub c van de Omgevingswet een voorkeursrecht is gevestigd.
Deze lijst behoort bij de voorkeursrechtbeschikking van de raad van de gemeente Utrecht d.d. 20 februari 2025 m.b.t. het vestigen van een voorkeursrecht op de onroerende zaken gelegen in de gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum Fase 1 en 2 te Utrecht. De betreffende onroerende zaken zijn eveneens aangegeven op de bij de voorkeursrechtbeschikking behorende tekening/kaart van de onroerende zaken waarop het voorkeursrecht is gevestigd.

De gegevens zoals die in de lijst zijn opgenomen zijn ontleend aan de Dienst voor het kadaster en de openbare registers d.d. 21 november 2024.

	Kadastrale gemeente	Sectie	Nummer	Grootte perceel	Grootte perceel betrokken in besluit	Plaatselijk bekend	Huidige bestemming conform ruimtelijke plannen.nl		Toegedachte bestemming	Recht	Eigenaren en beperkt zakelijk gerechtigden	Adres conform Kamer van Koophandel	Postcode	Plaats
1	Utrecht	H	1182	1.652	1.652	Montalbaendreef 19 Seinedreef 141 Zamenhofdreef 351	Bedrijf (art. 4)		Parkeren/voorzieningen	Eigendom	Eigenaar: Stichting Dammers	Croeselaan 189	3521 BM	Utrecht
	Utrecht	H	1182	1.652	1.652	Montalbaendreef 19 Seinedreef 141 Zamenhofdreef 351	Bedrijf (art. 4)		Parkeren/voorzieningen	Kwalitatieve verplichting	Stichting Uitvoering Bodemsanering Amovering Tankstations. (SUBAT)	K.P. van de Mandelelaan 90	3062 MB	Rotterdam
2	Utrecht	H	2551	1.875	1.875	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
3	Utrecht	H	1369	486	486	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
4	Utrecht	H	2214	130	130	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
5	Utrecht	H	2213	587	587	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
6	Utrecht	H	1042	3.060	3.060	Seinedreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom belast met erfpacht	Eigenaar: gemeente Utrecht	Stadsplateau 1	3521 AZ	Utrecht
	Utrecht	H	1042	3.060	3.060	Seinedreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Erfpacht, opstalrecht	Erfpachter, opstaller: Excelsior BV	Industrieweg 1	3606 AR	Maarssen
7	Utrecht	H	1476	1.300	1.300	Esmoreitdreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom belast met erfpacht, opstalrecht en zakelijk recht als bedoeld in Belemmeringwet privaatrecht	Eigenaar, opstaller: gemeente Utrecht	Stadsplateau 1	3521 AZ	Utrecht
	Utrecht	H	1476	1.300	1.300	Esmoreitdreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Erfpacht, opstalrecht	Erfpachter, opstaller: Excelsior BV	Industrieweg 1	3606 AR	Maarssen
	Utrecht	H	1476	1.300	1.300	Esmoreitdreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Zakelijk recht als bedoeld in Belemmeringwet privaatrecht	Zakelijk gerechtigde als bedoeld in Belemmeringenwet privaatrecht: Stedin Netbeheer BV	Blaak 8	3011 TA	Rotterdam

Utrecht, 20 februari 2025
Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht
De burgemeester

De secretaris

Linda Voortman
Wethouder voor Werk en Inkomen, Wmo en Welzijn, Diversiteit en Inclusie, Grondzaken, Groen, Dierenwelzijn, Publieksdienstverlening, Wijk West
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	E. Corbeek	**Datum**	14 januari 2025
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	30109501
E-mail	Eefje.corbeek@utrecht.nl	**Onderwerp**	Extra zienswijzen voorkeursrecht Overvecht Centrum
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Grondzaken

Geachte leden van de raad,

Op 9 januari 2025 hebben wij u via de Raadsbrief Zienswijzen voorkeursrecht Overvecht Centrum geïnformeerd over de zienswijzen die zijn binnengekomen op het Raadsvoorstel Voorkeursrecht Overvecht Centrum Fase 1 en 2. In de afgelopen dagen is duidelijk geworden dat er nog twee zienswijzen zijn ingediend tijdens de zienswijzenperiode. Bijgevoegd treft u de zienswijzenbundel, waarin alle drie de zienswijzen zijn opgenomen.

De brieven zijn binnen de gestelde termijn binnengekomen bij de gemeente, maar door een menselijke fout waren deze niet eerder in beeld. Daarom ontbraken deze zienswijzen in de raadsbrief van 9 januari. De fout is tijdig opgemerkt, zodat we voor de raadsbehandeling kunnen reageren op de zienswijzen. We streven ernaar om het vaststellingsrapport, waarin wij reageren op de ingediende zienswijzen, nog voor de raadsinformatiebijeenkomst van 21 januari met u te delen. De indieners van de zienswijzen zijn reeds gewezen op deze raadsinformatiebijeenkomst.

Met vriendelijke groet,

Linda Voortman
Wethouder Grondzaken

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Investeren en Exploiteren

Gemeente Utrecht

Zienswijzen

Voorkeursrecht Overvecht Centrum Fase 1 en 2

14 januari 2025

VAN DER FELTZ
advocaten

Van der Feltz advocaten N.V.
Javastraat 22, 2585 AN Den Haag
Postbus 85615, 2508 CH Den Haag
T: +31 (0)70 31 31 050
E: info@feltz.nl
W: www.feltz.nl

AANTEKENEN
Raad van de Gemeente Utrecht
t.a.v. de Ontwikkelorganisatie Ruimte
Hoofdgebiedseconoom
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Vooruit per e-mail: [redacted]

Datum: 30 december 2024
Uw ref.: 12942823
Onze ref.: 20249360/WBO
Van: [redacted]

T: [redacted]
M: [redacted]
E: [redacted]

Betreft: Zienswijze

Geachte leden van de raad van Utrecht,

Bij brief van 27 december 2024 heb ik bijgesloten zienswijze ingediend (**bijlage**). In deze zienswijze is vermeld dat deze is ingediend namens de besloten vennootschap AM Esmoreitdreef B.V. Voor de goede orde bevestig ik hiermee dat bedoeld is deze zienswijze in te dienen namens AM Esmoreitdreef Beheer B.V. (juridisch eigenaar en overigens handelend in haar hoedanigheid van enig beherend vennoot van de commanditaire vennootschap AM Esmoreitdreef C.V.).

Voorts verzoek ik u om in verdere correspondentie het bovengenoemde kenmerk (20249360/WBO) te hanteren.

Hoogachtend,
[redacted]

Al onze werkzaamheden worden verricht krachtens een overeenkomst van opdracht, gesloten met de naamloze vennootschap Van der Feltz advocaten N.V., gevestigd te Den Haag en ingeschreven in het handelsregister onder nr. 27364182. Op onze werkzaamheden zijn algemene voorwaarden van toepassing. Daarin is een beperking van aansprakelijkheid opgenomen. De algemene voorwaarden zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank te Den Haag onder nr. 11/2024 en zijn te raadplegen via www.feltz.nl.

VAN DER FELTZ
advocaten

Bijlage

VAN DER FELTZ
advocaten

Van der Feltz advocaten N.V.
Javastraat 22, 2585 AN Den Haag
Postbus 85615, 2508 CH Den Haag
T: +31 (0)70 31 31 050
E: info@feltz.nl
W: www.feltz.nl

AANTEKENEN
Raad van de Gemeente Utrecht
t.a.c. de Ontwikkelorganisatie Ruimte
Hoofdgebiedseconoom
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Vooruit per e-mail: [redacted]

Datum: 27 december 2024
Uw. ref. 12942823
Onze ref.: 20248877/WBO
Van: [redacted]

T: [redacted]
M: [redacted]
E: [redacted]

ZIENSWIJZE

Geachte leden van de raad van Utrecht,

Met een brief van 4 december 2024 van het college van burgemeester en wethouders van Utrecht (het '**College**'), waarvan voor de goede orde kopie is bijgesloten (bijlage), is cliënte, de besloten vennootschap AM Esmoreitdreef B.V. te Utrecht ('**AM**'), maar die te dezer zake woonplaats heeft kozen ten kantore van Van der Feltz advocaten te (Postbus 85615, 2508 CH) Den Haag, ervan in kennis gesteld dat het College de percelen kadastraal bekend gemeente Utrecht, sectie H, nummers 2551, 1369, 2213 en 2214 bij besluit van 3 december 2024 (voorlopig) heeft aangewezen met een voorkeursrecht als bedoeld in artikel 9.1 van de Omgevingswet. Deze percelen zijn eigendom van AM.

Het College heeft uw raad voorgesteld of zal uw raad nog voorstellen om het voorkeursrecht te verlengen. Volgens voornoemde brief van 4 december 2024 kunnen belanghebbenden met ingang van het ter inzage leggen van de "ontwerp voorkeursbeschikking" gedurende vier weken hun zienswijze naar voren brengen. Het is niet duidelijk wanneer een "ontwerp voorkeursbeschikking" ter inzage is gelegd. Uit de kennisgeving in het Gemeenteblad blijkt niet van de tervisielegging van een ontwerp voorkeursbeschikking (Gemeenteblad 4 december 2024, nr. 513849). Hieruit blijkt wel dat belanghebbenden met ingang van 4 december 2024 gedurende vier weken zienswijzen naar voren kunnen brengen over een eventueel verlengingsbesluit van de raad. In navolging hiervan dien ik hiermee, binnen de in de kennisgeving genoemde termijn van vier weken, namens AM een zienswijze in.

Al onze werkzaamheden worden verricht krachtens een overeenkomst van opdracht, gesloten met de naamloze vennootschap Van der Feltz advocaten N.V., gevestigd te Den Haag en ingeschreven in het handelsregister onder nr. 27364182. Op onze werkzaamheden zijn algemene voorwaarden van toepassing. Daarin is een beperking van aansprakelijkheid opgenomen. De algemene voorwaarden zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank te Den Haag onder nr. 11/2024 en zijn te raadplegen via www.feltz.nl.

Zoals terecht in de brief van 4 december 2024 wordt opgemerkt, sluit het vestigen van een voorkeursrecht niet aan bij het 'open planproces' dat tot op heden is doorlopen. Hoewel AM het prettig vindt in de brief van 4 december 2024 te mogen lezen dat de gemeente Utrecht ('**Gemeente**') de reeds ingezette gesprekken over zelfrealisatie wil continueren, is het vestigen van een voorkeursrecht hiermee niet te rijmen. Een voorkeursrecht bemoeilijkt immers iedere vorm van samenwerking bij zelfrealisatie, terwijl het met het oog op de planvorming wenselijk is of minst genomen wenselijk kan zijn om met de andere eigenaren in het plangebied dan wel eventuele derden samen te kunnen werken, zodat bijvoorbeeld optimalisaties in de planvorming kunnen worden gerealiseerd.

In dit verband merk ik op dat AM al in januari 2019 een intentieovereenkomst heeft gesloten met de woningcorporaties Portaal en Bo-Ex gericht op de gebiedsontwikkeling van de hoek Einsteindreef-Zamenhofdreef en daartoe in januari 2019 een planinitiatief bij de Gemeente heeft ingediend. Overigens is voor deze locatie ook reeds in 1999 eenzelfde initiatiefplan neergelegd bij de Gemeente.

Tevens heeft AM in november 2023 een samenwerkingsovereenkomst gesloten met woningcorporatie Portaal, die onder andere strekt tot het bewerkstelligen van de gebiedsontwikkeling in Overvecht, meer specifiek binnen het Centrum, een en ander met het oog op de realisatie van met name sociale- en middenhuurwoningen.

In overeenstemming hiermee heeft AM in 2023 het document "Synergie Overvecht Centrum" gepresenteerd samen met de betrokken partijen, te weten de Woningcorporaties Portaal, Woonin en Bo-Ex enerzijds en AM en Excelsior B.V. (De Hoop) en de Gemeente anderzijds. Hierin is voorzien in de realisatie van ca. 900 nieuwe woningen in de sociale, midden en vrije sector.

Om de voorafgaande initiatieven concreet te maken heeft AM tevens het voornemen om een samenwerking aan te gaan met de erfpachter/eigenaar (Excelsior B.V.) van de percelen kadastraal bekend gemeente Utrecht, sectie H, nummers 1042 en 1476 met betrekking tot de herontwikkeling van zowel deze percelen als de percelen van AM, in overeenstemming met de voorgenomen herontwikkeling van het Centrum van Overvecht. Er ligt een gezamenlijk schetsplan voor voornoemde percelen omvattende onder andere ca. 400 woningen in de sociale en middenhuur en vrije sector met bijbehorende inpandige parkeerplaatsen, zoals deze ook zijn gerealiseerd in De Buurt (NPD-strook).

Het onderhavige voorkeursrecht belemmert dan wel frustreert deze initiatieven.

Anders dan in de brief van 4 december 2024 is aangegeven, heeft het vestigen van een voorkeursrecht dus wel degelijk consequenties voor de mogelijkheden om tot zelfrealisatie over te gaan. AM kan zich evenmin verenigen met de in de brief van 4 december 2024 genoemde suggestie dat een voorkeursrecht tot een versnelling van de ontwikkeling zal

leiden. In haar ervaring is het tegendeel eerder waar, onder meer omdat samenwerkingen hierdoor worden bemoeilijkt zoals hiervoor is toegelicht. Daar komt bij dat een voorkeursrecht ook helemaal niet nodig is om het signaal af te geven dat de Gemeente verder wil met de ontwikkeling. Dat kan ook op andere manieren, bijvoorbeeld door het sluiten van een intentieovereenkomst of wellicht zelfs al een anterieure overeenkomst. Een dergelijke overeenkomst geeft de Gemeente bovendien de mogelijkheid om desgewenst regie te voeren op de ontwikkeling, omdat hierin afspraken kunnen worden opgenomen over onder meer de rol van de Gemeente (faciliterend en toetsend), de planning en het kostenverhaal.

Uw Gemeente wordt er in dit verband aan herinnerd dat AM op deze wijze al herhaaldelijk tientallen projecten in de gemeente succesvol tot stand heeft gebracht, in een goede samenwerking met uw Gemeente. Deze tientallen projecten omvatten duizenden woningen, kantoren, scholen, winkels en sociaal-maatschappelijke en culturele voorzieningen in de stad en in Leidsche Rijn. Ik noem in dit verband onder meer de wijkontwikkelingen Hoograven en Zuilen, in Ondiep en Kanaleneiland en recent de NPD-strook, Haarzicht en Wolvenplein. In geen van deze projecten is een voorkeursrecht gevestigd en is gebleken dat het vestigen van een voorkeursrecht ook niet nuttig of nodig was om het gewenste resultaat te behalen.

Naast deze *track record* van projecten, blijkt ook uit diverse andere 'wapenfeiten' dat AM een betrouwbare partner is.

AM is maatschappelijk geëngageerd binnen de gemeente Utrecht, onder meer door al vijftien jaar lang als (hoofd)sponsor van de Open Monumentendag Utrecht op te treden en door al sinds 2015 een actieve bijdrage te leveren aan de structurele opvang van drugsverslaafden in Rijnenburg. Ook is AM initiatiefnemer, medeoprichter en lid van het *Development Network Utrecht*, dat inzet op een gezamenlijke, actieve bijdrage aan een duurzame (waarde)ontwikkeling van de stad. Daarnaast is AM mede ondertekenaar van het *Stadsakkoord Wonen Utrecht 2019*, waarin partijen – waaronder de Gemeente – samenwerken aan een gezond stedelijk leven door een woningmarkt in balans. Met dit Stadsakkoord zijn langjarige afspraken gemaakt die wederkerig en allesbehalve vrijblijvend zijn. Dit Stadsakkoord zou de Gemeente dan ook voldoende comfort moeten geven dat ook de voorliggende ontwikkeling spoedig en deskundig ter hand wordt genomen. Daarentegen staat het vestigen van een voorkeursrecht door uw Gemeente haaks op de afspraken die in dit Stadsakkoord zijn opgenomen. Verwezen wordt onder meer naar de volgende, in het Stadsakkoord, opgenomen principes:

1. *We streven naar afspraken die een zo **concreet** mogelijke bijdrage leveren aan een woningmarkt in balans en gezond stedelijk leven voor iedereen;*
2. *We gaan uit van **wederkerigheid:** we hebben elkaar nodig om de afspraken te realiseren. Iedere partner levert een bij hem/haar passende en actieve bijdrage;*
3. *We zijn **transparant** in onze belangen en uitgangspunt en hebben respect voor elkaars rol, bevoegdheden en financiële mogelijkheden;*
   [...]
6. *Onze samenwerking is **niet vrijblijvend**, we houden ons aan de afspraken en spreken elkaar aan als dit niet zo is;*
   [...]
8. *We trekken **collectief** op in het bepleiten van zaken die in het belang zijn om onze afspraken uit dit Stadsakkoord te realiseren.*

Met het tekenen van het Stadakkoord Wonen bekrachtigen we niet alleen de inzet op de inhoudelijke speerpunten, we onderschrijven hiermee ook de acht samenwerkingsprincipes en passen deze toe in de projecten die we samen realiseren.

Hetzelfde geldt voor het Wijkakkoord Overvecht dat AM in 2022, als mede initiatiefnemer, namens de Werkplaats Overvecht heeft ondertekend met als doel een twintig jaar lange betrokkenheid en inzet bij de verbetering van de wijk Overvecht.

Ook gelet op deze samenwerkingsprincipes en de inhoud van het Stadsakkoord en het Wijkakkoord is een voorkeursrecht niet nuttig of noodzakelijk. Integendeel, het vestigen van een voorkeursrecht op de onderhavige percelen staat hiermee juist op gespannen voet. Dat wordt in feite bevestigd in de brief van 4 december 2024, waarin, zoals hiervoor al kort opgemerkt, immers wordt opgemerkt dat het vestigen van een voorkeursrecht niet aansluit bij een 'open planproces'. De hiervoor aangehaalde samenwerkingsprincipes, die dus niet vrijblijvend zijn, en de inhoud van het Stadsakkoord en het Wijkakkoord, gaan daarentegen wel uit van een open planproces.

AM meent oprecht dat het vestigen van een voorkeursrecht niet bijdraagt aan een spoedige en voortvarende ontwikkeling van de percelen die nu met een voorkeursrecht zijn belast. Namens AM verzoek ik uw raad dan ook om het voorkeursrecht niet te verlengen. Bovenal meent AM dat het voorkeursrecht juridisch niet houdbaar is. Om die reden heeft AM besloten nog afzonderlijk bezwaar te maken tegen het besluit van het College tot het opleggen van het voorkeursrecht. Als uw raad echter zou besluiten om het voorkeursrecht niet te verlengen, zal het voorkeursrecht door tijdsverloop komen te vervallen en zou een hoop tijd en energie kunnen worden bespaard. Tijd en energie die AM liever zou willen steken in het welslagen van de onderhavige ontwikkeling.

Namens AM verzoek ik u op grond van het voorgaande om niet tot het verlengen van het voorkeursrecht te besluiten. Uiteraard ben ik graag bereid om deze zienswijze namens AM mondeling dan wel schriftelijk verder toe te lichten.

Namens AM behoud ik ten slotte het recht voor om deze zienswijze aan te vullen en/of te wijzigen, mede in het licht van andere ontwikkelingen (waaronder de tervisielegging van het Masterplan voor de onderhavige locatie).

Met vriendelijke groet,



VAN DER FELTZ
advocaten

Bijlage 1

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

AANGETEKEND MET BEWIJS VAN VERSTUREN/ ONTVANGST

AM Esmoreitdreef Beheer BV
t.a.v. de directie
Ptolemaeuslaan 80
3528 BP UTRECHT

Behandeld door	[redacted]	**Datum**	4 december 2024
Doorkiesnummer	14 030	**Ons kenmerk**	12942823
E-mail	[redacted]	**Onderwerp**	Vestiging voorkeursrecht Overvecht Centrum Fase 1 en Fase 2
Bijlage(n)	zie onderaan deze brief		
Uw kenmerk	nvt	**Verzonden**	04 DEC. 2024
Uw brief van	nvt	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte directie,

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 3 december 2024 besloten om bij voorkeursrechtbeschikking op diverse onroerende zaken een voorkeursrecht gevestigd. De onroerende zaken hebben thans de functie "Bedrijf". De vestiging van het voorkeursrecht vindt haar grondslag in artikel 9.1 lid 2 van de Omgevingswet. Dit hebben wij gedaan omdat de mogelijkheid bestaat deze gronden in de toekomst te transformeren naar een gebied met de beoogde functie Parkeren/voorziening en/of Wonen/voorzieningen.

De vestiging van het voorkeursrecht kan onverwacht zijn voor u. Dit sluit niet aan bij het 'open planproces' dat tot op heden is doorlopen en dat we zullen gaan voortzetten. De gemeente wil met u de reeds ingezette gesprekken over zelfrealisatie continueren. Daarvoor heeft het vestigen van het voorkeursrecht geen consequenties. Juist door het vestigen van het voorkeursrecht geeft de gemeente het signaal af dat de zij graag snel verder wil met de herontwikkeling en dat zij, indien nodig, bereid is om de gronden zelf te verwerven.

Volgens de Dienst voor het kadaster en de openbare registers heeft AM Esmoreitdreef Beheer B.V. het eigendom van de onroerende zaken plaatselijk bekend Esmoreitdreef nr.1 en nr.1A te Utrecht, kadastraal bekend als Gemeente Utrecht, sectie H, nummers 2551, 1369, 2214 en 2213, met een grootte van respectievelijk 1.875 m²; 486 m², 130 m² en 587 m² totaal 3.078 m².

In het kort betekent het voorkeursrecht dat AM Esmoreitdreef Beheer B.V. niet tot verkoop van de onroerende zaken waar het voorkeursrecht op is gevestigd, mag overgaan voordat de betreffende onroerende zaken aan de gemeente zijn aangeboden. Over de hoogte van de verkoopprijs van de gemeente kunt u met de gemeente onderhandelen. De wet bevat een aantal regelingen om op objectieve wijze te bepalen wat een redelijk bod is. Voor een verdere toelichting verwijzen wij u naar

de (concept)besluitstukken, hierin staat meer informatie over de inhoud en de betekenis van de vestiging.

Bekendmaking en inwerkingtreding
Het besluit van burgemeester en wethouders van 3 december 2024 gaat in op het moment dat de voorkeursrechtbeschikking is ingeschreven in de openbare registers van het Kadaster. Deze week verschijnt de kennisgeving waarin de terinzagelegging van de voorkeursrechtbeschikking bekend wordt gemaakt in het Gemeenteblad. Naast de kennisgeving van het ter inzage leggen wordt de beschikking bekend gemaakt door deze brief.

Duur van de vestiging en verlenging van de vestiging
Het door burgemeester en wethouders gevestigde voorkeursrecht geldt voor een termijn van drie maanden. De gemeenteraad dient binnen drie maanden na het ingaan van het besluit van burgemeester en wethouders te besluiten het voorkeursrecht te verlengen.

Burgemeester en wethouders hebben daarom aan de gemeenteraad voorgesteld om met betrekking tot uw onroerende zaken een voorkeursrechtbeschikking te nemen. Indien binnen de genoemde termijn van drie maanden geen besluit omtrent de voorkeursrechtbeschikking door de gemeenteraad heeft plaatsgevonden, vervalt het voorkeursrecht gevestigd door het college van rechtswege.

Rechtsbescherming
Op het besluit van burgemeester en wethouders om op de onroerende zaken gelegen in de Overvecht Centrum Fase 1 en Fase 2 te Utrecht een voorkeursrecht te vestigen, is de rechtsbescherming die de Algemene wet bestuursrecht biedt van toepassing.

Zienswijze
Binnen 3 maanden na het ingaan van de voorkeursrechtbeschikking van het college dient de gemeenteraad van Utrecht over een opvolgende voorkeursrechtbeschikking te beslissen. In het kader van een zorgvuldige voorbereiding van de door de gemeenteraad te nemen voorkeursrechtbeschikking, kunnen belanghebbenden met ingang van het ter inzage leggen van de ontwerp voorkeursrechtbeschikking gedurende vier weken hun zienswijze naar voren brengen. Schriftelijke zienswijzen kunnen worden gericht aan de Raad van de gemeente Utrecht, ter attentie van de Ontwikkelorganisatie Ruimte, Hoofdgebiedseconoom, Postbus 16200, 3500 CE Utrecht. Indien u uw zienswijze mondeling kenbaar wenst te maken, kunt u hiervoor contact opnemen met de Ontwikkelorganisatie Ruimte, Hoofdgebiedseconoom.

De voorkeursrechtbeschikking van het college van burgemeester en wethouders d.d. 3 december 2024 ligt samen met het voorstel aan de gemeenteraad en bijbehorende stukken, bevattende de kadastrale kaart en een lijst met daarop de kadastrale aanduiding van de in de voorkeursrechtbeschikking opgenomen onroerende zaken, de grootte, en overige relevante gegevens, met ingang van deze week gedurende 4 weken ter inzage in het Stadskantoor, Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht (openingstijden maandag, woensdag en vrijdag: 8.00 - 17.00 uur, dinsdag en donderdag: 8.00 - 20.00 uur).

Bent u het niet eens met dit besluit?
Tegen de voorkeursrechtbeschikking van burgemeester en wethouders kunnen belanghebbenden ingevolge de Algemene wet bestuursrecht gedurende een termijn van zes weken na bekendmaking een bezwaarschrift indienen bij het college van burgemeester en wethouders van Utrecht, per adres: Ontwikkelorganisatie Ruimte, Hoofdgebiedseconoom, Postbus 16200, 3500 CE Utrecht. In uw

bezwaarschrift legt u uit waarom u het niet eens bent met het besluit. U vermeldt uw naam, adresgegevens en uw telefoonnummer.
Zorgt u er voor dat wij uw bezwaarschrift ontvangen binnen zes weken na de dag waarop deze beschikking is verstuurd. Daarmee voorkomt u dat wij uw bezwaarschrift niet meer kunnen behandelen. Meer informatie over de bezwaarprocedure vindt u op onze website.

Nadat de gemeenteraad een besluit inzake het voorkeursrecht heeft genomen (de voorkeursrechtbeschikking van de gemeenteraad), kunt u ook bezwaar maken tegen dat raadsbesluit. Indien u ervoor kiest om nu reeds bezwaar te maken tegen het besluit van burgemeester en wethouders (de voorkeursrechtbeschikking van het college), dan wordt dat bezwaarschrift, zodra het besluit van de gemeenteraad tot vestiging bekend is gemaakt, op grond van artikel 16.32c van de Omgevingswet aangemerkt als te zijn gericht tegen de voorkeursrechtbeschikking van de gemeenteraad. Met deze regeling wordt voorkomen dat u tweemaal bezwaar dient te maken.

Het indienen van een bezwaarschrift schorst de werking van het besluit (de voorkeursrechtbeschikking) niet op. Indien een bezwaarschrift is ingediend kunt u de voorzieningenrechter van de rechtbank verzoeken een voorlopige voorziening te treffen, indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist. Het adres is: Rechtbank Midden-Nederland, Afdeling Bestuursrecht (Postbus 16005, 3500 DA, Utrecht). De voorzieningenrechter zal de verzoeker alleen ontvankelijk verklaren, indien daarbij een spoedeisend belang kan worden aangetoond. Voor het in behandeling nemen van het verzoek worden griffierechten geheven.

Wettelijke vereisten
Het voorkeursrecht mag alleen toegepast worden als het feitelijk gebruik van de gronden afwijkt van de toegedachte, niet-agrarische, functie. Zodra aan deze vereisten niet meer wordt voldaan moeten burgemeester en wethouders het voorkeursrecht laten vervallen. Indien u van mening bent dat zij dit niet tijdig doen, kunt u burgemeester en wethouders verzoeken de vestiging van het voorkeursrecht te doen vervallen. Burgemeester en wethouders beslissen binnen vier weken na de dag waarop de aanvraag is ontvangen.

Verwerving
Voor de duidelijkheid willen wij vermelden dat er voor u geen plicht tot verkoop bestaat. U kunt uw onroerende zaken gewoon zelf in eigendom blijven houden. Uitsluitend wanneer u overweegt uw met voorkeursrecht belaste onroerende zaken te verkopen, dient u deze eerst te koop aan te bieden aan de gemeente.

Informatie
Als u nog vragen heeft over deze brief kunt u contact opnemen met [redacted] van de Ontwikkelorganisatie Ruimte. Het telefoonnummer is 14 030 of per e-mail via [redacted]

Hoogachtend,
Namens burgemeester en wethouders van Utrecht,

[redacted]
Hoofdgebiedseconoom Ontwikkelorganisatie Ruimte

Datum 4 december 2024
Ons kenmerk 12842823

Bijlagen:

- Voorkeursrechtbeschikking van College van burgemeester en wethouders
- Perceellijst en kaart van onroerende zaken
- Ontwerp raadsstukken

Gemeente Utrecht

Voorstel aan het college van B&W

Vestigen Voorkeursrecht op gronden gelegen in Overvecht Centrum Fase 1 en 2

Beleidsveld	Grondzaken
Portefeuillehouder	Linda Voortman
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	[redacted]
Kenmerk	12908970
Vergaderdatum College	3 december 2024
Geheim	Ja

Het college van burgemeester en wethouders besluit:

1. Het concept raadsvoorstel "Vestigen voorkeursrecht op gronden gelegen in Overvecht Centrum Fase 1 en 2" op grond van de Omgevingswet vast te stellen.

2. Op grond van artikel 9.1. lid 2 van de Omgevingswet een voorkeursrechtbeschikking te nemen op basis waarvan op meerdere onroerende zaken die deel uitmaken van de herontwikkeling van Overvecht Centrum, Fase 1 en Fase 2, een voorkeursrecht wordt gevestigd:
   - zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende en daarvan deel uit makende en als zodanig gewaarmerkte kadastrale tekening/kaart A 40.724 (bijlage);
   - en de bijbehorende en daarvan deel uit makende perceellijst, waarop de kadastrale aanduiding is vermeld van de in de voorkeursrechtbeschikking opgenomen onroerende zaken, de grootte en naam en vestigingsplaats van de eigenaren en de beperkt gerechtigden volgens de registers van het kadaster (bijlage);

   waarmee de gemeente het eerste recht van koop krijgt op deze onroerende zaken.

3. Gezien het beoogde doel de betrokken belanghebbenden (eigenaar en de beperkt gerechtigden) niet in de gelegenheid te stellen om voorafgaand aan deze beschikking zienswijzen naar voren te brengen overeenkomstig artikel 4:11 sub a en c, en dus artikel 4:8 van de Awb buiten toepassing te laten.

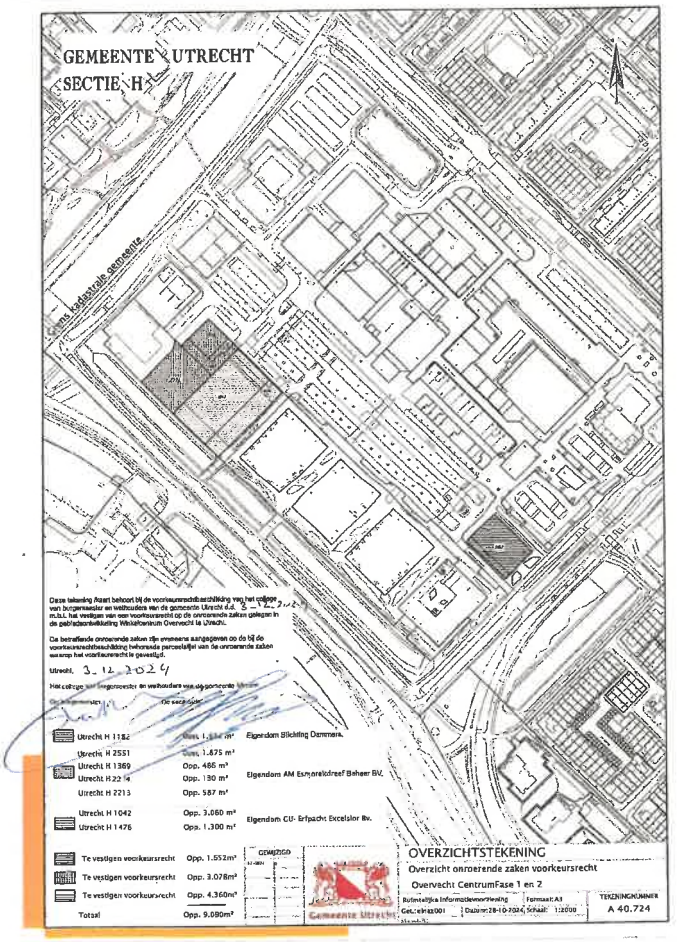
4. De stukken in de voorbereiding naar het raadsbesluit, in afwijking van afdeling 3.4. van de Algemene wet bestuursrecht, gedurende 4 weken ter inzage te leggen.

5. Op dit collegevoorstel en de bijlagen Kadastrale tekening A40.724 en Perceellijst, tijdelijk geheimhouding op te leggen op grond van artikel 87 van de Gemeentewet om redenen genoemd in artikel 5, lid 2, onder i van de Woo tot na inwerkingtreding van het voorkeursrecht middels inschrijving in het Kadaster.

6. Op de geheime bijlage "Ontwikkelstrategie en inzet Voorkeursrecht voor Overvecht Centrum" op grond van artikel 87 Gemeentewet tijdelijke geheimhouding opleggen om de reden genoemd in artikel 5.1. lid 2 sub b van de Woo totdat de nog te openen grondexploitatie voor Overvecht Centrum Fase 1 en 2 is afgesloten.

7. De Hoofdgebiedseconoom van de Ontwikkelorganisatie Ruimte te mandateren tot het uitvoeren van eventueel kleine tekstuele aanpassingen naar aanleiding van de besluitvorming door het college.

Utrecht, 3 december 2024
Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht
De burgemeester | De secretaris



Deze tekening maakt behoort bij de voorkeursrechtbeschikking van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht d.d. 3 – 12 – 2024 m.b.t. het vestigen van een voorkeursrecht op de onroerende zaken gelegen in de gebiedsontwikkeling Wekelhofterrein Overvecht te Utrecht.

De betreffende onroerende zaken zijn eveneens aangegeven op de bij de voorkeursrechtbeschikking behorende perceelslijst van de onroerende zaken waarop het voorkeursrecht is gevestigd.

Utrecht, 3 – 12 – 2024

Het college van burgemeester en wethouders voor dit onroerende [illegible]

De secretaris

Utrecht H 1182	Oppv. 1.[illegible] m²	Eigendom Stichting Dommera.
Utrecht H 2551	Oppv. 1.475 m²	
Utrecht H 1369	Opp. 486 m²	
Utrecht H 2214	Opp. 190 m²	Eigendom AM Exploitatieraad Beheer BV.
Utrecht H 2213	Opp. 587 m²	
Utrecht H 1042	Opp. 3.080 m²	Eigendom CU- Erfpacht Excelsior Bv.
Utrecht H 1476	Opp. 1.300 m²	

Te vestigen voorkeursrecht	Opp. 1.552m²	
Te vestigen voorkeursrecht	Opp. 3.078m²	
Te vestigen voorkeursrecht	Opp. 4.360m²	
Totaal	Opp. 9.090m²	

GEMEENTE UTRECHT

OVERZICHTSTEKENING
Overzicht onroerende zaken voorkeursrecht
Overvecht CentrumFase 1 en 2

Ruimtelijke Informatievoorziening	Formaat: A1		TEKENINGNUMMER
Gebiedsgroep: 001	Datum: 28-10-2024	Schaal: 1:2000	A 40.724

Lijst van onroerende zaken gelegen in de kadastrale Gemeente Utrecht waarop conform artikel 9.1 lid 2 van de Omgevingswet een voorkeursrecht is gevestigd.
Deze lijst behoort bij de voorkeursrechtbeschikking van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht d.d. 3 december 2024, m.b.t. het vestigen van een voorkeursrecht op de onroerende zaken gelegen in de gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum Fase 1 en 2 te Utrecht. De betreffende onroerende zaken zijn eveneens aangegeven op de bij de voorkeursrechtbeschikking behorende tekening/kaart van de onroerende zaken waarop het voorkeursrecht is gevestigd.

De gegevens zoals die in de lijst zijn opgenomen zijn ontleend aan de Dienst voor het kadaster en de openbare registers d.d. 21 november 2024.

	Kadastrale gemeente	Sectie	Nummer	Grootte perceel	Grootte perceel betrokken in besluit	Plaatselijk bekend	Huidige bestemming conform ruimtelijke plannen.nl		Toegedachte bestemming	Recht	Eigenaren en beperkt zakelijk gerechtigden	Adres conform Kamer van Koophandel	Postcode	Plaats
1	Utrecht	H	1182	1.652	1.652	Montalbaendreef 19 Seinedreef 141 Zamenhofdreef 351	Bedrijf (art. 4)		Parkeren/voorzieningen	Eigendom	Eigenaar: Stichting Dammers	Croeselaan 189	3521 BM	Utrecht
	Utrecht	H	1182	1.652	1.652	Montalbaendreef 19 Seinedreef 141 Zamenhofdreef 351	Bedrijf (art. 4)		Parkeren/voorzieningen	Kwalitatieve verplichting	Stichting Uitvoering Bodemsanering Amovering Tankstations. (SUBAT)	K.P. van de Mandelelaan 90	3062 MB	Rotterdam
2	Utrecht	H	2551	1.875	1.875	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
3	Utrecht	H	1369	486	486	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
4	Utrecht	H	2214	130	130	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
5	Utrecht	H	2213	587	587	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
6	Utrecht	H	1042	3.060	3.060	Seinedreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom belast met erfpacht	Eigenaar: gemeente Utrecht	Stadsplateau 1	3521 AZ	Utrecht
	Utrecht	H	1042	3.060	3.060	Seinedreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Erfpacht, opstalrecht	Erfpachter, opstaller: Excelsior BV	Industrieweg 1	3606 AR	Maarssen
7	Utrecht	H	1476	1.300	1.300	Esmoreitdreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom belast met erfpacht, opstalrecht en zakelijk recht als bedoeld in Belemmeringwet privaatrecht	Eigenaar, opstaller: gemeente Utrecht	Stadsplateau 1	3521 AZ	Utrecht
	Utrecht	H	1476	1.300	1.300	Esmoreitdreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Erfpacht, opstalrecht	Erfpachter, opstaller: Excelsior BV	Industrieweg 1	3606 AR	Maarssen
	Utrecht	H	1476	1.300	1.300	Esmoreitdreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Zakelijk recht als bedoeld in Belemmeringwet privaatrecht	Zakelijk gerechtigde als bedoeld in Belemmeringenwet privaatrecht: Stedin Netbeheer BV	Blaak 8	3011 TA	Rotterdam

Utrecht, 3 december 2024
Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht

De burgemeester

De secretaris

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vestigen Voorkeursrecht op gronden gelegen in Overvecht Centrum Fase 1 en 2

Beleidsveld	Grondzaken
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	[redacted]
Kenmerk	12823823
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Ja, een of meer bijlage(n)

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Op grond van artikel 9.1 lid 1 sub c van de Omgevingswet, een voorkeursrechtbeschikking te nemen op basis waarvan op meerdere onroerende zaken die deel uitmaken van de herontwikkeling van Overvecht Centrum, Fase 1 en Fase 2, een voorkeursrecht wordt gevestigd:
   - zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende en daarvan deel uit makende en als zodanig gewaarmerkte kadastrale tekening/kaart A 40.724a (bijlage);
   - en de bijbehorende en daarvan deel uit makende perceellijst, waarop de kadastrale aanduiding is vermeld van de in de voorkeursrechtbeschikking opgenomen onroerende zaken, de grootte en naam en vestigingsplaats van de eigenaren en beperkt gerechtigden volgens de registers van het kadaster (bijlage);

   met de aantekening dat deze onroerende zaken eerder zijn betrokken in de voorkeursrechtbeschikking van het college van 3 december 2024 en waarmee de gemeente het eerste recht van koop krijgt op deze onroerende zaken.

2. Dit raadsbesluit in werking te laten treden op de dag van vaststelling, op grond van artikel 1:4 lid 1 Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

...

Samenvatting

Bij instemming met dit voorstel wordt voor meer gemeentelijke regie en sturing een voorkeursrecht gevestigd op een aantal onroerende zaken voor de toekomstige gebiedsontwikkeling van Overvecht Centrum, Fase 1 en 2. Op deze locatie zijn parkeergebouwen (bovengronds en ondergronds), winkels, woningen gepland en het toevoegen van een nieuw plein met meer ruimte voor groen. Het effect van het vestigen van een voorkeursrecht is dat de gemeente voorrang krijgt bij de aankoop van de onroerende zaken en daarmee dus een eerste recht van koop heeft.

Context

Aanleiding

Overvecht Centrum is een gebied met verschillend eigendom en daarmee zijn er meerdere inzichten over hoe het gebied moet worden aangepakt. De afgelopen jaren is gebleken dat herontwikkeling van afzonderlijke kavels niet gelukt is. Daarom is gekozen voor een andere, gezamenlijke aanpak, gericht op samenwerking van alle partijen (open planproces). Dit sluit aan bij de aanpak Samen voor Overvecht, waarin we de krachten en inzet van de verschillende betrokkenen bundelen, zodat het resultaat voor Overvecht Centrum meer is dan de som der delen. Twee jaar lang werkten een team van betrokken inwoners en ondernemers uit de wijk, eigenaren van grond en gebouwen en de gemeente samen aan een toekomstplan.

Masterplan Overvecht Centrum

Er is in vier fasen toegewerkt naar het Masterplan Overvecht Centrum: inventariseren, schetsen, ontwerpen en aanpassen. Alle fasen zijn afgerond en het plan wordt op 3 december 2024 vrijgegeven voor inspraak. In het Masterplan is geprobeerd alle verschillende inzichten, doelen en belangen samen te brengen. Op deze manier willen we bereiken dat het een gedragen en daarmee duurzamer plan wordt en het beste plan voor deze plek. Eigenaren worden uitgenodigd om in de komende jaren tot ontwikkeling over te gaan. Het Masterplan wordt voor de lange termijn (2040) gemaakt en moet flexibel zijn; bijvoorbeeld als niet iedereen meteen tot uitvoering over gaat. Dit is ook actueel omdat door de economische conjunctuur de totale businesscase onzeker is. Een onderdeel van het Masterplan is daarom ook een uitvoeringsstrategie waarin wordt aangegeven hoe gefaseerd tot uitvoering van het Masterplan kan worden gekomen. Op dit moment laten de eerste twee fasen van het Masterplan op basis van de eerste financiële doorrekening een haalbaar resultaat zien.

Fase 1 bestaat uit de realisatie van een parkeergebouw op de locatie van de oude Opelgarage en een nieuwe ontwikkeling op de locaties Karwei, Kwik-Fit en Carwash. Hierdoor ontstaat op de parkeerbalans een overschot aan parkeerplaatsen. Met deze ontwikkeling kan worden gestart 3 tot 5 jaar na de vaststelling van het Masterplan.
Doordat in Fase 1 extra parkeren is toegevoegd, kunnen er in Fase 2 ter plaatse van het huidige parkeerterrein een ondergrondse parkeergarage, woningen en ander programma worden gerealiseerd. Deze fase start 5 tot 10 jaar na vaststelling van het Masterplan. Fase 2 heeft een relatie met het winkelcentrum. De bedoeling is dat een deel van het winkelcentrum hiernaartoe verhuist. Daarnaast is er weer een overschot gecreëerd aan parkeren, zodat er in de volgende fase parkeren kan worden opgeheven. Als het winkelcentrum toch niet mee kan doen in deze fase, is een andere invulling in de plint van fase 2 noodzakelijk. Fase 1 en 2 vormen een ruimtelijk en functioneel geheel.

Het vestigen van een voorkeursrecht voor Fase 1 en 2 van het Masterplan creëert de mogelijkheid om met voorrang percelen aan te kopen. Door het voorkeursrecht toe te passen, ontstaat de verplichting voor eigenaren en beperkt gerechtigden in dit gebied om deze onroerende zaken als eerste aan de gemeente aan te bieden.

Voor Fase 3, 4 en 5 is een uitvoeringsstrategie opgesteld die op termijn de uitvoering van het totale gebied financieel haalbaar maakt.

Juridische context

Toelichting besluitvormingsprocedure

Burgemeester en wethouders kunnen op grond van artikel 9.1 lid 2 van de Omgevingswet bij voorkeursrechtbeschikking op een onroerende zaak een voorkeursrecht vestigen. Het is daarbij niet nodig om voorafgaand aan dit besluit een inspraakprocedure te doorlopen, omdat het doel alleen bereikt kan worden als rechthebbenden niet van tevoren in kennis worden gesteld.

De voorkeursrechtbeschikking van het college van B&W gaat in na de inschrijving ervan in de openbare registers van het kadaster. Het college heeft op 3 december 2024 besloten tot een zelfstandige voorkeursrechtbeschikking.
Het besluit van het college vervalt van rechtswege als niet binnen 3 maanden na het ingaan daarvan een opvolgende voorkeursrechtbeschikking is genomen door de gemeenteraad.

Binnen deze 3 maanden kan de gemeenteraad een voorkeursrechtbeschikking nemen (voorliggend voorstel) op basis van artikel 9.1 lid 1 sub c van de Omgevingswet. Het besluit van de gemeenteraad vervalt van rechtswege 3 jaar na het ingaan daarvan, tenzij voor dat tijdstip de functie waarvoor het voorkeursrecht is gevestigd, is toegedacht in een omgevingsvisie of een programma of is toebedeeld in een omgevingsplan.

Zienswijzen
Rechthebbenden zijn bij het aanbieden van dit raadsvoorstel nog niet in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen. Het was ongewenst dat zij vóór het nemen van een voorkeursrechtbeschikking door het college kennis konden nemen van het voornemen om een voorkeursrecht te vestigen. Zij zijn vanaf bekendmaking van het collegebesluit in de gelegenheid gesteld om hun zienswijzen over het vestigen van het voorkeurrecht in te dienen. Gelet op de maximale termijn tussen het besluit van het college en het besluit van de raad is gekozen voor een zienswijzeperiode van 4 weken (om binnen drie maanden een voorkeursrechtbeschikking aan de raad te kunnen voorleggen is een zienswijzeperiode van 6 weken niet haalbaar). De termijn voor indienen van een zienswijze valt deels samen met de kerstvakantie, maar de belanghebbenden zullen in de aangetekende brief hier attent op worden gemaakt. Een verslag van eventuele zienswijzen en reactie daarop wordt aan de raad aangeboden voor besluitvorming voorafgaand aan behandeling.

Controle perceellijst en kadastrale kaart
De voorkeursrechtbeschikking die de gemeenteraad vaststelt bestaat uit het raadsbesluit, de kadastrale kaart en de perceellijst. De kadastrale kaart en de perceellijst worden voor behandeling in de raadsvergadering gecontroleerd bij het kadaster om na te gaan of deze documenten de meest recente informatie bevatten. Dit betekent dat deze bijlagen in concept zijn bijgevoegd en dat de raad bij een eventuele wijziging een definitieve versie ontvangt voorafgaand aan de raadsbehandeling.

Verlengingsmogelijkheden
Het voorkeursrecht van de gemeenteraad vervalt van rechtswege 3 jaar na inwerkingtreding, tenzij binnen die drie jaar een omgevingsplan wordt vastgesteld. Deze periode kan met drie jaar verlengd worden door eerst een omgevingsvisie of omgevingsprogramma vast te laten stellen. Het voorkeursrecht wordt dan namelijk met drie jaar verlengd, waardoor er extra tijd is om een omgevingsplan te laten vaststellen. Deze stap is op grond van artikel 9.1 lid 1 sub b van de Omgevingswet toegestaan. Beide routes zijn mogelijk.

Voorwaarden vestiging voorkeursrecht
De onroerende zaken hebben op basis van het huidige bestemmingsplan thans de bestemming Bedrijf. Aangezien op 1 januari 2024 de Omgevingswet in werking is getreden wordt nu gesproken over de functie Bedrijf.
De gemeente Utrecht is op basis van artikel 9.1 van de Omgevingswet bevoegd een voorkeursrecht te vestigen op onroerende zaken. Er moet wel worden voldaan aan twee criteria:

1. aan de onroerende zaken moet een niet-agrarische bestemming worden toegedacht of toebedeeld en;
   Het voorkeursrecht kan alleen gevestigd worden voor onroerende zaken die in de nabije toekomst een andere functie krijgen dan de agrarische functie. Of waarvan het gebruik afwijkt van de functie. De beoogde functie is Parkeren/voorziening en/of Wonen/voorzieningen.
2. het gebruik van de onroerende zaken moet afwijken van de toegedachte of toebedeelde functie.
   Binnen het systeem van de Omgevingswet komen alleen onroerende zaken in aanmerking, waarvan het huidig gebruik afwijkt van de toegedachte functie.

Er wordt voldaan aan beide criteria waardoor de gemeente op de onroerende zaken een voorkeursrecht kan vestigen.

Bekendmaking en inschrijving
Nadat de voorkeursrechtbeschikking bekend is gemaakt en aan de eigenaren en beperkt gerechtigden is toegezonden, moet de voorkeursrechtbeschikking worden ingeschreven in de openbare registers van het Kadaster. Deze inschrijving moet plaatsvinden binnen 4 dagen nadat deze bekend is gemaakt. Vanaf het moment dat de beschikking van de gemeenteraad is ingeschreven gaat het voorkeursrecht voor een periode van drie jaar gelden.

Beslistermijn
De voorkeursrechtbeschikking van het college vervalt na 3 maanden, tenzij de gemeenteraad binnen deze 3 maanden een zelfstandige voorkeursrechtbeschikking neemt op grond van artikel 9.1 lid 1 onder c Ow.
Het college heeft op 3 december 2024 besloten tot een zelfstandige voorkeursrechtbeschikking, zodat de eerst mogelijke vervaldatum van het voorkeursrecht valt op 3 maart 2025. Uiterlijk op 2 maart 2025 dient de gemeenteraad een voorkeursrechtbeschikking te nemen, omdat anders op de gronden voor een periode van 2 jaren geen voorkeursrecht gevestigd kan worden op dezelfde grondslag. De laatste raadsvergadering in het vergaderschema van de gemeenteraad voor die datum is gepland op 20 februari 2025.

Beoogd effect
Met het vestigen van een voorkeursrecht op de onroerende zaken waarop het voorkeursrecht van toepassing wordt, beoogt de gemeente meer regie te kunnen voeren op het realiseren van Fase 1 en 2 van het Masterplan Overvecht Centrum, ongewenste ontwikkelingen tegen te kunnen gaan en mogelijk eigendommen te verkrijgen binnen het plangebied.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Op 3 december 2024 heeft het college Masterplan Overvecht Centrum vastgesteld.
- Raadsbrief 18 juni 2024 over de voortgang van het masterplan Overvecht Centrum; afronden fase ontwerpen.
- Op 28 maart 2024 (agendapunt 21) heeft de gemeenteraad gesproken over de afrondende besluitvorming over update Masterplan Overvecht Centrum plaats.
- Op 1 februari 2024 (agendapunt 7) vindt de raadscommissie over de Ontwikkelingen in Overvecht plaats.
- Op 25 januari 2024 is de commissie ROG in een technische bijeenkomst bijgepraat over Masterplan versie 1.0
- Raadsbrief 5 december 2023 over de voortgang van het masterplan Overvecht Centrum; resultaten van het eerste deel van de derde fase 'Ontwerpen' van het Masterplan Overvecht Centrum.
- Op 9 november 2023 (agendapunt 6) heeft de gemeenteraad 1,4 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de afronding van het Masterplan Overvecht Centrum.
- Raadsbrief 21 juni 2023 over de voortgang van het masterplan Overvecht Centrum; voortgang proces, uitlopen daarvan en wat dit betekent voor het door de raad beschikbare gestelde budget.
- Raadsbrief 31 januari 2023 over de voortgang van het masterplan Overvecht Centrum; afronden fase schetsen en ter inzage leggen NRD.
- Raadsbrief 16 november 2022 over de voortgang van het masterplan Overvecht Centrum; afronden fase inventariseren.
- Op 23 december 2021 (agendapunt 10) heeft de gemeenteraad het Raadsvoorstel Gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum: uitwerken basisprincipes en onderzoeksvragen ruimtelijke en financiële verkenning in een Masterplan vastgesteld.
- Raadsbrief 2 november 2021 met aanvullende informatie over het gezamenlijke en open planproces en de aanvullende onderzoeksvragen n.a.v. de raadscommissie van 30 september 2021.
- Op 30 september 2021 (agendapunt 4) vindt de raadscommissie over het Raadsvoorstel Gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum plaats.
- In maart 2021 is de Ruimtelijke en Financiële Verkenning afgerond. Partijen komen overeen dat er kansen zijn voor een gebiedsontwikkeling en we nu niet moeten stoppen (ondanks alle kanttekeningen). Vervolgens is een raadsvoorstel gemaakt om budget aan te vragen om samen een gebiedsgericht toekomstplan te maken (masterplan). Het resultaat van de Verkenning zijn de

Basisprincipes en onderzoeksvragen. Deze zijn opgenomen in het Raadsvoorstel Gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum.
- Met geld uit de Regio Deal (2020) heeft de gemeente samen met de eigenaren/ bewoners boven winkelcentrum, onder begeleiding van externe deskundigen, in een compact proces in gezamenlijke en één op één gesprekken gewerkt aan een ruimtelijke en financiële verkenning.
- Eind 2018 heeft het toenmalige college tijdens haar werkbezoek aan Overvecht aangegeven dat een integrale ontwikkeling/visie van het centrumgebied van Overvecht wenselijk is.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt

1 Op grond van artikel 9.1 lid 1 sub c van de Omgevingswet, een voorkeursrechtbeschikking te nemen op basis waarvan op meerdere onroerende zaken die deel uitmaken van de herontwikkeling van Overvecht Centrum, Fase 1 en fase 2, een voorkeursrecht wordt gevestigd:
- zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende en daarvan deel uit makende en als zodanig gewaarmerkte kadastrale tekening/kaart A40.724a (bijlage);
- en de bijbehorende en daarvan deel uit makende perceellijst, waarop de kadastrale aanduiding is vermeld van de in de voorkeursrechtbeschikking opgenomen onroerende zaken, de grootte en naam en vestigingsplaats van de eigenaren en beperkt gerechtigden volgens de registers van het kadaster (bijlage);

met de aantekening dat deze onroerende zaken eerder zijn betrokken in de voorkeursrechtbeschikking van het college van 3 december 2024 en waarmee de gemeente het eerste recht van koop krijgt op deze onroerende zaken.

Argumenten

1.1 Door het vestigen van het voorkeursrecht, kan de gemeente een betere positie krijgen in het gebied als de eigenaar over gaat tot verkoop.
De gemeente krijgt met het vestigen van het voorkeursrecht betere mogelijkheden om te komen tot realisatie van de planontwikkeling Overvecht Centrum Fase 1 en Fase 2. Door het voorkeursrecht toe te passen, kan worden voorkomen dat nieuwe partijen (strategische) (grond)posities innemen. Deze delen van het Masterplan blijven daarmee financieel haalbaar.

De partijen in het gebied en de gemeente gaan uit van zelfrealisatie. Hiervoor moeten anterieure overeenkomsten met grondeigenaren worden gesloten. In het geval dit niet lukt, zet de gemeente in op verwerving. Mochten de huidige eigenaren toch niet zelf willen realiseren en het wel aan een ander willen verkopen, dan moet de eigenaar door de vestiging van het voorkeursrecht het perceel eerst aan de gemeente aanbieden.

Het voorkeursrecht wordt gevestigd om speculatie tegen te gaan en niet met nieuwe eigenaren in de eerste fasen van de herontwikkeling van Overvecht Centrum geconfronteerd te worden. Daarnaast kan hiermee worden voorkomen dat nieuwe partijen (strategische) (grond)posities innemen. De huidige eigenaren en beperkt gerechtigden hebben meegewerkt aan het Masterplan. Potentieel nieuwe eigenaren zijn niet of onvoldoende meegenomen in het planproces, waardoor zij mogelijk te duur inkopen. De nu haalbare fases kunnen daardoor alsnog onder druk komen te staan. De gemeente blijft inzetten op het sluiten van anterieure overeenkomsten met de grondeigenaren.
Bovendien zorgt het vestigen van een voorkeursrecht er ook voor dat prijsopdrijving afgeremd wordt doordat de procedure van grondaankopen met waarborgen is omkleed.
Tenslotte geeft de gemeente met het voorkeursrecht het signaal af dat de zij graag snel verder wil met de herontwikkeling en dat zij, indien nodig, bereid is om zelf gronden te verwerven.

1.2 Het belang van een regierol prevaleert boven het individuele belang van de eigenaren.
De gemeente krijgt met vestiging van het voorkeursrecht de mogelijkheid om in het kader van de realisatie van de planontwikkeling Overvecht Centrum met betrekking tot Fase 1 en 2 de mogelijkheid om parkeergebouwen (bovengronds en ondergronds), voorzieningen, woningen en een nieuw plein met meer ruimte voor groen te creëren.
Het inzetten van het instrument voorkeursrecht leidt ertoe dat eigenaren bij verkoop eerst aan de gemeente moeten aanbieden. De gemeente heeft daarmee een eerste recht van koop. Dit biedt de mogelijkheid om als gemeente meer regie en sturing te krijgen op de ontwikkeling van het plangebied. Er is geen sprake van een verplichte verkoop, alleen een aanbiedingsplicht in geval van een vrijwillige verkoop.
Tegenover dit zwaarwegende belang van de gemeente staan de belangen van de eigenaren en beperkt gerechtigden van de onroerende zaken in de locatie. De Omgevingswet bevat een groot aantal waarborgen ter bescherming van de belangen van de eigenaren en beperkt gerechtigden, waaronder prijsvaststelling via de rechtbank en mogelijke schadevergoeding in bepaalde gevallen. Daarnaast geeft de wet maximale termijnen om te komen tot ruimtelijke plannen. Indien niet binnen drie jaar de functie waarvoor het voorkeursrecht is gevestigd, is toegedacht in een omgevingsvisie of een programma of is toebedeeld in een omgevingsplan , vervalt het voorkeursrecht van rechtswege.

1.3 De locaties in fase 1 en 2 zijn cruciaal voor de ontwikkeling van het gehele gebied
Het voorkeursrecht wordt op alle percelen in fase 1 en 2 gevestigd. Binnen Overvecht Centrum zijn dit de fases die nu financieel haalbaar zijn. Door de ontwikkeling van Overvecht Centrum met deze fases te starten kan het bestaande winkelgebied blijven functioneren. Alleen de ontwikkeling van fase 1 en 2 is al een verbetering van het gebied. Bovendien vormen deze twee fases het eerste deel van de 'schuifpuzzel' om ook de latere fases mogelijk te maken, mits deze dan financieel haalbaar zijn.
Het voorkeursrecht wordt op alle percelen in fase 1 en 2 gevestigd, zodat alle eigenaren gelijk behandeld worden.

Kanttekeningen/Risico's

1.1 Het toepassen van het voorkeursrecht geeft geen garantie dat de gemeente positie verkrijgt in het plangebied.
De eigenaren/ beperkt gerechtigden worden door het vestigen van het voorkeursrecht niet gedwongen de gronden te verkopen. Alleen als zij willen verkopen, moet de onroerende zaak eerst aan de gemeente worden aangeboden. De vestiging van een voorkeursrecht geeft dus geen zekerheid tot verwerving en realisatie.
Op dit moment is het vestigen van een voorkeursrecht het meest gerede instrument dat kan worden ingezet om als gemeente een grondpositie te verwerven, er is geen titel voor een onteigeningsprocedure.

1.2 Het vestigen van het voorkeursrecht kan de relatie met de huidige eigenaren onder druk zetten
De vestiging van het voorkeursrecht komt onverwacht voor de huidige eigenaren. Dit sluit niet aan bij het 'open planproces' dat we tot op heden hebben doorlopen en gaan voortzetten. Mogelijk kan dit de relatie met de eigenaren onder druk zetten. De gemeente probeert deze gevolgen te beperken door met elkaar in gesprek te blijven en te blijven benadrukken dat zelfrealisatie het uitgangspunt is. Dan heeft het vestigen van het voorkeursrecht geen consequenties.
Juist door het vestigen van het voorkeursrecht geeft de gemeente het signaal af dat de zij graag snel verder wil met de herontwikkeling en dat zij, indien nodig, bereid is om zelf gronden te verwerven. Hiermee wil zij prijsopdrijving door speculatie en vertraging voorkomen. De Omgevingswet bepaalt dat de werkelijke waarde van de onroerende zaak wordt vergoed aan de eigenaren en beperkt gerechtigden, inden

de gemeente op basis van het voorkeursrecht gaat verwerven.

Besluitpunt

2 Dit raadsbesluit in werking te laten treden op de dag van vaststelling, op grond van artikel 1:4 lid 1 Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht.

Argumenten

2.1 Dit is nodig om het voorlopig voorkeursrecht gevestigd door het college tijdig te bestendigen.
Op dit voorstel is de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht van toepassing. Dit betekent dat het raadsbesluit in werking treedt 5 weken na bekendmaking (artikel 1:3 lid 1 Referendumverordening). Om het voorlopig voorkeursrecht door het college tijdig te bestendigen voor 3 maart 2025 is het noodzakelijk dat het raadsbesluit direct na vaststelling in werking treedt. Bij toepassing van artikel 1:4, lid 1 blijft de mogelijkheid bestaan over het raadsbesluit een raadgevend referendum te houden. Op basis van de uitkomst van een eventueel referendum kan worden voorgesteld het raadsbesluit in te trekken.

Financiën
Als de eigenaren en beperkt gerechtigden die betrokken zijn bij het voorkeursrecht hun perceel willen verkopen, zullen zij het eerst aan de gemeente moeten aanbieden. Aankoop geschiedt altijd op basis van de werkelijke waarde. Een aankoop wordt gedaan binnen de kaders van de 'Anticiperende aankopen' en het college is bevoegd de aankopen te doen. Er is geen verplichting tot gemeentelijke aankoop.

Vervolg
Nadat het raadsbesluit is genomen wordt het gepubliceerd in het Gemeenteblad en ter inzage gelegd. De voorkeursrechtbeschikking wordt ook gepubliceerd op de website van de gemeente. Iedere eigenaar en beperkt gerechtigde krijgt een aangetekende brief met informatie over de werking van het voorkeursrecht alsmede een afschrift van de voorkeursrechtbeschikking.

Het voorkeursrecht dient binnen 4 dagen na de bekendmaking te worden ingeschreven in de openbare registers. Indien deze inschrijving niet in die termijn plaatsvindt dan vervalt de beschikking van rechtswege.

Tegen het besluit van de gemeenteraad staat bezwaar open. Rechthebbenden kunnen binnen een periode van 6 weken na bekendmaking en ingaan van de beschikking bezwaar indienen tegen het besluit van de Raad. Indien een rechthebbende al bezwaar heeft gemaakt tegen de zelfstandige voorkeursrechtbeschikking van het college, hoeft de rechthebbende niet nogmaals bezwaar in te dienen omdat een bezwaar tegen het besluit van het college mede wordt geacht te zijn gericht tegen het besluit van de gemeenteraad.

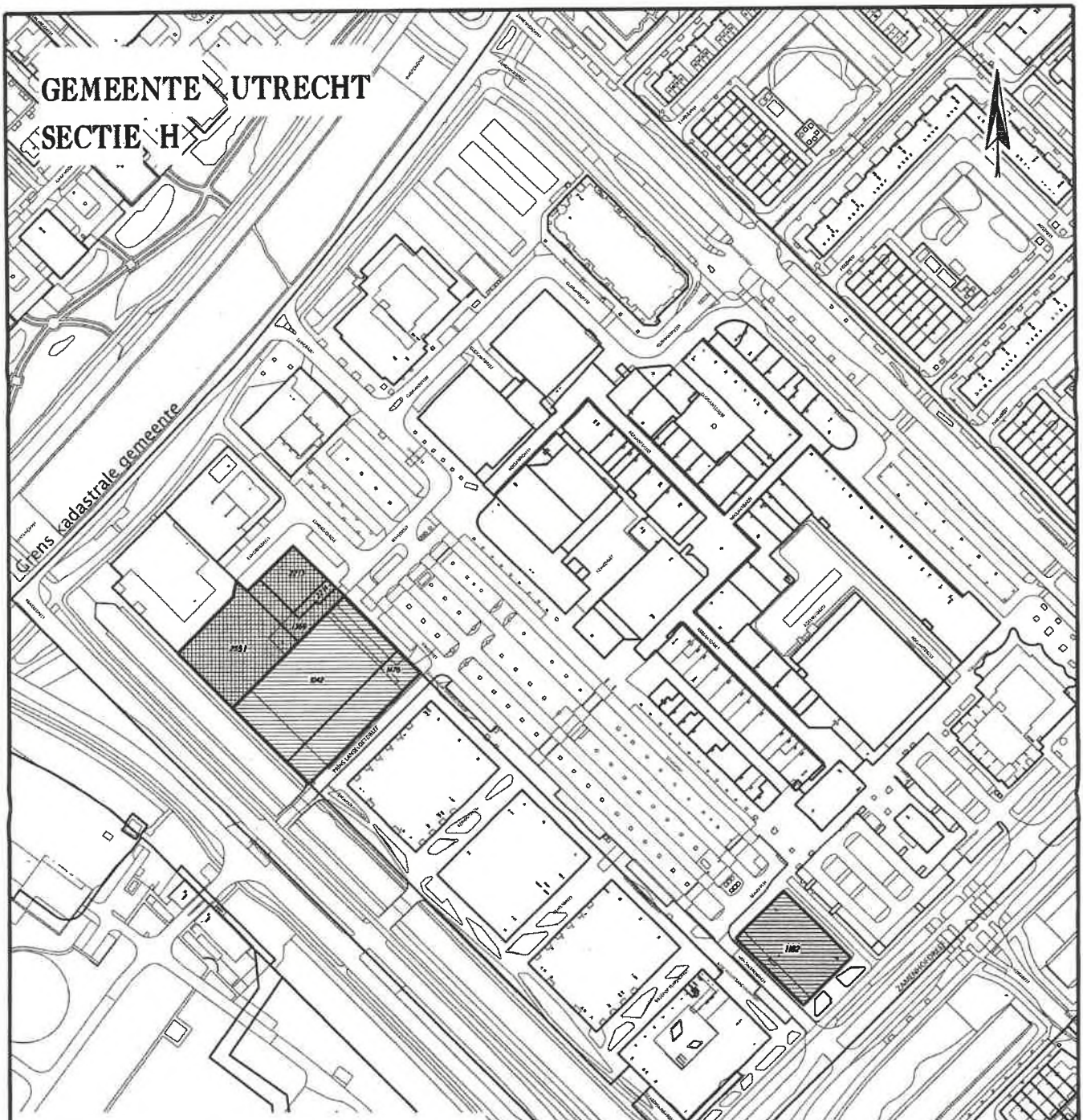
Participatie
De rechthebbenden zijn bij het vaststellen en toezenden van dit raadsvoorstel nog niet in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen. Het was ongewenst dat zij vóór besluitvorming door het college kennis konden nemen van het voornemen om een voorkeursrecht te vestigen. Voorafgaand aan de behandeling van het raadsvoorstel krijgen zij alsnog gelegenheid vooraf een zienswijze kenbaar te maken. De ingekomen zienswijzen worden in een vaststellingsrapport opgenomen en beantwoord. Het vaststellingsrapport wordt voor besluitvorming aan de gemeenteraad wordt aangeboden en bij dit voorstel gevoegd.

Communicatie
Publicatie van het raadsbesluit in het gemeenteblad geschiedt digitaal. De rechthebbenden zullen per aangetekende brief worden geïnformeerd over de voorkeursrechtbeschikking.

Referendabel
De Verordening raadgevend referendum is van toepassing.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Kadastrale tekening A 40.724a
- Perceellijst

Bijlagen informatief



Deze tekening /kaart behoort bij de voorkeursrechtbeschikking van de raad van de gemeente Utrecht d.d. .. - .. - 2025 m.b.t. het vestigen van een voorkeursrecht op de onroerende zaken gelegen in de gebiedsontwikkeling Winkelcentrum Overvecht te Utrecht.

De betreffende onroerende zaken zijn eveneens aangegeven op de bij de voorkeursrechtbeschikking behorende perceelslijst van de onroerende zaken waarop het voorkeursrecht is gevestigd.

Utrecht H 1182	Opp. 1.652 m²	Eigendom Stichting Dammers.
Utrecht H 2551	Opp. 1.875 m²	Eigendom AM Esmoreitdreef Beheer BV.
Utrecht H 1369	Opp. 486 m²	
Utrecht H 2214	Opp. 130 m²	
Utrecht H 2213	Opp. 587 m²	
Utrecht H 1042	Opp. 3.060 m²	Eigendom GU- Erfpacht Excelsior Bv.
Utrecht H 1476	Opp. 1.300 m²	

Te vestigen voorkeursrecht	Opp. 1.652m²	
Te vestigen voorkeursrecht	Opp. 3.078m²	
Te vestigen voorkeursrecht	Opp. 4.360m²	
Totaal	Opp. 9.090m²	

GEWIJZIGD	
11-11-2024	EE

Gemeente Utrecht

OVERZICHTSTEKENING

Overzicht onroerende zaken voorkeursrecht

Overvecht Centrum Fase 1 en 2

Ruimtelijke informatievoorziening		Formaat: A3	TEKENINGNUMMER
Get.: elnaz001	Datum: 28-10-2024	Schaal: 1:2000	A 40.724a

$$pentabel$$

Lijst van onroerende zaken gelegen in de kadastrale Gemeente Utrecht waarop conform artikel 9.1 lid 1 sub c van de Omgevingswet een voorkeursrecht is gevestigd.
Deze lijst behoort bij de voorkeursrechtbeschikking van de raad van de gemeente Utrecht d.d. 20 februari 2025 m.b.t. het vestigen van een voorkeursrecht op de onroerende zaken gelegen in de gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum Fase 1 en 2 te Utrecht. De betreffende onroerende zaken zijn eveneens aangegeven op de bij de voorkeursrechtbeschikking behorende tekening/kaart van de onroerende zaken waarop het voorkeursrecht is gevestigd.

De gegevens zoals die in de lijst zijn opgenomen zijn ontleend aan de Dienst voor het kadaster en de openbare registers d.d. 21 november 2024.

	Kadastrale gemeente	Sectie	Nummer	Grootte perceel	Grootte perceel betrokken in besluit	Plaatselijk bekend	Huidige bestemming conform ruimtelijke plannen.nl		Toegedachte bestemming	Recht	Eigenaren en beperkt zakelijk gerechtigden	Adres conform Kamer van Koophandel	Postcode	Plaats
1	Utrecht	H	1182	1.652	1.652	Montalbaendreef 19 Seinedreef 141 Zamenhofdreef 351	Bedrijf (art. 4)		Parkeren/voorzieningen	Eigendom	Eigenaar: Stichting Dammers	Croeselaan 189	3521 BM	Utrecht
	Utrecht	H	1182	1.652	1.652	Montalbaendreef 19 Seinedreef 141 Zamenhofdreef 351	Bedrijf (art. 4)		Parkeren/voorzieningen	Kwalitatieve verplichting	Stichting Uitvoering Bodemsanering Amovering Tankstations. (SUBAT)	K.P. van de Mandelelaan 90	3062 MB	Rotterdam
2	Utrecht	H	2551	1.875	1.875	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
3	Utrecht	H	1369	486	486	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
4	Utrecht	H	2214	130	130	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
5	Utrecht	H	2213	587	587	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
6	Utrecht	H	1042	3.060	3.060	Seinedreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom belast met erfpacht	Eigenaar: gemeente Utrecht	Stadsplateau 1	3521 AZ	Utrecht
	Utrecht	H	1042	3.060	3.060	Seinedreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Erfpacht, opstalrecht	Erfpachter, opstaller: Excelsior BV	Industrieweg 1	3606 AR	Maarssen
7	Utrecht	H	1476	1.300	1.300	Esmoreitdreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom belast met erfpacht, opstalrecht en zakelijk recht als bedoeld in Belemmeringwet privaatrecht	Eigenaar, opstaller: gemeente Utrecht	Stadsplateau 1	3521 AZ	Utrecht
	Utrecht	H	1476	1.300	1.300	Esmoreitdreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Erfpacht, opstalrecht	Erfpachter, opstaller: Excelsior BV	Industrieweg 1	3606 AR	Maarssen
	Utrecht	H	1476	1.300	1.300	Esmoreitdreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Zakelijk recht als bedoeld in Belemmeringwet privaatrecht	Zakelijk gerechtigde als bedoeld in Belemmeringenwet privaatrecht: Stedin Netbeheer BV	Blaak 8	3011 TA	Rotterdam

Utrecht, 20 februari 2025
Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht
De burgemeester

De secretaris

gideonse

[redacted]
advocaat

Postbus 10087
7301 GB Apeldoorn
Deventerstraat 35
7311 LT Apeldoorn

[redacted]

AANTEKENEN
Raad van de gemeente Utrecht
T.a.v. Ontwikkelorganisatie Ruimte
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Apeldoorn, 2 januari 2025

Geachte raad,

092301 Dammers / Overvecht – zienswijze voorkeursrecht

Namens Stichting Dammers, gevestigd te Utrecht, dien ik hierbij een zienswijze in naar aanleiding van de voorkeursrechtsbeschikking Overvecht Centrum Fase 1 en Fase 2 van het college, Gemeente Utrecht van het college van burgemeester en wethouders van Utrecht (hierna: het college) van 3 december 2024. Cliënte is eigenaar van een locatie gelegen binnen de voorgenomen gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum (perceelnummer 1 van de perceellijst). Zij acht de voorkeursrechtbeschikking zowel onevenredig bezwarend voor haar als prematuur en licht dat als volgt toe.

Cliënte wijst erop dat zij sedert lange tijd contact heeft gehad met uw gemeente c.q. het college over een nieuwe invulling van haar locatie, waarbij zij altijd zelfrealisatie heeft vooropgesteld en zich welwillend heeft opgesteld, ook vanaf het moment dat de voorgenomen gebiedsontwikkeling in beeld kwam. Ter zake van de voorgenomen gebiedsontwikkeling heeft zij proactief geparticipeerd door haar visie te geven en haar wensen in dit verband kenbaar te maken. Het in dit stadium vestigen van een voorkeursrecht past naar de mening van cliënte niet in het de afgelopen jaren doorlopen proces. Naar het gevoelen van cliënte tracht het college hiermee op een oneigenlijke manier het proces van de voorgenomen gebiedsontwikkeling zodanig te sturen dat voor haar ernstige beperkingen en schade ontstaan. Zij wijst er daarbij op dat het college blijkbaar tracht te anticiperen op een nog door uw raad te bepalen toekomstige planologisch kader op basis van een conceptmasterplan waarop door betrokken partijen nog kan worden gereageerd, derhalve een kader dat nog geenszins een gegeven is. De handelwijze van het college in dit verband acht cliënte dan ook

Alle werkzaamheden worden verricht uit hoofde van een overeenkomst tot opdracht met Advocatenkantoor Gideonse B.V. Op de overeenkomst zijn de algemene voorwaarden van Advocatenkantoor Gideonse B.V. van toepassing, waaronder beperking van aansprakelijkheid
[redacted]

evident in strijd met een zorgvuldige voorbereiding en zij is dan ook van mening dat het vestigen van een voorkeursrecht in casu dan ook volstrekt prematuur is.

Cliënte is niet duidelijk waarom het college juist deze keuze heeft gemaakt, nu, in strijd met het motiveringbeginsel, een kenbare en deugdelijke motivering van die keuze ontbreekt; in de voorkeursbeschikking wordt slechts verwezen naar een geheime bijlage. Naar haar mening riekt de handelwijze van het college dan ook naar détournement de pouvoir en willekeur. Ook is zij van mening dat het college geen goede belangenafweging heeft gemaakt door geen inzicht in zijn te geven. Teneinde zicht op de handelwijze van het college in casu te verkrijgen, heeft cliënte overigens
./. aanleiding gezien bij het college bijgaand verzoek op grond van de Wet open overheid in te dienen.

Cliënte wijst erop dat zij door het vestigen van een voorkeursrecht ernstig wordt beperkt in haar eigendomsrecht in de vorm van waardevermindering van haar locatie en beperking van haar financieringsmogelijkheden in dat verband. Ook vreest zij door een voorkeursrecht nog meer vertragingsschade op te lopen.

Kortom, cliënte verzoekt uw raad in casu om genoemde redenen met klem af te zien van een opvolgende voorkeursrechtbeschikking.

In de verwachting u hiermee naar behoren te hebben geïnformeerd,

[redacted]

gideonse

[redacted]
advocaat

Postbus 10087
7301 GB Apeldoorn
Deventerstraat 35
7311 LT Apeldoorn

[redacted]

AANTEKENEN
College van burgemeester en wethouders
van Utrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Apeldoorn, 2 januari 2025

Geacht college,

<u>092301 Dammers / Overvecht – Woo-verzoek voorkeursrecht Overvecht Centrum</u>

Namens Stichting Dammers, gevestigd te Utrecht, te dezer zake woonplaats kiezende te mijnen kantore aan de Deventerstraat 35 (postbus 10087, 7301 GB) te Apeldoorn, dien ik hierbij een verzoek in op grond van de Wet open overheid.

Het onderhavige verzoek ziet op de totstandkoming van de voorkeursrechts-beschikking Overvecht Centrum Fase 1 en Fase 2 van uw college van 3 december 2024 – zie bijlage. Cliënte verzoekt u om openbaarmaking en verstrekking via de digitale weg van alle documenten, waaronder schriftelijke communicatie, met betrekking tot dit onderwerp.

./.

NB: Cliënte verstaat in haar onderhavige verzoek onder schriftelijke communicatie uitdrukkelijk ook communicatie via de elektronische weg zoals e-mail, appberichten, SMS- en tekstberichten of communicatie via overige (interne) informatieuitwisselings- en/of opslagsystemen. En het betreft ook communicatie op ambtelijk niveau.

In afwachting van uw tijdige berichten,

[redacted]

Alle werkzaamheden worden verricht uit hoofde van een overeenkomst tot opdracht met Advocatenkantoor Gideonse B.V. Op de overeenkomst zijn de algemene voorwaarden van Advocatenkantoor Gideonse B.V. van toepassing, waaronder beperking van aansprakelijkheid.

[redacted]

Faam
vastgoed

Zienswijze

Raad van de Gemeente Utrecht
t.a.v. de Ontwikkelorganisatie Utrecht
Hoofdgebiedseconooom
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

30 december 2024

Referentie: 12943004

Betreft: Zienswijze ontwerp voorkeursbeschikking

Geachte leden van de raad Utrecht,

Met een brief van 4 december 2024 van het college van burgemeester en wethouders van Utrecht, zijn wij ervan in kennis gesteld dat het college de percelen kadastraal bekend gemeente Utrecht, sectie H 1042 en H 1476 bij besluit van 3 december 2024 (voorlopig) heeft aangewezen met een voorkeursrecht als bedoeld in artikel 9.1 van de Omgevingswet. Deze percelen zijn eigendom van Excelsior B.V.

Het college heeft uw raad voorgesteld of zal uw raad nog voorstellen om het voorkeursrecht te verlengen. Volgens voornoemde brief van 4 december 2024 kunnen belanghebbenden met ingang van het ter inzage leggen van de "ontwerp voorkeursbeschikking" gedurende vier weken hun zienswijze naar voren brengen. Ons is niet duidelijk wanneer een "ontwerp voorkeursbeschikking" ter inzage is gelegd. Uit de kennisgeving in het Gemeenteblad blijkt niet van de tervisielegging van een ontwerp voorkeursbeschikking.

Zoals terecht in de brief van 4 december 2024 wordt opgemerkt, sluit het vestigen van een voorkeursrecht niet aan bij het 'open planproces' dat tot op heden is doorlopen. Hoewel wij het prettig vinden in de brief van 4 december 2024 te mogen lezen dat de gemeente Utrecht de reeds ingezette gesprekken over zelfrealisatie wil continueren, is het vestigen van een voorkeursrecht hiermee niet te rijmen. Een voorkeursrecht bemoeilijkt immers iedere vorm van samenwerking bij zelfrealisatie, terwijl het met het oog op de planvorming wenselijk is of minst genomen wenselijk kan zijn om met de andere eigenaren in het plangebied dan wel eventuele derden samen te kunnen werken, zodat bijvoorbeeld optimalisaties in de planvorming kunnen worden gerealiseerd.

Het voorliggende masterplan heeft een ontwikkelingshorizon van meer dan 20 jaar. Het winkelcentrum wat ongeveer 70% van dit plan is gaat op zijn vroegst pas over 10 jaar ontwikkelen, het winkelcentrum gaat in 2025 nog aangeven of ze dit plan steunen. Of dit plan financieel haalbaar is over een dusdanig lange periode is onzeker, in de financiele onderbouwing word aangegeven *'financiele optimalisaties zijn mogelijk om het plan haalbaar*

[redacted]

te maken. Er is nog voldoende tijd om dit de per fase te onderzoeken en uit te werken'. Het vestigen van het voorkeursrecht lijkt hiermee wat prematuur en niet doeltreffend.

In tegenstelling tot wat in de brief van 4 december 2024 is aangegeven, heeft het vestigen van een voorkeursrecht wel degelijk consequenties voor de mogelijkheden om tot zelfrealisatie over te gaan. Wij kunnen ons evenmin verenigen met de in de brief van 4 december 2024 genoemde suggestie dat een voorkeursrecht tot een versnelling van de ontwikkeling zal leiden. Samenwerkingen worden bemoeilijkt en daar komt bij dat een voorkeursrecht ook helemaal niet nodig is om het signaal af te geven dat de gemeente Utrecht verder wil met de ontwikkeling. Dat kan ook op andere manieren, bijvoorbeeld door het sluiten van een intentieovereenkomst of wellicht zelfs al een anterieure overeenkomst. Een dergelijke overeenkomst geeft de gemeente Utrecht bovendien de mogelijkheid om desgewenst regie te voeren op de ontwikkeling, omdat hierin afspraken kunnen worden opgenomen over onder meer de rol van de gemeente (faciliterend en toetsend), de planning en het kostenverhaal.

Wij vinden dat het vestigen van een voorkeursrecht niet bijdraagt aan een spoedige en voortvarende ontwikkeling van de percelen die nu met een voorkeursrecht zijn belast. Wij verzoeken uw raad dan ook om het voorkeursrecht niet te verlengen.

[redacted]

[redacted]

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Leanne Reijnen	**Datum**	17 januari 2025
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	I2908970
E-mail	leanne.reijnen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Vaststellingsrapport voorkeursrecht Overvecht Centrum Fase 1 en 2
Bijlage(n)	2	**Beleidsveld**	Grondzaken

Geachte leden van de raad,

Op 9 januari 2025 bent u via de Raadsbrief Zienswijzen voorkeursrecht Overvecht Centrum geïnformeerd over de zienswijze die is binnengekomen op het Raadsvoorstel Voorkeursrecht Overvecht Centrum Fase 1 en 2. Op 14 januari 2025 bent u aanvullend geïnformeerd over twee extra binnengekomen zienswijzen. De zienswijzentermijn liep van 4 december 2024 tot en met 2 januari 2025 en er zijn drie zienswijzen ingediend. Via bijgevoegd vaststellingsrapport reageren we op deze zienswijzen.

Zienswijzen en bezwaar
De zienswijzen zijn in het vaststellingsrapport samengevat en voorzien van onze reactie. De zienswijzen geven ons geen aanleiding om het raadsvoorstel tot vestiging van het voorkeursrecht aan te passen.

Belanghebbenden konden ook voor een periode van zes weken bezwaar maken tegen de voorkeursrechtbeschikking. Deze periode liep t/m 15 januari 2025. We hebben twee bezwaarschriften ontvangen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Investeren en Exploiteren

Gemeente Utrecht

Vaststellingsrapport

Voorkeursrecht Overvecht Centrum Fase 1 en 2

17 januari 2025

1 INLEIDING 3

1.1 VESTIGING VAN EEN VOORKEURSRECHT 3
1.2 DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT 3
1.3 DE PROCEDURE 3
1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen 3
1.3.2 Zienswijzen over vestiging van het voorkeursrecht 3
1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen 3
1.3.4 Procedure voor de vaststelling 4
1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen 4

2 BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 5

2.1 PROCEDUREEL 5
2.2 ZIENSWIJZE 1 5
2.3 ZIENSWIJZE 2 7
2.4 ZIENSWIJZE 3 7

1 Inleiding

In de Beleidsnota Grondbeleid 2024 is voor een afgewogen actief gemeentelijk grondbeleid gekozen. We doen dit met aandacht voor risico's en onze financiële positie. Via deze route houden we regie en blijven we de stad die we zijn en willen blijven zijn.

1.1 Vestiging van een voorkeursrecht

Voor de toekomstige gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum, Fase 1 en 2 zijn op de gronden waarop het voorkeursrecht wordt opgelegd, parkeergebouwen (bovengronds en ondergronds), winkels, woningen gepland en het toevoegen van een nieuw plein met meer ruimte voor groen voorzien.

Om een actievere regierol te kunnen innemen bij de gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum, Fase 1 en 2, heeft het college op 3 december 2024 op grond van artikel 9.1 lid 2 van de Omgevingswet een voorkeursrecht gevestigd op meerdere onroerende zaken die deel uitmaken van Overvecht Centrum Fase 1 en 2, waardoor de gemeente het recht van eerste koop heeft verkregen. Het gaat om de onroerende zaken aan de Esmoreitdreef 1, de Seinedreef 25 en de Montalbaendreef 19/ Seinedreef 14/ Zamenhofdreef 351 te Utrecht.

Het collegebesluit vervalt van rechtswege drie maanden na het ingaan ervan of zoveel eerder als een besluit van de gemeenteraad in werking treedt. Een voorkeursrechtbeschikking treedt in werking op het tijdstip van inschrijving in de openbare registers van het Kadaster. De inschrijving in de openbare registers van het Kadaster heeft plaats gevonden op 5 december 2024. De gemeenteraad wordt voorgesteld de vestiging van het voorkeursrecht te bestendigen door het nemen van een raadsbesluit.

Het voorgestelde besluit van de gemeenteraad is ter inzage gelegd en belanghebbenden hebben tegen het voorgenomen besluit zienswijzen kunnen indienen.

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 worden de ontvangen zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze wijzigingen in het ontwerp raadsbesluit nodig zijn.

1.3 De procedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het collegebesluit aangaande de vestiging van het voorkeursrecht, en het raadsvoorstel tot bestendiging van dit besluit hebben van woensdag 4 december 2024 tot en met donderdag 2 januari 2025 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen ingediend worden bij de gemeenteraad.

1.3.2 Zienswijzen over vestiging van het voorkeursrecht

Er zijn drie zienswijzen ingediend.

1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om

te bezien of het voorgenomen besluit tot bestendiging van het voorkeursrecht aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.

In dit rapport worden alleen de samenvattingen van zienswijzen opgenomen. In verband met de privacy van indieners worden persoonlijke gegevens van de medewerkers van de bedrijven die zienswijzen hebben ingediend niet openbaar gemaakt. De bedrijven zelf vallen niet onder de AVG. Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad krijgen wel van alle zienswijzen een kopie toegestuurd, zodat zij de volledige zienswijze kunnen lezen.

Als een zienswijze niet aan de wettelijke eisen voldoet, wordt de indiener, als haar of zijn adres bekend is, in de gelegenheid gesteld om daar alsnog voor te zorgen. Bij een te laat ingediende zienswijze wordt alleen aan de wettelijke eis voldaan, als de indiener kan aantonen dat het op tijd indienen redelijkerwijs niet mogelijk was. Zienswijzen die uiteindelijk nog steeds niet aan de wettelijke eisen voldoen worden buiten behandeling gelaten. De zienswijze wordt wel doorgestuurd naar de gemeenteraad zodat die kennis kan nemen van de originele zienswijze.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van B&W bereidt het vestigen van het voorkeursrecht door de gemeenteraad voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het voorstel voor het vestigen van het voorkeursrecht aangepast moet worden naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor om het voorkeursrecht, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het oorspronkelijke raadsvoorstel, te vestigen door het nemen van een raadsbesluit.

De gemeenteraad kan de indieners van zienswijzen in de gelegenheid stellen om hun zienswijze tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo'n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vestiging van het voorkeursrecht betrokken zijn.

Voordat de gemeenteraad besluit tot het vestigen van een voorkeursrecht, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken (ROG). In de commissie vindt een politiek gesprek plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de vragen van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat de vestiging van het voorkeursrecht als hamerstuk geagendeerd kan worden.

1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De gemeente vestigt een voorkeursrecht door een voorkeursrechtbeschikking te nemen.
De Omgevingswet bevat geen bepalingen over de procedure. Daarop zijn de bepalingen uit de Algemene wet bestuursrecht over besluiten en beschikkingen van toepassing.
Het college wil met voorkeursrecht voorkomen dat een onroerende zaak nog snel wordt verkocht voordat het voorkeursrecht in werking treedt. Om te voorkomen dat derden van het aanstaande voorkeursrecht kennis krijgen, heeft het college belanghebbenden niet van tevoren in kennis gesteld van de voorkeursrechtbeschikking.
Het college kan met een voorkeursrechtbeschikking een voorlopig voorkeursrecht vestigen. Dat geldt maximaal 3 maanden. Om het voorlopig voorkeursrecht voort te zetten is er een nieuwe voorkeursrechtbeschikking nodig, te nemen door de gemeenteraad.

2 Beoordeling van de zienswijzen

2.1 Procedureel

In dit document is een samenvatting opgenomen van de ingediende zienswijzen op de vestiging van een voorkeursrecht in Overvecht Centrum Fase 1 en 2. Op grond van de Wet open overheid kennen wij aan het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (artikel 5.2 lid 2 sub e Woo) een groter belang toe dan het belang van openbaarmaking van deze (herleidbare) persoonsgegevens. Daarom is een zakelijke en niet tot personen te herleiden samenvatting van alle ingediende zienswijzen, met de beantwoording daarvan, opgenomen in dit vaststellingsrapport, behorende bij het raadsvoorstel tot het vestigen van een voorkeursrecht op onroerende zaken in Overvecht Centrum Fase 1 en 2.

2.2 Zienswijze 1

A. AM Esmoreitdreef B.V. te Utrecht is van mening dat het vestigen van een voorkeursrecht op hun percelen iedere vorm van samenwerking bij zelfrealisatie bemoeilijkt, terwijl het met het oog op de planvorming wenselijk is of minst genomen wenselijk kan zijn om met de andere eigenaren in het plangebied dan wel eventuele derden samen te kunnen werken, zodat bijvoorbeeld optimalisaties in de planvorming kunnen worden gerealiseerd:
   - Een door indiener in januari 2019 gesloten intentieovereenkomst met de woningcorporaties Portaal en Bo-Ex gericht op de ontwikkeling van de hoek Einsteindreef – Zamenhofdreef en daartoe in januari 2019 een planinitiatief bij de gemeente heeft ingediend; en
   - Een door indiener in november 2023 gesloten samenwerkingsovereenkomst met woningcorporatie Portaal, die onder andere strekt tot het bewerkstelligen van de gebiedsontwikkeling in Overvecht, meer specifiek binnen het centrum, een en ander met het oog op de realisatie van met name sociale en middenhuurwoningen.
   - Het door indiener in 2023 gepresenteerde document “Synergie Overvecht Centrum”, samen met de betrokken partijen woningcorporaties Portaal, Woonin en Bo-Ex (enerzijds) en indiener, Excelsior B.V. (De Hoop) en Gemeente (anderzijds). In het document is voorzien in de realisatie van circa 900 nieuwe woningen in de sociale, midden en vrije sector.
   - Om de voorgaande initiatieven concreet te maken, heeft indiener het voornemen om een samenwerking aan te gaan met Excelsior B.V. (De Hoop), de erfpachter van de aangrenzende percelen – in overeenstemming met de voorgenomen herontwikkeling van het centrum van Overvecht. Er ligt een gezamenlijk schetsplan voor voornoemde percelen omvattende onder andere ca. 400 woningen in de sociale en middenhuur en vrije sector met bijbehorende parkeerplaatsen, zoals deze ook zijn gerealiseerd in De Buurt (NPD-strook).

   Indiener stelt dat het voorkeursrecht deze initiatieven belemmert dan wel frustreert.

B. De indiener ziet niet in hoe een voorkeursrecht tot een versnelling van de ontwikkeling zal leiden. In haar ervaring is het tegendeel eerder waar, omdat samenwerkingen hierdoor worden bemoeilijkt. Indiener meent dat het vestigen van een voorkeursrecht niet nodig is om als gemeente het signaal af te geven verder te willen met de ontwikkeling. Volgens indiener kan dat ook door het sluiten van een intentie- of anterieure overeenkomst, waarin regie voor de Gemeente op de ontwikkeling kan worden vastgelegd door afspraken te maken over onder meer de rol van de Gemeente (faciliterend, toetsend), de planning en het kostenverhaal. Indiener wijst erop dat al herhaaldelijk tientallen projecten in de Gemeente

succesvol tot stand zijn gebracht, terwijl het vestigen van een voorkeursrecht in die projecten niet nuttig of nodig was om het gewenste resultaat te behalen.

C. Indiener wijst erop dat zij een betrouwbare partner is en medeondertekenaar is van het Stadsakkoord Wonen 2019 en het Wijkakkoord Overvecht in 2022. Indiener acht het vestigen van een voorkeursrecht niet nuttig of noodzakelijk en is van mening dat dit op gespannen voet staat met de samenwerkingsprincipes uit de voorgenoemde akkoorden. Indiener geeft aan dat het vestigen van een voorkeursrecht niet aansluit bij het 'open planproces' dat tot op heden is doorlopen.

D. Indiener meent dat het vestigen van het voorkeursrecht juridisch niet houdbaar is en zal daarom nog afzonderlijk bezwaar maken tegen het besluit van het college tot het opleggen van het voorkeursrecht. Indiener verzoekt de gemeenteraad om niet tot het verlengen van het voorkeursrecht te besluiten.

Reactie zienswijze 1

A. Gemeente en indiener zijn al enige tijd met elkaar in gesprek. Wij zijn van mening dat door goede samenwerking tot een gewenste herontwikkeling van Overvecht Centrum kan worden gekomen. Wij zijn dan ook voornemens om deze gesprekken onverminderd voort te zetten. In het kader van de voorgenomen herontwikkeling is, in samenwerking met onder meer de indiener en de door indiener genoemde partijen, het Masterplan Overvecht Centrum opgesteld. De eigendommen van indiener liggen binnen het plangebied van het Masterplan. Het Masterplan is gereed, daarom hebben we het Masterplan Overvecht Centrum vrijgegeven voor reacties. Later dit jaar volgt Raadsbehandeling. Het voorkeursrecht behoeft geen belemmering te zijn, dan wel deze initiatieven te frustreren. Een voorkeursrecht staat zelfrealisatie door indiener en samenwerking tussen indiener, andere private partijen en gemeente niet in de weg. De gemeente gaat uit van zelfrealisatie en het sluiten van anterieure overeenkomsten met grondeigenaren. De indiener is en blijft eigenaar en heeft geen verkoopplicht. Het voorkeursrecht heeft pas invloed zodra indiener wil verkopen. In geval van voorgenomen verkoop kan de gemeente vrijstelling verlenen voor het (al dan niet gedeeltelijk) verkopen aan een door indiener geselecteerde derden of afzien van aankoop.

B. Wij benadrukken dat de wens om meer regie te hebben en meer te kunnen sturen op de integrale gebiedsontwikkeling van Overvecht Centrum juist aansluit bij de reeds lopende gesprekken met partijen als deze indiener. Het vestigen van een voorkeursrecht is bedoeld om speculatie tegen te gaan en niet met nieuwe eigenaren geconfronteerd te worden. Daarnaast kan hiermee worden voorkomen dat nieuwe partijen (strategische) (grond)posities innemen. Potentieel nieuwe eigenaren zijn niet of onvoldoende meegenomen in het planproces, waardoor zij mogelijk te duur inkopen. De nu haalbare fases kunnen daardoor alsnog onder druk komen te staan. De gemeente blijft inzetten op het sluiten van intentie- en anterieure overeenkomsten met de eigenaren.

C. Het vestigen van het voorkeursrecht komt altijd onaangekondigd, om speculatie te voorkomen. Het opleggen van een voorkeursrecht doorkruist het open planproces, het Stadsakkoord Wonen 2019 en het Wijkakkoord Overvecht 2022 niet. Wij blijven met de indiener in gesprek en blijven benadrukken dat zelfrealisatie het uitgangspunt is. Wij zijn van mening dat het vestigen van een voorkeursrecht bijdraagt aan een stabiel, voorspelbaar integrale gebiedsontwikkeling, omdat we hiermee onder meer onverwachte wisselingen van eigenaren, speculatie en verlies van eigenaren die het Masterplan mede hebben vormgegeven, tegengaan.

D. Onduidelijk is waarop indiener doelt met de term 'juridisch onhoudbaar'. Indiener geeft in haar bezwaar op het collegebesluit aan dat zij eerst de verdere besluitvorming in de gemeenteraad afwacht, alvorens zij haar bezwaargronden aanvult.

2.3 Zienswijze 2

A. Excelsior B.V. te Utrecht stelt dat in de toegezonden brief van 4 december 2024 niet duidelijk is aangegeven wanneer een ontwerp voorkeursrechtbeschikking (door de raad) ter inzage is gelegd. Uit de kennisgeving in het Gemeenteblad blijkt niet van de tervisielegging van een ontwerp voorkeursbeschikking.
B. Indiener geeft aan dat het vestigen van een voorkeursrecht niet aansluit bij het 'open planproces' dat tot op heden is doorlopen. De indiener stelt dat het vestigen van een voorkeursrecht op hun percelen iedere vorm van samenwerking bemoeilijkt bij zelfrealisatie, terwijl het met het oog op de planvorming wenselijk is om met de andere eigenaren in het plangebied dan wel eventuele derden samen te kunnen werken, zodat bijvoorbeeld optimalisaties in de planvorming kunnen worden gerealiseerd:
C. De indiener vindt het vestigen van het voorkeursrecht wat prematuur en niet doeltreffend. Hiertoe verwijst de indiener naar de ontwikkelingshorizon van meer dan 20 jaar voor het winkelcentrum en onzekerheid over de financiële haalbaarheid van het masterplan.
D. De indiener ziet niet in hoe een voorkeursrecht tot een versnelling van de ontwikkeling zal leiden. In haar ervaring is het tegendeel eerder waar, omdat samenwerkingen hierdoor worden bemoeilijkt. Indiener meent dat het vestigen van een voorkeursrecht niet nodig is om als gemeente het signaal af te geven verder te willen met de ontwikkeling. Volgens indiener kan dat ook door het sluiten van een intentie- of anterieure overeenkomst, waarin regie voor de Gemeente op de ontwikkeling kan worden vastgelegd door afspraken te maken over onder meer de rol van de Gemeente (faciliterend, toetsend), de planning en het kostenverhaal.
E. De indiener vindt dat het voorkeursrecht niet bijdraagt aan een spoedige en voortvarende ontwikkeling van de percelen die met een voorkeursrecht zijn belast en verzoekt de gemeenteraad om het voorkeursrecht niet te verlengen.

Reactie zienswijze 2

A. In de brief aan de indiener over de voorkeursrechtbeschikking door het college is aangegeven dat een zienswijze kan worden ingediend in het kader van een zorgvuldige voorbereiding van de door de gemeenteraad te nemen voorkeursrechtbeschikking. In de kennisgeving in het Gemeenteblad is aangegeven dat o.a. het raadsvoorstel voor een opvolgende voorkeursrechtbeschikking met ingang van 4 december 2024 ter inzage ligt en met ingang van dezelfde datum gedurende vier weken een zienswijze naar voren kan worden gebracht.
B. Het opleggen van een voorkeursrecht doorkruist het open planproces niet. Zie verder de reactie bij zienswijze 1 onder A en onder C.
C. Onderdeel van het Masterplan is een uitvoeringsstrategie waarin wordt aangegeven hoe gefaseerd tot uitvoering van het Masterplan kan worden gekomen. Op dit moment laten de eerste twee fasen van het Masterplan op basis van de eerste financiële doorrekening een haalbaar resultaat zien. Voor Fase 3, 4 en 5 is een uitvoeringsstrategie opgesteld die op termijn de uitvoering van het totale gebied financieel haalbaar kan maken. Zie verder reactie bij zienswijze 1 onder B.
D. Een voorkeursrecht staat zelfrealisatie door indiener en samenwerking tussen indiener, andere private partijen en gemeente niet in de weg. Zie verder de reactie bij zienswijze 1 onder B.
E. Zie de reactie bij zienswijze 1 onder C.

2.4 Zienswijze 3

A. Stichting Dammers acht de voorkeursrechtbeschikking zowel onevenredig voor haar als prematuur en niet passend in het de afgelopen jaren doorlopen proces.
De indiener heeft sedert lange tijd contact gehad met de gemeente c.q. het college over een nieuwe invulling van haar locatie, waarbij zij altijd zelfrealisatie voorop heeft gesteld en

zich welwillend heeft opgesteld. De indiener heeft proactief geparticipeerd ter zake van de voorgenomen gebiedsontwikkeling door haar visie te geven en haar wensen in dit verband kenbaar te maken. Hiermee vermoedt indiener dat het college op een oneigenlijke manier het proces van de voorgenomen gebiedsontwikkeling zodanig stuurt dat voor haar ernstige beperkingen en schade ontstaan.

B. De indiener geeft aan dat het college blijkbaar tracht te anticiperen op een nog door de gemeenteraad te bepalen toekomstig planologisch kader op basis van een concept masterplan, waarop door betrokken partijen nog kan worden gereageerd. Een kader dat nog geenszins een gegeven is. De handelwijze van het college acht de indiener in strijd met een zorgvuldige voorbereiding en wordt hierdoor als prematuur gezien.
C. Voor de indiener is niet duidelijk de keuze gemotiveerd, waarom het college juist deze keuze voor de vestiging van het voorkeursrecht heeft gemaakt. Temeer daar verwezen wordt naar een geheime bijlage.
   Volgens de indiener is bij deze handelwijze door het college sprake van détournement de pouvoir en willekeur en is geen goede belangenafweging gemaakt door geen inzicht te geven. Indiener heeft daartoe een woo-verzoek ingediend.
D. De indiener stelt dat zij door het vestigen van een voorkeursrecht ernstig wordt beperkt in haar eigendomsrecht in de vorm van waardevermindering van haar locatie en beperking van haar financieringsmogelijkheden in dat verband. Indiener vreest door een voorkeursrecht nog meer vertragingsschade op te lopen.

Reactie zienswijze 3

A. Wij zijn al lange tijd met elkaar in gesprek. Wij zijn van mening dat door goede samenwerking met de eigenaren tot een gewenste herontwikkeling van Overvecht Centrum kan worden gekomen. Wij blijven met de indiener in gesprek en blijven benadrukken dat zelfrealisatie het uitgangspunt is. Zie verder de reactie bij zienswijze 1 onder A en onder C.
B. Wij zijn van mening dat het vestigen van een voorkeursrecht bijdraagt aan een stabiel, voorspelbaar integrale gebiedsontwikkeling, omdat we hiermee onder meer onverwachte wisselingen van eigenaren, speculatie en verlies van eigenaren die het Masterplan mede hebben vormgegeven, tegengaan. De ontwikkeling van fase 1 en 2 is voorzien in de periode van nu tot circa 10 jaar na vaststelling van het Masterplan. Wij zien daarom het vestigen van voorkeursrecht niet als prematuur.
C. Zie reactie onder B. Daarnaast is in het ontwerp raadsvoorstel voor de te nemen voorkeursrechtbeschikking door de raad een toelichting opgenomen over het Masterplan Overvecht Centrum. Fase 1 en 2 vormen een ruimtelijk en functioneel geheel. Binnen Overvecht Centrum zijn dit de fases die nu financieel haalbaar zijn. Door de ontwikkeling van Overvecht Centrum met deze fases te starten, kan het bestaande winkelgebied blijven functioneren. Het voorkeursrecht wordt op alle percelen in fase 1 en 2 gevestigd, zodat alle eigenaren gelijk behandeld worden. Wij hebben in het raadsvoorstel onder meer aangegeven meer gemeentelijke regie en sturing te willen op de toekomstige gebiedsontwikkeling van Overvecht Centrum, Fase 1 en 2. Wij menen zodoende dat er geen sprake is van willekeur en misbruik van bevoegdheid (détournement de pouvoir). De gemeente heeft haar bevoegdheid niet gebruikt voor een ander doel dan waarvoor zij is verleend.
D. Door het voorkeursrecht toe te passen, ontstaat de verplichting voor indiener om diens onroerende zaken als eerste aan de gemeente aan te bieden. Er is geen sprake van een verplichte verkoop, alleen een aanbiedingsplicht.
   De Omgevingswet bevat een groot aantal waarborgen ter bescherming van de belangen van de eigenaren en beperkt gerechtigden, waaronder prijsvaststelling via de rechtbank en mogelijke schadevergoeding in bepaalde gevallen.

Conclusie

Deze zienswijzen geven geen aanleiding om het raadsvoorstel om een voorkeursrecht te vestigen aan te passen.

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Investeren en Exploiteren

Gemeente Utrecht

Zienswijzen

Voorkeursrecht Overvecht Centrum Fase 1 en 2

14 januari 2025

VAN DER FELTZ
advocaten

Van der Feltz advocaten N.V.
Javastraat 22, 2585 AN Den Haag
Postbus 85615, 2508 CH Den Haag
T: +31 (0)70 31 31 050
E: info@feltz.nl
W: www.feltz.nl

AANTEKENEN
Raad van de Gemeente Utrecht
t.a.v. de Ontwikkelorganisatie Ruimte
Hoofdgebiedseconoom
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Vooruit per e-mail: [redacted]

Datum: 30 december 2024
Uw ref.: 12942823
Onze ref.: 20249360/WBO
Van: [redacted]

T: [redacted]
M: [redacted]
E: [redacted]

Betreft: Zienswijze

Geachte leden van de raad van Utrecht,

Bij brief van 27 december 2024 heb ik bijgesloten zienswijze ingediend (**bijlage**). In deze zienswijze is vermeld dat deze is ingediend namens de besloten vennootschap AM Esmoreitdreef B.V. Voor de goede orde bevestig ik hiermee dat bedoeld is deze zienswijze in te dienen namens AM Esmoreitdreef Beheer B.V. (juridisch eigenaar en overigens handelend in haar hoedanigheid van enig beherend vennoot van de commanditaire vennootschap AM Esmoreitdreef C.V.).

Voorts verzoek ik u om in verdere correspondentie het bovengenoemde kenmerk (20249360/WBO) te hanteren.

Hoogachtend,
[redacted]

Al onze werkzaamheden worden verricht krachtens een overeenkomst van opdracht, gesloten met de naamloze vennootschap Van der Feltz advocaten N.V., gevestigd te Den Haag en ingeschreven in het handelsregister onder nr. 27364182. Op onze werkzaamheden zijn algemene voorwaarden van toepassing. Daarin is een beperking van aansprakelijkheid opgenomen. De algemene voorwaarden zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank te Den Haag onder nr. 11/2024 en zijn te raadplegen via www.feltz.nl.

VAN DER FELTZ
advocaten

Bijlage

VAN DER FELTZ
advocaten

Van der Feltz advocaten N.V.
Javastraat 22, 2585 AN Den Haag
Postbus 85615, 2508 CH Den Haag
T: +31 (0)70 31 31 050
E: info@feltz.nl
W: www.feltz.nl

AANTEKENEN
Raad van de Gemeente Utrecht
t.a.c. de Ontwikkelorganisatie Ruimte
Hoofdgebiedseconoom
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Vooruit per e-mail: [redacted]

Datum: 27 december 2024
Uw. ref. 12942823
Onze ref.: 20248877/WBO
Van: [redacted]

T: [redacted]
M: [redacted]
E: [redacted]

ZIENSWIJZE

Geachte leden van de raad van Utrecht,

Met een brief van 4 december 2024 van het college van burgemeester en wethouders van Utrecht (het '**College**'), waarvan voor de goede orde kopie is bijgesloten (bijlage), is cliënte, de besloten vennootschap AM Esmoreitdreef B.V. te Utrecht ('**AM**'), maar die te dezer zake woonplaats heeft kozen ten kantore van Van der Feltz advocaten te (Postbus 85615, 2508 CH) Den Haag, ervan in kennis gesteld dat het College de percelen kadastraal bekend gemeente Utrecht, sectie H, nummers 2551, 1369, 2213 en 2214 bij besluit van 3 december 2024 (voorlopig) heeft aangewezen met een voorkeursrecht als bedoeld in artikel 9.1 van de Omgevingswet. Deze percelen zijn eigendom van AM.

Het College heeft uw raad voorgesteld of zal uw raad nog voorstellen om het voorkeursrecht te verlengen. Volgens voornoemde brief van 4 december 2024 kunnen belanghebbenden met ingang van het ter inzage leggen van de "ontwerp voorkeursbeschikking" gedurende vier weken hun zienswijze naar voren brengen. Het is niet duidelijk wanneer een "ontwerp voorkeursbeschikking" ter inzage is gelegd. Uit de kennisgeving in het Gemeenteblad blijkt niet van de tervisielegging van een ontwerp voorkeursbeschikking (Gemeenteblad 4 december 2024, nr. 513849). Hieruit blijkt wel dat belanghebbenden met ingang van 4 december 2024 gedurende vier weken zienswijzen naar voren kunnen brengen over een eventueel verlengingsbesluit van de raad. In navolging hiervan dien ik hiermee, binnen de in de kennisgeving genoemde termijn van vier weken, namens AM een zienswijze in.

Al onze werkzaamheden worden verricht krachtens een overeenkomst van opdracht, gesloten met de naamloze vennootschap Van der Feltz advocaten N.V., gevestigd te Den Haag en ingeschreven in het handelsregister onder nr. 27364182. Op onze werkzaamheden zijn algemene voorwaarden van toepassing. Daarin is een beperking van aansprakelijkheid opgenomen. De algemene voorwaarden zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank te Den Haag onder nr. 11/2024 en zijn te raadplegen via www.feltz.nl.

Zoals terecht in de brief van 4 december 2024 wordt opgemerkt, sluit het vestigen van een voorkeursrecht niet aan bij het 'open planproces' dat tot op heden is doorlopen. Hoewel AM het prettig vindt in de brief van 4 december 2024 te mogen lezen dat de gemeente Utrecht ('**Gemeente**') de reeds ingezette gesprekken over zelfrealisatie wil continueren, is het vestigen van een voorkeursrecht hiermee niet te rijmen. Een voorkeursrecht bemoeilijkt immers iedere vorm van samenwerking bij zelfrealisatie, terwijl het met het oog op de planvorming wenselijk is of minst genomen wenselijk kan zijn om met de andere eigenaren in het plangebied dan wel eventuele derden samen te kunnen werken, zodat bijvoorbeeld optimalisaties in de planvorming kunnen worden gerealiseerd.

In dit verband merk ik op dat AM al in januari 2019 een intentieovereenkomst heeft gesloten met de woningcorporaties Portaal en Bo-Ex gericht op de gebiedsontwikkeling van de hoek Einsteindreef-Zamenhofdreef en daartoe in januari 2019 een planinitiatief bij de Gemeente heeft ingediend. Overigens is voor deze locatie ook reeds in 1999 eenzelfde initiatiefplan neergelegd bij de Gemeente.

Tevens heeft AM in november 2023 een samenwerkingsovereenkomst gesloten met woningcorporatie Portaal, die onder andere strekt tot het bewerkstelligen van de gebiedsontwikkeling in Overvecht, meer specifiek binnen het Centrum, een en ander met het oog op de realisatie van met name sociale- en middenhuurwoningen.

In overeenstemming hiermee heeft AM in 2023 het document "Synergie Overvecht Centrum" gepresenteerd samen met de betrokken partijen, te weten de Woningcorporaties Portaal, Woonin en Bo-Ex enerzijds en AM en Excelsior B.V. (De Hoop) en de Gemeente anderzijds. Hierin is voorzien in de realisatie van ca. 900 nieuwe woningen in de sociale, midden en vrije sector.

Om de voorafgaande initiatieven concreet te maken heeft AM tevens het voornemen om een samenwerking aan te gaan met de erfpachter/eigenaar (Excelsior B.V.) van de percelen kadastraal bekend gemeente Utrecht, sectie H, nummers 1042 en 1476 met betrekking tot de herontwikkeling van zowel deze percelen als de percelen van AM, in overeenstemming met de voorgenomen herontwikkeling van het Centrum van Overvecht. Er ligt een gezamenlijk schetsplan voor voornoemde percelen omvattende onder andere ca. 400 woningen in de sociale en middenhuur en vrije sector met bijbehorende inpandige parkeerplaatsen, zoals deze ook zijn gerealiseerd in De Buurt (NPD-strook).

Het onderhavige voorkeursrecht belemmert dan wel frustreert deze initiatieven.

Anders dan in de brief van 4 december 2024 is aangegeven, heeft het vestigen van een voorkeursrecht dus wel degelijk consequenties voor de mogelijkheden om tot zelfrealisatie over te gaan. AM kan zich evenmin verenigen met de in de brief van 4 december 2024 genoemde suggestie dat een voorkeursrecht tot een versnelling van de ontwikkeling zal

leiden. In haar ervaring is het tegendeel eerder waar, onder meer omdat samenwerkingen hierdoor worden bemoeilijkt zoals hiervoor is toegelicht. Daar komt bij dat een voorkeursrecht ook helemaal niet nodig is om het signaal af te geven dat de Gemeente verder wil met de ontwikkeling. Dat kan ook op andere manieren, bijvoorbeeld door het sluiten van een intentieovereenkomst of wellicht zelfs al een anterieure overeenkomst. Een dergelijke overeenkomst geeft de Gemeente bovendien de mogelijkheid om desgewenst regie te voeren op de ontwikkeling, omdat hierin afspraken kunnen worden opgenomen over onder meer de rol van de Gemeente (faciliterend en toetsend), de planning en het kostenverhaal.

Uw Gemeente wordt er in dit verband aan herinnerd dat AM op deze wijze al herhaaldelijk tientallen projecten in de gemeente succesvol tot stand heeft gebracht, in een goede samenwerking met uw Gemeente. Deze tientallen projecten omvatten duizenden woningen, kantoren, scholen, winkels en sociaal-maatschappelijke en culturele voorzieningen in de stad en in Leidsche Rijn. Ik noem in dit verband onder meer de wijkontwikkelingen Hoograven en Zuilen, in Ondiep en Kanaleneiland en recent de NPD-strook, Haarzicht en Wolvenplein. In geen van deze projecten is een voorkeursrecht gevestigd en is gebleken dat het vestigen van een voorkeursrecht ook niet nuttig of nodig was om het gewenste resultaat te behalen.

Naast deze *track record* van projecten, blijkt ook uit diverse andere 'wapenfeiten' dat AM een betrouwbare partner is.

AM is maatschappelijk geëngageerd binnen de gemeente Utrecht, onder meer door al vijftien jaar lang als (hoofd)sponsor van de Open Monumentendag Utrecht op te treden en door al sinds 2015 een actieve bijdrage te leveren aan de structurele opvang van drugsverslaafden in Rijnenburg. Ook is AM initiatiefnemer, medeoprichter en lid van het *Development Network Utrecht*, dat inzet op een gezamenlijke, actieve bijdrage aan een duurzame (waarde)ontwikkeling van de stad. Daarnaast is AM mede ondertekenaar van het *Stadsakkoord Wonen Utrecht 2019*, waarin partijen – waaronder de Gemeente – samenwerken aan een gezond stedelijk leven door een woningmarkt in balans. Met dit Stadsakkoord zijn langjarige afspraken gemaakt die wederkerig en allesbehalve vrijblijvend zijn. Dit Stadsakkoord zou de Gemeente dan ook voldoende comfort moeten geven dat ook de voorliggende ontwikkeling spoedig en deskundig ter hand wordt genomen. Daarentegen staat het vestigen van een voorkeursrecht door uw Gemeente haaks op de afspraken die in dit Stadsakkoord zijn opgenomen. Verwezen wordt onder meer naar de volgende, in het Stadsakkoord, opgenomen principes:

1. *We streven naar afspraken die een zo **concreet** mogelijke bijdrage leveren aan een woningmarkt in balans en gezond stedelijk leven voor iedereen;*
2. *We gaan uit van **wederkerigheid:** we hebben elkaar nodig om de afspraken te realiseren. Iedere partner levert een bij hem/haar passende en actieve bijdrage;*
3. *We zijn **transparant** in onze belangen en uitgangspunt en hebben respect voor elkaars rol, bevoegdheden en financiële mogelijkheden;*
   [...]
6. *Onze samenwerking is **niet vrijblijvend**, we houden ons aan de afspraken en spreken elkaar aan als dit niet zo is;*
   [...]
8. *We trekken **collectief** op in het bepleiten van zaken die in het belang zijn om onze afspraken uit dit Stadsakkoord te realiseren.*

Met het tekenen van het Stadakkoord Wonen bekrachtigen we niet alleen de inzet op de inhoudelijke speerpunten, we onderschrijven hiermee ook de acht samenwerkingsprincipes en passen deze toe in de projecten die we samen realiseren.

Hetzelfde geldt voor het Wijkakkoord Overvecht dat AM in 2022, als mede initiatiefnemer, namens de Werkplaats Overvecht heeft ondertekend met als doel een twintig jaar lange betrokkenheid en inzet bij de verbetering van de wijk Overvecht.

Ook gelet op deze samenwerkingsprincipes en de inhoud van het Stadsakkoord en het Wijkakkoord is een voorkeursrecht niet nuttig of noodzakelijk. Integendeel, het vestigen van een voorkeursrecht op de onderhavige percelen staat hiermee juist op gespannen voet. Dat wordt in feite bevestigd in de brief van 4 december 2024, waarin, zoals hiervoor al kort opgemerkt, immers wordt opgemerkt dat het vestigen van een voorkeursrecht niet aansluit bij een 'open planproces'. De hiervoor aangehaalde samenwerkingsprincipes, die dus niet vrijblijvend zijn, en de inhoud van het Stadsakkoord en het Wijkakkoord, gaan daarentegen wel uit van een open planproces.

AM meent oprecht dat het vestigen van een voorkeursrecht niet bijdraagt aan een spoedige en voortvarende ontwikkeling van de percelen die nu met een voorkeursrecht zijn belast. Namens AM verzoek ik uw raad dan ook om het voorkeursrecht niet te verlengen. Bovenal meent AM dat het voorkeursrecht juridisch niet houdbaar is. Om die reden heeft AM besloten nog afzonderlijk bezwaar te maken tegen het besluit van het College tot het opleggen van het voorkeursrecht. Als uw raad echter zou besluiten om het voorkeursrecht niet te verlengen, zal het voorkeursrecht door tijdsverloop komen te vervallen en zou een hoop tijd en energie kunnen worden bespaard. Tijd en energie die AM liever zou willen steken in het welslagen van de onderhavige ontwikkeling.

Namens AM verzoek ik u op grond van het voorgaande om niet tot het verlengen van het voorkeursrecht te besluiten. Uiteraard ben ik graag bereid om deze zienswijze namens AM mondeling dan wel schriftelijk verder toe te lichten.

Namens AM behoud ik ten slotte het recht voor om deze zienswijze aan te vullen en/of te wijzigen, mede in het licht van andere ontwikkelingen (waaronder de tervisielegging van het Masterplan voor de onderhavige locatie).

Met vriendelijke groet,



VAN DER FELTZ
advocaten

Bijlage 1

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

AANGETEKEND MET BEWIJS VAN VERSTUREN/ ONTVANGST

AM Esmoreitdreef Beheer BV
t.a.v. de directie
Ptolemaeuslaan 80
3528 BP UTRECHT

Behandeld door	[redacted]	**Datum**	4 december 2024
Doorkiesnummer	14 030	**Ons kenmerk**	12942823
E-mail	[redacted]	**Onderwerp**	Vestiging voorkeursrecht Overvecht Centrum Fase 1 en Fase 2
Bijlage(n)	zie onderaan deze brief		
Uw kenmerk	nvt	**Verzonden**	04 DEC. 2024
Uw brief van	nvt	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte directie,

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 3 december 2024 besloten om bij voorkeursrechtbeschikking op diverse onroerende zaken een voorkeursrecht gevestigd. De onroerende zaken hebben thans de functie "Bedrijf". De vestiging van het voorkeursrecht vindt haar grondslag in artikel 9.1 lid 2 van de Omgevingswet. Dit hebben wij gedaan omdat de mogelijkheid bestaat deze gronden in de toekomst te transformeren naar een gebied met de beoogde functie Parkeren/voorziening en/of Wonen/voorzieningen.

De vestiging van het voorkeursrecht kan onverwacht zijn voor u. Dit sluit niet aan bij het 'open planproces' dat tot op heden is doorlopen en dat we zullen gaan voortzetten. De gemeente wil met u de reeds ingezette gesprekken over zelfrealisatie continueren. Daarvoor heeft het vestigen van het voorkeursrecht geen consequenties. Juist door het vestigen van het voorkeursrecht geeft de gemeente het signaal af dat de zij graag snel verder wil met de herontwikkeling en dat zij, indien nodig, bereid is om de gronden zelf te verwerven.

Volgens de Dienst voor het kadaster en de openbare registers heeft AM Esmoreitdreef Beheer B.V. het eigendom van de onroerende zaken plaatselijk bekend Esmoreitdreef nr.1 en nr.1A te Utrecht, kadastraal bekend als Gemeente Utrecht, sectie H, nummers 2551, 1369, 2214 en 2213, met een grootte van respectievelijk 1.875 m²; 486 m², 130 m² en 587 m² totaal 3.078 m².

In het kort betekent het voorkeursrecht dat AM Esmoreitdreef Beheer B.V. niet tot verkoop van de onroerende zaken waar het voorkeursrecht op is gevestigd, mag overgaan voordat de betreffende onroerende zaken aan de gemeente zijn aangeboden. Over de hoogte van de verkoopprijs van de gemeente kunt u met de gemeente onderhandelen. De wet bevat een aantal regelingen om op objectieve wijze te bepalen wat een redelijk bod is. Voor een verdere toelichting verwijzen wij u naar

de (concept)besluitstukken, hierin staat meer informatie over de inhoud en de betekenis van de vestiging.

Bekendmaking en inwerkingtreding
Het besluit van burgemeester en wethouders van 3 december 2024 gaat in op het moment dat de voorkeursrechtbeschikking is ingeschreven in de openbare registers van het Kadaster. Deze week verschijnt de kennisgeving waarin de terinzagelegging van de voorkeursrechtbeschikking bekend wordt gemaakt in het Gemeenteblad. Naast de kennisgeving van het ter inzage leggen wordt de beschikking bekend gemaakt door deze brief.

Duur van de vestiging en verlenging van de vestiging
Het door burgemeester en wethouders gevestigde voorkeursrecht geldt voor een termijn van drie maanden. De gemeenteraad dient binnen drie maanden na het ingaan van het besluit van burgemeester en wethouders te besluiten het voorkeursrecht te verlengen.

Burgemeester en wethouders hebben daarom aan de gemeenteraad voorgesteld om met betrekking tot uw onroerende zaken een voorkeursrechtbeschikking te nemen. Indien binnen de genoemde termijn van drie maanden geen besluit omtrent de voorkeursrechtbeschikking door de gemeenteraad heeft plaatsgevonden, vervalt het voorkeursrecht gevestigd door het college van rechtswege.

Rechtsbescherming
Op het besluit van burgemeester en wethouders om op de onroerende zaken gelegen in de Overvecht Centrum Fase 1 en Fase 2 te Utrecht een voorkeursrecht te vestigen, is de rechtsbescherming die de Algemene wet bestuursrecht biedt van toepassing.

Zienswijze
Binnen 3 maanden na het ingaan van de voorkeursrechtbeschikking van het college dient de gemeenteraad van Utrecht over een opvolgende voorkeursrechtbeschikking te beslissen. In het kader van een zorgvuldige voorbereiding van de door de gemeenteraad te nemen voorkeursrechtbeschikking, kunnen belanghebbenden met ingang van het ter inzage leggen van de ontwerp voorkeursrechtbeschikking gedurende vier weken hun zienswijze naar voren brengen. Schriftelijke zienswijzen kunnen worden gericht aan de Raad van de gemeente Utrecht, ter attentie van de Ontwikkelorganisatie Ruimte, Hoofdgebiedseconoom, Postbus 16200, 3500 CE Utrecht. Indien u uw zienswijze mondeling kenbaar wenst te maken, kunt u hiervoor contact opnemen met de Ontwikkelorganisatie Ruimte, Hoofdgebiedseconoom.

De voorkeursrechtbeschikking van het college van burgemeester en wethouders d.d. 3 december 2024 ligt samen met het voorstel aan de gemeenteraad en bijbehorende stukken, bevattende de kadastrale kaart en een lijst met daarop de kadastrale aanduiding van de in de voorkeursrechtbeschikking opgenomen onroerende zaken, de grootte, en overige relevante gegevens, met ingang van deze week gedurende 4 weken ter inzage in het Stadskantoor, Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht (openingstijden maandag, woensdag en vrijdag: 8.00 - 17.00 uur, dinsdag en donderdag: 8.00 - 20.00 uur).

Bent u het niet eens met dit besluit?
Tegen de voorkeursrechtbeschikking van burgemeester en wethouders kunnen belanghebbenden ingevolge de Algemene wet bestuursrecht gedurende een termijn van zes weken na bekendmaking een bezwaarschrift indienen bij het college van burgemeester en wethouders van Utrecht, per adres: Ontwikkelorganisatie Ruimte, Hoofdgebiedseconoom, Postbus 16200, 3500 CE Utrecht. In uw

bezwaarschrift legt u uit waarom u het niet eens bent met het besluit. U vermeldt uw naam, adresgegevens en uw telefoonnummer.
Zorgt u er voor dat wij uw bezwaarschrift ontvangen binnen zes weken na de dag waarop deze beschikking is verstuurd. Daarmee voorkomt u dat wij uw bezwaarschrift niet meer kunnen behandelen. Meer informatie over de bezwaarprocedure vindt u op onze website.

Nadat de gemeenteraad een besluit inzake het voorkeursrecht heeft genomen (de voorkeursrechtbeschikking van de gemeenteraad), kunt u ook bezwaar maken tegen dat raadsbesluit. Indien u ervoor kiest om nu reeds bezwaar te maken tegen het besluit van burgemeester en wethouders (de voorkeursrechtbeschikking van het college), dan wordt dat bezwaarschrift, zodra het besluit van de gemeenteraad tot vestiging bekend is gemaakt, op grond van artikel 16.32c van de Omgevingswet aangemerkt als te zijn gericht tegen de voorkeursrechtbeschikking van de gemeenteraad. Met deze regeling wordt voorkomen dat u tweemaal bezwaar dient te maken.

Het indienen van een bezwaarschrift schorst de werking van het besluit (de voorkeursrechtbeschikking) niet op. Indien een bezwaarschrift is ingediend kunt u de voorzieningenrechter van de rechtbank verzoeken een voorlopige voorziening te treffen, indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist. Het adres is: Rechtbank Midden-Nederland, Afdeling Bestuursrecht (Postbus 16005, 3500 DA, Utrecht). De voorzieningenrechter zal de verzoeker alleen ontvankelijk verklaren, indien daarbij een spoedeisend belang kan worden aangetoond. Voor het in behandeling nemen van het verzoek worden griffierechten geheven.

Wettelijke vereisten
Het voorkeursrecht mag alleen toegepast worden als het feitelijk gebruik van de gronden afwijkt van de toegedachte, niet-agrarische, functie. Zodra aan deze vereisten niet meer wordt voldaan moeten burgemeester en wethouders het voorkeursrecht laten vervallen. Indien u van mening bent dat zij dit niet tijdig doen, kunt u burgemeester en wethouders verzoeken de vestiging van het voorkeursrecht te doen vervallen. Burgemeester en wethouders beslissen binnen vier weken na de dag waarop de aanvraag is ontvangen.

Verwerving
Voor de duidelijkheid willen wij vermelden dat er voor u geen plicht tot verkoop bestaat. U kunt uw onroerende zaken gewoon zelf in eigendom blijven houden. Uitsluitend wanneer u overweegt uw met voorkeursrecht belaste onroerende zaken te verkopen, dient u deze eerst te koop aan te bieden aan de gemeente.

Informatie
Als u nog vragen heeft over deze brief kunt u contact opnemen met [redacted] van de Ontwikkelorganisatie Ruimte. Het telefoonnummer is 14 030 of per e-mail via [redacted]

Hoogachtend,
Namens burgemeester en wethouders van Utrecht,

[redacted]
Hoofdgebiedseconoom Ontwikkelorganisatie Ruimte

Datum 4 december 2024
Ons kenmerk 12842823

Bijlagen:

- Voorkeursrechtbeschikking van College van burgemeester en wethouders
- Perceellijst en kaart van onroerende zaken
- Ontwerp raadsstukken

Gemeente Utrecht

Voorstel aan het college van B&W

Vestigen Voorkeursrecht op gronden gelegen in Overvecht Centrum Fase 1 en 2

Beleidsveld	Grondzaken
Portefeuillehouder	Linda Voortman
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	[redacted]
Kenmerk	12908970
Vergaderdatum College	3 december 2024
Geheim	Ja

Het college van burgemeester en wethouders besluit:

1. Het concept raadsvoorstel "Vestigen voorkeursrecht op gronden gelegen in Overvecht Centrum Fase 1 en 2" op grond van de Omgevingswet vast te stellen.

2. Op grond van artikel 9.1. lid 2 van de Omgevingswet een voorkeursrechtbeschikking te nemen op basis waarvan op meerdere onroerende zaken die deel uitmaken van de herontwikkeling van Overvecht Centrum, Fase 1 en Fase 2, een voorkeursrecht wordt gevestigd:
   - zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende en daarvan deel uit makende en als zodanig gewaarmerkte kadastrale tekening/kaart A 40.724 (bijlage);
   - en de bijbehorende en daarvan deel uit makende perceellijst, waarop de kadastrale aanduiding is vermeld van de in de voorkeursrechtbeschikking opgenomen onroerende zaken, de grootte en naam en vestigingsplaats van de eigenaren en de beperkt gerechtigden volgens de registers van het kadaster (bijlage);

   waarmee de gemeente het eerste recht van koop krijgt op deze onroerende zaken.

3. Gezien het beoogde doel de betrokken belanghebbenden (eigenaar en de beperkt gerechtigden) niet in de gelegenheid te stellen om voorafgaand aan deze beschikking zienswijzen naar voren te brengen overeenkomstig artikel 4:11 sub a en c, en dus artikel 4:8 van de Awb buiten toepassing te laten.

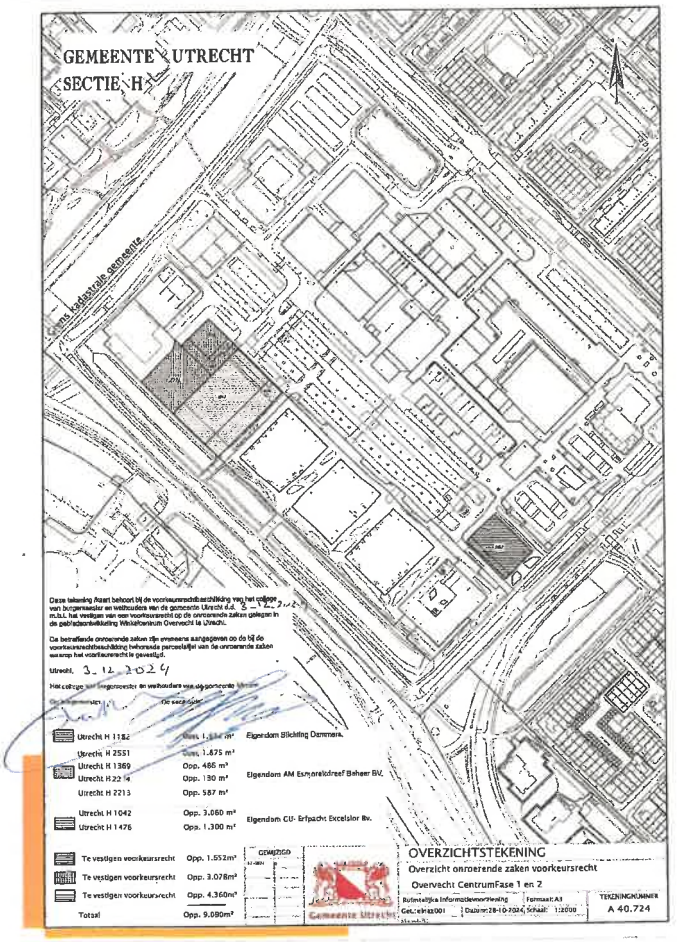
4. De stukken in de voorbereiding naar het raadsbesluit, in afwijking van afdeling 3.4. van de Algemene wet bestuursrecht, gedurende 4 weken ter inzage te leggen.

5. Op dit collegevoorstel en de bijlagen Kadastrale tekening A40.724 en Perceellijst, tijdelijk geheimhouding op te leggen op grond van artikel 87 van de Gemeentewet om redenen genoemd in artikel 5, lid 2, onder i van de Woo tot na inwerkingtreding van het voorkeursrecht middels inschrijving in het Kadaster.

6. Op de geheime bijlage "Ontwikkelstrategie en inzet Voorkeursrecht voor Overvecht Centrum" op grond van artikel 87 Gemeentewet tijdelijke geheimhouding opleggen om de reden genoemd in artikel 5.1. lid 2 sub b van de Woo totdat de nog te openen grondexploitatie voor Overvecht Centrum Fase 1 en 2 is afgesloten.

7. De Hoofdgebiedseconoom van de Ontwikkelorganisatie Ruimte te mandateren tot het uitvoeren van eventueel kleine tekstuele aanpassingen naar aanleiding van de besluitvorming door het college.

Utrecht, 3 december 2024
Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht
De burgemeester | De secretaris



Deze tekening maakt behoort bij de voorkeursrechtbeschikking van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht d.d. 3 – 12 – 2024 m.b.t. het vestigen van een voorkeursrecht op de onroerende zaken gelegen in de gebiedsontwikkeling Wekelhofterrein Overvecht te Utrecht.

De betreffende onroerende zaken zijn eveneens aangegeven op de bij de voorkeursrechtbeschikking behorende perceelslijst van de onroerende zaken waarop het voorkeursrecht is gevestigd.

Utrecht, 3 – 12 – 2024

Het college van burgemeester en wethouders voor dit onroerende [illegible]

De secretaris

Utrecht H 1182	Oppv. 1.[illegible] m²	Eigendom Stichting Dommera.
Utrecht H 2551	Oppv. 1.475 m²	
Utrecht H 1369	Opp. 486 m²	
Utrecht H 2214	Opp. 190 m²	Eigendom AM Exploitatieraad Beheer BV.
Utrecht H 2213	Opp. 587 m²	
Utrecht H 1042	Opp. 3.080 m²	Eigendom CU- Erfpacht Excelsior Bv.
Utrecht H 1476	Opp. 1.300 m²	

Te vestigen voorkeursrecht	Opp. 1.552m²	
Te vestigen voorkeursrecht	Opp. 3.078m²	
Te vestigen voorkeursrecht	Opp. 4.360m²	
Totaal	Opp. 9.090m²	

GEMEENTE UTRECHT

OVERZICHTSTEKENING
Overzicht onroerende zaken voorkeursrecht
Overvecht CentrumFase 1 en 2

Ruimtelijke Informatievoorziening	Formaat: A1		TEKENINGNUMMER
Gebiedsgroep: 001	Datum: 28-10-2024	Schaal: 1:2000	A 40.724

Lijst van onroerende zaken gelegen in de kadastrale Gemeente Utrecht waarop conform artikel 9.1 lid 2 van de Omgevingswet een voorkeursrecht is gevestigd.
Deze lijst behoort bij de voorkeursrechtbeschikking van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht d.d. 3 december 2024, m.b.t. het vestigen van een voorkeursrecht op de onroerende zaken gelegen in de gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum Fase 1 en 2 te Utrecht. De betreffende onroerende zaken zijn eveneens aangegeven op de bij de voorkeursrechtbeschikking behorende tekening/kaart van de onroerende zaken waarop het voorkeursrecht is gevestigd.

De gegevens zoals die in de lijst zijn opgenomen zijn ontleend aan de Dienst voor het kadaster en de openbare registers d.d. 21 november 2024.

	Kadastrale gemeente	Sectie	Nummer	Grootte perceel	Grootte perceel betrokken in besluit	Plaatselijk bekend	Huidige bestemming conform ruimtelijke plannen.nl		Toegedachte bestemming	Recht	Eigenaren en beperkt zakelijk gerechtigden	Adres conform Kamer van Koophandel	Postcode	Plaats
1	Utrecht	H	1182	1.652	1.652	Montalbaendreef 19 Seinedreef 141 Zamenhofdreef 351	Bedrijf (art. 4)		Parkeren/voorzieningen	Eigendom	Eigenaar: Stichting Dammers	Croeselaan 189	3521 BM	Utrecht
	Utrecht	H	1182	1.652	1.652	Montalbaendreef 19 Seinedreef 141 Zamenhofdreef 351	Bedrijf (art. 4)		Parkeren/voorzieningen	Kwalitatieve verplichting	Stichting Uitvoering Bodemsanering Amovering Tankstations. (SUBAT)	K.P. van de Mandelelaan 90	3062 MB	Rotterdam
2	Utrecht	H	2551	1.875	1.875	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
3	Utrecht	H	1369	486	486	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
4	Utrecht	H	2214	130	130	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
5	Utrecht	H	2213	587	587	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
6	Utrecht	H	1042	3.060	3.060	Seinedreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom belast met erfpacht	Eigenaar: gemeente Utrecht	Stadsplateau 1	3521 AZ	Utrecht
	Utrecht	H	1042	3.060	3.060	Seinedreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Erfpacht, opstalrecht	Erfpachter, opstaller: Excelsior BV	Industrieweg 1	3606 AR	Maarssen
7	Utrecht	H	1476	1.300	1.300	Esmoreitdreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom belast met erfpacht, opstalrecht en zakelijk recht als bedoeld in Belemmeringwet privaatrecht	Eigenaar, opstaller: gemeente Utrecht	Stadsplateau 1	3521 AZ	Utrecht
	Utrecht	H	1476	1.300	1.300	Esmoreitdreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Erfpacht, opstalrecht	Erfpachter, opstaller: Excelsior BV	Industrieweg 1	3606 AR	Maarssen
	Utrecht	H	1476	1.300	1.300	Esmoreitdreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Zakelijk recht als bedoeld in Belemmeringwet privaatrecht	Zakelijk gerechtigde als bedoeld in Belemmeringenwet privaatrecht: Stedin Netbeheer BV	Blaak 8	3011 TA	Rotterdam

Utrecht, 3 december 2024
Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht

De burgemeester

De secretaris

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vestigen Voorkeursrecht op gronden gelegen in Overvecht Centrum Fase 1 en 2

Beleidsveld	Grondzaken
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	[redacted]
Kenmerk	12823823
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Ja, een of meer bijlage(n)

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Op grond van artikel 9.1 lid 1 sub c van de Omgevingswet, een voorkeursrechtbeschikking te nemen op basis waarvan op meerdere onroerende zaken die deel uitmaken van de herontwikkeling van Overvecht Centrum, Fase 1 en Fase 2, een voorkeursrecht wordt gevestigd:
   - zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende en daarvan deel uit makende en als zodanig gewaarmerkte kadastrale tekening/kaart A 40.724a (bijlage);
   - en de bijbehorende en daarvan deel uit makende perceellijst, waarop de kadastrale aanduiding is vermeld van de in de voorkeursrechtbeschikking opgenomen onroerende zaken, de grootte en naam en vestigingsplaats van de eigenaren en beperkt gerechtigden volgens de registers van het kadaster (bijlage);

   met de aantekening dat deze onroerende zaken eerder zijn betrokken in de voorkeursrechtbeschikking van het college van 3 december 2024 en waarmee de gemeente het eerste recht van koop krijgt op deze onroerende zaken.

2. Dit raadsbesluit in werking te laten treden op de dag van vaststelling, op grond van artikel 1:4 lid 1 Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

...

Samenvatting

Bij instemming met dit voorstel wordt voor meer gemeentelijke regie en sturing een voorkeursrecht gevestigd op een aantal onroerende zaken voor de toekomstige gebiedsontwikkeling van Overvecht Centrum, Fase 1 en 2. Op deze locatie zijn parkeergebouwen (bovengronds en ondergronds), winkels, woningen gepland en het toevoegen van een nieuw plein met meer ruimte voor groen. Het effect van het vestigen van een voorkeursrecht is dat de gemeente voorrang krijgt bij de aankoop van de onroerende zaken en daarmee dus een eerste recht van koop heeft.

Context

Aanleiding

Overvecht Centrum is een gebied met verschillend eigendom en daarmee zijn er meerdere inzichten over hoe het gebied moet worden aangepakt. De afgelopen jaren is gebleken dat herontwikkeling van afzonderlijke kavels niet gelukt is. Daarom is gekozen voor een andere, gezamenlijke aanpak, gericht op samenwerking van alle partijen (open planproces). Dit sluit aan bij de aanpak Samen voor Overvecht, waarin we de krachten en inzet van de verschillende betrokkenen bundelen, zodat het resultaat voor Overvecht Centrum meer is dan de som der delen. Twee jaar lang werkten een team van betrokken inwoners en ondernemers uit de wijk, eigenaren van grond en gebouwen en de gemeente samen aan een toekomstplan.

Masterplan Overvecht Centrum

Er is in vier fasen toegewerkt naar het Masterplan Overvecht Centrum: inventariseren, schetsen, ontwerpen en aanpassen. Alle fasen zijn afgerond en het plan wordt op 3 december 2024 vrijgegeven voor inspraak. In het Masterplan is geprobeerd alle verschillende inzichten, doelen en belangen samen te brengen. Op deze manier willen we bereiken dat het een gedragen en daarmee duurzamer plan wordt en het beste plan voor deze plek. Eigenaren worden uitgenodigd om in de komende jaren tot ontwikkeling over te gaan. Het Masterplan wordt voor de lange termijn (2040) gemaakt en moet flexibel zijn; bijvoorbeeld als niet iedereen meteen tot uitvoering over gaat. Dit is ook actueel omdat door de economische conjunctuur de totale businesscase onzeker is. Een onderdeel van het Masterplan is daarom ook een uitvoeringsstrategie waarin wordt aangegeven hoe gefaseerd tot uitvoering van het Masterplan kan worden gekomen. Op dit moment laten de eerste twee fasen van het Masterplan op basis van de eerste financiële doorrekening een haalbaar resultaat zien.

Fase 1 bestaat uit de realisatie van een parkeergebouw op de locatie van de oude Opelgarage en een nieuwe ontwikkeling op de locaties Karwei, Kwik-Fit en Carwash. Hierdoor ontstaat op de parkeerbalans een overschot aan parkeerplaatsen. Met deze ontwikkeling kan worden gestart 3 tot 5 jaar na de vaststelling van het Masterplan.
Doordat in Fase 1 extra parkeren is toegevoegd, kunnen er in Fase 2 ter plaatse van het huidige parkeerterrein een ondergrondse parkeergarage, woningen en ander programma worden gerealiseerd. Deze fase start 5 tot 10 jaar na vaststelling van het Masterplan. Fase 2 heeft een relatie met het winkelcentrum. De bedoeling is dat een deel van het winkelcentrum hiernaartoe verhuist. Daarnaast is er weer een overschot gecreëerd aan parkeren, zodat er in de volgende fase parkeren kan worden opgeheven. Als het winkelcentrum toch niet mee kan doen in deze fase, is een andere invulling in de plint van fase 2 noodzakelijk. Fase 1 en 2 vormen een ruimtelijk en functioneel geheel.

Het vestigen van een voorkeursrecht voor Fase 1 en 2 van het Masterplan creëert de mogelijkheid om met voorrang percelen aan te kopen. Door het voorkeursrecht toe te passen, ontstaat de verplichting voor eigenaren en beperkt gerechtigden in dit gebied om deze onroerende zaken als eerste aan de gemeente aan te bieden.

Voor Fase 3, 4 en 5 is een uitvoeringsstrategie opgesteld die op termijn de uitvoering van het totale gebied financieel haalbaar maakt.

Juridische context

Toelichting besluitvormingsprocedure

Burgemeester en wethouders kunnen op grond van artikel 9.1 lid 2 van de Omgevingswet bij voorkeursrechtbeschikking op een onroerende zaak een voorkeursrecht vestigen. Het is daarbij niet nodig om voorafgaand aan dit besluit een inspraakprocedure te doorlopen, omdat het doel alleen bereikt kan worden als rechthebbenden niet van tevoren in kennis worden gesteld.

De voorkeursrechtbeschikking van het college van B&W gaat in na de inschrijving ervan in de openbare registers van het kadaster. Het college heeft op 3 december 2024 besloten tot een zelfstandige voorkeursrechtbeschikking.
Het besluit van het college vervalt van rechtswege als niet binnen 3 maanden na het ingaan daarvan een opvolgende voorkeursrechtbeschikking is genomen door de gemeenteraad.

Binnen deze 3 maanden kan de gemeenteraad een voorkeursrechtbeschikking nemen (voorliggend voorstel) op basis van artikel 9.1 lid 1 sub c van de Omgevingswet. Het besluit van de gemeenteraad vervalt van rechtswege 3 jaar na het ingaan daarvan, tenzij voor dat tijdstip de functie waarvoor het voorkeursrecht is gevestigd, is toegedacht in een omgevingsvisie of een programma of is toebedeeld in een omgevingsplan.

Zienswijzen
Rechthebbenden zijn bij het aanbieden van dit raadsvoorstel nog niet in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen. Het was ongewenst dat zij vóór het nemen van een voorkeursrechtbeschikking door het college kennis konden nemen van het voornemen om een voorkeursrecht te vestigen. Zij zijn vanaf bekendmaking van het collegebesluit in de gelegenheid gesteld om hun zienswijzen over het vestigen van het voorkeurrecht in te dienen. Gelet op de maximale termijn tussen het besluit van het college en het besluit van de raad is gekozen voor een zienswijzeperiode van 4 weken (om binnen drie maanden een voorkeursrechtbeschikking aan de raad te kunnen voorleggen is een zienswijzeperiode van 6 weken niet haalbaar). De termijn voor indienen van een zienswijze valt deels samen met de kerstvakantie, maar de belanghebbenden zullen in de aangetekende brief hier attent op worden gemaakt. Een verslag van eventuele zienswijzen en reactie daarop wordt aan de raad aangeboden voor besluitvorming voorafgaand aan behandeling.

Controle perceellijst en kadastrale kaart
De voorkeursrechtbeschikking die de gemeenteraad vaststelt bestaat uit het raadsbesluit, de kadastrale kaart en de perceellijst. De kadastrale kaart en de perceellijst worden voor behandeling in de raadsvergadering gecontroleerd bij het kadaster om na te gaan of deze documenten de meest recente informatie bevatten. Dit betekent dat deze bijlagen in concept zijn bijgevoegd en dat de raad bij een eventuele wijziging een definitieve versie ontvangt voorafgaand aan de raadsbehandeling.

Verlengingsmogelijkheden
Het voorkeursrecht van de gemeenteraad vervalt van rechtswege 3 jaar na inwerkingtreding, tenzij binnen die drie jaar een omgevingsplan wordt vastgesteld. Deze periode kan met drie jaar verlengd worden door eerst een omgevingsvisie of omgevingsprogramma vast te laten stellen. Het voorkeursrecht wordt dan namelijk met drie jaar verlengd, waardoor er extra tijd is om een omgevingsplan te laten vaststellen. Deze stap is op grond van artikel 9.1 lid 1 sub b van de Omgevingswet toegestaan. Beide routes zijn mogelijk.

Voorwaarden vestiging voorkeursrecht
De onroerende zaken hebben op basis van het huidige bestemmingsplan thans de bestemming Bedrijf. Aangezien op 1 januari 2024 de Omgevingswet in werking is getreden wordt nu gesproken over de functie Bedrijf.
De gemeente Utrecht is op basis van artikel 9.1 van de Omgevingswet bevoegd een voorkeursrecht te vestigen op onroerende zaken. Er moet wel worden voldaan aan twee criteria:

1. aan de onroerende zaken moet een niet-agrarische bestemming worden toegedacht of toebedeeld en;
   Het voorkeursrecht kan alleen gevestigd worden voor onroerende zaken die in de nabije toekomst een andere functie krijgen dan de agrarische functie. Of waarvan het gebruik afwijkt van de functie. De beoogde functie is Parkeren/voorziening en/of Wonen/voorzieningen.
2. het gebruik van de onroerende zaken moet afwijken van de toegedachte of toebedeelde functie.
   Binnen het systeem van de Omgevingswet komen alleen onroerende zaken in aanmerking, waarvan het huidig gebruik afwijkt van de toegedachte functie.

Er wordt voldaan aan beide criteria waardoor de gemeente op de onroerende zaken een voorkeursrecht kan vestigen.

Bekendmaking en inschrijving
Nadat de voorkeursrechtbeschikking bekend is gemaakt en aan de eigenaren en beperkt gerechtigden is toegezonden, moet de voorkeursrechtbeschikking worden ingeschreven in de openbare registers van het Kadaster. Deze inschrijving moet plaatsvinden binnen 4 dagen nadat deze bekend is gemaakt. Vanaf het moment dat de beschikking van de gemeenteraad is ingeschreven gaat het voorkeursrecht voor een periode van drie jaar gelden.

Beslistermijn
De voorkeursrechtbeschikking van het college vervalt na 3 maanden, tenzij de gemeenteraad binnen deze 3 maanden een zelfstandige voorkeursrechtbeschikking neemt op grond van artikel 9.1 lid 1 onder c Ow.
Het college heeft op 3 december 2024 besloten tot een zelfstandige voorkeursrechtbeschikking, zodat de eerst mogelijke vervaldatum van het voorkeursrecht valt op 3 maart 2025. Uiterlijk op 2 maart 2025 dient de gemeenteraad een voorkeursrechtbeschikking te nemen, omdat anders op de gronden voor een periode van 2 jaren geen voorkeursrecht gevestigd kan worden op dezelfde grondslag. De laatste raadsvergadering in het vergaderschema van de gemeenteraad voor die datum is gepland op 20 februari 2025.

Beoogd effect
Met het vestigen van een voorkeursrecht op de onroerende zaken waarop het voorkeursrecht van toepassing wordt, beoogt de gemeente meer regie te kunnen voeren op het realiseren van Fase 1 en 2 van het Masterplan Overvecht Centrum, ongewenste ontwikkelingen tegen te kunnen gaan en mogelijk eigendommen te verkrijgen binnen het plangebied.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Op 3 december 2024 heeft het college Masterplan Overvecht Centrum vastgesteld.
- Raadsbrief 18 juni 2024 over de voortgang van het masterplan Overvecht Centrum; afronden fase ontwerpen.
- Op 28 maart 2024 (agendapunt 21) heeft de gemeenteraad gesproken over de afrondende besluitvorming over update Masterplan Overvecht Centrum plaats.
- Op 1 februari 2024 (agendapunt 7) vindt de raadscommissie over de Ontwikkelingen in Overvecht plaats.
- Op 25 januari 2024 is de commissie ROG in een technische bijeenkomst bijgepraat over Masterplan versie 1.0
- Raadsbrief 5 december 2023 over de voortgang van het masterplan Overvecht Centrum; resultaten van het eerste deel van de derde fase 'Ontwerpen' van het Masterplan Overvecht Centrum.
- Op 9 november 2023 (agendapunt 6) heeft de gemeenteraad 1,4 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de afronding van het Masterplan Overvecht Centrum.
- Raadsbrief 21 juni 2023 over de voortgang van het masterplan Overvecht Centrum; voortgang proces, uitlopen daarvan en wat dit betekent voor het door de raad beschikbare gestelde budget.
- Raadsbrief 31 januari 2023 over de voortgang van het masterplan Overvecht Centrum; afronden fase schetsen en ter inzage leggen NRD.
- Raadsbrief 16 november 2022 over de voortgang van het masterplan Overvecht Centrum; afronden fase inventariseren.
- Op 23 december 2021 (agendapunt 10) heeft de gemeenteraad het Raadsvoorstel Gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum: uitwerken basisprincipes en onderzoeksvragen ruimtelijke en financiële verkenning in een Masterplan vastgesteld.
- Raadsbrief 2 november 2021 met aanvullende informatie over het gezamenlijke en open planproces en de aanvullende onderzoeksvragen n.a.v. de raadscommissie van 30 september 2021.
- Op 30 september 2021 (agendapunt 4) vindt de raadscommissie over het Raadsvoorstel Gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum plaats.
- In maart 2021 is de Ruimtelijke en Financiële Verkenning afgerond. Partijen komen overeen dat er kansen zijn voor een gebiedsontwikkeling en we nu niet moeten stoppen (ondanks alle kanttekeningen). Vervolgens is een raadsvoorstel gemaakt om budget aan te vragen om samen een gebiedsgericht toekomstplan te maken (masterplan). Het resultaat van de Verkenning zijn de

Basisprincipes en onderzoeksvragen. Deze zijn opgenomen in het Raadsvoorstel Gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum.
- Met geld uit de Regio Deal (2020) heeft de gemeente samen met de eigenaren/ bewoners boven winkelcentrum, onder begeleiding van externe deskundigen, in een compact proces in gezamenlijke en één op één gesprekken gewerkt aan een ruimtelijke en financiële verkenning.
- Eind 2018 heeft het toenmalige college tijdens haar werkbezoek aan Overvecht aangegeven dat een integrale ontwikkeling/visie van het centrumgebied van Overvecht wenselijk is.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt

1 Op grond van artikel 9.1 lid 1 sub c van de Omgevingswet, een voorkeursrechtbeschikking te nemen op basis waarvan op meerdere onroerende zaken die deel uitmaken van de herontwikkeling van Overvecht Centrum, Fase 1 en fase 2, een voorkeursrecht wordt gevestigd:
- zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende en daarvan deel uit makende en als zodanig gewaarmerkte kadastrale tekening/kaart A40.724a (bijlage);
- en de bijbehorende en daarvan deel uit makende perceellijst, waarop de kadastrale aanduiding is vermeld van de in de voorkeursrechtbeschikking opgenomen onroerende zaken, de grootte en naam en vestigingsplaats van de eigenaren en beperkt gerechtigden volgens de registers van het kadaster (bijlage);

met de aantekening dat deze onroerende zaken eerder zijn betrokken in de voorkeursrechtbeschikking van het college van 3 december 2024 en waarmee de gemeente het eerste recht van koop krijgt op deze onroerende zaken.

Argumenten

1.1 Door het vestigen van het voorkeursrecht, kan de gemeente een betere positie krijgen in het gebied als de eigenaar over gaat tot verkoop.
De gemeente krijgt met het vestigen van het voorkeursrecht betere mogelijkheden om te komen tot realisatie van de planontwikkeling Overvecht Centrum Fase 1 en Fase 2. Door het voorkeursrecht toe te passen, kan worden voorkomen dat nieuwe partijen (strategische) (grond)posities innemen. Deze delen van het Masterplan blijven daarmee financieel haalbaar.

De partijen in het gebied en de gemeente gaan uit van zelfrealisatie. Hiervoor moeten anterieure overeenkomsten met grondeigenaren worden gesloten. In het geval dit niet lukt, zet de gemeente in op verwerving. Mochten de huidige eigenaren toch niet zelf willen realiseren en het wel aan een ander willen verkopen, dan moet de eigenaar door de vestiging van het voorkeursrecht het perceel eerst aan de gemeente aanbieden.

Het voorkeursrecht wordt gevestigd om speculatie tegen te gaan en niet met nieuwe eigenaren in de eerste fasen van de herontwikkeling van Overvecht Centrum geconfronteerd te worden. Daarnaast kan hiermee worden voorkomen dat nieuwe partijen (strategische) (grond)posities innemen. De huidige eigenaren en beperkt gerechtigden hebben meegewerkt aan het Masterplan. Potentieel nieuwe eigenaren zijn niet of onvoldoende meegenomen in het planproces, waardoor zij mogelijk te duur inkopen. De nu haalbare fases kunnen daardoor alsnog onder druk komen te staan. De gemeente blijft inzetten op het sluiten van anterieure overeenkomsten met de grondeigenaren.
Bovendien zorgt het vestigen van een voorkeursrecht er ook voor dat prijsopdrijving afgeremd wordt doordat de procedure van grondaankopen met waarborgen is omkleed.
Tenslotte geeft de gemeente met het voorkeursrecht het signaal af dat de zij graag snel verder wil met de herontwikkeling en dat zij, indien nodig, bereid is om zelf gronden te verwerven.

1.2 Het belang van een regierol prevaleert boven het individuele belang van de eigenaren.
De gemeente krijgt met vestiging van het voorkeursrecht de mogelijkheid om in het kader van de realisatie van de planontwikkeling Overvecht Centrum met betrekking tot Fase 1 en 2 de mogelijkheid om parkeergebouwen (bovengronds en ondergronds), voorzieningen, woningen en een nieuw plein met meer ruimte voor groen te creëren.
Het inzetten van het instrument voorkeursrecht leidt ertoe dat eigenaren bij verkoop eerst aan de gemeente moeten aanbieden. De gemeente heeft daarmee een eerste recht van koop. Dit biedt de mogelijkheid om als gemeente meer regie en sturing te krijgen op de ontwikkeling van het plangebied. Er is geen sprake van een verplichte verkoop, alleen een aanbiedingsplicht in geval van een vrijwillige verkoop.
Tegenover dit zwaarwegende belang van de gemeente staan de belangen van de eigenaren en beperkt gerechtigden van de onroerende zaken in de locatie. De Omgevingswet bevat een groot aantal waarborgen ter bescherming van de belangen van de eigenaren en beperkt gerechtigden, waaronder prijsvaststelling via de rechtbank en mogelijke schadevergoeding in bepaalde gevallen. Daarnaast geeft de wet maximale termijnen om te komen tot ruimtelijke plannen. Indien niet binnen drie jaar de functie waarvoor het voorkeursrecht is gevestigd, is toegedacht in een omgevingsvisie of een programma of is toebedeeld in een omgevingsplan , vervalt het voorkeursrecht van rechtswege.

1.3 De locaties in fase 1 en 2 zijn cruciaal voor de ontwikkeling van het gehele gebied
Het voorkeursrecht wordt op alle percelen in fase 1 en 2 gevestigd. Binnen Overvecht Centrum zijn dit de fases die nu financieel haalbaar zijn. Door de ontwikkeling van Overvecht Centrum met deze fases te starten kan het bestaande winkelgebied blijven functioneren. Alleen de ontwikkeling van fase 1 en 2 is al een verbetering van het gebied. Bovendien vormen deze twee fases het eerste deel van de 'schuifpuzzel' om ook de latere fases mogelijk te maken, mits deze dan financieel haalbaar zijn.
Het voorkeursrecht wordt op alle percelen in fase 1 en 2 gevestigd, zodat alle eigenaren gelijk behandeld worden.

Kanttekeningen/Risico's

1.1 Het toepassen van het voorkeursrecht geeft geen garantie dat de gemeente positie verkrijgt in het plangebied.
De eigenaren/ beperkt gerechtigden worden door het vestigen van het voorkeursrecht niet gedwongen de gronden te verkopen. Alleen als zij willen verkopen, moet de onroerende zaak eerst aan de gemeente worden aangeboden. De vestiging van een voorkeursrecht geeft dus geen zekerheid tot verwerving en realisatie.
Op dit moment is het vestigen van een voorkeursrecht het meest gerede instrument dat kan worden ingezet om als gemeente een grondpositie te verwerven, er is geen titel voor een onteigeningsprocedure.

1.2 Het vestigen van het voorkeursrecht kan de relatie met de huidige eigenaren onder druk zetten
De vestiging van het voorkeursrecht komt onverwacht voor de huidige eigenaren. Dit sluit niet aan bij het 'open planproces' dat we tot op heden hebben doorlopen en gaan voortzetten. Mogelijk kan dit de relatie met de eigenaren onder druk zetten. De gemeente probeert deze gevolgen te beperken door met elkaar in gesprek te blijven en te blijven benadrukken dat zelfrealisatie het uitgangspunt is. Dan heeft het vestigen van het voorkeursrecht geen consequenties.
Juist door het vestigen van het voorkeursrecht geeft de gemeente het signaal af dat de zij graag snel verder wil met de herontwikkeling en dat zij, indien nodig, bereid is om zelf gronden te verwerven. Hiermee wil zij prijsopdrijving door speculatie en vertraging voorkomen. De Omgevingswet bepaalt dat de werkelijke waarde van de onroerende zaak wordt vergoed aan de eigenaren en beperkt gerechtigden, inden

de gemeente op basis van het voorkeursrecht gaat verwerven.

Besluitpunt

2 Dit raadsbesluit in werking te laten treden op de dag van vaststelling, op grond van artikel 1:4 lid 1 Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht.

Argumenten

2.1 Dit is nodig om het voorlopig voorkeursrecht gevestigd door het college tijdig te bestendigen.
Op dit voorstel is de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht van toepassing. Dit betekent dat het raadsbesluit in werking treedt 5 weken na bekendmaking (artikel 1:3 lid 1 Referendumverordening). Om het voorlopig voorkeursrecht door het college tijdig te bestendigen voor 3 maart 2025 is het noodzakelijk dat het raadsbesluit direct na vaststelling in werking treedt. Bij toepassing van artikel 1:4, lid 1 blijft de mogelijkheid bestaan over het raadsbesluit een raadgevend referendum te houden. Op basis van de uitkomst van een eventueel referendum kan worden voorgesteld het raadsbesluit in te trekken.

Financiën
Als de eigenaren en beperkt gerechtigden die betrokken zijn bij het voorkeursrecht hun perceel willen verkopen, zullen zij het eerst aan de gemeente moeten aanbieden. Aankoop geschiedt altijd op basis van de werkelijke waarde. Een aankoop wordt gedaan binnen de kaders van de 'Anticiperende aankopen' en het college is bevoegd de aankopen te doen. Er is geen verplichting tot gemeentelijke aankoop.

Vervolg
Nadat het raadsbesluit is genomen wordt het gepubliceerd in het Gemeenteblad en ter inzage gelegd. De voorkeursrechtbeschikking wordt ook gepubliceerd op de website van de gemeente. Iedere eigenaar en beperkt gerechtigde krijgt een aangetekende brief met informatie over de werking van het voorkeursrecht alsmede een afschrift van de voorkeursrechtbeschikking.

Het voorkeursrecht dient binnen 4 dagen na de bekendmaking te worden ingeschreven in de openbare registers. Indien deze inschrijving niet in die termijn plaatsvindt dan vervalt de beschikking van rechtswege.

Tegen het besluit van de gemeenteraad staat bezwaar open. Rechthebbenden kunnen binnen een periode van 6 weken na bekendmaking en ingaan van de beschikking bezwaar indienen tegen het besluit van de Raad. Indien een rechthebbende al bezwaar heeft gemaakt tegen de zelfstandige voorkeursrechtbeschikking van het college, hoeft de rechthebbende niet nogmaals bezwaar in te dienen omdat een bezwaar tegen het besluit van het college mede wordt geacht te zijn gericht tegen het besluit van de gemeenteraad.

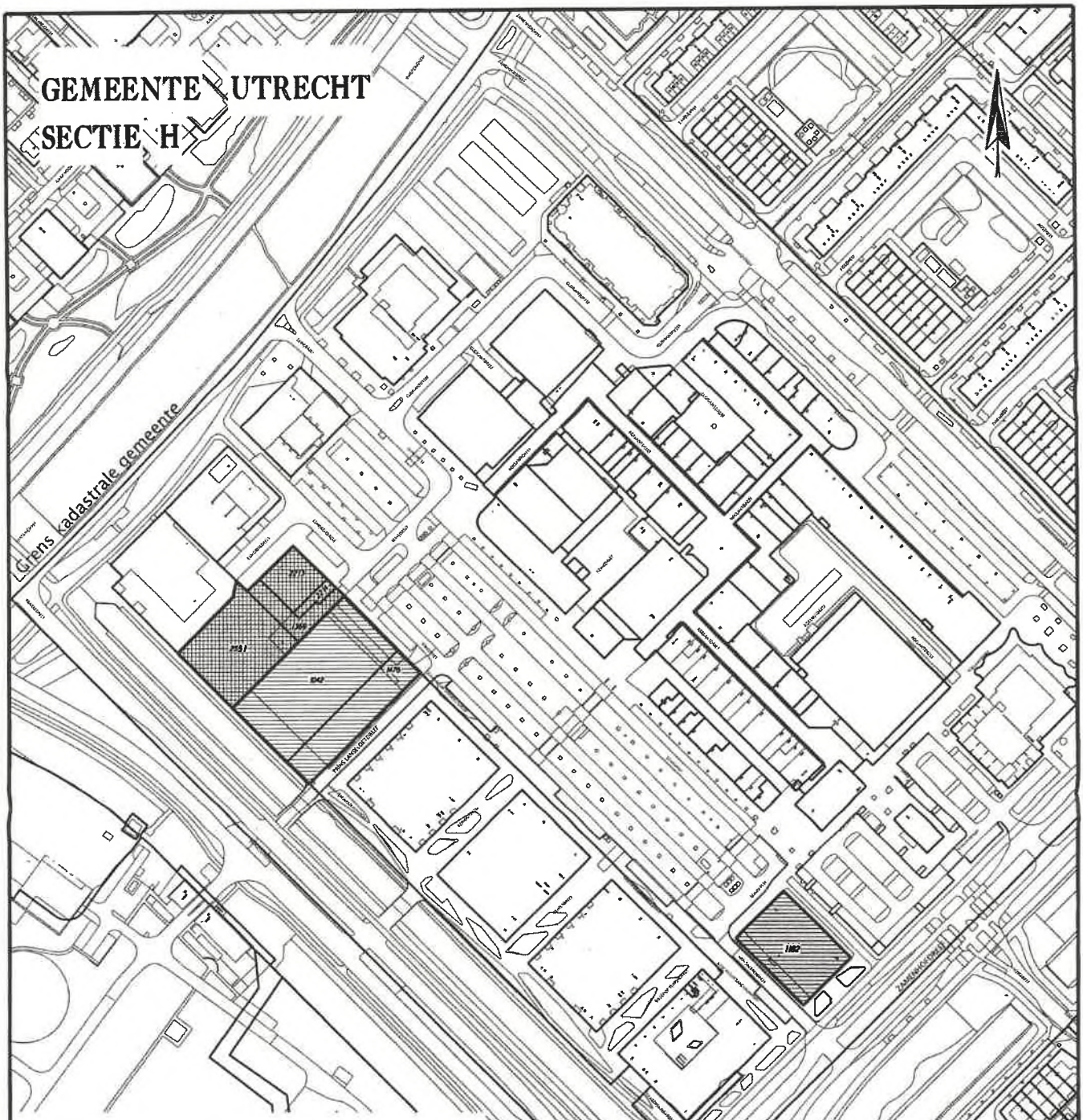
Participatie
De rechthebbenden zijn bij het vaststellen en toezenden van dit raadsvoorstel nog niet in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen. Het was ongewenst dat zij vóór besluitvorming door het college kennis konden nemen van het voornemen om een voorkeursrecht te vestigen. Voorafgaand aan de behandeling van het raadsvoorstel krijgen zij alsnog gelegenheid vooraf een zienswijze kenbaar te maken. De ingekomen zienswijzen worden in een vaststellingsrapport opgenomen en beantwoord. Het vaststellingsrapport wordt voor besluitvorming aan de gemeenteraad wordt aangeboden en bij dit voorstel gevoegd.

Communicatie
Publicatie van het raadsbesluit in het gemeenteblad geschiedt digitaal. De rechthebbenden zullen per aangetekende brief worden geïnformeerd over de voorkeursrechtbeschikking.

Referendabel
De Verordening raadgevend referendum is van toepassing.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Kadastrale tekening A 40.724a
- Perceellijst

Bijlagen informatief



Deze tekening /kaart behoort bij de voorkeursrechtbeschikking van de raad van de gemeente Utrecht d.d. .. - .. - 2025 m.b.t. het vestigen van een voorkeursrecht op de onroerende zaken gelegen in de gebiedsontwikkeling Winkelcentrum Overvecht te Utrecht.

De betreffende onroerende zaken zijn eveneens aangegeven op de bij de voorkeursrechtbeschikking behorende perceelslijst van de onroerende zaken waarop het voorkeursrecht is gevestigd.

Utrecht H 1182	Opp. 1.652 m²	Eigendom Stichting Dammers.
Utrecht H 2551	Opp. 1.875 m²	Eigendom AM Esmoreitdreef Beheer BV.
Utrecht H 1369	Opp. 486 m²	
Utrecht H 2214	Opp. 130 m²	
Utrecht H 2213	Opp. 587 m²	
Utrecht H 1042	Opp. 3.060 m²	Eigendom GU- Erfpacht Excelsior Bv.
Utrecht H 1476	Opp. 1.300 m²	

Te vestigen voorkeursrecht	Opp. 1.652m²	
Te vestigen voorkeursrecht	Opp. 3.078m²	
Te vestigen voorkeursrecht	Opp. 4.360m²	
Totaal	Opp. 9.090m²	

GEWIJZIGD	
11-11-2024	EE

Gemeente Utrecht

OVERZICHTSTEKENING

Overzicht onroerende zaken voorkeursrecht

Overvecht Centrum Fase 1 en 2

Ruimtelijke informatievoorziening		Formaat: A3	TEKENINGNUMMER
Get.: elnaz001	Datum: 28-10-2024	Schaal: 1:2000	A 40.724a

$$pentabel$$

Lijst van onroerende zaken gelegen in de kadastrale Gemeente Utrecht waarop conform artikel 9.1 lid 1 sub c van de Omgevingswet een voorkeursrecht is gevestigd.
Deze lijst behoort bij de voorkeursrechtbeschikking van de raad van de gemeente Utrecht d.d. 20 februari 2025 m.b.t. het vestigen van een voorkeursrecht op de onroerende zaken gelegen in de gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum Fase 1 en 2 te Utrecht. De betreffende onroerende zaken zijn eveneens aangegeven op de bij de voorkeursrechtbeschikking behorende tekening/kaart van de onroerende zaken waarop het voorkeursrecht is gevestigd.

De gegevens zoals die in de lijst zijn opgenomen zijn ontleend aan de Dienst voor het kadaster en de openbare registers d.d. 21 november 2024.

	Kadastrale gemeente	Sectie	Nummer	Grootte perceel	Grootte perceel betrokken in besluit	Plaatselijk bekend	Huidige bestemming conform ruimtelijke plannen.nl		Toegedachte bestemming	Recht	Eigenaren en beperkt zakelijk gerechtigden	Adres conform Kamer van Koophandel	Postcode	Plaats
1	Utrecht	H	1182	1.652	1.652	Montalbaendreef 19 Seinedreef 141 Zamenhofdreef 351	Bedrijf (art. 4)		Parkeren/voorzieningen	Eigendom	Eigenaar: Stichting Dammers	Croeselaan 189	3521 BM	Utrecht
	Utrecht	H	1182	1.652	1.652	Montalbaendreef 19 Seinedreef 141 Zamenhofdreef 351	Bedrijf (art. 4)		Parkeren/voorzieningen	Kwalitatieve verplichting	Stichting Uitvoering Bodemsanering Amovering Tankstations. (SUBAT)	K.P. van de Mandelelaan 90	3062 MB	Rotterdam
2	Utrecht	H	2551	1.875	1.875	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
3	Utrecht	H	1369	486	486	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
4	Utrecht	H	2214	130	130	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
5	Utrecht	H	2213	587	587	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
6	Utrecht	H	1042	3.060	3.060	Seinedreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom belast met erfpacht	Eigenaar: gemeente Utrecht	Stadsplateau 1	3521 AZ	Utrecht
	Utrecht	H	1042	3.060	3.060	Seinedreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Erfpacht, opstalrecht	Erfpachter, opstaller: Excelsior BV	Industrieweg 1	3606 AR	Maarssen
7	Utrecht	H	1476	1.300	1.300	Esmoreitdreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom belast met erfpacht, opstalrecht en zakelijk recht als bedoeld in Belemmeringwet privaatrecht	Eigenaar, opstaller: gemeente Utrecht	Stadsplateau 1	3521 AZ	Utrecht
	Utrecht	H	1476	1.300	1.300	Esmoreitdreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Erfpacht, opstalrecht	Erfpachter, opstaller: Excelsior BV	Industrieweg 1	3606 AR	Maarssen
	Utrecht	H	1476	1.300	1.300	Esmoreitdreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Zakelijk recht als bedoeld in Belemmeringwet privaatrecht	Zakelijk gerechtigde als bedoeld in Belemmeringenwet privaatrecht: Stedin Netbeheer BV	Blaak 8	3011 TA	Rotterdam

Utrecht, 20 februari 2025
Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht
De burgemeester

De secretaris

gideonse

[redacted]
advocaat

Postbus 10087
7301 GB Apeldoorn
Deventerstraat 35
7311 LT Apeldoorn

[redacted]

AANTEKENEN
Raad van de gemeente Utrecht
T.a.v. Ontwikkelorganisatie Ruimte
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Apeldoorn, 2 januari 2025

Geachte raad,

092301 Dammers / Overvecht – zienswijze voorkeursrecht

Namens Stichting Dammers, gevestigd te Utrecht, dien ik hierbij een zienswijze in naar aanleiding van de voorkeursrechtsbeschikking Overvecht Centrum Fase 1 en Fase 2 van het college, Gemeente Utrecht van het college van burgemeester en wethouders van Utrecht (hierna: het college) van 3 december 2024. Cliënte is eigenaar van een locatie gelegen binnen de voorgenomen gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum (perceelnummer 1 van de perceellijst). Zij acht de voorkeursrechtbeschikking zowel onevenredig bezwarend voor haar als prematuur en licht dat als volgt toe.

Cliënte wijst erop dat zij sedert lange tijd contact heeft gehad met uw gemeente c.q. het college over een nieuwe invulling van haar locatie, waarbij zij altijd zelfrealisatie heeft vooropgesteld en zich welwillend heeft opgesteld, ook vanaf het moment dat de voorgenomen gebiedsontwikkeling in beeld kwam. Ter zake van de voorgenomen gebiedsontwikkeling heeft zij proactief geparticipeerd door haar visie te geven en haar wensen in dit verband kenbaar te maken. Het in dit stadium vestigen van een voorkeursrecht past naar de mening van cliënte niet in het de afgelopen jaren doorlopen proces. Naar het gevoelen van cliënte tracht het college hiermee op een oneigenlijke manier het proces van de voorgenomen gebiedsontwikkeling zodanig te sturen dat voor haar ernstige beperkingen en schade ontstaan. Zij wijst er daarbij op dat het college blijkbaar tracht te anticiperen op een nog door uw raad te bepalen toekomstige planologisch kader op basis van een conceptmasterplan waarop door betrokken partijen nog kan worden gereageerd, derhalve een kader dat nog geenszins een gegeven is. De handelwijze van het college in dit verband acht cliënte dan ook

Alle werkzaamheden worden verricht uit hoofde van een overeenkomst tot opdracht met Advocatenkantoor Gideonse B.V. Op de overeenkomst zijn de algemene voorwaarden van Advocatenkantoor Gideonse B.V. van toepassing, waaronder beperking van aansprakelijkheid
[redacted]

evident in strijd met een zorgvuldige voorbereiding en zij is dan ook van mening dat het vestigen van een voorkeursrecht in casu dan ook volstrekt prematuur is.

Cliënte is niet duidelijk waarom het college juist deze keuze heeft gemaakt, nu, in strijd met het motiveringbeginsel, een kenbare en deugdelijke motivering van die keuze ontbreekt; in de voorkeursbeschikking wordt slechts verwezen naar een geheime bijlage. Naar haar mening riekt de handelwijze van het college dan ook naar détournement de pouvoir en willekeur. Ook is zij van mening dat het college geen goede belangenafweging heeft gemaakt door geen inzicht in zijn te geven. Teneinde zicht op de handelwijze van het college in casu te verkrijgen, heeft cliënte overigens
./. aanleiding gezien bij het college bijgaand verzoek op grond van de Wet open overheid in te dienen.

Cliënte wijst erop dat zij door het vestigen van een voorkeursrecht ernstig wordt beperkt in haar eigendomsrecht in de vorm van waardevermindering van haar locatie en beperking van haar financieringsmogelijkheden in dat verband. Ook vreest zij door een voorkeursrecht nog meer vertragingsschade op te lopen.

Kortom, cliënte verzoekt uw raad in casu om genoemde redenen met klem af te zien van een opvolgende voorkeursrechtbeschikking.

In de verwachting u hiermee naar behoren te hebben geïnformeerd,

[redacted]

gideonse

[redacted]
advocaat

Postbus 10087
7301 GB Apeldoorn
Deventerstraat 35
7311 LT Apeldoorn

[redacted]

AANTEKENEN
College van burgemeester en wethouders
van Utrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Apeldoorn, 2 januari 2025

Geacht college,

<u>092301 Dammers / Overvecht – Woo-verzoek voorkeursrecht Overvecht Centrum</u>

Namens Stichting Dammers, gevestigd te Utrecht, te dezer zake woonplaats kiezende te mijnen kantore aan de Deventerstraat 35 (postbus 10087, 7301 GB) te Apeldoorn, dien ik hierbij een verzoek in op grond van de Wet open overheid.

Het onderhavige verzoek ziet op de totstandkoming van de voorkeursrechts-beschikking Overvecht Centrum Fase 1 en Fase 2 van uw college van 3 december 2024 – zie bijlage. Cliënte verzoekt u om openbaarmaking en verstrekking via de digitale weg van alle documenten, waaronder schriftelijke communicatie, met betrekking tot dit onderwerp.

./.

NB: Cliënte verstaat in haar onderhavige verzoek onder schriftelijke communicatie uitdrukkelijk ook communicatie via de elektronische weg zoals e-mail, appberichten, SMS- en tekstberichten of communicatie via overige (interne) informatieuitwisselings- en/of opslagsystemen. En het betreft ook communicatie op ambtelijk niveau.

In afwachting van uw tijdige berichten,

[redacted]

Alle werkzaamheden worden verricht uit hoofde van een overeenkomst tot opdracht met Advocatenkantoor Gideonse B.V. Op de overeenkomst zijn de algemene voorwaarden van Advocatenkantoor Gideonse B.V. van toepassing, waaronder beperking van aansprakelijkheid.

[redacted]

Faam
vastgoed

Zienswijze

Raad van de Gemeente Utrecht
t.a.v. de Ontwikkelorganisatie Utrecht
Hoofdgebiedseconooom
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

30 december 2024

Referentie: 12943004

Betreft: Zienswijze ontwerp voorkeursbeschikking

Geachte leden van de raad Utrecht,

Met een brief van 4 december 2024 van het college van burgemeester en wethouders van Utrecht, zijn wij ervan in kennis gesteld dat het college de percelen kadastraal bekend gemeente Utrecht, sectie H 1042 en H 1476 bij besluit van 3 december 2024 (voorlopig) heeft aangewezen met een voorkeursrecht als bedoeld in artikel 9.1 van de Omgevingswet. Deze percelen zijn eigendom van Excelsior B.V.

Het college heeft uw raad voorgesteld of zal uw raad nog voorstellen om het voorkeursrecht te verlengen. Volgens voornoemde brief van 4 december 2024 kunnen belanghebbenden met ingang van het ter inzage leggen van de "ontwerp voorkeursbeschikking" gedurende vier weken hun zienswijze naar voren brengen. Ons is niet duidelijk wanneer een "ontwerp voorkeursbeschikking" ter inzage is gelegd. Uit de kennisgeving in het Gemeenteblad blijkt niet van de tervisielegging van een ontwerp voorkeursbeschikking.

Zoals terecht in de brief van 4 december 2024 wordt opgemerkt, sluit het vestigen van een voorkeursrecht niet aan bij het 'open planproces' dat tot op heden is doorlopen. Hoewel wij het prettig vinden in de brief van 4 december 2024 te mogen lezen dat de gemeente Utrecht de reeds ingezette gesprekken over zelfrealisatie wil continueren, is het vestigen van een voorkeursrecht hiermee niet te rijmen. Een voorkeursrecht bemoeilijkt immers iedere vorm van samenwerking bij zelfrealisatie, terwijl het met het oog op de planvorming wenselijk is of minst genomen wenselijk kan zijn om met de andere eigenaren in het plangebied dan wel eventuele derden samen te kunnen werken, zodat bijvoorbeeld optimalisaties in de planvorming kunnen worden gerealiseerd.

Het voorliggende masterplan heeft een ontwikkelingshorizon van meer dan 20 jaar. Het winkelcentrum wat ongeveer 70% van dit plan is gaat op zijn vroegst pas over 10 jaar ontwikkelen, het winkelcentrum gaat in 2025 nog aangeven of ze dit plan steunen. Of dit plan financieel haalbaar is over een dusdanig lange periode is onzeker, in de financiele onderbouwing word aangegeven *'financiele optimalisaties zijn mogelijk om het plan haalbaar*

[redacted]

te maken. Er is nog voldoende tijd om dit de per fase te onderzoeken en uit te werken'. Het vestigen van het voorkeursrecht lijkt hiermee wat prematuur en niet doeltreffend.

In tegenstelling tot wat in de brief van 4 december 2024 is aangegeven, heeft het vestigen van een voorkeursrecht wel degelijk consequenties voor de mogelijkheden om tot zelfrealisatie over te gaan. Wij kunnen ons evenmin verenigen met de in de brief van 4 december 2024 genoemde suggestie dat een voorkeursrecht tot een versnelling van de ontwikkeling zal leiden. Samenwerkingen worden bemoeilijkt en daar komt bij dat een voorkeursrecht ook helemaal niet nodig is om het signaal af te geven dat de gemeente Utrecht verder wil met de ontwikkeling. Dat kan ook op andere manieren, bijvoorbeeld door het sluiten van een intentieovereenkomst of wellicht zelfs al een anterieure overeenkomst. Een dergelijke overeenkomst geeft de gemeente Utrecht bovendien de mogelijkheid om desgewenst regie te voeren op de ontwikkeling, omdat hierin afspraken kunnen worden opgenomen over onder meer de rol van de gemeente (faciliterend en toetsend), de planning en het kostenverhaal.

Wij vinden dat het vestigen van een voorkeursrecht niet bijdraagt aan een spoedige en voortvarende ontwikkeling van de percelen die nu met een voorkeursrecht zijn belast. Wij verzoeken uw raad dan ook om het voorkeursrecht niet te verlengen.

[redacted]

[redacted]

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Voorkeursrecht Overvecht Centrum Fase 1 en 2

Beleidsveld	Grondzaken
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Leanne Reijnen
Zaaknummer	12823823
Jaargang en nummer	2025, nr. 26
Vergaderdatum Raad	20 februari 2025
Referendabel	Ja
Geheim	Ja, een of meer bijlage(n)

De raad besluit:

1. Op grond van artikel 9.1 lid 1 sub c van de Omgevingswet, een voorkeursrechtbeschikking te nemen op basis waarvan op meerdere onroerende zaken die deel uitmaken van de herontwikkeling van Overvecht Centrum, Fase 1 en Fase 2, een voorkeursrecht wordt gevestigd:
   - zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende en daarvan deel uit makende en als zodanig gewaarmerkte kadastrale tekening/kaart A 40.724a (bijlage);
   - en de bijbehorende en daarvan deel uit makende perceellijst, waarop de kadastrale aanduiding is vermeld van de in de voorkeursrechtbeschikking opgenomen onroerende zaken, de grootte en naam en vestigingsplaats van de eigenaren en beperkt gerechtigden volgens de registers van het kadaster (bijlage);
   met de aantekening dat deze onroerende zaken eerder zijn betrokken in de voorkeursrechtbeschikking van het college van 3 december 2024 en waarmee de gemeente het eerste recht van koop krijgt op deze onroerende zaken.

2. Dit raadsbesluit in werking te laten treden op de dag van vaststelling, op grond van artikel 1:4 lid 1 Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 20 februari 2025.

De griffier,

Miguel Israel

De plaatsvervangend voorzitter,

Mariam Al-Saqaff

Signed By: Dijksma, Sharon <s.dijksma@utrecht.nl>
03/03/2025 15:02:42 CET
ID: 2357a970-7ee1-4583-ab24-43fbb62895e8
Auth: Scribble

Signed By: Israel, Miguel <miguel.israel@utrecht.nl>
21/02/2025 17:20:49 CET
ID: 2357a970-7ee1-4583-ab24-43fbb62895e8
Auth: Scribble

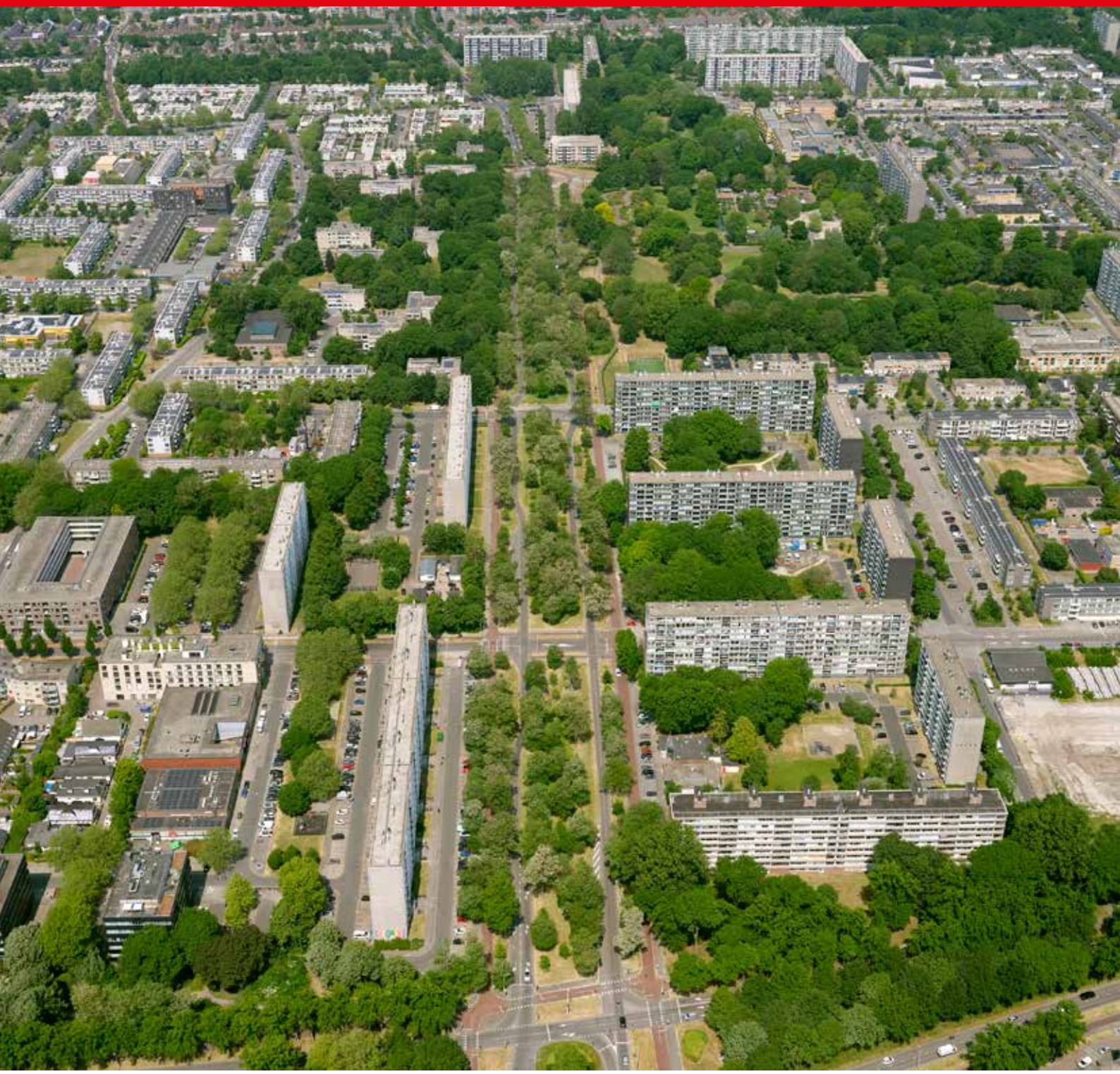
Gemeenteraad

Dossiernummer	4339
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 februari 2025
Agendapunt	24
Titel	Raadsvoorstel Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2025 - 2040
ID	4556
Behandelend ambtenaar	Kaal, Irmo
Telefoon	14030
E-mail	irmo.kaal@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Overvecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Ruimtelijke projecten: Overvecht
Referendabel	Ja
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Cie Ruimtelijke ordening en Grondzaken/06-20011476
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	**20 februari 2025**

Voorgesteld besluit

Omgevingsvisie Overvecht 2040



Gemeente Utrecht

Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040

november 2024

Inhoudsopgave

1. Buurten 4

2. Uitvoeringsstrategie 38

3. Onderbouwing ruimte voor groei 72

4. Onderbouwing groen en profielen 90

5. Onderzoek mobiliteit 196

6. Onderbouwing wonen 222

7. Samenvatting werken 232

8. Onderbouwing maatschappelijke voorzieningen en sociale opgaven 238

9. Reflectie op Uitgangspuntennotitie 246

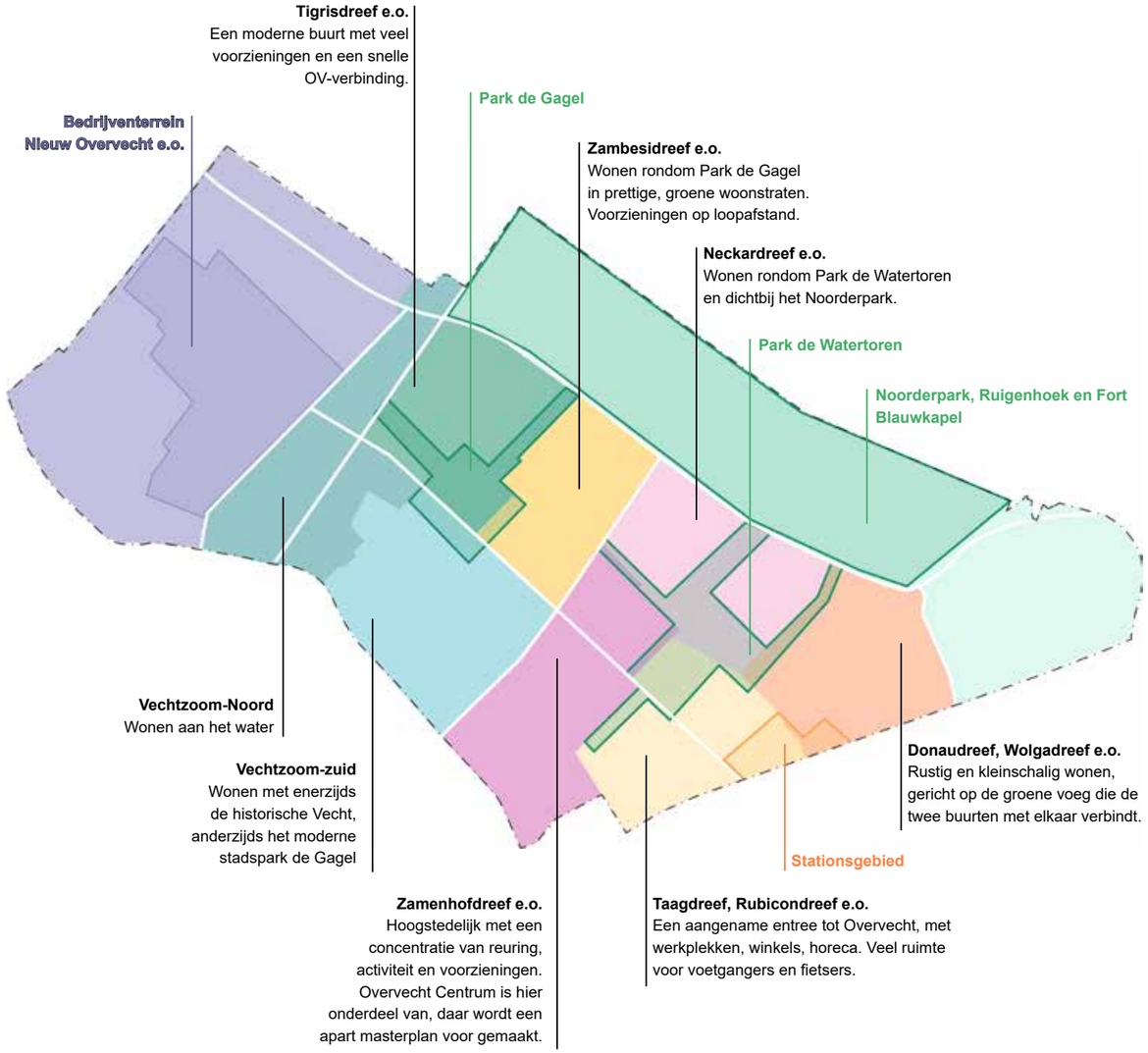
Colofon 260

01

Buurten

Overzicht van de buurten

Overvecht bestaat uit verschillende buurten, elk met een eigen karakter en opzet. Naast buurten onderscheiden we enkele speciale gebieden:



De locatie van de huidige rioolwaterzuivering ontwikkelt zich op lange termijn (na 2040 en alleen als de RWZI op een andere locatie kan worden gehuisvest) tot uitbreiding van Overvecht Centrum.

De volgende buurtkaarten zijn een weergave van de visie op buurtniveau. Ze geven onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

De kaarten kunnen gelezen worden aan de hand van onderstaande legenda:

Ruimte voor groei en behoud

- Woonbuurten
- Stedelijke buurten
- Hoogstedelijk gebied
- Centrale as
- Intensief bedrijventerrein
- Gemengde zone bedrijventerrein
- Groene buurtranden
- Rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI)

Toe te voegen woningen

Relatieve ontwikkeling woningvoorraad.
+ betekent dat we de ambitie hebben om het aandeel in die categorie te laten groeien.
- betekent dat het aandeel mag dalen.

Verschillend en voor iedereen

- Voorzieningenzone rondom HOV-halte
- Voorzieningen
- Gemengde zone: bedrijvigheid, sport, retail
- Bedrijventerrein Nieuw Overvecht
- Sportcluster

- Kans voor verbetering/vernieuwing
- Welzijn
- Sport & bewegen
- Natuurijsbaan Park de Watertoren
- Spelen
- Ontmoeten
- Intensiveren bedrijventerrein
- Zorg
- Winkelcentrum
- Cultuur
- Volkstuinen
- Ondernemen
- Cultuurhistorisch groen erfgoed

Veilig en verbonden

Fiets & voetganger

- Recreatieve hoofdfietsroute en wandelroute
- Hoofdfietsroute en wandelroute
- Doorgaande fiets- en/of wandelroute
- Zoekgebied gewenste nieuwe fiets-/wandelroute

OV

- Route HOV (U-link)
- Route HOV, ligging nog te bepalen
- HOV-halte, exacte ligging nog bepalen
- Zoekgebied route buurtgericht OV (U-bus/U-flex)
- Buslijn (U-bus)
- Bushalte (U-bus)

- Treinspoor
- NS-station Overvecht

Auto

- Hoofdautonetwerk
- Wijkstraten
- Knip voor auto's
- Mogelijke locatie aanvullende maatregel
- Autovrije zone
- Zoekgebied parkeervoorziening

Nieuw Overvecht e.o.



Bereikbaar met HOV 3
Het bedrijventerrein wordt beter bereikbaar met het openbaar vervoer. De HOV-lijn stopt aan of op het bedrijventerrein; op het terrein rijdt buurtgericht OV.

Ecologische en recreatieve verbinding 2
tussen Zuilen en Maarseveenseplassen

Betere verbindingen 1
voor voetgangers en fietsers tussen de sportverenigingen, volkstuinen, groengebieden en over het bedrijventerrein. Ons Genot wordt meer onderdeel van de wandelpadenstructuur van het bedrijventerrein en omgeving.

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Ruimte intensiever benutten 4
door functies te stapelen en parkeren op te lossen in hubs. Hierdoor bieden we ruimte aan meer ondernemers op het bedrijventerrein.

Vergroenen van het bedrijventerrein 5 door gezamenlijke inspanning van gemeente en eigenaren.

Oversteekbaarheid Franciscusdreef 6
Het zuidelijk deel van de Franciscusdreef (tot de Orinocodreef) versmalt tot één rijstrook in beide richtingen. De oversteekbaarheid bij de Orinocodreef en naar het sportcluster wordt verbeterd.

Gemengde ontwikkeling sportcluster, intensiveren bestaande sportparken voor veldsport 7
Gemengde ontwikkeling in combinatie met HOV-halte. In deze zone ontstaat een menging tussen (sport) voorzieningen, werk en onderwijs. Deze dynamiek draagt bij aan de levendigheid en sociale veiligheid.

Natuurgebied Zuilen 9
o.a. meer ruimte voor natuur en verbeteren routes en verbindingen

De **parkeerplaats van de Vechtsebanen** 8 is onderdeel van de Hoofdgroenstructuur, maar is nu een parkeerterrein en dus niet groen. Gezien de doelstellingen om Nieuw Overvecht te verbeteren en te verdichten, zien we dit wel als kansrijke plek om te verbeteren. Als hier een initiatief ontstaat voor herontwikkeling, zal gekeken worden hoe deze plek ook qua groen kan worden verbeterd.

Op bedrijventerrein Nieuw Overvecht wordt een geleidelijke verandering naar een meer aantrekkelijke werklocatie gestart door het faciliteren van nieuwe bebouwing en het in samenwerking met eigenaren vergroenen van het bedrijventerrein. Rond het sportcluster en aan de Franciscusdreef ontstaat een gemengd sport-, werk- en voorzieningencluster.

Intensivering en vergroening

- Intensivering van het bedrijventerrein vindt plaats door bedrijven te clusteren in één gebouw, meer stapeling en bouwen in hogere dichtheid. Parkeren wordt opgelost in gedeelde parkeervoorzieningen.
- De openbare ruimte wordt zoveel mogelijk klimaatadaptief en met meer groen en grote bomen ingericht. Dit is vaak gekoppeld aan rioolvervanging, waardoor dat pas aan het einde van de looptijd van de omgevingsvisie aan de orde zal komen. We stimuleren om groene daken te maken, waar mogelijk in combinatie met zonnepanelen.
- De gemeente heeft een faciliterende rol bij de transformatie van bedrijventerrein Nieuw Overvecht.

Werkprogramma

- Op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht ligt de focus op stadsverzorgende bedrijven, (creatieve) maakbedrijven, bouw-, techniek-, circulaire- en verduurzamingsbedrijven. Het is een logische en belangrijke plek voor culturele en creatieve makers. Hier is bijvoorbeeld ruimte om met bepaalde materialen te werken. Tegelijkertijd dragen broedplaatsen ook bij aan de sociale veiligheid van het gebied.
- Op het bedrijventerrein bevinden zich veel sociaal-maatschappelijke functies, zoals fysiotherapeuten en sportaanbieders. Waar mogelijk, worden deze functies verplaatst naar de buurten van Overvecht. Door deze verschuiving organiseren we functies op de juiste plek in de stad. Buurtfuncties met een sterk publiekskarakter krijgen een plek in de woonbuurten en bedrijven die mogelijk hinder veroorzaken op de bedrijventerreinen.
- Rond de Vechtsebanen en aan de Franciscusdreef ontstaat een gemengd gebied met (sport)voorzieningen, werk en onderwijs (roze zone). Deze dynamische en levendige omgeving dient als aantrekkelijke entree naar het bedrijventerrein.

Geen wonen

- Bedrijventerrein Nieuw Overvecht is de plek voor bedrijven die met hun milieucategorie niet passen in de woonwijk Overvecht. Om ruimte beschikbaar te houden voor deze milieucategorie wordt er geen woningbouwontwikkeling toegestaan op het bedrijventerrein.
- De wijzigingsbevoegdheid naar wonen in het bestemmingsplan wordt niet meer toegepast, waardoor transformatie van bestaande bedrijfspanden naar nieuwe panden wordt gestimuleerd.

Creatieve broedplaatsen

- Dit gebied is een kansrijke plek voor creatieve broedplaatsen. Het aantrekken van nieuwe creatieve ondernemers kan bijdragen aan de imagoverbetering van het terrein. De doelstelling voor Overvecht is om 5.000 m^2 creatieve broedplaatsen toe te voegen.

Overig

- Om het probleem van netcongestie aan te pakken, is één van de oplossingen het bijbouwen van netinfrastructuur. Stedin heeft het bedrijventerrein Nieuw Overvecht als zoeklocatie aangewezen. Dit valt buiten de scope van deze omgevingsvisie.

Toe te voegen werkplekken

+/- 800 werkplekken
Werkplekken gerelateerd aan voorzieningen (sport, onderwijs) en bedrijven (stadsverzorgende bedrijven, maakbedrijven, MKB, stadsdistributie, circulaire economie)

De straten op bedrijventerrein Nieuw Overvecht zijn groen, veilig en overzichtelijk. Ondanks de nieuwe bomen blijft de zichtbaarheid van in- en uitritten van bedrijven goed, wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid voor logistiek verkeer en fietsers/voetgangers. De openbare ruimte wordt toekomstbestendig ingericht, waarbij de groenstroken in de straten water kunnen vasthouden en de bomen zorgen voor voldoende schaduw tijdens warme zomerdagen.

Impressie van het bedrijventerrein



Vechtzoom-Noord



HOV-verbinding 5
De nieuwe HOV-verbinding loopt straks door de Klopvaartbuurt heen.

Aantrekkelijke langzaam verkeersverbinding 4
tussen Klopvaart, Torontodreef en Floridadreef

Bevaarbaar maken Klopvaart voor kano's 3
Toevoegen van natuurvriendelijke oevers

Verbeteren oversteekbaarheid Franciscusdreef 2

Nieuwe looproute 1
tussen Vechtzoompark en Natuurgebied Zuilen

6 **Nieuwe bebouwing toevoegen rond HOV-halte** aan de Rio Brancodreef met een aantrekkelijk stedelijk milieu, nieuwe voorzieningen, rekening houdend met de menselijke maat

7 **Langzaam verkeersverbinding** over de Vecht. Exacte locatie en aantal verbindingen nog te bepalen.

8 **Verbetering van de openbare ruimte**
In de Klopvaartbuurt wordt ingezet op verbetering van de buitenruimte. Verdichting gebeurt enkel daar waar het nodig is om de woningvoorraad of voorzieningenaanbod te verbeteren.

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

In dit deel van Overvecht liggen relatief rustige buurten. Langs de Klopvaart is het prachtig wandelen. Fort aan de Klop is een mooie plek en wordt ook door mensen van buiten Overvecht bezocht. Stadstuin Klopvaart is een groene oase in de buurt met diverse sociale functies.

Kwaliteitsverbetering

- De openbare ruimte (straten, pleintjes en groen) wordt kwalitatief verbeterd.

Voorzieningengebied Rio Branco

- Buurtvoorzieningen (geen winkelcentrum) worden geclusterd rondom de nieuwe HOV-halte, zodat deze voorzieningen gemakkelijk te bereiken zijn.
- De vaak open binnentuinen van de nieuwe woongebouwen worden ingericht met collectieve voorzieningen zoals speelelementen, picknickbanken en barbecueplekken.

Omgeving Franciscusdreef

- Het zuidelijk deel van de Franciscusdreef wordt versmald naar één rijstrook in beide richtingen. Dit verbetert de verkeersveiligheid en biedt mogelijkheden om de oversteekbaarheid naar natuurgebied Oud-Zuilen, bedrijventerrein Nieuwe Overvecht en het sportcluster te verbeteren.
- De herinrichting van de Franciscusdreef maakt aanpassing en vergroening van het gehele wegprofiel mogelijk, eventueel in combinatie met herontwikkeling van de bebouwing eromheen. Het is ook een kans om deze stadsentree meer menselijke maat en allure te geven.
- Er is aandacht voor oversteekplaatsen voor fiets en voetganger ten hoogte van de Orinocodreef, Rio Brancodreef en Torontodreef.



De verbinding over de Franciscusdreef richting het sportcluster wordt ingericht als veilige fietsverbinding, zodat kinderen en volwassenen op een veilige en prettige manier bij hun sportplek kunnen aankomen.



Veilige speelplekken met zicht vanuit de woningen.

Toe te voegen woningen (relatief)
200-250 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
-	++	+	+	+

Toe te voegen werkplekken
80 banen thuis + 75 banen op werklocaties

Werkplekken die horen bij voorzieningen (rondom nieuwe HOV- halte, onderwijs, zorg) of bedrijven (broedplaatsen in voorzieningenstrook, kantoren en flexwerkplekken rondom HOV-halte)

Vechtzoom-Zuid



Buurtgericht OV 2
Naast de HOV-verbinding ontsluit een busverbinding de buurten van Overvecht, met meerdere haltes per buurt.

Carnegiedreef inrichten als onderdeel van het park 3
De Carnegiedreef wordt een autovrije, groene verbinding door de wijk, met ruimte voor een snelle HOV-verbinding.

Verbetering buurtwinkelcentrum 1
door oriëntatie, vergroening, aantrekkelijke uitstraling.

Park de Gagel 4
wordt beter bereikbaar door nieuwe fiets- en wandelroutes naar het Vechtzoompark.

Kansrijke plek voor ontwikkeling 10
School Aunis

Verbindingen over de Vecht voor mens en dier 8
exacte locatie nog te bepalen.

Levendige en gemengde buurt met veel voorzieningen 9

Robuuste groene verbinding 5
tussen Vechtzoompark en Park de Gagel

Recreatieve fiets- en wandelroute 6
De lokale fietsroutes in Overvecht sluiten aan op het regionale fietsnetwerk langs de Vecht.

Groene scheg versterken 7
Vechtzoompark, nieuwe groene oevers en de overzijde van de Vecht met elkaar tot een groene scheg te transformeren en te verbinden, water beter beleefbaar maken

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

In Vechtzoom-Zuid liggen diverse goedlopende voorzieningen: het sportpark en gezondheidscentrum Amazonedreef. Het Vechtzoompark is een mooi wandelgebied met gevarieerde beplanting en sportgelegenheden.

Herinrichting Carnegiedreef

- De Carnegiedreef ontwikkelt tot onderdeel van Park de Gagel. Door het autoverkeer van de dreef af te halen, ontstaat ruimte voor een brede groene inrichting met goede fiets- en wandelverbindingen die onderdeel wordt van Park de Gagel.
- Ook met een HOV- verbinding mag de Carnegiedreef geen barrière in het park vormen. Daarom worden veilige kruisingen voor fietsers en voetgangers gemaakt.

Verdichting rondom HOV-halte

- De nieuwe HOV-route loopt straks over de Carnegiedreef. Rondom de haltes ontstaat een levendige, diverse omgeving met voorzieningen, werkplekken en woningen. Deze functies hebben een aantrekkende werking vanuit de hele wijk.
- Hierbij wordt zo veel mogelijk ingezet op behoud van wat er al is, maar is ook sloop-nieuwbouw mogelijk.

Toe te voegen woningen (relatief)
400-500 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
-	+	++	++	+

Toe te voegen werkplekken
80 banen thuis + 125 banen op werklocaties

Werkplekken die horen bij voorzieningen (voorzieningen en horeca langs de Carnegiedreef, De Klop en omgeving) of bij bedrijven (kantoren en bedrijfsverzamelgebouwen rondom HOV-halte)



Het grootste deel van de fiets- en voetpaden is beschaduwd, om koelte te bieden in warme zomermaanden.



Het transformeren van bergingen naar woningen en het creëren van entrees aan het maaiveld zorgt voor prettige straten en verblijfsplekken.



Op sommige plekken kunnen parkeervakken veranderen in groen, waar ruimte is voor spelen en ontmoeting.



Diversiteit in architectuur, waarin wordt gespeeld met geveldiepte en -variatie, draagt bij aan een diverser straatbeeld.

Tigrisdreef e.o.



3 Buurtgericht OV
Naast de nieuwe, snelle OV-verbinding over de Carnegiedreef zorgt buurtgericht OV voor een goede verbinding binnen Overvecht en naar de rest van Utrecht.

9 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Pagodedreef 49 (voor wonen met voorzieningen)

Klopvaartpark 2
behouden en versterken

4 De wijkring
wordt vergroend door nieuwe bomen, groenvakken en meer ruimte voor fiets en voetganger.

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Kansrijke plek voor ontwikkeling 10
Gagelkwartierlocatie rondom Ankaradreef

5 Verbetering hart van de buurt
De centra van de buurten worden versterkt en beter bereikbaar gemaakt. Door menging met woningbouw wordt het draagvlak voor voorzieningen vergroot.

Kansrijke plek voor ontwikkeling 8
Gagelkwartierlocatie rondom HOV-halte

Verbinding tussen Park de Gagel en Klopvaart verbeteren 1

Kansrijke plek voor ontwikkeling 8
Locatie Rosendael

6 Randen Park De Gagel
In plaats van de verborgen, onduidelijke entrees tot het park worden er prettige en sociaal veilige routes en ingangen gerealiseerd, bijvoorbeeld langs de Hanoidreef.

7 Levendige voorzieningenzone voor park en HOV-halte

In Tigrisdreef en omgeving zijn er diverse wandel- en speelstraten. De ligging tussen Park de Gagel, de Klopvaart en het Sjanghaipark is een grote kwaliteit. Park De Gagel is met haar vele functies van groot belang voor de wijk en de buurt.

Focus op buurtverbetering

- Bij de herinrichting van de buitenruimte en straten wordt ingezet op het verbeteren van de toegankelijkheid naar Park de Gagel. Dit doen we door duidelijke looproutes langs voorkanten van woningen te maken.
- De kwaliteit van het buurtwinkelcentrum verbetert door op zoek te gaan naar een combinatie van maatschappelijke voorzieningen, dienstverlening (kapsalon etc.), betaalbare werkruimte voor creatieve makers en woningbouw.
- Voor de bestaande bebouwing wordt ingezet op verduurzaming en kleinschalige transformaties ten behoeve van de leefbaarheid. Rondom de HOV-halte en de omgeving van zorgcentrum Careyn zijn grootschaligere ingrepen mogelijk.

Toe te voegen woningen (relatief):

400-500 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
--	++	+	+	+

Toe te voegen werkplekken

50 banen thuis + 75 werkplekken op werklocaties

Werkplekken die horen bij bedrijven en buurtvoorzieningen (bedrijven en flexwerk-plekken rondom HOV-halte, retail/horeca functies in buurtcentrum, broedplaatsen in getransformeerde plinten in de wijkring)



In het buurtwinkelcentrum worden voorzieningen op de begane grond gecombineerd met appartementen op de verdiepingen.



De nieuwe bebouwing aan de parkranden staat met de 'voorkant' aan het park, waardoor de sociale veiligheid van het park en de entrees verbeterd wordt. Ook stimuleert het de levendigheid in de parken.



De nieuwe bebouwing wordt voorzien van groene binnentuinen, waar bewoners gebruik van kunnen maken. Kinderen kunnen hier veilig spelen, omdat er vanuit de woningen toezicht is op de tuin.



Door parkeren deels op te lossen in gebouwen, ontstaat er in de buurtstraten ruimte voor groen en ontmoetingsplekken. In samenwerking met de bewoners kunnen deze plekken ingericht worden.

Zambesidreef e.o.



2 **Verbeteren van de openbare ruimte rondom het buurtwinkelcentrum**
in samenwerking met lokale ondernemers en bewoners.

1 **Veiligheid**
De HOV-baan wordt straks ter hoogte van haltes en belangrijke kruisingen oversteekbaar (bijv. de fietsroute door het park).

6 **Kansrijke plek voor ontwikkeling**
Gagelkwartierlocatie Piramidedreef

7 **Kansrijke plek voor ontwikkeling**
Gagelkwartierlocatie Carnegiehoven

3 **Kansrijke plek voor ontwikkeling**
ZONOR in combinatie met renovatie

4 **Einsteindreef**
Aan deze zijde ingericht met een doorgaande groenstrook tussen weg en bebouwing.

5 **Toevoegen van bebouwing aan de Carnegiedreef**
met behoud van groene binnentuinen in huidige woonblokken, de maat van het groen is afgestemd op de maat van de grote flats.

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

De kwaliteit van de omgeving van buurtwinkelcentrum de Gagelhof moet beter worden, met name vanwege het stenige plein en de onduidelijke inrichting, waarbij geparkeerde auto's de openbare ruimte bepalen. In deze buurt liggen enkele wegen waar de verkeersveiligheid niet goed scoort.

Verdichting rondom HOV-halte

- De HOV-halte op de Carnegiedreef wordt één van de centrale plekken in de wijk, met optimale bereikbaarheid en menging van functies. Nieuwe ontwikkelingen, door transformatie of sloop-nieuwbouw, dienen bij te dragen aan deze hoogstedelijke kwaliteit.

Groene rand aan de Einsteindreef

- De noordwestzijde van de Einsteindreef behoudt een doorgaande groenstrook. Zo wordt overlast van de weg op de woningen verminderd en kan deze zone worden ingericht als doorgaande ecologische verbinding. De doorgaande groenstrook moet een prettige plek worden om te wandelen zodat het aangenamer gaat voelen.

Toe te voegen woningen (relatief):
500-700 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
--	++	++	++	+

Toe te voegen werkplekken
100 banen thuis + 75 werkplekken op werklocaties

Werkplekken die horen bij bedrijven en voorzieningen (retail/horeca en verzorgende voorzieningen in de Gagelhof, bedrijfsverzamelgebouwen langs de Carnegiedreef)



Het groen tussen bestaande woongebouwen krijgt een functie om te sporten, spelen, verblijven of eten te verbouwen (moestuin).



Schoolpleinen kunnen onderdeel worden van de openbare ruimte, buiten schooltijden. Hier horen maatregelen bij zodat de schoolpleinen netjes blijven.



Het groene karakter van de Einsteindreef en Carnegiedreef blijft behouden.



Levendige plinten in de nieuwe bebouwing zorgen voor reuring op straat.

Zamenhofdreef e.o.



1 Het RWZI-gebied
ontwikkelt op lange termijn tot een hoogstedelijk milieu dat aansluit bij Overvecht Centrum. Dit kan alleen als de RWZI op een andere locatie wordt gehuisvest.

2 Verbeteren oversteekbaarheid Einsteindreef
Overvecht Centrum wordt beter verbonden met de omliggende buurten, voornamelijk de buurt aan de overzijde van de Einsteindreef.

3 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Overvecht Centrum

4 Intensiveren bebouwing aan de Zamenhofdreef
Toevoegen van nieuwe woningen rondom bestaande binnentuin, waar huidige en nieuwe bewoners elkaar kunnen ontmoeten. Bij transformatie is hoge stedelijkheid wenselijk.

5 Singel als continu beleefbaar element
Water uitbreiden waar het kan en toevoegen van natuurvriendelijke oevers, rekening houdend met de cultuurhistorische kenmerken.

6 De Zamenhofdreef en de Carnegiedreef worden onderdeel van de centrale as
Dit is een autovrije en groene verbinding die Overvecht Noord en zuid en de parken met elkaar verbindt.

7 Nieuwe parkstructuur
Een deel van dit gebied wordt een continue parkstrook langs de Vecht, met een directe verbinding langs de Zamenhofdreef naar Park de Watertoren en ruimte voor recreatie, natuur, water en sport

8 Brailledreef
Transformatie tot een stadsboulevard is belangrijk voor de oversteekbaarheid richting het RWZI-terrein wanneer deze in de toekomst ontwikkeld wordt.

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

De omgeving van de Zamenhofdreef trekt met een breed winkel- en voorzieningenaanbod veel bezoekers. De buurt heeft dan ook een belangrijke functie. De uitstraling van het winkelcentrum drukt een sterke stempel op deze buurt. Het centrale gebied van Overvecht transformeert in de toekomst van een gebied met bijna alleen maar winkels naar gemengd stedelijk gebied met (maatschappelijke) voorzieningen, bedrijvigheid en woningen.

Overvecht Centrum

- Overvecht Centrum heeft het vermogen om een subcentrum van Utrecht met regionale functie te worden, met veel nieuwe woningen, voorzieningen en werkplekken.
- De wegen rondom Overvecht Centrum voelen nu op veel plekken als barrière. Verbeterde kruisingen over de Einsteindreef en herinrichting van de Zamenhofdreef verhogen de lokale bereikbaarheid.
- Voor Overvecht Centrum stellen we een Masterplan op, waarin we de ontwikkelmogelijkheden en doelstellingen voor het gebied vastleggen.

Rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI)

- De locatie van de huidige rioolwaterzuivering ontwikkelt zich op lange termijn (na 2050) tot uitbreiding van Overvecht Centrum. Dit kan alleen als de RWZI op een andere locatie kan worden gehuisvest. Het verplaatsen van de RWZI is een stadsbrede opgave.
- Op de locatie wordt ruimte gereserveerd voor een nieuw park dat de Vechtzoom en Park de Watertoren met elkaar verbindt.

Toe te voegen woningen (relatief):
2.500-3.000 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
++	-	+	+	+

Toe te voegen werkplekken
400 banen thuis + 750 op werklocaties

Werkplekken die horen bij grotere wijkvoorzieningen, gelegen in Overvecht-Centrum of die horen bij bedrijven (retail, horeca, bedrijfsverzamelgebouwen)



De bebouwing past zich aan aan de omgeving waarbij hoogbouw en laagbouw elkaar afwisselen.



Afwisselende bebouwing rondom het voorzieningenhart



Winkels, horeca en werkplekken op de begane grond met daarboven appartementen.



Het toevoegen van nieuwe woningtypen zorgt voor diversiteit in het woningaanbod. Dit biedt de mogelijkheid om binnen Overvecht te verhuizen, en trekt nieuwe doelgroepen naar Overvecht.

Neckardreef e.o.



1 Talentcampus
De omgeving van sportcomplex De Dreef is een bijzondere plek voor kinderen en jongeren, waar sporten en leren samenkomen.

2 Groene zone langs de NRU verbeteren
qua sociale veiligheid, groene uitstraling en routing door meer voorkanten en levendige functies

3 Verbeteren groene verbinding
tussen Park de Watertoren en het Noorderpark door bestaande verharding te vergroenen. Als op termijn de bebouwing wordt geherstructureerd, kan de hoofdgroenstructuur verder worden versterkt.

4 Robuuste groene verbinding over de NRU

5 Singelstructuur versterken
Bij ontwikkelingen in dit gebied moet de oorspronkelijke singelstructuur weer zichtbaar worden.

6 Park de Watertoren
is vrij van autoverkeer. Het park wordt ontsloten met en OV-verbinding. Een doorgaand fietspad zorgt voor een goede verbinding tussen de buurten aan beide kanten van het park en vanuit het Vechtzoompark naar het Noorderpark.

7 Identiteit
Park de Watertoren krijgt een sterke identiteit en een meer open uitstraling, door natte natuur en sportfuncties, met natuurlijke oevers waar mogelijk. De cultuurhistorische kenmerken van het park, zoals de zichtlijnen naar de watertoren, blijven goed herkenbaar.

8 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Hart van de buurt

9 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Einsteindreef 101

10 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Pahud de Mortangesdreef

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Deze buurten liggen rond Park de Watertoren, een wijkicoon. Daarnaast is Sportpark De Dreef een bruisende plek waar de wijk elkaar ontmoet. De openbare ruimte in dit gebied is toe aan opwaardering.

Woonbuurten in een groen raamwerk

- Door het aantal doorgaande auto-verbindingen terug te brengen, versterkt het groene raamwerk om de buurten heen. Zo worden Park de Watertoren en het Noorderpark beter bereikbaar.
- Nieuwe ontwikkelingen dienen bij te dragen aan de kwaliteit van Park de Watertoren, bijvoorbeeld door voorkanten van gebouwen duidelijker naar het park toe te richten.
- De buurten zijn op een aantal plekken sterk versteend. Door straten te versmallen en parkeren anders te organiseren, kunnen ze groener worden.

Opschonen groenzone langs NRU

- De groenzone langs de NRU is erg rommelig. Door herstructurering van de bebouwing kan dit gebied ontwikkelen tot een bufferzone tussen NRU en de woonbuurten. Hierbij horen goede doorgaande wandel- en fietsverbindingen, goed ingepaste bebouwing en veel gevarieerde beplanting.

Toe te voegen woningen (relatief):

200-250 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
--	++	++	++	+

Toe te voegen werkplekken

125 banen thuis + 75 banen op werklocaties

Werkplekken die horen bij buurtvoorzieningen of bij bedrijven (broedplaatsen in de wijk, werkruimtes in getransformeerde plinten)



Bestaande voorzieningen kunnen uitbreiden met passende voorzieningen, zoals een kinderdagverblijf, apotheek of kapper. Extra winkels zijn hier niet mogelijk.



Groene binnentuinen bij de nieuwe bebouwing

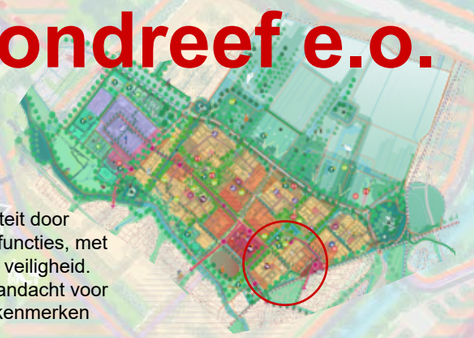


Bij de nieuwe bebouwing wordt het parkeren soms inpandig of in een binnenhof opgelost, zodat de parkeerdruk op straat niet groter wordt.



Het huidige sport- en onderwijsprogramma rondom Sportcentrum De Dreef biedt kansen voor een 'campusachtige' omgeving.

Taagdreef, Rubicondreef e.o.



1 HOV-route
HOV-route loopt door de rand van het park, waardoor er één aaneengesloten parkgebied ontstaat.

2 Park de Watertoren
krijgt een sterke identiteit door 'natte' natuur en sportfuncties, met aandacht voor sociale veiligheid. Hierbij is voldoende aandacht voor de cultuurhistorische kenmerken van het park.

7 Plek voor vergroening
verwijderen bebouwing Moezeldreef 127

8 Verbeteren situatie rondom garage Faustdreef

3 Er rijden geen auto's
door Park de Watertoren. Automobilisten gaan via een andere route van en naar het winkelcentrum.

Duurzame knooppuntontwikkeling 4
Rondom het station en in de nabijgelegen straten worden nieuwe woningen en bedrijfsverzamelgebouwen gerealiseerd, met plek voor een groene, ecologische, recreatieve verbinding.

12 Weren doorgaand autoverkeer
ten gunste van doorstroming HOV en ontwikkeling stationsgebied

Aandacht voor groene verbinding als onderdeel van het Spoorzoompark 11

10 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Winterboeidreef

9 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Rhonedreef 40

5 Verbeteren fietsnetwerk
Het fietsnetwerk wordt ten opzichte van het Mobiliteitsplan 2024 uitgebreid met een nieuwe verbinding naar de overkant van het spoor. Ook wordt de aansluiting van de fietsroute langs het spoor op de Brailledreef verbeterd.

6 Extra oppervlaktewater
Vervangen van de duikers voor oppervlaktewater.

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

De omgeving van de Taagdreef heeft een mooie, groene zone langs het spoor en langs de Keggedreef. Ook is er veel groen dichtbij het centrum van Overvecht. De verbindingen in de buurt met andere buurten en wijken kunnen beter.

Woonbuurten in groen raamwerk

- Deze buurten bevinden zich op korte afstand van Station Overvecht. In de overgangszone rondom het station en langs doorgaande wegen zijn daarom nieuwe ontwikkelingen in een hogere dichtheid mogelijk. In het overige deel van de buurten staan kleinschalige transformaties centraal, gericht op het verbeteren van de leefbaarheid.
- De buurten zijn op een aantal plekken sterk versteend. Door straten te versmallen en parkeren anders te organiseren, kunnen ze groener worden.
- Door doorgaande autoverbindingen niet langer mogelijk te maken aan de Zamenhofdreef, Moezeldreef en in Park de Watertoren verbetert het groene raamwerk rondom de buurten.
- Waar mogelijk worden duikers vervangen voor oppervlaktewater. De aanwezigheid van het water draagt bij aan het karakter van deze buurten.

Toe te voegen woningen (relatief):
300-500 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
=	=	+	+	+

Toe te voegen werkplekken
80 banen thuis + 400 banen op werklocaties

Werkplekken die horen bij buurtvoorzieningen of bij bedrijven (grotere bedrijfsverzamelgebouwen in stationsgebied, broedplaatsen in de wijk)



In de nieuwbouw op bijzondere plekken is ruimte voor experimenteren met kleurgebruik en diversiteit in de architectuur.

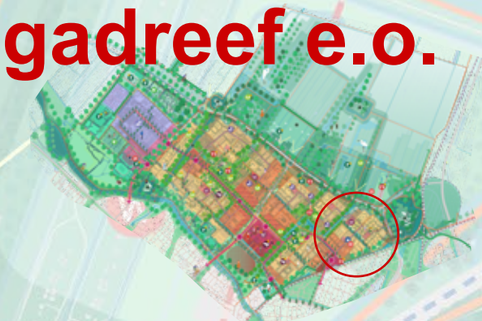


Een combinatie van opknappen van bestaande bebouwing en toevoegen van nieuwe bebouwing kan leiden tot een nieuwe, kleinschalige woonbuurt.



Bestaande ontmoetingsplekken en voorzieningen in de buurt, zoals Buurtwinkel Overhoop, versterken en soortgelijke sociale initiatieven stimuleren.

Donaudreef, Wolgadreef e.o.



1 Winkelcentrum Overkapel
Plek voor de dagelijkse boodschappen

2 Verbinding met Noorderpark
Vanuit de buurten wordt het Noorderpark straks nog beter bereikbaar door nieuwe fietsroutes. Bij de herontwikkeling van tuincentrum Steck wordt daarnaast gedacht aan een extra langzaam verkeerroute die de Gageldijk en het Noorderpark met elkaar verbindt.

8 Hart van de buurt
Hier is ruimte voor nieuw programma en maatschappelijke functies en het toevoegen van speciale woonvormen (bijv. wooncoöperaties)

10 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Fortunadreef

9 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Jeanne d'Arcdreef 1

3 Bestaande bebouwing in het groen
Ruimte voor ontwikkeling en verbetering mogelijk maken, gekoppeld aan het versterken van de groenstructuur

7 Mogelijke transformatie
rondom het stationsgebied van eengezinswoningen van Woonin en de P+R

4 Spoorzoompark
Verbinding met het Noorderpark versterken en meer voorkanten aan het park. Daarnaast is dit een zoeklocatie voor (extra) waterberging.

10 Kansrijke plek voor ontwikkeling
P+R terrein

5 Toevoegen van natuurvriendelijke oevers

6 Rondom station Overvecht
is ruimte voor verdichting en ontstaat een hoogstedelijk milieu. De groene verbinding van de spoorzoom loopt door dit gebied.

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

De winkeliers in winkelcentrum Overkapel zijn betrokken. Bewoners zijn positief over het Spoorzoompark, de stadstuin aan de Plutodreef en het spetterbadje op de Centaurusdreef.

Woonbuurten in groen raamwerk

- Door het aantal doorgaande auto-verbindingen te verminderen, verbeteren we de verkeersveiligheid en versterken we het groene raamwerk om de buurten heen. Zo worden Park de Watertoren en het Noorderpark beter bereikbaar.
- De buurten zijn op een aantal plekken sterk versteend. Dit zorgt voor een hoge gevoelstemperatuur op zomerse dagen. Door meer groen in de straten, hoven en erven ontstaat een prettige omgeving en kan het regenwater direct in het groen infiltreren. Een deel van de buurt ligt op korte afstand van Station Overvecht. In de overgangszone rondom het station zijn daarom nieuwe ontwikkelingen in een hogere dichtheid mogelijk.

Opschonen groenzones aan buurtranden

- Sommige buurtranden zijn erg rommelig geworden. Door aanpassing van de bebouwing kunnen deze plekken ontwikkelen tot aantrekkelijke delen van de hoofdgroenstructuur. Hierbij horen goede doorgaande wandel- en fietsverbindingen, goed ingepaste bebouwing en ecologische kwaliteit.

Toe te voegen woningen (relatief):

200-250 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
--	++	++	++	+

Toe te voegen werkplekken

80 banen thuis + 75 op werklocaties

Werkplekken die horen bij buurtvoorzieningen of werkplekken gerelateerd aan bedrijven (kantoren en bedrijfsruimten in nabijheid station)



Door straten anders in te richten tot “woonstraten” wordt ruimte gemaakt voor een groene inrichting met meer natuur en plekken waar buren elkaar kunnen ontmoeten.



Rijkere variatie in architectuur en kleurgebruik op bijzondere plekken, zoals de locaties waar eerder voorzieningen hebben gestaan.

Hart van de wijk



Nieuwe oversteek
De kruising Einsteindreef en Carnegiedrieef wordt ingericht als nieuwe groene oversteek voor de HOV-lijn, fietsers en voetgangers. Op de hoek van de kruising komt een levendige plint met horeca, winkels en voorzieningen.

Kansrijke plek voor ontwikkeling
Gagelkwartierlocatie Carnegiehoven

Wonen aan het buurtpark
We ontwikkelen langs de Einsteindreef een nieuw buurtpark, omgeven door nieuwbouw met woningen, voorzieningen en werkplekken. Op deze plek wordt daar waar het de buurt versterkt bouwen in de hoofdgroenstructuur toegestaan. Dit groen wordt kwalitatief en kwantitatief gecompenseerd. We willen voorkanten gericht op het park en goede oversteken over de Einsteindreef die goed aansluiten op loop en fietsroutes aan beide zijden van de weg.

Groene verbinding
De ecologische groenstrook langs de Einsteindreef, toegankelijk voor fietser en voetganger, verbindt het Noorderpark met de Vechtzoom.

Profiel Einsteindreef
De Einsteindreef ontwikkelt tot een groene stadslaan met stedelijke gevels aan de zijde van het Centrum en een doorgaande groenverbinding aan de overkant. Op meerdere plekken verbetert de oversteekbaarheid van de weg.

Kansrijke plek voor ontwikkeling
Overvecht Centrum

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Het gebied rondom de kruising van de Einsteindreef en Carnegiedreef zal ontwikkelen tot het hart van de wijk Overvecht. Met de vernieuwing van Overvecht Centrum, nieuwe gemengde ontwikkelingen en een betere (H)OV-bereikbaarheid wordt dit hét gebied waar wonen, werken, winkelen en recreëren samenkomen.

Een groter centrumgebied

- We willen dat de vernieuwing van Overvecht Centrum geen ontwikkeling op een eiland is, maar ook uitstraalt op de omgeving. Daarom verbeteren we de loop- en fietsroutes naar het Centrum toe, en ontwikkelen we woningen, werkplekken en voorzieningen in de directe omgeving van het Centrum.

Einsteindreef als groene stadsboulevard

- Om de Einsteindreef beter oversteekbaar te maken, versmallen we het wegprofiel. Daarnaast voegen we oversteken over de Einsteindreef toe. Zo is Overvecht Centrum gemakkelijker te bereiken en ook gevoelsmatig minder ver weg.
- Het groen langs de Einsteindreef richten we in als een nieuw buurtpark dat zowel vanuit Overvecht Centrum als de Kaap Hoorndreef goed bereikbaar is. De woningen aan het park verbeteren de sociale veiligheid. Met voorzieningen en horeca in de plint wordt dit een aangename verblijfsplek voor de buurt waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en kinderen veilig kunnen spelen.
- Om het Centrumgebied de sprong over de Einsteindreef te laten maken, ontwikkelen we in en aan het buurtpark nieuwe woningen. Het centrum en de omliggende woonbuurten groeien zo naar elkaar toe, zodat alle buurten rondom de weg samen het hart van de wijk vormen.
- Deze bebouwing gaat ten koste van een deel van het groen langs de Einsteindreef, we behouden echter een brede groene zone langs de weg om de doorgaande groenverbinding in stand te houden.



Nieuwe woningen kijken uit op het groene karakter van de Einsteindreef



Het groene karakter komt ook terug in de binnenhoven van de nieuwe bouwblokken.

Park de Gagel





Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Park de Gagel grenst aan diverse woonwijken en wordt doorkruist door de Carnegiedreef. De verbindingen met buurtgroen kunnen verbeterd worden.

Park de Gagel

- Park de Gagel vervult een belangrijke recreatieve functie. Daarom streven we naar behoud en verbeteren van de bestaande functies, zoals de moestuin, speelvijver, speeltuin, stadsboerderij en een vlindertuin. Maar er is ook ruimte om nieuwe functies toe te voegen, zoals een parkcafé, kiosk of een amfitheater ingepast in het landschap. De cultuurhistorische waarden van Park de Gagel worden hierin meegenomen.
- In plaats van de verborgen, onduidelijke entrees tot het park worden er prettige en sociaal veilige routes en ingangen gerealiseerd. Het is de bedoeling voor buurtbewoners in de directe omgeving dat zij ook het gevoel hebben dat ze in het park wonen. De fysieke grens tussen park en buurt vervaagt.
- In het park veranderen de bestaande sport- en spelvoorzieningen tot kwalitatief hoogwaardige plekken. Er wordt rekening gehouden met de wensen van verschillende leeftijdsgroepen (0-8 jaar, 8-12 jaar, tieners en volwassenen). Deze plekken dragen bij aan gemeenschapszin en stimuleren ontmoeting.
- Het park krijgt meer open en veilige parkranden, prettige wandelpaden zonder barrières en overzichtelijke parkentrees. Waar mogelijk wordt de relatie tussen gebouw (begane grond) en park(rand) versterkt door bijvoorbeeld ramen, deuren en functies te maken in de begane grond van gebouwen.
- De kenmerkende groene structuur van het park strekt zich uit tot in de aangrenzende buurtjes en blijft waar mogelijk behouden of wordt versterkt.



Afwisseling tussen schaduwrijke en zonnige plekken



De bestaande speelplekken worden opgeknapt en vergroend.

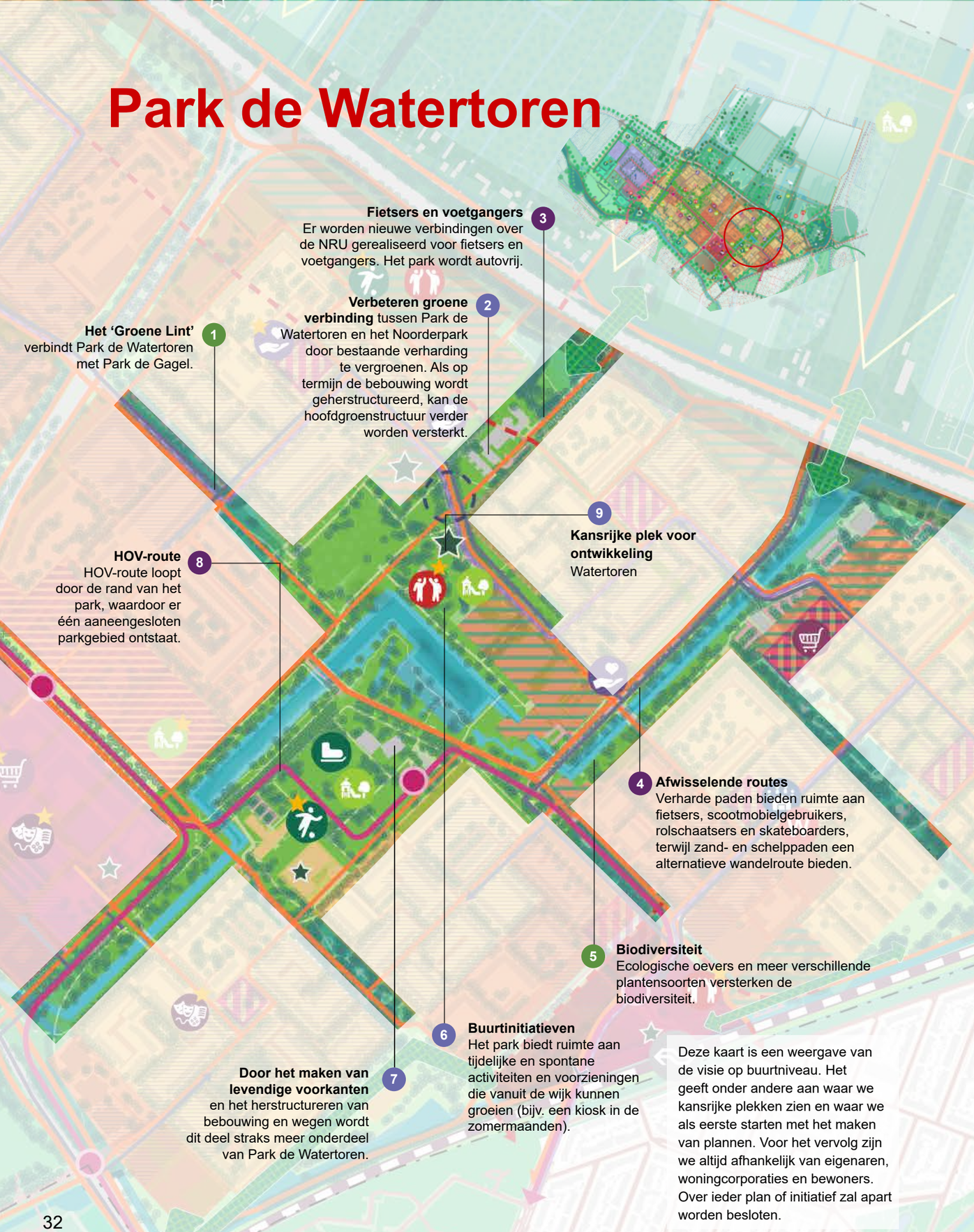


Fietspaden bevinden zich in de schaduw, waarbij sociale veiligheid in het ontwerp van belang is.



De parken zijn autovrij, waardoor de beweegvrijheid en ruimte voor fietsers en voetgangers verbetert.

Park de Watertoren



Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Park de Watertoren grenst aan diverse woonbuurten en Overvecht-Centrum. De verbindingen met het Noorderpark en het Vechtzoompark zijn voor mens, plant en dier van belang. Het park wordt door Overvechters zeer gewaardeerd. Het park heeft niet alleen een recreatieve functie, maar draagt ook bij aan klimaatadaptatie en verkoeling van de stad.

Versterken groenstructuur

- Het park wordt autovrij. De Marnedreef en de Moezeldreef worden in het park opgeheven voor autoverkeer.
- De HOV-verbinding loopt langs / door het park.
- We versterken de biodiversiteit in het park met ecologische oevers en meer diversiteit in beplanting. Daarmee streven we naar een volwaardige habitat en ecosysteem voor flora en fauna.
- Er worden nieuwe verbindingen over de NRU gerealiseerd.

Programmering van het park

- Park de Watertoren wordt beter ingericht voor verblijven, sporten en spelen. Er worden zitplekken aan het water gemaakt, waardoor het voor omwonenden aantrekkelijk wordt om te verblijven in het park. De cultuurhistorische waarden van Park de Watertoren worden versterkt.
- Het park biedt ook ruimte aan tijdelijke en spontane activiteiten en voorzieningen die vanuit de wijk kunnen groeien (bijv. een kiosk in de zomermaanden).
- De parkranden worden versterkt door nieuwe bebouwing met de voorkant aan het park te plaatsen, waardoor voordeuren grenzen aan het park. Dit draagt bij aan de herkenbaarheid van het park en de sociale veiligheid in en rondom het park.



Wonen aan het park



De zichtlijnen in het park



Gebouwen staan met hun ‘voorkant’ aan het park, waardoor de sociale veiligheid aan de parkranden verbetert.



Zitplekken aan het water bieden een plek om tot rust te komen.

Stationsgebied



HOV-halte 2
In het stationsgebied wordt een halte in het HOV-netwerk toegevoegd, waardoor een snelle overstap tussen trein en bus mogelijk is. Doorgaand autoverkeer op de Tiberdreef/Meester Tripkade wordt geweerd om het HOV te laten doorstromen en het stationsgebied verder te ontwikkelen.

Moezeldreef
De Moezeldreef ontwikkelt tot dé entree naar Overvecht vanuit het station naar Park de Watertoren, dankzij ruime fiets-, wandel en OV-verbindingen. Deze prettige wijkentree is veilig en aantrekkelijk, door de aangrenzende winkels, horeca en woningen.

1

Fietsnetwerk 3
Een doorgaand fietspad langs het spoor verbindt de stad met Fort Blauwkapel en het Noorderpark.



Spoorzoompark 6
Het spoorzoompark heeft verblijfskwaliteit voor de aangrenzende wijken en is verbonden met het buurtgroen.

Eerste kansrijke plek voor ontwikkeling 7
P+R terrein

Duurzame knooppuntontwikkeling 5
Rondom het station wordt nieuwe bebouwing toegevoegd, om efficiënt om te gaan met de ruimte en om reizen met duurzame vervoersmiddelen te stimuleren.

Kansrijke plek voor ontwikkeling 4
Op de Winterboeidreef zien we kansen voor nieuwe woningen en bedrijfsverzamelgebouwen, met behoud van de groene, ecologische, recreatieve verbinding.

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Het stationsgebied is een belangrijke entree tot Overvecht en een plek waar dagelijks veel reizigers in-, uit- of overstappen op trein en bus. Deze plek ontwikkelt tot een stedelijk knooppunt. Betere verbindingen maken het gebied tot aantrekkelijk entreegebied naar de wijk.

Entree naar Overvecht

- De Moezeldreef ontwikkelt tot dé entree naar Overvecht vanuit het station naar Park de Watertoren, dankzij ruime fiets-, wandel en OV-verbindingen. Deze wijkentree is veilig en aantrekkelijk door de aangrenzende kleinschalige voorzieningen, horeca en woningen.

Stedelijk knooppunt

- In het stationsgebied wordt een halte van de HOV-lijn toegevoegd, waardoor een snelle overstap tussen trein en bus mogelijk is.
- Rondom het station wordt nieuwe bebouwing toegevoegd met wonen, werken en voorzieningen, om efficiënt om te gaan met de ruimte en om reizen met duurzame vervoersmiddelen te stimuleren.
- Belangrijke maatschappelijke functies (zoals de scholen en moskee) dienen een plek te krijgen in de nieuwe ontwikkelingen (in geval van herontwikkeling).
- De P+R bij het station verdwijnt.

Spoorzoompark

- Het spoorzoompark heeft verblijfskwaliteit voor de aangrenzende buurten en is verbonden met het buurtgroen.
- De groene inrichting van de stationsomgeving en de Winterboeidreef zorgt voor een groene schakel tussen de twee delen van het spoorpark.



De stationsomgeving wordt groen ingericht en vormt een aantrekkelijke entree voor Overvecht en Tuindorp.



Aan de hoofdstraten rondom het station wordt in de plinten ruimte gereserveerd voor voorzieningen en retail, op loopafstand van het station.



Nieuwe gebouwen aan het Spoorpark.



Binnentuinen van de nieuwe bebouwing rondom het station zijn plekken waar werknemers kunnen pauzeren en bewoners elkaar kunnen ontmoeten.

Noorderpark-Ruigenhoek, Fort Blauwkapel en omgeving



Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Het natuur- en recreatiegebied Noorderpark-Ruigenhoek ligt deels in gemeente Utrecht en deels in gemeente De Bilt. Het grenst aan de noordwestzijde van de wijk Overvecht, en ligt tussen de wegen Gageldijk, Burgermeester Huydecoperweg, Kooijdijk en Koningin Wilhelminaweg.

Het unieke slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel onderdeel van UNESCO Werelderfgoed Hollandse WaterliniesIn het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur voor Overvechters en de hele stad en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland.

Het gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek, wateropvang, recreatie en sport. Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in natuur- en recreatiegebied Noorderpark-Ruigenhoek opgenomen zouden kunnen worden.

In Noorderpark-Ruigenhoek zoeken we ruimte voor een nieuw sportpark voor Overvecht en de stad. Hierbij houden we rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. We zoeken samen met onze partners in het gebied naar mogelijkheden voor duurzame energieopwekking zoals zonnevelden en windturbines.

Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten.

02

Uitvoerings-strategie

Uitvoeringsstrategie

In deze uitvoeringsstrategie beschrijven we hoe we komen tot de uitvoering van de ambities de zijn beschreven in de beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040. Deze uitvoering zal stap voor stap plaats vinden. Het is geen weg naar een vast einddoel maar een volgende levensfase van de wijk die voortdurend bewoond en gebruikt wordt. De uitvoeringsstrategie beschrijft de volgordelijkheid en de afhankelijkheid van de verschillende ontwikkelingen tussen nu en 2040.

De omgevingsvisie is een:
Afwegingskader
- Toetsingskader voor in- en externe initiatieven;
- Voor het stellen van prioriteiten op korte en (middel)lange termijn.

Perspectief voor samenwerking:
- Om helderheid te geven over de ambities en verwachtingen, zowel intern als extern;
- Om verschillende gebieden en programma's met elkaar in verband te brengen;
- Om een verleidelijk perspectief te bieden richting eigenaren en mogelijke investeerders in het gebied waarbinnen zij hun investeringen kunnen afwegen;

In dit hoofdstuk komen de volgende onderwerpen aanbod:

Uitgangspunten: We beginnen met het beschrijven van een aantal algemene uitgangspunten. Omdat bij de ingrepen in de openbare ruimte en de mobiliteitstransitie veel komt kijken besteden we daar apart aandacht aan.

Gezamenlijk ontwikkelen en samenwerken: Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen in de omgevingsvisie zijn veel verschillende partijen nodig. Naast de gemeente gaat het hierbij onder andere om bewoners, marktpartijen (ontwikkelaars, beleggers etc.), woningcorporaties, ondernemers en organisaties uit de wijk. Samenwerking tussen deze partijen is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen.

Beschikbare middelen, subsidies en grondbeleid: De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsrogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen. We beschrijven de mogelijkheden en acties die nodig zijn om tot uitvoering te komen. De visie verplicht de grondeigenaren en de gemeente niet om de verschillende onderwerpen uit de visie uit te voeren.

Fasering: De verwezenlijking van de omgevingsvisie vindt plaats aan de hand van vele projecten en initiatieven. Projecten en initiatieven die al in gang zijn gezet, waarvan we weten dat ze komen (de vervangingsopgave van de riolering en wegverharding) maar ook nieuwe projecten en initiatieven. In dit hoofdstuk beschrijven we de volgorde en samenhang van de projecten en voorgestelde ingrepen.

Algemene uitgangspunten

Relatie met lopende projecten
Het vaststellen van de omgevingsvisie kan effect hebben op verdere planvorming, afhankelijk van de fase van besluitvorming van lopende projecten en nieuwe initiatieven. De projecten waar al besluitvorming over heeft plaatsgevonden, gaan uiteraard door. Nieuwe initiatieven die gelijktijdig lopen met de besluitvorming over de omgevingsvisie krijgen al zoveel mogelijk van het gedachtengoed mee. Voor initiatieven die na vaststelling van de omgevingsvisie in beeld komen, geldt de omgevingsvisie als concreet afwegingskader.

Integrale afweging
De omgevingsvisie kijkt vooruit naar het jaar 2040 met de blik van nu. Niemand weet welke nieuwe uitdagingen er de komende jaren bijkomen en opgelost worden. Daarom is enige mate van flexibiliteit nodig. De omgevingsvisie schept kaders en benoemt belangrijke waarden maar is geen blauwdruk. Als bij uitwerking blijkt dat bepaalde zaken niet kunnen of er initiatieven strijdig zijn met bepaalde waarden dan zal gekeken worden in hoeverre maatwerk mogelijk is. Vertrekpunt zijn de waarden en principes die in de omgevingsvisie zijn geformuleerd. Er zal vervolgens een integrale afweging moeten worden gemaakt waarbij alle belangen worden gewogen (dat kan bijvoorbeeld door het doorlopen van de stappen in het Utrechts Planproces waarbij de afweging en de wenselijkheid van het initiatief bestuurlijk wordt voorgelegd).

Omgevingswet
Met ingang van 1 januari 2024 is de Omgevingswet van kracht. De bestaande bestemmingsplannen zijn onderdeel geworden van het omgevingsplan voor de stad Utrecht. In het omgevingsplan staat wat er op welke plek mag. Sommige ontwikkelingen en voorstellen passen in het huidige omgevingsplan (zoals de herinrichting van de openbare ruimte) maar ook veel niet. Nieuwe projecten en initiatieven worden getoetst aan het omgevingsplan. Als een plan niet past kunnen we een proces starten om het omgevingsplan aan te passen of kan een omgevingsvergunning worden aangevraagd om te mogen afwijken. De Omgevingsvisie vormt dan de inhoudelijke onderlegger. De visie maakt de gewenste ontwikkelingen en beoogde (bouw)plannen, die niet passen, planologisch nog niet mogelijk.

Groeien in balans
De wijkaanpak Samen voor Overvecht is per definitie een langjarige aanpak, waarbij een goede afstemming nodig is tussen de verschillende projecten die achtereenvolgens uitgevoerd worden. We streven ernaar elk moment in de ontwikkeling een positief tussenresultaat voor de wijk te behalen. Dat betekent dat bijvoorbeeld groen, mobiliteit, wonen, collectieve voorzieningen en het ondersteunen van lokale initiatieven gelijk op moet lopen met de vastgoedontwikkeling. Het is immers altijd ongewis hoe snel er weer een volgende stap gezet zal kunnen worden. Door projecten binnen de wijk aan elkaar te

koppelen ontstaat er samenhang die een positieve verandering in gang zet.
De groei van het aantal woningen moet dus in balans zijn met de groei van voorzieningen, werkplekken en groen. Daarom gelden per zone richtlijnen voor aantallen en typen voorzieningen, werkplekken en groen binnen een ontwikkeling. We zijn ons bewust dat snelheden van realisatie van wonen, werken, mobiliteit en groen kunnen verschillen.

Als de gewenste aantallen niet binnen een zone worden gerealiseerd, dan onderzoeken we of het mogelijk is om een verplichting tot een integrale aanpak met andere ontwikkelingen in dezelfde zone op te leggen waar deze wel kunnen worden gerealiseerd. Als dit niet past en we af moeten wijken van de richtlijnen vraagt dit om een bestuurlijk besluit.

Openbare ruimte

Integrale aanpak en werk met werk maken
De openbare ruimte in heel Overvecht vraagt de komende 20 jaar om een grootschalige integrale aanpak. Stadsbedrijven investeert circa 240 miljoen euro in de vervanging van de riolering en wegverharding in de hele wijk. Om met deze vervangingsopgave de openbare ruimte meteen in één keer goed aan te leggen en daarmee de gemeentelijke ambities op het gebied van energie, klimaat, groen en mobiliteit te behalen zijn aanvullende middelen nodig. Met een integrale aanpak van de openbare ruimte kunnen we de volgende doelen realiseren:

- Verbeteren leefbaarheid: een goede, veilige en schone openbare ruimte levert een belangrijke en noodzakelijke bijdrage aan de wijkverbetering van Overvecht en sluit aan op de ambities van de wijkaanpak Samen voor Overvecht.
- Mobiliteit: verbetering van de verkeersveiligheid. Tijdens het participatieproces van de Omgevingsvisie Overvecht is verkeersveiligheid als belangrijkste thema benoemd. Met een duurzaam veilige inrichting met minder verharding in de straten en meer vergroening zal de verkeersveiligheid toenemen.
- Klimaatadaptatie en vergroening: de nu zeer versteende buurten worden klimaatadaptief gemaakt en sterk vergroend. De herinrichting van de bovengrond en ondergrond maakt ruimte voor (verlaagd) groen zodat hemelwater goed kan afwater in groenvakken om vervolgens (waar mogelijk) te infiltreren in de bodem (zie ook hoofdstuk 4).
- Energietransitie: aanleg van het warmtenet, waarmee Overvecht aardgasvrij wordt.
- Verdichting: de gewenste verdichting conform de RSU (+5000 woningen en + 3000 werkplekken) vraagt om herinrichting van de buurten. De vergroening van de straten is nodig om aan de groenopgave behorend bij het toevoegen van het aantal woningen te kunnen voldoen. De mobiliteitstransitie is voorwaardelijk om de extra woningen en werkplekken te kunnen realiseren.

Bij de aanpak van de openbare ruimte hanteren we een aantal principes:

1. De ambitie aardgasvrij biedt kansen om tot een integrale aanpak van de openbare ruimte te komen.
2. De ontwikkelingen van woningcorporaties bieden kansen om tot een integrale ontwikkeling van de openbare ruimte te komen.
3. In Overvecht zuid volgen we zoveel mogelijk de geplande renovaties van de corporaties en gebiedsontwikkelingen. Zo groot mogelijke gebieden in een keer aanpakken is nodig om voor 2040 de openbare ruimte in Overvecht getransformeerd te hebben.
4. Een governance op maat uitgaande van een integraal dedicated team, uitvoeringsorganisatie met mandaat, eigenaarschap, waarmaakcapaciteit in mankracht en tijd, koers houden zijn essentiële voorwaarden om de beoogde doelen en planning te behalen. De principeprofielen van de Omgevingsvisie voor de woonstraten gaan daarbij helpen zodat niet bij ieder project hiervoor opnieuw kaders geformuleerd dienen te worden.

Beheer
Uitgangspunt voor de openbare ruimte is dat bij de realisatie van projecten rekening wordt gehouden met het toekomstige (dagelijkse) beheer en onderhoud. Om ervoor te zorgen dat de openbare ruimte ook in de toekomst technisch goed en duurzaam te beheren is, wordt invulling gegeven aan de kaders zoals vastgelegd in de **Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte** en het **Handboek Openbare Ruimte**.
De werkzaamheden voor het (dagelijkse) beheer en onderhoud moeten uitgevoerd kunnen worden binnen de beschikbare normkosten voor het beheer, zoals bepaald in de **Nota Beheer Openbare Ruimte en de Visie Water en Riolering**.

Circulair
Utrecht wil in 2050 volledig circulair zijn. In 2030 willen we al op de helft zijn. De manier waarop mensen nu met grondstoffen omgaan is niet langer houdbaar. Het is nodig om slimmer en zorgvuldiger om te gaan met grondstoffen, materialen en producten. Wanneer we dit doen maakt het Utrecht niet alleen een fijnere en gezondere plek om te wonen en werken, maar leveren we ook onze bijdrage aan verschillende maatschappelijke uitdagingen van dit moment.

De gebiedsontwikkeling en de vervangingsopgave van de riolering en verharding in Overvecht bieden kansen om de openbare ruimte circulair te beheren en te ontwikkelen. Hergebruik van materialen wordt als uitgangspunt meegenomen in het ontwerpproces. We houden in het ontwerpproces ook rekening met de bestaande situatie en integreren dit waar dat mogelijk en gewenst is in het ontwerp. We behouden zo veel mogelijk bestaande gezonde bomen en waar mogelijk wordt het huidige wegprofiel gehanteerd om de bestaande wegfundering te kunnen hergebruiken.

Mobiliteitstransitie

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

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

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

Maatregelen in de omgevingsvisie dragen bij aan de mobiliteitstransitie:

Herinrichten van de buurten
Buurtstraten krijgen een nieuwe verkeersveiligere inrichting waarbij er meer ruimte komt voor groen, spelen, lopen en fietsen en juist minder ruimte voor de auto (rijdend en stilstaand). Door de herinrichtingen wordt rijden door de buurten steeds minder logisch voor doorgaand autoverkeer. Lopen en fietsen wordt juist aantrekkelijker. Bij het herinrichten liften we mee met de geplande werkzaamheden voor bijvoorbeeld rioolvervanging.

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

Minder autoverkeer door de buurten
Om lopen, fietsen, spelen en verblijven aantrekkelijk te maken willen we dat het in de buurten niet te druk is/wordt met autoverkeer. We gaan de hoeveelheid autoverkeer in de buurten van Overvecht na herinrichtingen monitoren en indien nodig nemen we aanvullende maatregelen om de hoeveelheid autoverkeer te beperken. In de kaarten zijn enkele mogelijke locaties (Amazonedreef, Tigrisdreef en Neckardreef) opgenomen

voor toekomstige maatregelen. Meer of andere locaties zijn ook mogelijk. Locatie en type aanvullende maatregelen worden op basis van de monitoring verder uitgewerkt. De snelheid van de mobiliteitstransitie is sterk bepalend voor de mate waarin deze aanvullende maatregelen in de toekomst nodig zullen zijn.

Sterker fiets- en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk, stimuleren van beweging

We maken fietsen en wandelen zo vroeg mogelijk een aantrekkelijk alternatief voor (korte) autoritten. Daarom stellen we voor om op korte termijn binnen Overvecht de kwaliteit van routes voor fietsers en voetgangers te verbeteren en ontbrekende schakels in het netwerk toe te voegen. In een later stadium breiden we dit uit met nieuwe verbindingen naar de omgeving. Lopen wordt prettiger door de herinrichting van de straten.

Opschaling van het openbaar vervoer: sneller én lokaler

De toevoeging van een HOV-route (U-link), in combinatie met buurtgericht OV, speelt een belangrijke rol in het beter en sneller verbinden van Overvecht met de omgeving. Daarbij moet voorkomen worden dat deze HOV-bus pas gaat rijden nadat een groot deel van de nieuwe woningen is gerealiseerd en nieuwe bewoners toch voor een eigen auto kiezen. We kiezen er daarom voor de HOV-bus zo vroeg mogelijk te laten rijden. Door de bus in eerste instantie samen te laten rijden met het autoverkeer over de centrale as is dit mogelijk. Pas in een later stadium ontwikkelt het tracé tot een volwaardige HOV-verbinding, waarbij de bus over een grotendeels autovrije centrale as zal rijden. Voor snel en betrouwbaar HOV zijn ook verbeteringen aan het HOV- netwerk buiten Overvecht nodig.

Minder parkeren op straat

De druk op de openbare ruimte is hoog. Autoparkeren neemt relatief veel ruimte in beslag. Deze ruimte kan ook gebruikt worden voor bijvoorbeeld groen, spelen en lopen. Daarom zetten we in op het verminderen van het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Het inzetten van parkeerbeleid (het beperken van het aantal parkeerplaatsen en het beprijzen van parkeren) is een zeer effectief middel om het autogebruik omlaag te brengen, zeker wanneer dat in combinatie gebeurt met het versterken van het OV en fietsvoorzieningen.

<u>Parkeren bij nieuwe ontwikkelingen</u>

- Bij de grotere ontwikkelingen van nieuwe woningen en werkplekken zoals in de hoogstedelijke gebieden, langs de centrale as en in de stedelijke buurten is het uitgangspunt dat parkeerplekken op eigen terrein en gebouwd worden uitgevoerd. De hier geldende parkeernorm zal, afhankelijk van de locatie, worden teruggebracht als gevolg van de introductie van betaald parkeren en de afstand tot een (H)OV-halte.
- Voor maximale flexibiliteit dient bij nieuwe parkeervoorzieningen bij voorkeur collectief gebruik mogelijk te zijn. Hierdoor is parkeren door verschillende of andere gebruikers (dubbelgebruik) altijd een optie is en kunnen parkeerplekken zo effectief mogelijk worden benut, ook bij veranderde vraag. Waar mogelijk en zinvol worden deze parkeervoorzieningen ook zo ontworpen dat ze op termijn kunnen transformeren naar andere functies. De (financiële) haalbaarheid en organisatie hiervan zal onderzocht moeten worden.
- Bij de bouw van parkeervoorzieningen bij nieuwe ontwikkelingen streven we naar het realiseren van extra capaciteit om zo een deel van het straatparkeren uit buurten waar slechts beperkt programma bij komt, op te vangen. Als dat niet haalbaar is, wordt de mogelijkheid voor een zelfstandige buurthub onderzocht. De (financiële) haalbaarheid en organisatie hiervan zal onderzocht moeten worden.
- Kleinere ontwikkelingen in de buurten (bijvoorbeeld het optoppen van bestaande flats) zien we als maatwerk. Parkeren wordt hier in principe ook niet in de openbare ruimte opgelost, omdat dit het realiseren van de groenambitie bemoeilijkt.

<u>Bestaande parkeerplaatsen</u>

Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. We verwachten bijvoorbeeld dat als gevolg van de invoering van betaald parkeren, net als in andere delen van Utrecht, de parkeerdruk lager zal worden. We hebben beperkt inzicht in de parkeerdruk in Overvecht. In de afgelopen jaren zijn in het kader van projecten wel enkele parkeeronderzoeken gedaan:

- Bij verschillende gebieden is er ruimte om parkeerplekken op te heffen of worden bij de komende herinrichting al parkeerplekken opgeheven. Bijvoorbeeld bij herinrichting Taagdreef e.o., Donaudreef en Amazonekwartier.
- Bij de Kaap Hoorndreef en omgeving is recent een parkeeronderzoek gedaan waarbij de parkeerdruk op het drukste moment laag is. Dat geeft aan dat er daar relatief veel ruimte is om parkeerplekken op te heffen.
- Tegelijk zijn er ook gebieden waarvan we weten dat de parkeerdruk hoog is omdat er veelvuldig op de trottoirs wordt geparkeerd (meldingen en verzoek om meer plekken te maken).

Maatwerk per buurt is nodig. Op basis van parkeerdruk, effect van het invoeren van betaald parkeren, het aanbieden van deelauto's en overige mobiliteitsmaatregelen zoals de verbetering van openbaar vervoer, fiets en lopen bepalen we of parkeerplaatsen kunnen worden opgeheven. Hierna zal in beeld worden gebracht hoe het overblijvende parkeren, (deels) inpandig en/of op maaiveld, het beste kan worden ingepast.

<u>Haalbaarheid</u>

Er ligt een zeer grote opgave voor het vergroenen van de openbare ruimte en daarvoor het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat. De snelheid van de mobiliteitstransitie en de kosten van parkeervoorzieningen spelen een belangrijke rol in de haalbaarheid van de plannen.

- Mobiliteitstransitie: Er is een grote relatie tussen de diverse mobiliteitsmaatregelen (zoals bijvoorbeeld de introductie van snel en betrouwbaar HOV, verbeteringen fietsnetwerk, aantrekkelijke autoluwe

openbare ruimte voor lopen) en het kunnen verminderen van het aantal parkeerplaatsen (toepassen lagere parkeernormen). Omdat de mobiliteitsmaatregelen niet allemaal op korte termijn worden gerealiseerd zal het aantal parkeerplaatsen per buurt geleidelijk verminderd kunnen worden.

- Kosten: Verplaatsen van parkeren in de openbare ruimte naar gebouwde parkeervoorzieningen brengt hoge kosten met zich mee, zowel voor gebruikers als voor de gemeente. Parkeergarages zijn duurder in aanleg en exploitatie dan plekken in de openbare ruimte. Ook gaat het verminderen van parkeerplekken in de openbare ruimte ten koste van parkeerinkomsten. Transformatie vergt inzet vanuit verschillende disciplines en budgetten, tot op heden hebben we in de begroting hiervoor onvoldoende middelen. Uitgezocht moet worden of en waar dekking hiervoor kan worden gevonden.

De (financiële) mogelijkheden en haalbaarheid van gebouwde parkeervoorzieningen moet na vaststelling van de Omgevingsvisie Overvecht verder uitgezocht worden. De mate waarin het lukt om parkeren in de openbare ruimte te verminderen, is sterk bepalend voor het behalen van met name de groenambitie.

Groen- en watertransitie

In hoofdstuk 4 van deze verdieping staat de onderbouwing over de mogelijke toevoeging van groen.

De haalbaarheid van de groenopgave hangt sterk samen met ambitieuze keuzes op het gebied van mobiliteit, parkeren en bouwen. Zoals het verminderen van het aantal straatparkeerplekken, versmallen van wegen en de beschikbaarheid van middelen om straten integraal her in te richten. We weten daarnaast dat de vergroeningskansen sterk samenhangen met het aantal parkeerplaatsen op straat.

De hoogstedelijke gebieden zullen straks grotendeels autovrij moeten zijn om een mooie groene buitenruimte en nieuwe gebouwen te kunnen maken. Het groen wat er is gaan we dus minimaal terugbrengen en nog meer vergroenen door bijvoorbeeld groene daken te maken. Het groen zal vooral openbaar en deels openbaar toegankelijk zijn. Groen op daken en gevelgroen zijn niet openbaar toegankelijk.

De overige gebieden waar minder of geen dynamiek is qua verdichting is zullen we de parkeerstrategie volgen en gekoppeld daaraan stap voor stap geleidelijk groener worden.

Op het bedrijventerrein zien we minder kansen om de openbare ruimte te vergroenen. Hier zullen grondaankoop, groene daken en particuliere initiatieven tot de gewenste vergroening moeten leiden.

Voor de parken en groene verbindingen is de vergroeningsopgave geen generieke werkwijze maar maatwerk per locatie. In de parken zal het weren van doorgaand autoverkeer mogelijkheid bieden om veel bestaande verharding te vergroenen maar ook het verplaatsen van functies in het groen. In de groene verbindingen is met name het versmallen van huidige wijkwegen en het compacter bouwen op bestaande bouwlocaties en het grotendeels vergroenen van de kavels.

Energietransitie

Voor de groei en verduurzaming van de stad is stroom nodig. Hiervoor loopt stadsbreed het Uitvoeringsprogramma Electriciteitsinfrastructuur en netcongestie. Onderdeel hiervan is de ruimtelijke inpassing van de elektriciteitsinfrastructuur. Voor de uitbreiding van het midden- en laagspanningsnet zijn verdeeld over de stad circa 1.000 extra traforuimtes nodig, dus ook een deel in Overvecht. Bij de zoektocht naar nieuwe traforuimtes of warmteonderstations bij een ontwikkeling, renovatie of verbouwing van een pand hanteren we de volgende principes:

1. Het trafostation of warmteonderstation moet in principe intern worden geplaatst (in een gebouw) of op eigen terrein van de respectievelijke ontwikkeling. Tevens moet worden onderzocht of het nutsobject ook een wijkfunctie kan vervullen.
2. Wanneer blijkt dat dit niet mogelijk is dan gaat de voorkeur uit naar een locatie achter de rooilijn. De traforuimte kan geclusterd kunnen worden met een ander gebouw of op een (parkeer) hof en/of binnenterrein terecht komen.
3. Wanneer gemotiveerd kan worden dat clustering, (parkeer) hof en/of binnenterrein niet kan, pas dan wordt een locatie in de openbare ruimte onderzocht. Dit bij voorkeur op een reeds verharde plek.
4. Als geen verharde plekken beschikbaar zijn, pas dan kan een traforuimte of warmteonderstation in aanmerking komen om op een groenstrook of -zone geplaatst te worden.

Gezamenlijk ontwikkelen en samenwerken

Integraal en samen
Deze uitvoeringsstrategie schrijft geen samenwerkings- of ontwikkelmodel voor, maar dient wel om gemeente en andere ontwikkelende partijen uit te nodigen tot een gezamenlijke, integrale aanpak. Door in een vroeg stadium te experimenteren, kan het model in vervolgontwikkelingen verder worden verfijnd. De Werkplaats is daar een voorbeeld van en we gaan in overleg welke volgende stap we gaan zetten.

De gemeente heeft de regie maar bouwt niet zelf, dat doen de corporaties en marktpartijen. Het is belangrijk om ontwikkelingen in samenhang te zien, programmatisch en ruimtelijk, en integrale afwegingen te maken op gebiedsniveau, niet plot voor plot.

Het uitwerken van een passende samenwerking begint bij het definiëren van het gebied waar het betrekking op heeft. Het bestaat uit een kritische massa om een werkelijk integrale aanpak toe te passen. Wanneer het gebied is bepaald, kunnen partijen een alliantie smeden voor een langjarige samenwerking voor gebiedsontwikkeling. We volgen hierbij het motto van Samen voor Overvecht: plek, kans en coalitie. Selectie van partijen voor ontwikkelingen op gemeentegrond is het uitgangspunt.

Wijkakkoord
In het wijkakkoord Overvecht (dat op 1 februari 2022 is ondertekend) staan langjarige samenwerkingsafspraken tussen de gemeente Utrecht, twee bewonersorganisaties en de projectontwikkelaars, beleggers en woningbouwcorporaties uit de Werkplaats Overvecht. Met het wijkakkoord geven deze partijen aan samen te willen werken aan integrale wijkverbeteringen. Andere partijen die ook als partners willen bijdragen aan Overvecht kunnen zich in overleg aansluiten bij deze samenwerking. Bij de uitvoering van de Omgevingsvisie zijn deze afspraken het vertrekpunt.

Rol van gemeente
De gemeente vervult verschillende rollen als het gaat om fysieke ingrepen:

- Stimulerend/ faciliterend: vanuit een faciliterende rol begeleiden we als gemeente initiatieven die op natuurlijke momenten in verschillende buurten en bij verschillende partijen ontstaan. In een aantal gebieden nemen we zelf het initiatief om zo ontwikkelingen van de grond te krijgen. Dat gebeurt bijvoorbeeld nu al in Overvecht Centrum. Ook wil de gemeente deze rol pakken in het stationsgebied. In deze gebieden gaat het steeds om maatwerk in de samenwerking.
- Kaderstellend: met deze Omgevingsvisie geven we de kaders aan voor de ontwikkelingen in Overvecht.
- Regisserend: We sturen in samenhang op de verschillende projecten en initiatieven. En hebben de mogelijkheid Overvecht te laten ontwikkelen in het gewenste 2040 beeld.
- Toetsend: we toetsen of initiatieven voor ruimtelijke ontwikkeling passen binnen de kaders en prioritering. Alleen in dat geval krijgt een initiatiefnemer de mogelijkheid zijn initiatief verder te ontwikkelen.
- Uitvoerend: we realiseren en onderhouden een groot deel van de openbare ruimte en de voorzieningen.
- Informeren en participeren: we informeren en participeren over voorgenomen initiatieven en projecten en zorgen voor een overzicht van deze initiatieven en projecten en volgen de afspraken over samen stad maken.

Woningcorporaties
De woningcorporaties Woonin, Bo-Ex en Portaal zijn eigenaar van meer dan twee derde van de woningen in Overvecht. De corporaties zijn mede daarom voor de zeer lange termijn aan Overvecht verbonden als eigenaar, ontwikkelaar en als beheerder. De woningen van de corporaties worden momenteel op grote schaal door hen gerenoveerd. De corporaties zien door strengere toewijzingsregels een instroom van meer kwetsbare bewoners, waardoor de gemiddelde sociaaleconomische status van de bewoners van Overvecht daalt. Sociale problematiek neemt daardoor sterk toe. Met de Omgevingsvisie geven we kaders en mogelijkheden om deze trend te keren en de leefomstandigheden in de wijk te verbeteren. Voor de woningcorporaties is deelname aan de Werkplaats Overvecht ook een middel om samen te werken met ontwikkelaars en beleggers om zowel nieuwe sociale huurwoningen als woningen in het midden- en hoge segment te realiseren.

Wooncoöperaties
Naast de bestaande partijen (woningcorporaties, ontwikkelaars) willen we vooral ook lokale bewonersinitiatieven ruimte bieden en faciliteren. De wooncoöperatie is één van de manieren die een directe bijdrage kan leveren aan versterking van de leefbaarheid in buurten. Ook kunnen wooncoöperaties een bijdrage leveren aan het toevoegen van meer gevarieerde woningen, die ook op de langere termijn bereikbaar blijven voor lagere en middeninkomens. In Overvecht zijn al dergelijke vormen te vinden zoals Overhoop en de Experimentele flats.
Gemeentebreed willen we het gemakkelijker maken voor wooncoöperaties. Zo zijn we gestart met het uitgeven van kavels, zorgen we voor begeleiding en ondersteuning en onderzoeken we de mogelijkheden voor gedeeltelijke financiering. Ook in Overvecht zien we kansen voor bewonersinitiatieven die aan de slag willen met coöperatief wonen. Inzet van onze eigen grondposities kunnen daaraan bijdragen.

Werkplaats Overvecht
Werkplaats Overvecht bestaat uit 10 partijen: de woningcorporaties Bo-Ex, Woonin en Portaal, de projectontwikkelaars AM, ERA Contour, BPD en Heijmans en de beleggers Amvest, Syntrus Achmea en Wonam. De Werkplaats Overvecht is in 2018 ontstaan omdat diverse partijen ruimtelijke opgaven signaleerden die een bijdrage kunnen leveren aan het gevoel van veiligheid, gezondheid en sociale cohesie in Overvecht. Deze partijen committeren zich voor de lange termijn aan wijkverbetering van Overvecht. Hun focus ligt op de ambitie plezierig wonen in een meer gemengde wijk. De partijen kennen Overvecht goed en werken in een aantal ontwikkelingen al succesvol samen met de gemeente. Concrete projecten waaraan deze partijen (of een aantal daarvan in een combinatie) nu werken of betrokken zijn: de Ivoordreef, De Mix en Overvecht Centrum. De Mix wordt nu gebouwd. Daarnaast loopt een haalbaarheidsonderzoek voor het ‘Gagelkwartier’; dit is een combinatie-aanpak van verschillende locaties in Overvecht-Noord.

Beschikbare middelen, subsidies en grondbeleid

Beschikbare middelen
De realisatie van de ambities en het tempo daarvan is mede afhankelijk van de beschikbare middelen. De verwezenlijking van de doelstellingen in Overvecht kan beperkt gedekt worden uit de hiervoor in de programmabegroting geraamde budgetten. Voor aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen wordt gezocht naar de financiële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen binnen de door de raad vastgestelde programmabegroting.

Voor uitbreidingsinvesteringen na 2030 zijn er nog geen middelen in de programmabegroting opgenomen. Wanneer groei van de stad in die periode leidt tot extra inkomsten (denk aan gemeentefonds en OZB), dan kunnen we daar te zijner tijd de extra voorzieningen mee betalen die horen bij de groei van de stad (denk bijvoorbeeld aan schoolgebouwen en voorzieningen voor sport, cultuur en welzijn). Verder geldt dat investeringen in stedelijke mobiliteits- en groenstructuren binnen Overvecht wellicht deels bekostigd kunnen worden met inkomsten op grond van de Nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen. Voor vervangingsinvesteringen zijn wel middelen beschikbaar. Rioolvervanging betalen we bijvoorbeeld uit de rioolheffing. Voor wegonderhoud en -vervanging zijn structureel budgetten beschikbaar in de begroting.

Deze budgetten zijn echter niet genoeg om ook de integrale ambities voor de openbare ruimte te realiseren. Voor aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen zoeken we dan ook nadrukkelijk naar financiële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma's. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn.

Transformaties (veranderingen, zoals herinrichting van straten en nieuwbouw) spelen een belangrijke rol in het verwezenlijken van de ambities. Op die locaties kunnen we dan de ruimtelijke en financiële koppeling maken tussen de transformatie en de verbetering van de openbare ruimte. Ontwikkelende partijen, corporaties en andere initiatiefnemers investeren in de wijken. Hun plannen worden getoetst aan de omgevingsvisie. Door middel van kostenverhaal kunnen ingrepen in de openbare ruimte (mede) worden gefinancierd. Deze kosten hebben betrekking op bovenwijkse voorzieningen.

Subsidies en lobby
De Wijkaanpak Samen voor Overvecht is onderdeel van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid. Het Rijk is partner in de wijk. Dit biedt kansen om aanspraak te maken op rijkssubsidies en een lobby op te organiseren. Binnen het NPLV met een netwerk met 20 stedelijke focuswijken is gezamenlijk optrekken in opgaves mogelijk.

Naast de kansen en mogelijkheden die het NPLV biedt, worden de volgende activiteiten voorgesteld om onze ambities te realiseren:
- Subsidiescan externe bijdragen en subsidies Europa, Rijk en provincie. De omvang van de subsidie is afhankelijk van de beoogde integrale doelen. De subsidiescan kan duidelijkheid geven over kansen voor subsidie, hoogte subsidies, mogelijkheid tot stapelen en benodigde inspanning;
- Lobbytraject Europa, Rijk en provincie;
- Onderzoek verdienmogelijkheden overheid-markt.

Gemeentelijke cofinanciering is benodigd om externe middelen te verkrijgen. Hiervoor benutten we bestaande budgetten en reserves. (Rijks)subsidies gaan ook vaak uit van cofinanciering vanuit de gemeente.

Grondbeleid
We zullen proactief kansen moeten signaleren en benutten die aan het behalen van de opgaven bijdragen, juist ook op het vlak van ruimtelijke ontwikkelingen en nieuwe woonconcepten. Actief grondbeleid speelt daarin een cruciale rol. Het kan invulling geven aan de noodzakelijke gemeentelijke regierol. We gaan daarom ook verkennen hoe we de instrumenten uit de gereedschapskist en onze grondprijzen in kunnen zetten om meer betaalbare woningen te realiseren door bijvoorbeeld het stimuleren van nieuwe (woon-) concepten zoals wooncoöperaties. Dit betekent een noodzaak tot het voeren van een actief grondbeleid waarin het hebben en houden van grip en regie door de gemeente centraal staat.

Door middel van actieve inzet van ons grondbeleidinstrumentarium trachten wij dit doel te bereiken. Inzet van onze eigen grondposities kunnen bijdragen aan het invullen van onze ambities. Deze posities zijn echter wel beperkt.

De beleidsnota grondbeleid biedt de kaders en uitganspunten waarmee invulling kan worden gegeven aan het voeren van een afgewogen actief grondbeleid. Inhoudelijke programmatische bijsturing en actief inzetten op externe dekkingsbronnen door middel van (rijks-)subsidies kan leiden tot een sluitende business case. Desondanks verwachten wij dat voor toekomstig te openen grondexploitaties financiële ruimte nodig is om geprognosticeerde tekorten te kunnen dekken, dan wel voor de benodigde co-financiering in relatie tot rijkssubsidies.

Besparingsopgave Utrecht
De gemeente Utrecht staat net als vele andere gemeentes voor forse financiële vraagstukken. De besluiten die hieruit volgen kunnen effect hebben op een deel van de activiteiten die we in het kader van de Omgevingsvisie willen uitvoeren. De ambitie en de gestelde doelen blijven dan echter staan.

Fasering

De uitvoering van de omgevingsvisie zal gefaseerd plaatsvinden. De exacte fasering is van verschillende factoren afhankelijk, zoals de beschikbaarheid van financiële middelen, samenwerking tussen verschillende stakeholders, initiatieven ontwikkelaars en de uitvoeringssnelheid van de verschillende ontwikkelingen. Als gevolg hiervan kan de fasering in de toekomst nog wijzigen.

Om inzicht te bieden in de fasering van de verschillende ontwikkelingen, onderscheiden we vier ontwikkelfases. Deze fases dienen niet om exacte jaartallen voor te schrijven per ontwikkeling, maar wel om de onderlinge afhankelijkheden en prioritering te beschrijven.

We onderscheiden grofweg de volgende fases. Afhankelijk van de eerder genoemde factoren kunnen de genoemde jaartallen en fase per ontwikkeling nog wijzigen.

1. Nu (tot circa 2030): deze ontwikkelingen zijn al gestart of kunnen op korte termijn starten.
2. Straks (t/m circa 2035): eerdere ontwikkelingen zijn randvoorwaardelijk om hiermee te kunnen starten of de ontwikkelingen gaan pas later spelen.
3. Later (t/m circa 2040): voor deze ontwikkelingen zijn meerdere andere ontwikkelingen randvoorwaardelijk, het zijn grotere ontwikkelingen die langere tijd duren of we verwachten dat de ontwikkelingen pas later gaan spelen..
4. Na 2040: geen onderdeel van omgevingsvisie, wel nu al rekening mee houden.

Fase 1: Nu

De eerste ontwikkelfase richt zich met name op ontwikkelingen die niet (of slechts beperkt) afhankelijk zijn van andere projecten of aanvullende financiering. Daarom kan op korte termijn al met een deel van deze ontwikkelingen worden gestart. In deze fase is het van belang te starten met de eerste gebiedsontwikkelingen, de HOV-verbinding te laten rijden en de wandel-/fietskwaliteit in de wijk te verbeteren.

Gebiedsontwikkeling

- Faciliteren lopende projecten (geldt ook in de vervolgfases)
  - Verschillende gebiedsontwikkelingen bevinden zich al in de plan- of ontwikkelfase. In de tabel op de volgende pagina zijn alle projecten met een aanzienlijk aantal woningen en de openbare ruimte projecten opgenomen. De nummers corresponderen met de projecten op de kaart.
- Faciliteren externe bestaande en nieuwe initiatieven (geldt ook in de vervolgfases)
  - De omgevingsvisie vormt het kader om ontwikkelingen en initiatieven aan te toetsen. Ook hierbij geldt dat de koppeling met andere ontwikkelingen dient te worden gezocht.
- Initiëren gebiedsontwikkelingen (geldt ook in de vervolgfases)
  - De gemeente initieert verschillende gebiedsontwikkelingen (denk bijvoorbeeld aan Masterplan Overvecht Centrum)
- Intensivering bedrijventerrein (geldt ook in de vervolgfases)
  - Om verdichting en vergroening op het bedrijventerrein mogelijk te maken, gelden voor nieuwe gebruikers en ontwikkelaars richtlijnen voor passend programma en toename van dichtheid en/of aantal werkplekken.
  - Daarnaast brengt de gemeente, samen met de ondernemersvereniging, de transformatiebehoefte van bestaande gebruikers in beeld om zo te kunnen sturen op het bundelen van verschillende initiatieven tot een integrale ontwikkeling.
  - Onderzoeken of een parkeerhub Nieuw Overvecht als een gedeelde hub voor zowel de sportfuncties als overige functies in de omgeving kan functioneren. De bestaande parkeergarage Vechtsebanen zal bij dit onderzoek betrokken worden. Het realiseren van deze hub dient als katalysator voor de gebiedsontwikkeling in de gemengde (roze) zone.

Integrale aanpak openbare ruimte

- De openbare ruimte in Overvecht vraagt de komende decennia ’s om een grootschalige integrale aanpak (zowel boven de grond, als in de ondergrond). Het gaat om vernieuwing van de riolering en vernieuwing van verharding. Daarnaast liggen er (grote) opgave voor groen, mobiliteit en energietransitie. Hierdoor is aanpassing van een heel groot deel van de openbare ruimte nodig.

Mobiliteit

- Introductie nieuw OV-systeem met minimale ruimtelijke maatregelen
  - De HOV-bus start zo vroeg mogelijk met rijden over bestaande auto-infrastructuur (samen met autoverkeer). Ook buiten Overvecht kijken we naar verbetering aan het HOV-netwerk. Over de HOV maatregelen maken we afspraken met de Provincie Utrecht. Tegelijkertijd willen we doorgaan met het voorbereiden van het Wiel met Spaken.
  - Nieuwe haltes op de in visie aangewezen plekken
  - Buurtgericht OV introduceren in de buurten
- Invoeren betaald parkeren in Overvecht Zuid
  - Hiermee wordt aangesloten op de stadsbrede planning voor de introductie van betaald parkeren.
  - Daarnaast wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor verlaagde parkeernormen in de zones rondom de HOV-haltes.
- Collectieve parkeervoorzieningen
  - Vanaf begin inzetten op collectief gebouwde parkeervoorzieningen (met name bij nieuwe ontwikkelingen) om ruimte te creëren om straatparkeren deels op te heffen.
- Toevoegen van aantal ontbrekende schakels wandel-/fietsnetwerk in de wijk

- Verbeteren oversteekbaarheid Franciscusdreef en Einsteindreef
  - Verbeteren oversteekbaarheid Einsteindreef met eenvoudige maatregelen
  - Onderzoeken of het zuidelijk deel van de Franciscusdreef en verbeteren van de oversteekbaarheid met eenvoudige maatregelen gerealiseerd kan worden, vooruitlopend op definitieve herinrichting in Fase 2.
- Introduceren deelmobiliteit

Voorzieningen

- Optimaliseren gebruik en bezetting van bestaande sportaccommodaties.
- Herontwikkeling van de locaties met maatschappelijk vastgoed (pandvisies)

Groen en buitenruimte

- Onderzoek haalbaarheid programmering Noorderpark.
- Herinrichting en vergroenen Zandpad,
- Maken route van Zuilen naar Noorderpark

Overig

- Starten met locatie-onderzoek alternatieve locaties RWZI.

	Projectnaam	Omschrijving
1	**Renovatie eengezinswoningen Overvecht-Zuid**	Renovatie van 1000 eengezinswoningen in Overvecht-Zuid door Woonin. In combinatie met de renovatie kijken we naar mogelijke plekken om de buurten te verbeteren.
2	**De Mix**	Sloop van 90 sociale huurwoningen en nieuwbouw van 181 middeldure huurwoningen en herinrichting openbare ruimte. Elders in de stad worden 135 sociale huurwoningen ter compensatie gerealiseerd. Dit plan is in uitvoering.
3	**Einsteindreef 101-105**	Transformatie van pand aan de Einsteindreef naar woningen
4	**Haalbaarheidsonderzoek Gagelkwartier** **- St. Eustatiusdreef** **- St. Maartendreef** **- Rio Biancodreef** **- Ankaradreef** **- Bangkokdreef** **- Ibisdreef/Piramidedreef** **- Marokkodreef** **- Hanoidreef** **- twee locaties Carnegiedreef**	Onderzoek naar een gebiedsontwikkeling in Overvecht-Noord in de buurten rondom Park de Gagel. Een zestal partijen vanuit de Werkplaats Overvecht voeren samen met de gemeente een haalbaarheidsonderzoek uit naar verschillende ontwikkellocaties rondom Park de Gagel in Overvecht Noord. De haalbaarheidsonderzoeken gaan in op kansen voor wijkverbetering d.m.v. ruimtelijke ingrepen, zoals woningbouw, ruimte voor voorzieningen en herinrichting van de openbare ruimte. Het haalbaarheidsonderzoek moet een antwoord geven op de vraag of goede én financieel haalbare plannen mogelijk zijn, die bijdragen aan wijkverbetering voor zowel nieuwe als bestaande bewoners van Overvecht. Het initiatief ligt bij de marktpartijen en woningcorporaties, maar de voorstellen voor nieuwbouw liggen op grond in bezit van de gemeente. We onderzoeken hier dus ook de mogelijkheid om 1-op-1 gronduitgifte te doen. Dit moet ook onderbouwd worden in de haalbaarheidsfase. De haalbaarheidsfase loopt parallel aan met maken van de Omgevingsvisie Overvecht. De Omgevingsvisie geeft de kaders voor het haalbaarheidsonderzoek.
5	**Herinrichting Donaudreef**	Herinrichting van de straat ter verbetering van de verkeersveiligheid
6	**Herontwikkeling Watertoren en omgeving**	Realisatie van woningen en werkplekken in de watertoren en de realisatie van een horecapaviljoen. Aansluitend aan de herontwikkeling van de Watertoren, wordt een deel van het park heringericht.
7	**Ivoordreef**	Sloop 10-hoogflat en bouw 160 sociale en 75 middeldure huurappartementen en 75 koopwoningen. Tussen bebouwing komt een groot plein voor spelen en ontmoeting. In het parkeergebouw komt speelveld en maatschappelijke ruimte.
8	**Locatieonderzoek rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI)**	De gemeente onderzoekt met eigenaar Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) mogelijke functies voor het terrein van de voormalige RWZI.
9	**Masterplan Overvecht Centrum**	Integrale gebiedsontwikkeling van en rondom shoppingcenter Overvecht, samen met de grond-/pandeigenaren en omgevingspartijen.
10	**Openbare Ruimte Amazonekwartier**	Herinrichting openbare ruimte in Amazonekwartier ter verbetering van verkeersveiligheid, groen, klimaatbestendigheid. In combinatie met rioolvervanging
11	**Openbare ruimte Taagdreef**	Verbeteren van verkeersveiligheid, leefbaarheid en verblijfskwaliteit van de Taagdreef en omgeving. Groot onderhoud aan riolering.
12	**Pandvisies** **- Rhonedreef 40** **- Jeanne d'Arcdreef 1** **- Moezeldreef 127** **- Scharlakendreef 3** **- Pagodedreef 49** **- Gambiadreef 60**	De herontwikkeling van gemeentelijk/ maatschappelijk vastgoed op verschillende plekken in Overvecht.
13	**Tuincentrum Overvecht**	De herontwikkeling van het terrein van tuincentrum Steck.
14	**ZONOR-Dreven**	Onderzoek naar renovatie of sloop/nieuwbouw van sociale woningbouw, mogelijk in combinatie met de realisatie van een VO school met sporthal.
15	**Zorgcentrum Careyn Rosendael**	Herontwikkeling van zorgcentrum Rosendael (Indusdreef) van zorginstelling Careyn met daarbij woningen voor ouderen.
16	**Pahud de Mortangesdreef**	Herontwikkeling van de bestaande gebouwen met woningen voor verschillende doelgroepen en voorzieningen
17	**Auris-school**	Herontwikkeling van schoolgebouw met nieuw schoolgebouw
18	**P+R locatie**	Ontwikkeling van het bestaande P+R-terrein met een mix van wonen en werken
19	**Brandenburchdreef**	Herontwikkeling van zorgcentrum Faros tot nieuwe zorgwoningen
20	**Fortunadreef**	Woningbouw

Tabel lopende projecten

Fase 1: Nu (tot 2030)

Intensivering bedrijventerrein
Kaders stellen bij nieuwe gebruikers: passend programma en toename dichtheid/aantal werkplekken

Fietsverbinding Park de Gagel: combineren met herinrichting park

Transformatie parkeerhub Nieuw Overvecht tot gedeelde hub als katalysator voor gebiedsontwikkeling in gemengde zone.

Optimaliseren gebruik en bezetting van bestaande sportaccommodaties.

Franciscusdreef
Nieuwe haltes op de in visie aangewezen plekken. Versmallen zuidelijk deel Franciscusdreef, verbeteren oversteekbaarheid

Toevoegen ontbrekende schakels wandel-/ fietsnetwerk in de wijk

Buurtgericht OV introduceren in de buurten

Pandvisies 12

7 Ivoordreef

14 ZONOR-Dreven

3 Einsteindreef 101-105

Zorgcentrum Careyn Rosendael 15

12 Pandvisies

6 Herontwikkeling Watertoren en omgeving

19 Brandenburchdreef

13 Aanpak openbare ruimte: Neckardreef e.o.

16 Pahud de Mortangesdreef

10 Openbare Ruimte Amazonekwartier

17 Auris-school

4 Haalbaarheidsonderzoek Gagelkwartier

8 Locatieonderzoek rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI)

Masterplan Overvecht Centrum 9

12 Pandvisies

12 Pandvisies: vergroenen

20 Fortunadreef

13 Steck tuincentrum Overvecht

1 Renovatie eengezinswoningen Overvecht-Zuid

5 Herinrichting Donaudreef

18 P+R locatie

11 Openbare ruimte Taagdreef

2 De Mix

LEGENDA

- Ontwikkelingszones
- Herontwikkeling maatschappelijk vastgoed
- Integrale aanpak openbare ruimte
- Herinrichting park
- Sportcluster
- Ontwikkeling Gagelkwartier
- Treinspoor
- NS-station Overvecht
- Route HOV (U-link)
- Route HOV, ligging nog te bepalen
- HOV-halte, exacte ligging nog bepalen
- Zoekgebied route buurtgericht OV (U-bus/U-flex)
- Buslijn (U-bus)
- Bushalte (U-bus)
- Nieuwe fiets/wandel verbindingen (indicatief)
- Intensiveren bedrijventerrein
- Optimaliseren sportfaciliteiten

0 250 500 1000m

Fase 2: Straks

In de eerste fase is gestart met de eerste gebiedsontwikkelingen en rijdt het nieuwe OV-systeem over de bestaande infrastructuur. Om verdere ontwikkeling mogelijk te maken, is in deze fase de voorbereiding van de herprofilering van de hoofdontsluitingswegen zoals de Einsteindreef en de Franciscusdreef en de verbetering van de kwaliteit van de belangrijkste buitenruimtes gepland.
Zo blijft de wijk bereikbaar en groeit de (groen)kwaliteit gelijk mee met het aantal woningen.

In iedere fase wordt de uitwerking van de verschillende maatregelen gemonitord. Op basis hiervan dient de fasering te worden verfijnd en aangescherpt.

Gebiedsontwikkeling
- Faciliteren lopende projecten (geldt ook in de vervolgfases)
- Faciliteren externe initiatieven (geldt ook in de vervolgfases)
- Initiëren gebiedsontwikkeling stedelijke verdichtingszones (geldt ook in de vervolgfases)
    - Nodig grond-/vastgoedeigenaren uit tot het maken van een gezamenlijke ontwikkelvisie voor de belangrijkste zones, zoals het stationsgebied en de omgeving van de HOV-haltes.
- Intensivering bedrijventerrein (geldt ook in de vervolgfases)
- Stimuleren gebiedsontwikkeling roze gemengde zone zoals beschreven in de uitvoeringsstrategie (geldt ook in de vervolgfases)
    - Koppel de gebiedsontwikkeling aan de herinrichting van het profiel van de Franciscusdreef. Benut de kwaliteitsverbetering en de verbeterde oversteekbaarheid als katalysator voor de gebiedsontwikkeling in deze zone.
    - Nodig grond-/vastgoedeigenaren uit tot het maken van een gezamenlijke ontwikkelvisie voor deze zone.

Integrale aanpak openbare ruimte
- Integrale aanpak van de openbare ruimte in de volgende buurten: Neckardreef Zuid, Wolgadreef e.o., Neckarddreef Noord, Donaudreef e.o.

Groen en buitenruimte
- Herinrichting Noorderpark-Ruigenhoek
    - Op middellange termijn want inrichting afhankelijk van nader te bepalen programmering (zoals aanleg sportvelden of energieopwekking)
    - Aan deze ontwikkeling koppelen: ontwikkeling extensieve recreatiemogelijkheden, aanleg fiets-/wandelverbindingen
- Herinrichting Park de Watertoren
    - Inpassing HOV-tracé
    - Verwijderen auto uit Park de Watertoren
- Herinrichting Park de Gagel
    - Verwijderen auto uit Park de Gagel (Gangesdreef): combineren met herinrichting park.
- Stationsplein
    - Herinrichting openbare ruimte tot aantrekkelijk stationsplein

Mobiliteit
- Herinrichting Einsteindreef
    - Herinrichten profiel: versmallen en bundelen
    - Aanleg oversteek vanuit Overvecht Centrum
    - Integrale gebiedsontwikkeling met de ontwikkelzone aan de Kaap Hoorndreef
- Herinrichting Franciscusdreef
    - Integrale gebiedsontwikkeling met de ontwikkelzone beide zijden van de Franciscusdreef.
- Herinrichting Carnegiedreef/ Zamenhofdreef/Rio Brancodreef
    - Centrale as exclusief maken voor HOV: Zamenhofdreef, Park de Watertoren en Moezeldreef. Dit kan eventueel in twee stappen gebeuren (Overvecht zuid en noord). De Carnegiedreef kan daarbij eerst fungeren als vrije OV-baan en daarna opnieuw ingericht worden (met een busbaan aan de zuidzijde van het profiel).
- Herinrichting kruising Carnegiedreef-Einsteindreef
- Aanleg van ononderbroken groene verbinding tussen Park de Gagel en Park de Watertoren.
- Ontwikkeling van ‘superhaltes’: HOV-haltes inrichten met hoogwaardige openbare ruimte en voorzieningen in omliggende gebiedsontwikkeling.
- Verbeteren/toevoegen fiets-/wandel verbindingen onder spoor en over NRU en Vecht
    - Koppelen verbindingen NRU aan transformatie NRU: fasering is daarmee afhankelijk van planning NRU.
- Knip Tiberdreef/Mr. Tripkade
- Invoeren betaald parkeren in Overvecht Noord en bedrijventerrein

Fase 2: Straks (t/m 2035)

Ontwikkeling extensieve recreatiemogelijkheden, aanleg fiets-/ wandelverbindingen

Start gebiedsontwikkeling gemengde zone Franciscusdreef

Herinrichting profiel Franciscusdreef, verbeteren oversteekbaarheid

Herontwikkeling Careyn Rosendael

Verbetering & herinrichting Park de Gagel

Herinrichting Noorderpark-Ruigenhoek
Op middellange termijn want inrichting afhankelijk van nader te bepalen programmering (zoals eventuele verplaatsing volkstuinen, aanleg sportvelden of energieopwekking)

Einsteindreef
Herinrichten profiel: versmallen en bundelen, verbeteren oversteekbaarheid

Exclusief HOV in Park de Watertoren: combineren met herinrichting park Knip Neckardreef in combinatie met herinrichting Park de Watertoren

Verbeteren/toevoegen fiets-/wandel verbindingen onder spoor en over NRU en Vecht
Koppelen aan **transformatie NRU**: fasering is daarmee afhankelijk van planning NRU

Ontwikkeling rondom HOV-halte
Haltes inrichten met hoogwaardige openbare ruimte
Kwaliteitsverbetering kruising met HOV-as

Gebiedsontwikkeling HOV-halte Carnegiedreef en Rio Brancodreef

Uitvoering Masterplan Centrum Overvecht

Centrale as exclusief voor HOV

Ontwikkeling rondom station en Winterboeidreef

LEGENDA

- Ontwikkelingszones
- Integrale aanpak openbare ruimte (planning n.t.b.)
- Herinrichting park
- Sportcluster
- Herinrichting Noorderpark-Ruigenhoek
- Ontwikkeling Gagelkwartier
- Treinspoor
- NS-station Overvecht
- Route HOV (U-link)
- Route HOV, ligging nog te bepalen
- HOV-halte, exacte ligging nog bepalen
- Buslijn (U-bus)
- Bushalte (U-bus)
- Nieuwe fiets/wandel verbindingen (indicatief)
- Herinrichting hoofdweginfrastructuur
- Mogelijke locatie aanvullende verkeersmaatregel
- Intensiveren bedrijventerrein
- Kans voor nieuwe voorzieningen

0 250 500 1000m

Fase 3: Later

Gebiedsontwikkeling

- Faciliteren lopende projecten
- Faciliteren externe initiatieven
- Initiëren gebiedsontwikkeling rode en oranje gebieden
    - Verdere ontwikkeling rode en oranje zones: ‘moeilijke’ locaties waar sloop/transformatie noodzakelijk is
- Intensivering bedrijventerrein
- Initiëren gebiedsontwikkeling gemengde zone bedrijventerrein

Integrale aanpak openbare ruimte

- Vervolg van de integrale aanpak van de openbare ruimte. De planning hiervan is nog niet bekend.

Groen en buitenruimte

- Herinrichting Noorderpark-Ruigenhoek
- Vervolg op ontwikkeling uit vorige fase: inrichting afhankelijk van nader te bepalen programmering (zoals aanleg sportvelden of energieopwekking)
- Aan deze ontwikkeling koppelen: ontwikkeling extensieve recreatiemogelijkheden, aanleg fiets-/wandelverbindingen

Fase 4: Na 2040

Gebiedsontwikkeling

- Mogelijke ontwikkeling van het RWZI-terrein

Fase 3: Later (t/m 2040)

Mogelijk aanvullende maatregelen autonetwerk: Tigrisdreef, Neckardreef

Integrale aanpak openbare ruimte
Gefaseerde aanpak: aanleg warmtenet, rioolvervanging, herinrichting openbare ruimte en onderzoek reduceren straatparkeerplekken

Verdere ontwikkeling rode en oranje zones: ‘moeilijke’ locaties waar sloop/transformatie noodzakelijk is

Verbeteren/toevoegen fiets-/wandel verbindingen onder spoor en over NRU en Vecht
Koppelen aan **transformatie NRU**: fasering is daarmee afhankelijk van planning NRU

Herinrichting en verbetering Park de Watertoren

Ontwikkeling rondom HOV-halte
haltes inrichten met hoogwaardige openbare ruimte
Kwaliteitsverbetering kruising met HOV-as

Herinrichting Carnegiedreef/ Zamenhofdreef als centrale HOV-/park-as door de wijk

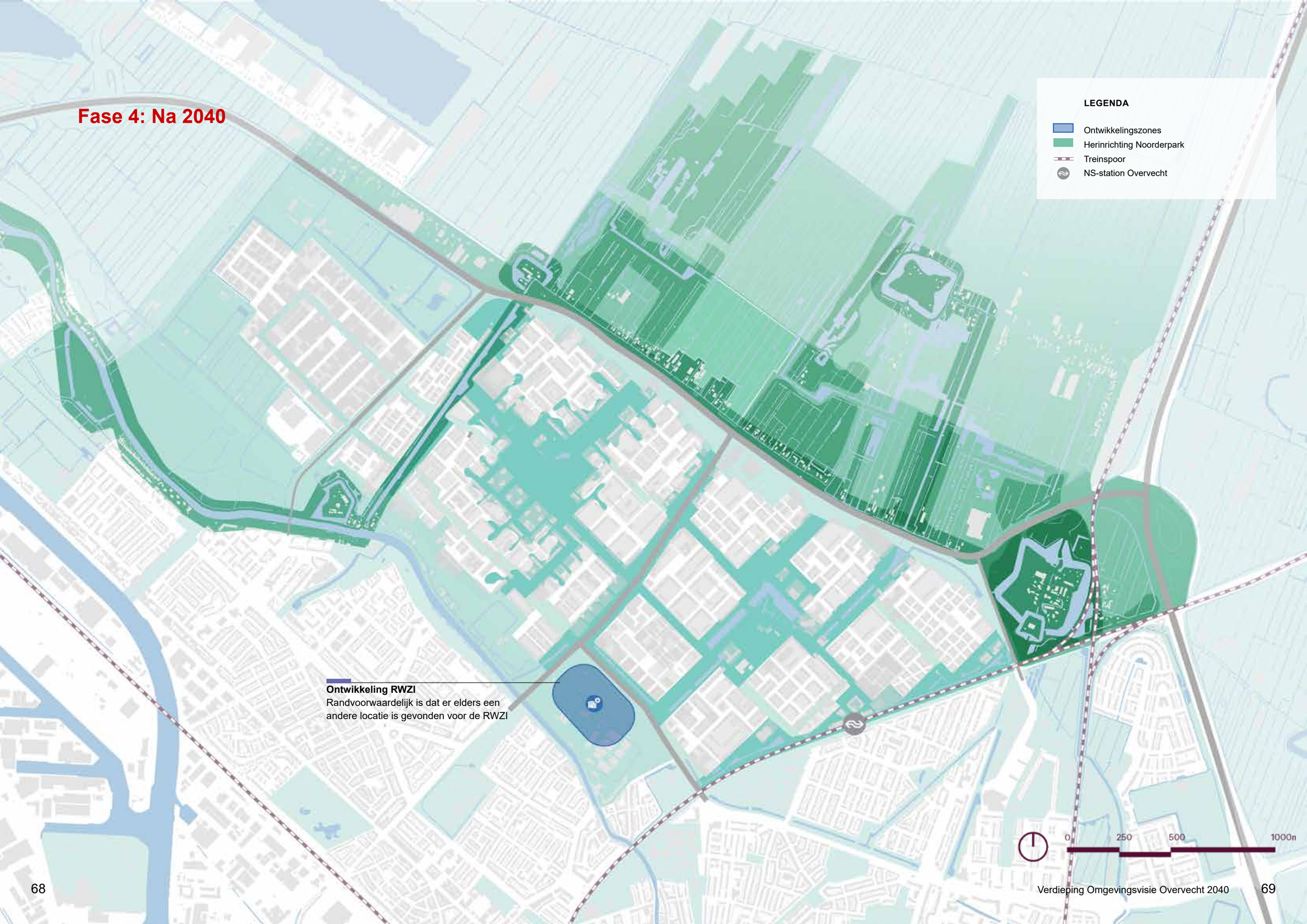
Uitvoering Masterplan Centrum Overvecht

LEGENDA

- Ontwikkelingszones
- Integrale aanpak openbare ruimte (planning n.t.b.)
- Herinrichting park
- Sportcluster
- Herinrichting Noorderpark
- Treinspoor
- NS-station Overvecht
- Route HOV (U-link)
- HOV-halte, exacte ligging nog bepalen
- Buslijn (U-bus)
- Bushalte (U-bus)
- Herinrichting hoofdweginfrastructuur
- Mogelijke locatie aanvullende verkeersmaatregel
- Intensiveren bedrijventerrein
- Kans voor nieuwe voorzieningen

0 250 500 1000m

Fase 4: Na 2040



Ontwikkeling RWZI
Randvoorwaardelijk is dat er elders een andere locatie is gevonden voor de RWZI

Nader te onderzoeken

Uitbreiding sportprogramma
Onderzoeken op welke manier het sportprogramma kan worden uitgebreid, best passend bij de andere ruimtelijke ambities (kwaliteit, bereikbaarheid, erfgoedstatus Noorderpark). Het Maximapark is een goed voorbeeld als het gaat om de combinatie tussen park en sport. Het Lint wordt zeer veel gebruikt voor sport en beweegactiviteiten als wandelen, hardlopen, skeeleren en fietsen. Ook is er gekoppeld aan deze beweegroute een Calisthenicspark dat intensief wordt gebruikt. Daarnaast zijn er drie grote zeer druk bezette sportparken binnen het park ingepast. Het gaat om de sportparken De Vrijheit, Fletiomare en Paperclip met velden voor onder andere voetbal, hockey, tennis, honkbal en ook een sporthal.
De volgende denklijn hanteren wij bij het onderzoek:

1. Onderzoek mogelijkheden voor uitbreiding op bestaande sportcomplexen.
2. Onderzoek de mogelijkheden voor een nieuw sportcomplex in het Noorderpark. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving.
3. Indien Noorderpark niet haalbaar blijkt: opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden.

Uitwerking Noorderpark
Haalbaarheidsonderzoek van mogelijke programma's voor het Noorderpark. Nadere definitie van het programma voor het Noorderpark, rekening houdend met de ambitie voor extensief gebruik, de landschappelijke kwaliteiten en de erfgoedstatus van het gebied. Zowel sport-, recreatie- of energiefuncties dienen hierbij aan te sluiten. Uitgangspunt hierbij is het voeren van een afgewogen actief grondbeleid.

Wegprofiel hoofdontsluitingswegen
Op basis van daadwerkelijke verkeersdruk en modelstudies dient te worden onderzocht welk wegprofiel (aantal rijstroken, ontwerp kruisingen) wenselijk is voor de herinrichting van de Einsteindreef, en Franciscusdreef. Uitgangspunt is een profiel van één rijstrook per richting.

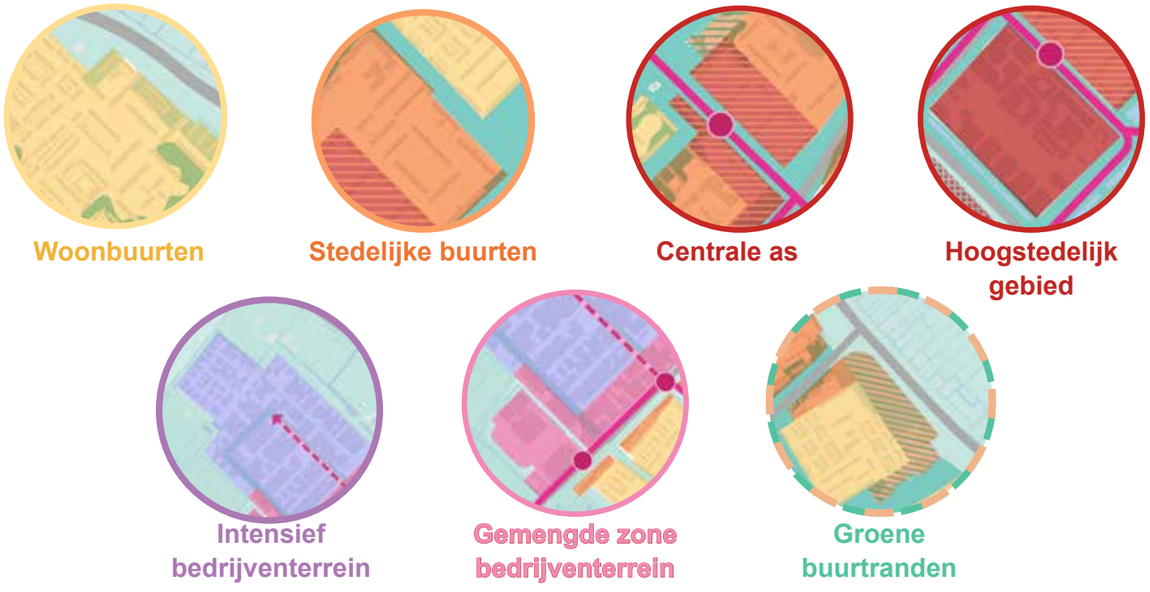
Lijnvoering openbaar vervoer
Gaat worden afgestemd met de provincie binnen de OV-alliantie.

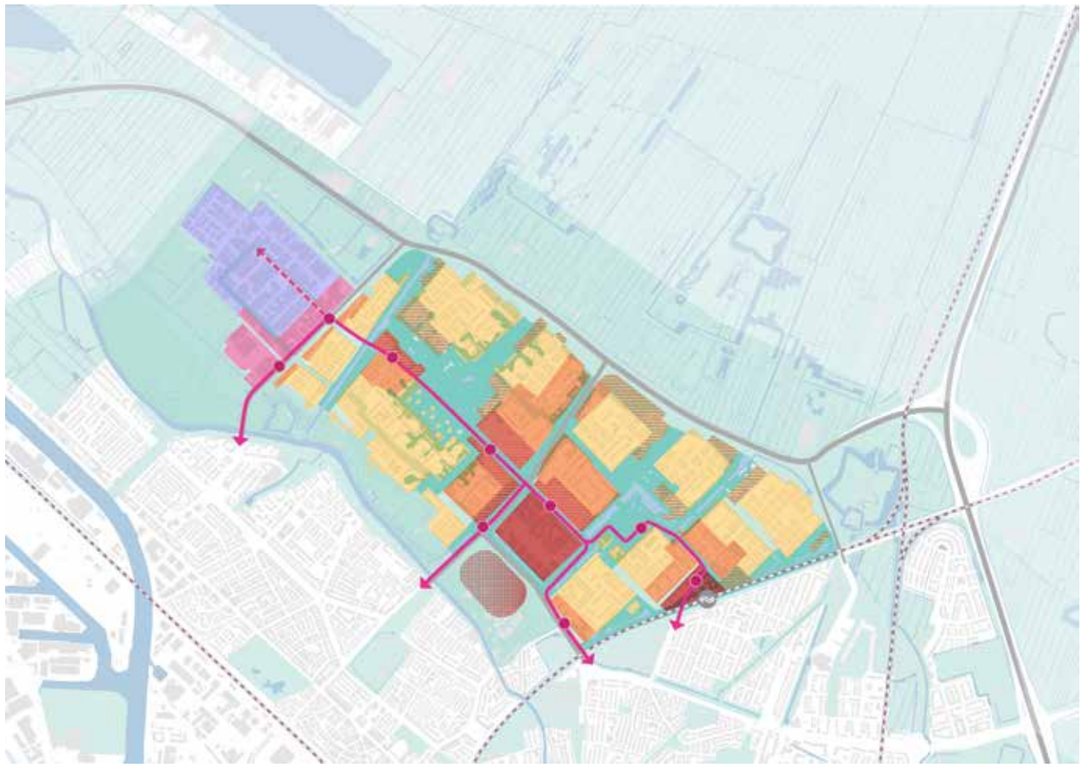
03

Onderbouwing ruimte voor groei

Ruimte voor groei

Om woningen, werkplekken, voorzieningen en groen toe te kunnen voegen is ruimte nodig. Aangezien de ruimte schaars is gaan we hier zorgvuldig mee om. De ruimte voor groei zoeken we binnen Overvecht zoveel mogelijk binnen het bestaande bebouwde gebied en op goed OV-bereikbare plekken bij voorzieningen. Hierdoor laten we de hoofdgroenstructuur en de woonbuurten voor het grootste deel intact en versterken we deze waar mogelijk. Overvecht "wijk van herkenbare buurten in een groen raamwerk" blijft de basis, maar wordt verbeterd en aangevuld met een verbindende centrale as met wijkhart in het midden. Hiervoor wijzen we zeven typen gebieden aan.





Ruimte voor groei

Uitgangspunt is dat alle initiatieven en plannen bijdragen aan de gewenste bredere wijk- en buurtverbetering. We behouden wat goed is, versterken, en vernieuwen waar nodig. Met respect voor de Overvechtse karakteristiek.

In grote lijnen kiezen we ervoor om langs de centrale as door Overvecht, rondom de haltes van het Hoogwaardige Openbaar Vervoer, de grootste verdichting te realiseren met veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen. Daarbij maken we onderscheid in de hoogstedelijke gebieden en de Centrale as gebieden.



Rond de overige HOV haltes realiseren we in de **centrale as gebieden** circa 15-20% van de beoogde nieuwbouw.



In de **woonbuurten** wordt voornamelijk ingezet op verduurzaming en vernieuwing door het openbaar gebied te verbeteren en bestaande woningen aan te passen en kleinschalige nieuwbouw toe te voegen.



Op het **bedrijventerrein** wordt ingezet op intensivering van de productiefuncties.



De **hoogstedelijke gebieden** zijn Overvecht Centrum en het stationsgebied Overvecht. Hier realiseren we circa 55-60% van het beoogde nieuwbouwprogramma.



Daaromheen liggen de **stedelijke buurten**, waar ook hogere bebouwing mogelijk is, maar in mindere mate dan in de hoogstedelijke gebieden. Zo vormen ze de overgang tussen de hoogstedelijke/centrale as gebieden en de woonbuurten. Soms vormen zij ook de overgang tussen drukke wegen en de rustige woonomgeving binnen de woonbuurten.



In de **gemengde zone** op het bedrijventerrein is ruimte voor ander werkprogramma, zoals werkplekken en ateliers, gemengd met sportfuncties, detailhandel en bijpassende voorzieningen.



De locaties die zijn aangewezen voor **groene buurtranden** kennen op dit moment een lage groenkwaliteit door verrommeling van bebouwing, verharding en hekwerken. Op deze plekken zien we kansen om door herstructurering van de bebouwing de kwaliteit, sociale veiligheid en de toegankelijkheid van het groen te verbeteren.

Overvechtse karakteristiek

Overvecht is in de jaren ‘60 gebouwd met de typische eigenschappen van een naoorlogse wijk. Tot de dag van vandaag zijn deze eigenschappen bepalend voor de structuur van de wijk. Met de verdichtingsopgave zullen nieuwe stedelijke milieus worden geïntroduceerd, tegelijkertijd blijft de oorspronkelijke wijkopzet bepalend voor een groot deel van de wijk. In dit hoofdstuk benoemen we de belangrijkste kenmerken en transitie van deze ‘Overvechtse ruimtelijke karakteristiek’.

Oorspronkelijk Overvecht: Ruimtelijke principes ‘60

De naoorlogse wijk is oorspronkelijk gebouwd op een aantal heldere principes, die sterk sturend zijn voor de ruimtelijke structuur, ook nu nog:

- Wijkgedachte: De principes richten zich op het creëren van hechte gemeenschappen, met het gezin als hoeksteen van de samenleving. Elke buurt kreeg woningtypes voor alle leeftijdsgroepen en alle benodigde voorzieningen en groen bevonden zich dicht bij huis, ter bevordering van de gemeenschap op buurtniveau.
- Functiescheiding: Werk, wonen en voorzieningen zijn streng van elkaar gescheiden, resulterend in het centrumgebied en bedrijventerrein buiten de woonwijken en voorzieningen in groene voegen tussen de buurten.
- Rationeel bouwen: de woningbehoefte was groot en er kwamen snelle efficiënte bouwmethoden. Dit resulteerde in repeterende bouwblokken: veel betaalbare en verschillende woningen. Een zorgvuldige mix van hoogbouw (10 lagen), midden- (4) en laagbouw (2).
- Orthogonale structuur: De bebouwing volgt een orthogonale structuur onder een hoek van 45 graden voor een optimale bezonning.
- Auto ruim baan: brede wegprofielen en grote parkeervelden.
- Licht, lucht, ruimte: Het streven naar een gezonde leefomgeving, met veel frisse lucht en zonlicht voor de bewoners en gebruikers van hun gebouwen. Een open bloksgewijze opzet zorgt ervoor dat het groen als het ware de wijk ´doorspoelt’.



Overzichtelijke buurten in een groen raamwerk

De principes uit de jaren ‘60 hebben geleid tot een sterke ruimtelijke structuur, bestaande uit verschillende buurten in een groen raamwerk. Zuid met 7 buurten en Noord met 3 buurten. Deze buurten bevinden zich rondom twee parken (De Gagel en De Watertoren), zodat iedere woning zich op korte afstand van een van de parken bevindt. Om de buurten duidelijk te markeren zijn ze door groenstroken van elkaar gescheiden. Zo ontstond er een netwerk van groene voegen, die voor snelle verbindingen naar de parken en de recreatieve voorzieningen aan de randen van de wijk zorgde. Aan dit groene raamwerk bevinden zich veel buurtvoorzieningen, zoals de scholen en andere bijzondere gebouwen.



Ontwikkelingsplan Overvecht met Zuid van Wissing en Noord van Hanekroot (archief Hanekroot)



Bestemmingsplan Overvecht, met bouwhoogtes. In: De timmerwerf 20 (1967) 4, 10.
NB: De hoogbouwtorens zijn nooit gerealiseerd, waardoor de oorspronkelijk bedachte 6 hoog is verhoogd naar 10 hoog. Hierdoor is een wijk ontstaan met contrasten tussen laagbouw en hoogbouwwanden die boven de boomtoppen uitkomen.

Het zuidelijk en het noordelijk deel van de wijk zijn via de Carnegiedreef/ Zamenhofdreef als centrale groene verkeersas met elkaar verbonden.
De bebouwing volgt grotendeels een orthogonale structuur onder een hoek van 45 graden ten opzichte van het noorden voor een optimale bezonning.

Met uitzondering van Overvecht Centrum kenmerkt de wijk zich door de duidelijke hiërarchie van schaalniveaus in de wijk: Noord & Zuid, buurten en gebouwen. Daarnaast heeft Overvecht de (boven) stedelijke verbindingen door en om de wijk: Noordelijke Randweg Utrecht, de Vecht, en het spoor, de Franciscusdreef, Einsteindreef en de Brailledreef.

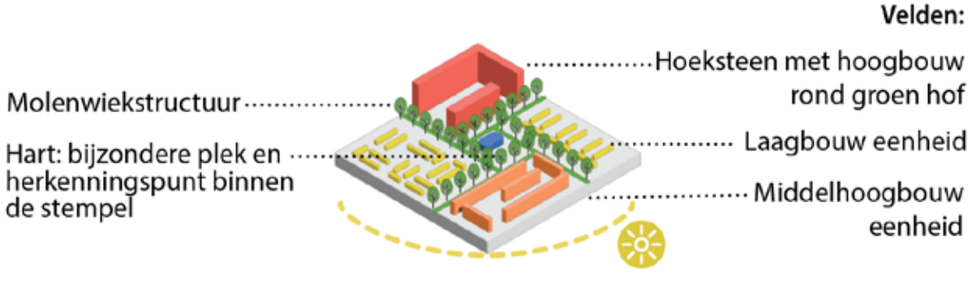
Hoogbouw is ingezet om ruimte te creëren in de woonomgeving en is zorgvuldig ingepast. Hoogbouw heeft een relatie met de hoofdstructuur van de wijk, is gegroepeerd langs de randen (in tweede lijn), langs de hoofdontsluitingswegen (Carnegiedreef en Einsteindreef) en als begeleiding van de groene wiggen vanaf de parken naar het landschap.

Karakteristieke stedenbouwkundige verschillen Noord en Zuid
Zowel in Overvecht-Zuid als in Overvecht-Noord zijn dezelfde gebouwtypen gebruikt. Het verschil tussen beide schuilt in de menging, schaal van de bloksgewijze compositie, de inrichting van buitenruimte en de plaatsing van voorzieningen:

Buurten:
- Zuid: Elke buurt is een stedenbouwkundige stempel met een wegenstructuur in de vorm van een molenwiek. Hierdoor is de stempel in velden verdeeld met lage- of middelhoge bouwblokken. De bestaande 10-hoogbouw met groene binnentuinen vormen een hoeksteen als markering van de stempel aan het park. Het hoogbouwaccent is veelal in noordelijke hoek van de stempel gesitueerd i.v.m. bezonning en ruimte openbaar gebied.
- Noord: Elke buurt heeft een eigen karakter, bestaande uit herkenbare bebouwingsclusters van laagbouw (geel), middelhoogbouw (oranje) en hoogbouw (rood). De hoogbouw is vooral aan de randen van de buurt, bij groenzones te vinden. (zie afbeelding gebouwclusters/typologie)

Groen en voorzieningen:
- Zuid: Buurtvoorzieningen zijn als bijzondere en lage bebouwing aanwezig in de groene voegen tussen de buurten, en in het hart van de “molenwiek”.
- Noord: Parkgroen loopt door tot in de woonbuurten. Voorzieningen of andere bijzondere (lage) bebouwing zijn opgenomen te midden van bebouwing, of aan de randen van de parken.

Wegenstructuur:
- Zuid: sterk orthogonale wegenstructuur.
- Noord: licht gebogen straten. Hierdoor ontstaan restruimten, een ketting van onregelmatig gevormde pleinen, grasveldjes en parken



Opbouw van een typische stempel in Overvecht Zuid

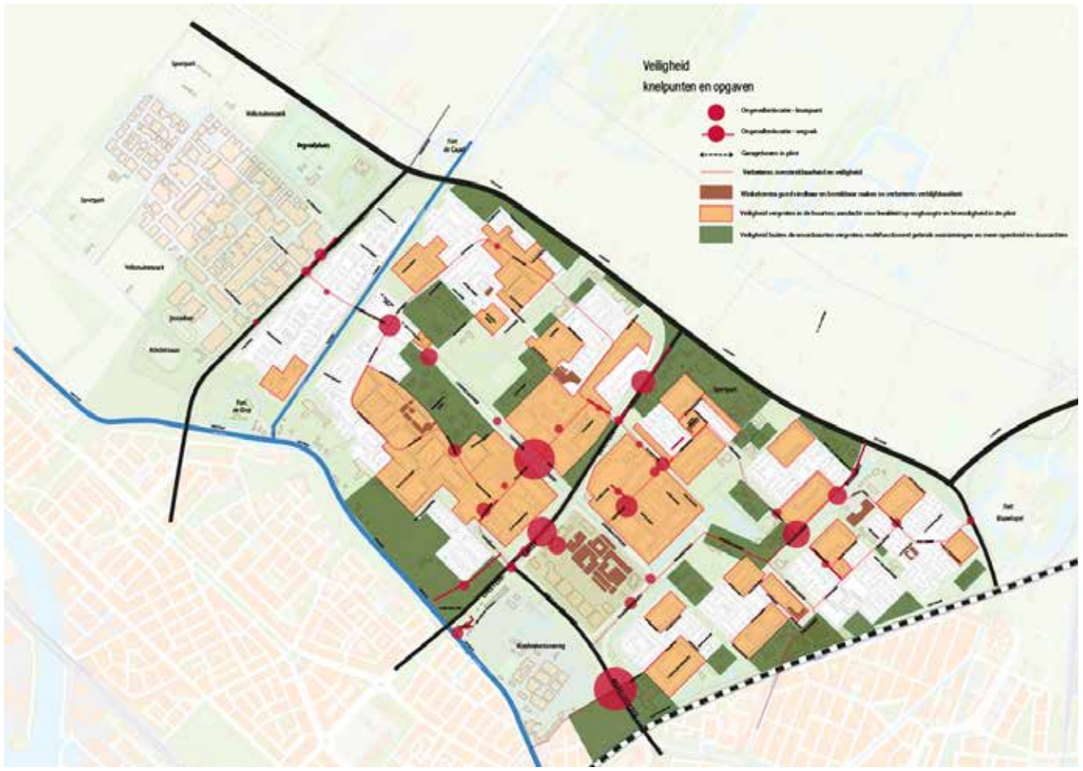
Overvecht 2024

Veel van de oorspronkelijke principes zijn nu nog steeds leidend in het ontwerpen van aantrekkelijke, duurzame wijken, waar we op kunnen voortborduren. Hieronder worden de belangrijkste kwaliteiten en uitdagingen genoemd:

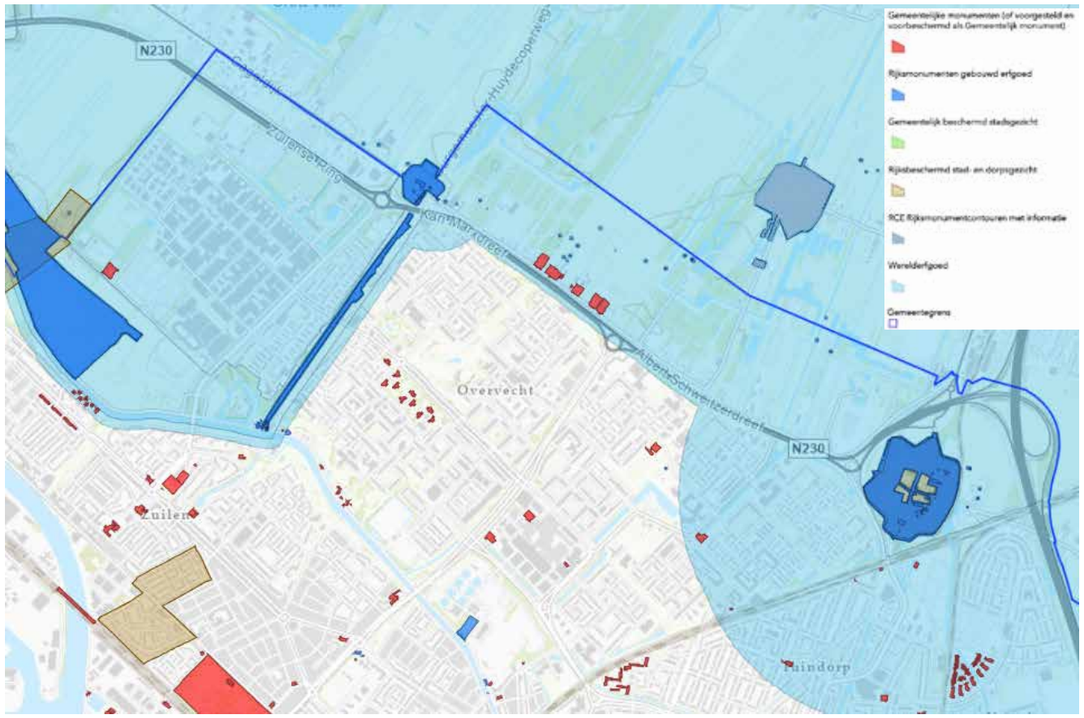
- Het **groen** wordt als belangrijke kwaliteit genoemd. Eén van de groenste wijken van Utrecht. Maar het groene raamwerk is op onderdelen ook verrommeld en versnipperd door bebouwing, verharding en hekwerken. Hierdoor is het groene raamwerk op onderdelen niet goed meer herkenbaar en heeft het minder belevingskwaliteit.
- Het is een kwaliteit dat voor de verschillende buurten het groen, buurtwinkels, speelvoorzieningen en scholen voor iedereen op **loopafstand** liggen. Veel goede voorzieningen, verspreid over de wijk binnen woonbuurten of in het groen, maar niet altijd gekoppeld aan belangrijke routes waardoor ze moeilijk vindbaar of bereikbaar kunnen zijn.
- **Cultuurhistorische elementen** als UNESCO werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie, monumenten, karakteristieke bebouwingsensembles en groenplekken zijn kwaliteiten die we koesteren.
- Positief is de **diversiteit** aan mensen van verschillende afkomst. Een wijk met betrokken bewoners die veel initiatieven ontplooien.
- Knelpunt is de **eenzijdige woningvoorraad**, die bestaat uit portiekflats waarbij er minder ontmoeting plaats vindt dan bij galerijflats. Het merendeel is woningcorporatiebezit is. Relatief veel kwetsbare bewoners. Weinig mogelijkheid voor bewoners die in de wijk wooncarrière willen maken.
- **Goede ligging** aan de Vecht en op korte afstand van de binnenstad en het recreatiegebied het Noorderpark, maar niet goed bereikbaar en verbonden.
- **Fysieke barrières** zoals het spoor, de Vecht, de Noordelijke Randweg en hoofdwegen en (te) ruim gedimensioneerde straten in de wijk zorgen voor slechte oversteekbaarheid en/of verkeersonveilige situaties (door te hard rijden).
- **Sociale vraagstukken** – de leefbaarheidsscore, gezondheidscijfers zijn de laagste van heel Utrecht.
- Ongeveer de helft van de bewoners voelt zich wel eens **onveilig** in de wijk. Veel blinde plinten en garageboxen of achterkanten. Buurten voelen anoniem en niet herkenbaar, gebrek aan oriëntatie of identificatie met de omgeving. Ook op bedrijventerrein Nieuw Overvecht is veiligheid één van de aandachtspunten.
- De grote **contrasten in bouwhoogten** worden niet altijd als aangenaam ervaren. Het ontbreekt op plekken een aangename menselijke maat, door zee van (anonieme) ruimte of verkeersstructuren zoals Franciscusdreef en Einsteindreef met moeilijke oversteekbaarheid.
- Een groot deel van de bewoners ervaart **problematiek** in de openbare ruimte, onprettige plekken of routes. Op veel plekken domineren auto’s het straatbeeld. Het verhelderen van eigenaarschap buitenruimten, en benoemen voor- en achterkanten is daarbij ook een aandachtspunt.

De kaart “Veiligheid, knelpunten en opgaven” is gebaseerd op de kaarten van het concept Omgevingsprogramma Overvecht, waarbij gebruik is gemaakt van het ruimtelijke verkenning Veiligheid De Nijl en participatie.

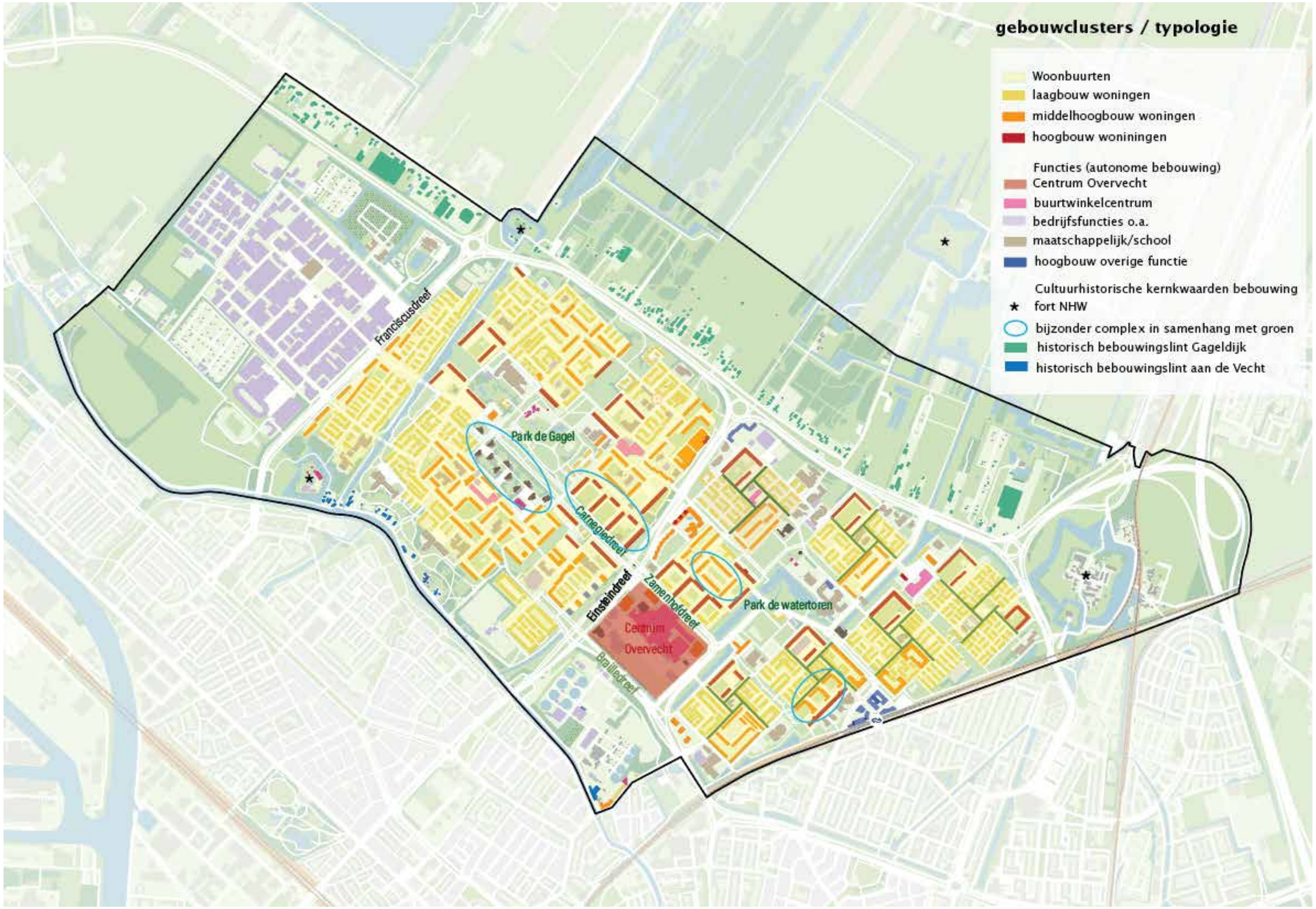
Naast deze verbeterpunten, zetten we in op behouden en versterken wat goed is. We respecteren en versterken de Overvechtse principes. We behouden de stedenbouwkundige opbouw van de wijk in buurten met herkenbare ruimtelijke eenheden (velden in zuid, clusters in noord) en gaan respectvol om met de cultuurhistorische kernwaarden. Dit zijn ruimtelijke dragers voor Overvechtse identiteit en herkenbaarheid. Hieronder gaan we vooral in op de bebouwing.



Veiligheid, knelpunten en opgaven (Omgevingsprogramma)



Monumenten, beschermd stads- en dorpsgezicht en werelderfgoed


gebouwclusters / typologie
Woonbuurten
laagbouw woningen
middelhoogbouw woningen
hoogbouw woninginge
Functies (autonome bebouwing)
Centrum Overvecht
buurtwinkelcentrum
bedrijfsfuncties o.a.
maatschappelijk/school
hoogbouw overige functie
Cultuurhistorische kernkwaarden bebouwing
fort NHW
bijzonder complex in samenhang met groen
historisch bebouwingslint Gageldijk
historisch bebouwingslint aan de Vecht
Franciscusdreef
Park de Gagel
Carnegiedreef
Einsteindreef
Zamenhofdreef
Centrum Overvecht
Brailledreef
Park de watertoren

Ruimte voor groei: principes Overvecht 2024-2040

Behouden wat sterk is, vernieuwen wat nodig
Veel van de oorspronkelijke principes zijn nu nog steeds leidend in het ontwerpen van aantrekkelijke, duurzame wijken. Voor een aantal principes geldt echter dat we tegenwoordig andere keuzes maken. Met de verdichtingsopgave zullen bestaande buurten worden verbeterd en nieuwe stedelijke milieus worden geïntroduceerd, tegelijkertijd blijft de oorspronkelijke wijkopzet bepalend voor een groot deel van de wijk. We behouden wat sterk is, en vernieuwen waar nodig.
Hieronder benoemen we de oorspronkelijke Overvechtse principes en de omgang ermee in de ontwikkelingen naar 2040 toe.

Van strikte functiescheiding naar meer functiemenging:
In de oorspronkelijke wijkstructuur zijn werk, wonen en voorzieningen gescheiden. Deze structuur blijft deels behouden, maar er komt ook meer functiemening. Op het bedrijventerrein is woningbouw niet mogelijk en de meeste voorzieningen blijven geclusterd in Overvecht Centrum. Aanvullend hierop zetten we in op functiemenging in de wijk: hier is meer ruimte voor lokale bedrijvigheid en maatschappelijke voorzieningen. Zo ontstaat een levendiger, gevarieerder straatbeeld, verkorten de reisafstanden en verbetert de toegankelijkheid van deze functies. De bijzondere bebouwing in de harten van de molenwiek, en aan het groene raamwerk (”groene buurtranden” in de kaart ruimte voor groei) blijven daarvoor goede plekken. Maar er wordt ook ingezet op actieve plinten in de buurten voor werkfuncties en voorzieningen.

Van rationele, anonieme bebouwing naar meer aandacht voor menselijke maat en ogen op straat:
De naoorlogse principes hebben geresulteerd in duidelijke stedelijke structuur, bestaande uit verschillende buurten met strategisch gepositioneerde laag- en hoogbouw. Hoewel de bestaande woningbouw ook kwaliteiten heeft (ruime betaalbare woningen, goede plattegronden, kleine en grotere woningen in één gebouw), wordt veel van deze bebouwing tegenwoordig niet meer als kwalitatief gezien. Bij de hoogbouwflats is dit onder andere vanwege de anonieme opgang naar de woning, de gesloten plinten op maaiveld en de schaal van de bebouwing. Het woningaanbod is monotoon. En ook het grote contrast in hoogte en maat ten opzichte van de laagbouw wordt als niet kwalitatief gezien. In de nieuwbouw hanteren we daarom andere ontwerpprincipes voor een diverser woningaanbod met aandacht voor de menselijke maat, en ogen op straat, stappen we over op gebouwde parkeervoorzieningen en introduceren we nieuwe bouwhoogten.

Van ruim baan voor de auto’s naar ruim baan voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer:
In de oorspronkelijke structuur van Overvecht geldt de auto als het primaire vervoersmiddel, met brede wegprofielen en grote parkeervelden. Als gevolg van de verdichting, toenemende aandacht voor veiligheid, klimaatadaptatie, gezondheid en kwaliteit van de buitenruimte, is dit niet langer houdbaar.

Naar de toekomst toe kiezen we voor een focus op fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. De wijk blijft bereikbaar met de auto, maar de ruimte voor rijdende en stilstaande auto’s wordt fors verminderd.Wegprofielen versmallen en vergroenen we, en krijgen een veilige en klimaatadaptieve inrichting.

Versterken herkenbare buurten in het groen:
Overvecht bestaat uit meerdere buurten die van elkaar worden gescheiden door een verbonden groen netwerk. De omgevingsvisie zet in op het behouden en versterken van deze groenstructuur. De ruimte voor groei zoeken we binnen Overvecht zoveel mogelijk binnen het bestaande bebouwde gebied en op goed OV-bereikbare plekken bij voorzieningen. Hierdoor blijft de hoofdgroenstructuur voor het overgrote deel intact en versterken we deze waar mogelijk. Waar bebouwing of infrastructuur de groenstructuur blokkeert, zoeken we naar mogelijkheden voor herinrichting. We verbeteren de relatie tussen de parken en de buurten. Per afzonderlijke buurt streven we naar het inzetten van ruimtelijke middelen voor samenhang en eigen herkenbare buurtidentiteit. Overvecht “wijk van herkenbare buurten in een groen raamwerk” blijft de basis, maar wordt verbeterd en aangevuld met een verbindende centrale as als groene promenade en het stedelijk wijkhart in het midden.

Wijkgedachte, bouwen aan gemeenschappen:
De oorspronkelijke wijkgedachte richt zich op het realiseren van een goede binding met de wijk en haar bewoners, door de dagelijkse voorzieningen in de nabijheid van de woning te realiseren. Deze ambitie past bij een 10 minuten fietsstad en blijft naar de toekomst toe leidend. De omgevingsvisie zet in op het verbeteren van het voorzieningen- en sportaanbod en het realiseren van werkplekken in de wijk.

Voor goede binding met de wijk, de buurt en met elkaar is het bouwen aan gemeenschappen een belangrijk aspect. We onderzoeken nieuwe woonvormen zoals wooncoöperaties waarbij gemeenschapsvorming wordt gestimuleerd. De experimentele flats zijn daarbij een goed voorbeeld.

Bij ontwikkelingen stimuleren we meer gemixte en nieuwe woningtypen en ruimten om elkaar te ontmoeten (zowel binnen als buiten). Bij gestapelde bouw is het aantal adressen per entree, galerij of corridor beperkt, zodat je elkaar leert (her)kennen. De vormgeving van de begane grond en de overgangen openbaar-privé dragen bij aan verbinding met de directe omgeving. Routes en plekken in de leefomgeving stimuleren ontmoeten, nieuwe woonbuurten zijn daarom zoveel mogelijk autovrij. Om ontmoeting te stimuleren verbinden we parkeervoorzieningen niet binnendoor.

Licht, lucht en ruimte, gezonde toekomstbestendige leefomgeving:
Het verbeteren van de gezondheid door licht, lucht en ruimte te bieden in het ruimtelijk ontwerp blijft ook naar de toekomst leidend. Naast een open verkaveling en ontwerpen op de zon, worden ook andere middelen ingezet om dit te bereiken. Zoals goede fiets- en wandelroutes en een verbeterd Openbaar Vervoer-systeem. Maar ook het principe ‘groen tenzij’, het terugbrengen van het autoverkeer en het realiseren van gemengde wijken met een hoge dichtheid nabij HOV-halten. Op deze manier behouden we en versterken we zoveel mogelijk groen (bijvoorbeeld autovrije parken en klimaatadaptieve buurten). In de nieuwe gebouwen kiezen we in de materialisering voor een warme uitstraling gebruik makend van natuurlijke materialen.

Aanpakken sociale veiligheid, leefbaarheid en herkenbaarheid, helder eigenaarschap:
Met de transitieopgave pakken we de plekken aan waar een opgave ligt voor het vergroten van sociale veiligheid, leefbaarheid en welbevinden. We verbeteren de woonkwaliteit en de mix aan woningtypen. We streven naar veilige buurten met een menselijke maat, ogen op straat door actieve plinten (wonen, werken, voorzieningen) en aangename routes en plekken waar prettig verblijven en ontmoeten centraal staat.



Vertaling van de originele ruimtelijke principes naar de aanpassingen in 2040

04

Onderbouwing groen en profielen

Introductie



Park de Gagel



Een groene oase

Overvecht wordt omringd door grootschalige landschappen zoals; het Noorderpark, de Vecht en de gebieden van de Nieuwe Hollandse waterlinie. De wijk heeft de potentie om een verbindende schakel te zijn tussen deze landschappen. Twee stadsparken spelen een belangrijke rol als verbinders: Park de Watertoren en Park de Gagel. Door de kwaliteit en het gebruik van de belangrijkste parken en groenstructuren te verbeteren, zal Overvecht ook in de toekomst een groene oase blijven. Hierin is ruimte voor voldoende voetgangers- en fietsroutes, ecologische verbindingen en een geïntegreerd recreatief en historisch programma van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Identiteit

De bestaande groenstructuur in Overvecht heeft veel kwaliteit en verschillende identiteiten die versterkt en aangevuld zullen worden. Een kwaliteitsimpuls in de beleving en identiteit van het groen maakt de verblijfsplekken aantrekkelijker. Daarnaast is het verbeteren van het gebruik van de openbare ruimte en de groenstructuur belangrijk. Wanneer er meer bewoners in Overvecht komen wonen is het noodzakelijk om de openbare ruimte diverser te maken. Het toevoegen van functies en het strategisch programmeren van de buitenruimte kan hier aan bijdragen. Door het toevoegen van nieuwe verbindingen wordt het gebied groen, toegankelijker en beter zichtbaar. Bewoners krijgen groene plekken op loopafstand, verschillend in gebruik. Het creëren van een duidelijke route en veilige oversteekplaatsen zorgt ervoor dat iedereen gemakkelijk toegang heeft tot groen.

Klimaatadaptiviteit en biodiversiteit

Overvecht biedt voldoende mogelijkheden voor infiltratie. Het verbinden van groen en waterafvoer in groengebieden vindt plaats in een klimaatadaptieve buitenruimtes. We zorgen voor een grotere biodiversiteit van planten, bomen, dieren en insecten. Dit zorgt ook voor en betere beleving. Het vergroenen van de openbare ruimtes en gebouwen zal een positieve invloed hebben op de biodiversiteit in Overvecht.

Gezonde groene stad



Groenstructuur

Het groene raamwerk van Overvecht is gebaseerd en opgebouwd uit vijf herkenbare groentypologieën binnen Utrecht. Elke groentypologie sluit aan bij een andere schaal binnen Overvecht en Utrecht:

1. Groen om de stad
2. Vechtscheg
3. Stadsparken
4. Groenblauwe verbindingen
   a. Landschappelijke verbindingen
   b. Parkways
   c. Stadspromenade
5. Groene buurten
   a. Wijk- en buurtgroen
   b. Groene voegen en groene ommetjes
   c. Molenwiek en speelstraten
   d. Groene verblijfsplekken

Groen raamwerk



Legenda:

- Noorderpark/Polderlandschap
- Vechtscheg
- Park de Gagel, Park de Watertoren, Vechtzoompark
- Klopvaart, NRU, Spoorzoompark
- Franciscusdreef, Einsteindreef, Brailledreef
- Carnegiedreef, Zamenhofdreef
- Groene voegen en groene ommetjes
- Woonstraten, Woonerfen en plantsoenen
- Molenwiek en speelstraten
- Groene verblijfsplekken
- Waterstructuur
- Groene buurtranden
- Ontwikkeling raakt hoofdgroenstructuur
- Robuuste groene verbindingen versterken
- Doorlopende groenstructuur langs NRU
- Verbindingen voor dieren tussen Vecht en Noorderpark
- Uitzicht op het landschap
- Cultuurhistorisch groen erfgoed
- Nieuwe Hollandse Waterlinie (hoofdweerstandslijn)
- Station Utrecht Overvecht

De Groene Schaalsprong

In 2021 is de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) vastgesteld door de raad. De Groene Schaalsprong is één van de hoofdopgave hierin. Vooral omdat we willen dat de stad in balans groeit en de bewoners net zoveel groen per persoon houden hebben als nu. Het gaat daarbij zowel om het toevoegen van 440 ha groen in de stad en 250 ha om de stad, indien binnen de stad 60.000 woningen worden gebouwd, als ook om het toevoegen van groen op de verschillende schaalniveaus. Een bewoner heeft groen nodig in zijn of haar straat en buurt, wil langs een groene route lopen of fietsen naar een park, heeft de parken nodig om te sporten, te ontspannen en anderen te ontmoeten en heeft aan de rand van en buiten de stad groen- en recreatiegebieden nodig. Op al deze schaalniveaus voeren we projecten uit. Daarnaast doen we mee met projecten om gemeentebreed bomen toe te voegen. En we werken aan het vergroten van de biodiversiteit. met meer biodiversiteit en ecologische kwaliteit.

Groen om de stad: Noorderpark, polderlandschap




1


2


5


3


4

1,3: Noorderpark. 2,4,5: referentiebeelden

Noorderpark

Aan de rand van Utrecht Overvecht ligt een bijzonder natuur- en recreatiegebied dat in 2021 als Unesco Werelderfgoed is benoemd: Noorderpark Ruigenhoek. Stad en landschap zijn hier met elkaar vervlochten. Dit gebied vervult met een mix van recreatie, sport, natuurbeleving en water een belangrijke rol als groen om de stad voor Overvecht en Utrecht. Voor de gemeente ligt hier een opgave om 22 hectare nieuw stedelijk groen te realiseren. Het gebied kenmerkt zich door een lineair slagenlandschap met de Gageldijk als herkenbare basisstructuur voor de veenontginning. Dit karakteristieke landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie met Forten, schootsvelden en watergangen blijft behouden. Het gebied heeft twee sferen aan weerszijden van de St. Anthoniedijk naar fort Ruigenhoek. Het deel in de Gagelpolder is bebost en heeft een rustig en besloten karakter. De nadruk ligt hier op natuurbeleving, wandelen, fietsen en skaten. Het deel in de Ruigenhoekse polder is meer open en waterrijk met lintbebouwing, open zicht en heeft een actief gebruik met stedelijke voorzieningen. Het uitgangspunt is dat nieuwe ontwikkelingen bijdragen aan het verbeteren, versterken en beschermen van de bestaande hoge waarde van grote biodiversiteit. Vanwege de bijzondere landschappelijke kwaliteiten en de titel Unesco werelderfgoed zal het gebied verder ontwikkeld worden volgens de Kwaliteitsgids Utrechtse landschappen van de Provincie Utrecht.

Uitgangspunten Noorderpark

- Gebruik landschapseigen elementen (zoals, beplanting, ontginningsstructuren, polderlandschap, etc.) bij de ontwikkelingen in het gebied.
- Behoud de bestaande ecologische kwaliteiten van het gebied. Maak gebruik van het versterken en/of completeren van (bestaande) ecosystemen (Natuurnetwerk Nederland).
- Behoud en versterk het bestaande contrast tussen open en besloten plekken in het gebied. Bescherm hierin de bestaande vista's en zichtlijnen vanaf de Gageldijk.
- De Gageldijk versterken als herkenbare lineaire landschapsstructuur (bomenlijn) en belangrijke ecologische en recreatieve verbinding.
- Verbeteren van de verbindingen en routes tussen de verschillende parkonderdelen.
- De verschillende forten beter verbinden met elkaar en het gebied van de Nieuwe Hollandse waterlinie en de Vechtscheg. Maak hierbij zoveel mogelijke gebruik van ongelijkvloerse langzaamverkeerverbindingen en routes. En versterk bestaande verbindingen zoals via de Gageldijk en Klopdijk of de bereikbaarheid van Fort Ruigenhoek via de Sint Anthoniedijk.
- Nieuwe functies worden ingepast op een landschappelijk passende manier.
- Nieuwe functies hebben een beperkte (minimale) verkeersaantrekkende werking op de Gageldijk. Hierbij worden maatregelen genomen om sluipverkeer zoveel mogelijk tegen te gaan.
- Het Noorderpark is een zoekgebied voor meer recreatief programma (zoals; zwemwater, stadslandbouw), duurzame energieopwekking, watercompensatie, sportvelden en/of volkstuinen.
- Het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen zodat de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten versterkt worden.
- Barrièrewerking van de NRU verminderen.

Vechtscheg




1


2


5


3


4

2,4: Vechtscheg. 1,3,5: referentiebeelden

Vechtscheg

De Vechtscheg is een landschappelijke structuur met betekenis voor de stad en de regio op het vlak van ecologie en recreatie: stad aan de rivier. Het gebied wordt gevormd door de Vechtdijk met lagergelegen karakteristieke (waardevolle) lintbebouwing op grote groene percelen. Deze elementen blijven behouden en worden waar nodig versterkt. Het gebied achter het dijklichaam bestaat uit een brede groenzone met parkruimtes, sportvoorzieningen en een aantal oude landgoedbossen met waardvolle oude bomen. Naast een belangrijke ecologische functie heeft de Vechtscheg ook een belangrijke cultuurhistorische waarde met Fort aan de Klop en Slot Zuylen midden in het gebied. De Vechtscheg is een veelgebruikte recreatieve schakel tussen het centrum van Utrecht en het landschappelijke buitengebied voor zowel voor wandelaars en fietsers als voor recreatie op het water. Door het toevoegen van nieuwe voetgangers- en fietsverbindingen in Overvecht zal het verkeer op de dijk verminderen en wordt de verbinding tussen de binnenstad en het groen om de stad voor langzaamverkeer versterkt.

Natuurgebied Zuilen

Binnen de Vechtscheg ligt natuurgebied Zuilen. De raad heeft op 26 september 2024 ingestemd met het startdocument Natuurgebied Zuilen en de ambitie om Natuurgebied Zuilen te ontwikkelen tot een toegankelijk landschap met meer ruimte voor groen (natuur), sport en recreatie.

Vechtzoompark

Het Vechtzoompark is ontworpen als intermediair tussen de historische Vechtdijk en de nieuwe bebouwing van Overvecht. Oorspronkelijk was er veel programma in het park, maar de laatste jaren is het getransformeerd naar een rustig park met veel natuurwaarde. Het concept voor het Vechtzoompark is niet een stadspark zoals Park de Gagel of Park de Watertoren. Het park biedt juist activiteiten en een aantrekkelijke plek voor de bewoners van Zuilen. Het park is dichter beplant met bomen dan de andere parken, het heeft een rustigere karakter en er wordt ingezet op de ecologische kwaliteiten van de plek.

Uitgangspunten Vechtscheg

- Verbinden en versterken van een continue groenstructuur die de singel van Utrecht verbindt met het buitengebied.
- Verbeteren van de relatie met, en het beleefbaar maken van het water. Dit kan door een andere en meer toegankelijke kadeinrichting met meer open zicht op de Vecht.
- Verbeter de verbinding tussen het Vechtzoompark en de parkstrook nabij Zuilen door het Vechtzoompark te vergroten en nieuwe (langzaamverkeers-) verbindingen over de Vecht te realiseren.
- Doorontwikkeling van het Vechtzoompark met een herkenbare parkinrichting en een impuls in het verbeteren van de gebruiks- en beleefwaarde. Dit kan door; het verbeteren van de toegangen tot het park, het herstellen van de ruimtelijkheid en zichtassen van het park en het verbeteren van een doorlopende parallelle route voor voetgangers aan de Vecht. Daarnaast zal het toevoegen van meer gedifferentieerde beplanting zorgen voor nog meer ecologische waarde van het park.
- Realiseren van recreatieve en ecologische verbindingen tussen Overvecht en de Vechtzoom.
- Natuurgebied Zuilen; doelstellingen voor de ontwikkeling van dit natuurgebied zijn in een apart gebiedsproces uitgewerkt.

Stadsparken: Park de Gagel




1


2




3


5

4

1,2,3,4,5: referentiebeelden

Park de Gagel

Park de Gagel is het grootste landschapspark van Overvecht Noord, waarin een groot aantal recreatieve en intensief gebruikte voorzieningen een plek heeft gevonden. De niveauverschillen en de beplanting geven het park een besloten karakter. Het park krijgt veilige parkranden met doorkijken en overzichtelijke parkentrees. De randen zullen bestaan uit een dichtere boomstructuur met onderbegroeiing en de binnenzijde van het park bestaat uit het grote veld en glooiende grasheuvels met boomgroepen met her en der onderbegroeiing. Waar mogelijk wordt de relatie tussen begane grond van bestaande en nieuwe woningen en park versterkt door ogen op het park te maken en (waar mogelijk) de begane grond te transformeren of herprogrammeren. De kenmerkende groene structuur van het park strekt zich uit tot in de aangrenzende buurtjes en blijft waar mogelijk behouden of wordt versterkt. Het is de bedoeling voor buurtbewoners in de directe omgeving dat zij ook het gevoel hebben dat ze aan het park wonen. De fysieke grens tussen park en buurt vervaagt. Doordat de Carnegiedreef in de toekomst geen verkeersas meer is kan het park aan weerszijden van de Carnegiedreef meer een geheel worden, rekening houdend met de intiemere setting van de directe woonomgeving van de appartementengebouwen in het groen. Dit kan met name door nieuwe langzaamverkeersverbindingen te realiseren en de strakke laan om te vormen in een meer parkachtige sfeer met boomgroepen en gras. Op deze manier reikt de sfeer van het park tot aan de Amazonedreef en komen voorzieningen zoals de Stefanuskerk of winkelcentrum De Klop direct aan het park te liggen.

Uitloper Park de Gagel

De uitlopers van Park de Gagel hebben geen strakke begrenzing. Het parkgebied gaat vanzelfsprekend over in het groen van de aangrenzende buurten. De slingerende padenstructuur van het bestaande park wordt doorgezet en beter verbonden met de omgeving. Tussen de wooncluster worden openingen gemaakt voor doorgaande routes voor langzaam verkeer. Park de Gagel is rijk aan wijkvoorzieningen. Uitbreiding van deze voorzieningen in de uitlopers draagt bij aan het gebruik van de parkruimte.

Uitgangspunten Park de Gagel

- Minder versnippering door verkeerswegen en storende bebouwing. Barrière van de Carnegiedreef opheffen en een betere verbinding maken met het zuidelijke deel van het park, met respect voor bestaande bebouwing.
- Uitlopers meer onderdeel laten worden van het park.
- Het parkgroen dringt door tot in de aangrenzende buurten.
- Voldoende sociale veiligheid met meer ogen op het park.
- Vloeiende vormgeving van paden, behoud en versterken van het parkreliëf en een intiem karakter. Behoud de heuvel met kunstwerk als ruimtelijk herkenningspunt.
- Bestaande allure en aantrekkingskracht als stadspark behouden en versterken door te investeren in bestaande voorzieningen.
- Bebouwing staat met de voeten in het park met levendige voorkanten aan het park (binnen het bouwvolume zonder zichtbeperkende erfascheiding) vóór voldoende sociale veiligheid.
- Goede robuuste ecologische en recreatieve verbindingen tussen de Vecht en het Gagelbos.

Stadsparken: Park de Watertoren




1


2


6


3


5


4

1,2,3,4,5,6: referentiebeelden

Park de Watertoren

Dit park is het groene hart van de Overvecht Zuid met de watertoren als beeldbepalend element en herkenningspunt. Het water is, naast groenbeleving, ecologie en cultuurhistorie, dé identiteitsdrager van het park en geeft het park een open karakter. Daarnaast wordt het park ook intensief gebruikt voor het beoefenen sport, avontuurlijke spelen, wandelen en recreatie. Het beleefbaar en zichtbaar maken van het water, om langs te wandelen of te verblijven, versterkt de gebruikswaarde van het park. Langs de singels loopt de belangrijkste verbindingsroute voor langzaam verkeer tussen stad en Noorderpark. In de toekomst is er geen doorgaand autoverkeer meer in het park. Hierdoor kunnen de gefragmenteerde parkdelen één geheel worden. De bomenlanen die nu de verkeersfuncties begeleiden en het gevoel van kamers versterken kunnen op termijn omgevormd worden in een lossere open beplanting die meer aansluit bij het open karakter van het park. Vanwege de singel met bijbehorende ecologische oevers is het park bovendien een belangrijk onderdeel van de ecologische verbindingsroute tussen de Vecht en het Noorderpark/Fort Blauwkapel. Waar mogelijk krijgen de resterende oevers ook een natuurlijke oever rekening houdend met de cultuurhistorische kenmerken van het ontwerp (De singelstructuur met de groene oevers is één van de belangrijkste cultuurhistorische elementen in Overvecht -Zuid). Ingrepen dienen wel rekening te houden met de lange lijnen, de zichtlijnen en het karakter van de singel met van oorsprong strakke kanten. Hiermee kan tevens de waterbergingsruimte, de kwaliteit van het oppervlaktewater en de biodiversiteit vergroot worden. De kans om meer oppervlaktewater te realiseren wordt in een vervolgfase onderzocht. Verhelder en versterk de parkranden door de relatie tussen de gebouwen en park te verbeteren met actieve gevels, duidelijke overgangszone en ogen op het park te creëren. Programmatisch biedt het park voldoende kansen voor meer water, zwemmen, sport, spelen en verblijven. Een zwemkiosk of parkcafé draagt bij aan het activeren en verbeteren van het gebruik van park de Watertoren. Door het park toegankelijker te maken is het de bedoeling dat bewoners meer tijd in het park doorbrengen.

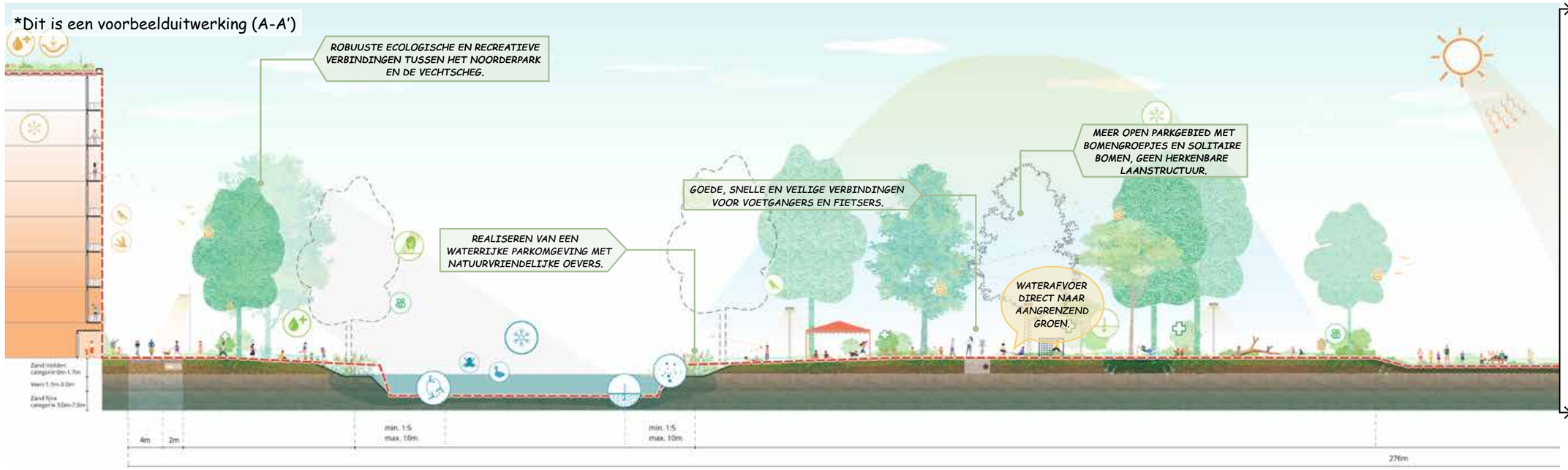
Uitloper Park de Watertoren

De uitlopers van dit park behouden een waterrijk karakter met een herkenbare lineaire structuur. Waterbeleving en ruimte voor water, natte natuur en spelen staan centraal in de uitlopers van dit park. De bestaande kern van het park wordt opgerekt door de vergroting van de parkruimte richting het Noorderpark.

Uitgangspunten Park de Watertoren

- Meer allure en aantrekkingskracht als stadspark door duidelijke uitstraling en een bijzondere trekker die passen bij het karakter van het park.
- Minder versnippering door verkeerswegen en storende bebouwing. Geen autoverkeer in het park en een busbaan aan de rand van het park.
- Open parkuitstraling met een contrast tussen strak en los in het groen met een afwisseling van solitaire bomen en boomgroepjes (i.p.v. parkkamers gescheiden door lanen) met ecologisch waardevolle natte natuur.
- Herkenbare singelstructuur met de Watertoren als beeldbepalend element.
- Uitlopers meer onderdeel laten worden van het park.
- Goede langzaamverkeersverbinding tussen station en Overvecht noord en tussen Vecht en fort de Bilt via Watertoren en Anthoniedijk.
- Robuuste ecologische en recreatieve verbindingen met Noorderpark en Vechtscheg.
- Bebouwing met levendige voorkanten aan het park vóór goede sociale controle.
- Ruimte voor functies en programmering van de grotere groenruimtes.
- Maak natuurvriendelijke oevers en realiseer nieuwe leefgebieden voor verschillende planten en dieren en verbind bestaande ecosystemen met elkaar.
- Maak, waar mogelijk, bruggen in plaats van duikers. Het verwijderen van duikers, ter vervanging door oppervlaktewater, is een algemene wens van het waterschap en de gemeente Utrecht.
- Duidelijke overgangszone tussen privé en park.

Park (Park de Watertoren*)





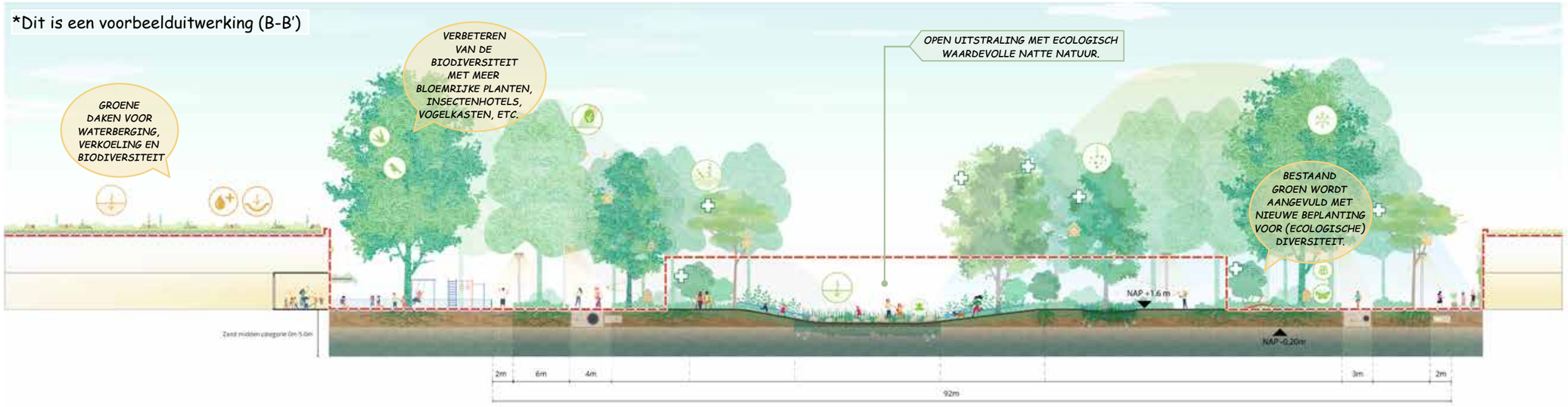
Stedelijke NBS-families gebruikt in dit profiel:



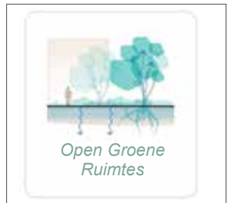




Uitlopers van het park (Park de Watertoren*)



Stedelijke NBS-families gebruikt in dit profiel:

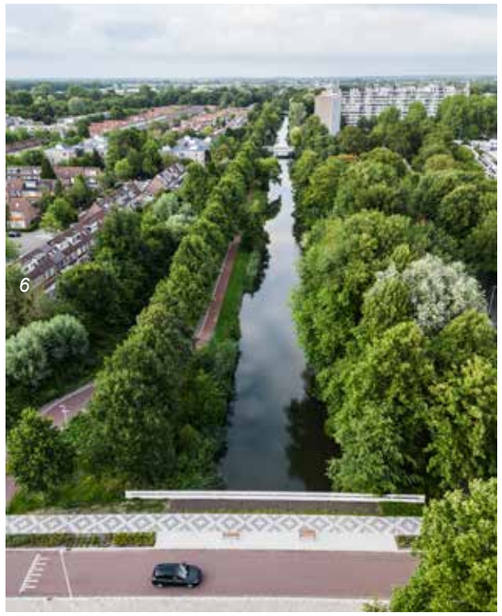




Groenblauwe verbindingen: Landschappelijke verbindingen




1


6

1: Kromme Rijn. 2: Klopvaart

Klopvaart

De Klopvaart vervult een belangrijke cultuurhistorische, recreatieve en ecologische functie (voormalig provinciale ecologische hoofdstructuur en rijksmonument) binnen Overvecht. Het voormalige inundatiekanaal en onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie is een veelgebruikte route voor voetgangers en fietsers. De combinatie van water en groen, de groene oevers met afwisselend dichtbegroeide taluds heeft een bijdrage aan de ecologische waarde wat het gebied een waardevolle schakel maakt in de ecologische hoofdstructuur.
De Klopvaart is met name kansrijk in het versterken van het gebied als ecologische verbindingszone. Daarnaast biedt het gebied ook mogelijkheden om te gebruiken als ontmoetingsplek en als verbindingszone (wandelen, fietsen en kanoën) voor recreanten en bewoners. De ambitie bestaat om de Klopvaart bevaarbaar te maken voor kano's ed. Hiervoor is extra oppervlaktewater nodig in de polder van Achttienhoven (AGV/Waternet waterschap). Deze extra opslagruimte maakt het mogelijk om het poldergemaal te verplaatsen. Hierdoor is een open verbinding tussen de Vecht en de Klopvaart mogelijk voor kano's wat de waarde voor recreatie vergroot. Bovendien biedt het vaste waterpeil dat wordt gecreëerd betere mogelijkheden voor ecologische oevers en daardoor een betere waterkwaliteit.
De hoeveelheid extra oppervlaktewater bedraagt ongeveer 3 hectare en het zoekgebied ligt in de polder.

Uitgangspunten Klopvaart

- Behouden en versterken van de ecologische en cultuurhistorische structuur.
- Een zichtbaar contrast tussen een lineair structuur aan de noordzijde (fietspad) en meer informele structuur aan de zuidzijde (parkzijde) van het water.
- Behouden van de Klopvaart als herkenbaar onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.
- Verbeteren van recreatieve en ecologische verbindingen tussen de Klopvaart, de Vecht en Fort de Gagel (Gagelbos) voor langzaamverkeer, kano's, mens en dier.

Spoorzoompark

Het Spoorzoompark is een groene verbindingszone parallel aan het spoor die Fort Blauwkapel verbindt met de Vecht, Overvecht en de binnenstad. Centraal in het Spoorzoompark ligt Station Overvecht. dat momenteel de continuïteit van de groene zone en de verbinding voor voetgangers en fietsers onderbreekt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden.
De groenidentiteit en sfeer wordt gekenmerkt door natte en droge begroeiing, knotwilgen, hooiland en solitaire bomen afgewisseld met bomengroepjes en boomgaarden. Voor de buurten grenzend aan dit gebied zijn er kansen voor versterking van de zoom door een verbetering van de identiteit en continuïteit van het gebied. Elke buurt langs de zoom kan naar het spoor toe zijn eigen front maken met duidelijke voorkanten, adressen en geprogrammeerde plinten met een sterke relatie met het park.

Uitgangspunten Spoorzoompark

- Recreatieve en ecologische verbindingen verbeteren tussen de Vecht en Fort Blauwkapel (Knelpunten Brailledreef, Stationsgebied en Eykmanlaan).
- Koester de hoge (gebruiks- en cultuurhistorische) waarde van het deel bij de school (waar groene voeg en park bij elkaar komen met pierenbadje).
- Groensfeer van droge en natte ruigte van het noordelijke deel doortrekken naar het zuidelijke deel.
- Versterken bestaande ecologie. In de watergang aan de zuidkant leeft de bittervoorn. In het park zijn poelen aangelegd welke druk worden bezocht door kikkers, padden, salamanders en libellen. De sloot langs het spoor wordt door kwel gevoed.
- Open uitstraling met boomkamers waarin losse bomen/boomgroepen staan.
- Recreatieve route met karakteristieke knotwilgenlaan als continue element.
- Bebouwing met voorkanten aan het park.
- Verbeteren en vergroenen stationsomgeving en versterken van lokale buurtfuncties (speeltuin, pierenbadje, ...).

Groenzone Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

Aan de noordrand van Overvecht ligt tussen de wijk en de Gageldijk een brede groenzone en de Noordelijke Randweg Utrecht. In deze zone liggen onder andere het Shanghaipark, het parkje bij de Zambesidreef en het parkje bij de Dommeringdreef. De parkstrook wordt als rand van de wijk vormgegeven met het karakter van bos(rand) met een goede doorgaande langzaamverkeersroute, ook richting het bedrijventerrein. De randweg maakt hier onderdeel van uit met een ligging in een groene setting. Met name langs Overvecht Zuid verbeteren we de landschappelijke kwaliteiten en de sociale veiligheid door bij herstructurering meer voorkanten, goede routes en meer groen te realiseren. De barrière van de Noordelijke Randweg Utrecht verminderen we door nieuwe verbindingen en goede zichtrelaties naar het landschap.

Uitgangspunten Groenzone Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

- Landschappelijke identiteit van bos en bosrand (op droge gronden).
- Gemiddelde breedte van 20 tot 30 meter groen tussen de bebouwingsrand van Overvecht en de randweg met uitzonderingen tot een minimale breedte van 10 meter groen.
- Met name langs Overvecht Zuid verbeteren we de landschappelijke kwaliteiten en de sociale veiligheid door bij herstructurering meer voorkanten, goede langzaamverkeer routes en meer groen te realiseren.
- Behoud en verbeter de verschillende parkruimtes in de groenzone naast de randweg. Ze zijn waardevol voor buurtbewoners die er gebruik van maken en elkaar ontmoeten (Shanghaipark, Park in Zuid).
- Verbeteren (en toevoegen) van directe langzaamverkeerverbindingen om de barrièrewerking van de Noordelijke Randweg te verminderen. De verbindingen sluiten naadloos aan op het bestaande voetgangers- en fietsnetwerk in de wijk.

Parkways: Franciscusdreef, Einsteindreef, Brailledreef




1


2


3


5


4

1,2,3,4,5: referentiebeelden

Franciscusdreef

De Franciscusdreef heeft een kenmerkend laanprofiel met drie volwassen bomenrijen, galerijflats aan de zuidkant en bedrijven aan de noordzijde. De opgave voor de Franciscusdreef is een actieve, prettige straat realiseren, de oversteekbaarheid verbeteren en de groenbeleving versterken. Minder straatparkeren biedt meer ruimte voor de voetganger, fietser en voor een betere oversteekbaarheid. Hierdoor is het mogelijk om representatieve voorkanten aan de straat te realiseren met een actieve begane grond (plint). Door het aantal rijbanen en uitvoegstroken te combineren (naar 2x1 rijbaan) ontstaat er ruimte voor groen, bomen, beplanting en mogelijk een extra bomenrij aan de noordzijde van het straatprofiel. Hierdoor wordt richting gegeven aan de ecologische ambitie van de gemeente en krijgt het profiel een stevig laanprofiel.

Uitgangspunten Franciscusdreef

- Groene lommerrijke stadslaan met meerdere bomenrijen.
- Ecologische en recreatieve verbinding tussen Natuurgebied Zuilen/Vechtscheg en het Noorderpark.
- Verbeteren van de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers over de hele lengte.
- Verminderen van het aantal rijbanen van 2x2 rijbanen naar 2x1 rijbanen.
- Verbeteren van de oversteekbaarheid dmv een langzaamverkeersverbinding tussen Vechtzoompark en Natuurgebied Zuilen.
- Realiseren van representatieve voorkanten aan de straat met adressen en een actieve begane grond (plint).

Einsteindreef

De Einsteindreef is een belangrijke stadsentree van Utrecht. Deze parkway heeft een ruim opgezet profiel met brede groene zones en volwassen bomen. De Einsteindreefvormt hij een belangrijke ecologische en recreatieve schakel tussen de Vechtscheg en het Noorderpark.Verbeter het parkachtig karakter met meer wandelpaden, ecologische zones, zitplekken en verblijfsruimtes. Versterk daarnaast het gebied met nieuwe bomen en beplanting om een groene lommerrijke parkway te realiseren.Het groen wordt opgeschoond en toegankelijker gemaakt wat de sociale veiligheid, gebruikswaarde en de identiteit van de weg als ‘entree tot de stad’ verbetert. De barrièrewerking kan worden weggenomen door het aantal rijbanen te verminderen of te bundelen. Dit is het meest kansrijk bij Overvecht Centrum zodat er een bijzondere ruimte ontstaat; een plek die het centrum markeert. En door voorkanten met voorzieningen in de plint van de (nieuwe) bebouwing ontstaat er een betere hechting tussen de Einsteindreef en aangrenzende buurten.

Uitgangspunten Einsteindreef

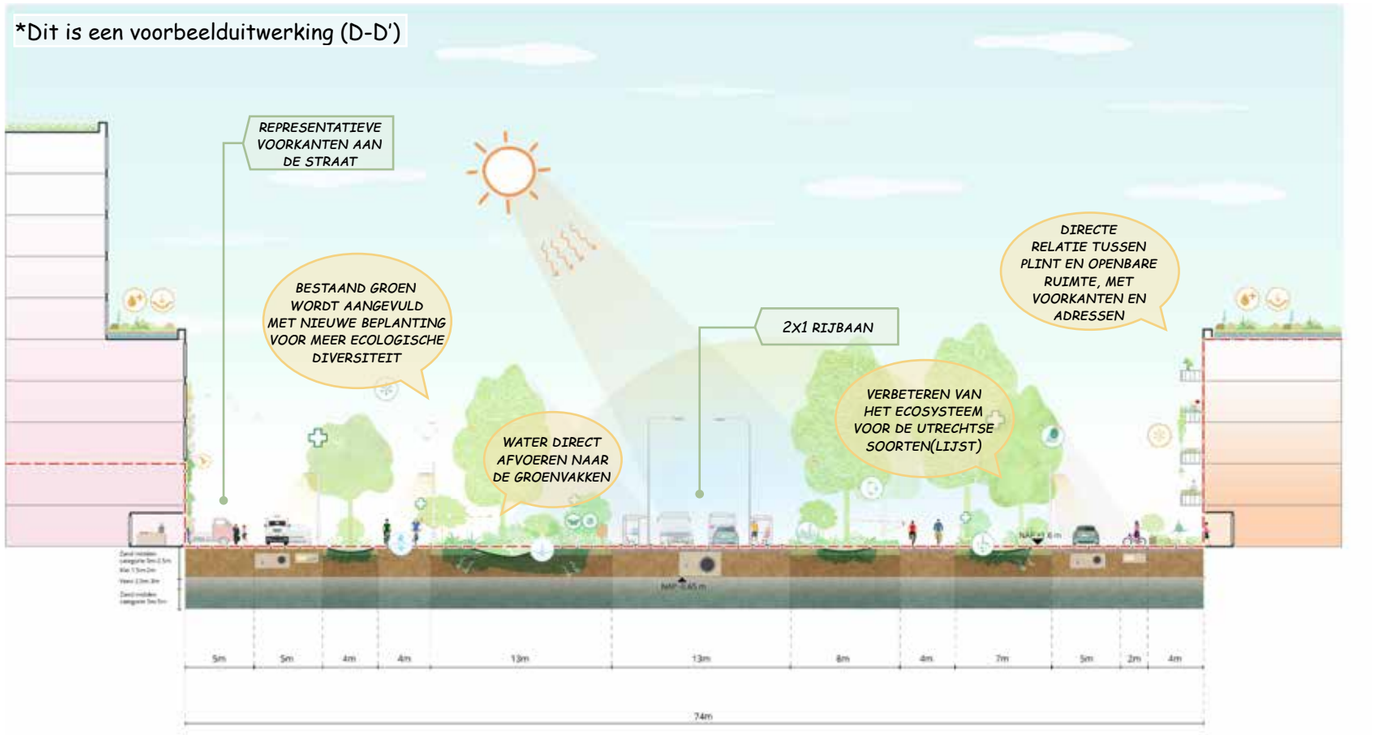
- Verbeteren van de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers door het terugbrengen van het aantal rijbanen naar (bij voorkeur)
- 2x1 rijbanen, over de gehele lengte van de Einsteindreef.
- Middenberm zodat goed overgestoken kan worden. Restruimte benutten voor nieuw levendig stadspark voor onder andere de vele bewoners van Overvecht Centrum. Bebouwing in plinten en met benodigde voorkanten.
- Meerdere oversteekbewegingen die aansluiten op routes beide zijden wegen ter voorkoming van olifantenpaadjes.
- Programmering zoals horeca wordt nader onderzocht. Dit kan ten goede komen aan de levendigheid en ogen op straat.
- Verwijderen of bundelen van de rijbanen van de Einsteindreef biedt ruimte om aan een continue groene verbinding te behouden tussen de Vechtscheg en het Noorderpark.
- Groene lommerrijke parkway met meerdere bomenrijen.
- Ecologische en recreatieve verbinding tussen Natuurgebied Zuilen, Vechtscheg en het Noorderpark aan de noordzijde van het wegprofiel.
- Stad zichtbaar maken.

Parkway (Einsteindreef*)



! *Aandacht voor grondwaterstand en riolering.*

Parkway (Franciscusdreef*)



Stedelijke NBS-families gebruikt in dit profiel:





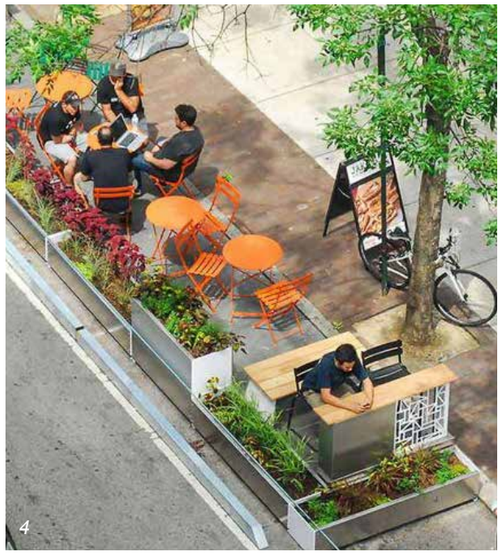


Stadspromenade als onderdeel van de Centrale as: Carnegiedreef, Zamenhofdreef




1


2


4


3

1,2,3,4: referentiebeelden

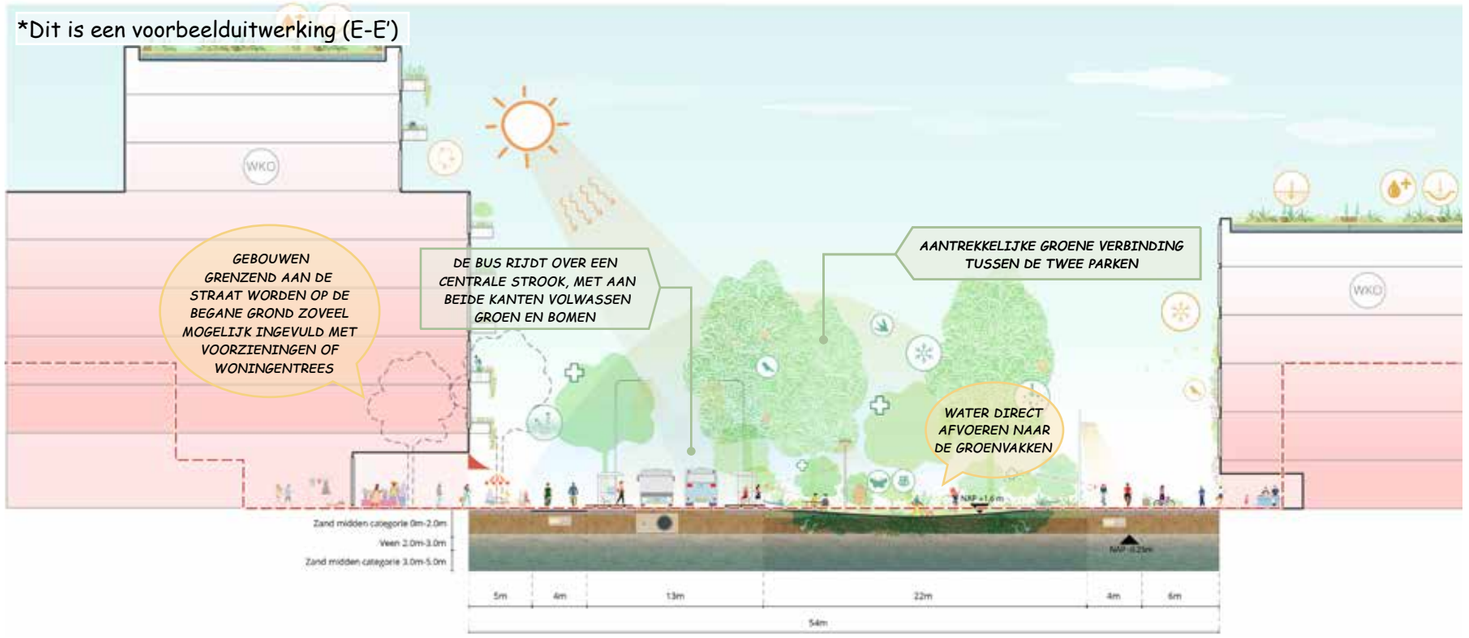
Carnegiedreef en Zamenhofdreef

De Stadspromenade (Carnegiedreef en Zamenhofdreef) is onderdeel van de Centrale as en verbindt de parken, het wijkcentrum en Overvecht Noord en Zuid met elkaar. Met de inpassing van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer route transformeren de twee dreven in een autovrije groene stadspromenade met meer ruimte voor de voetganger, fietser, groen en verblijfskwaliteit. De stadspromenade heeft twee verschillende gezichten; een actieve zuidwestzijde met voorzieningen en een rustige oostzijde met voornamelijk wonen. Met behoud van zoveel mogelijk bestaande bomen wordt de HOV verbinding ingepast. Geen auto in het straatprofiel biedt kansen voor meer groen en verblijfskwaliteit met nieuwe bomen, beplanting en ontmoetingsplekken. Er is voldoende ruimte om een robuuste groene zone te realiseren binnen het toekomstig profiel. De stadspromenade biedt voldoende ruimte voor verdichting aan beide zijden van het straatprofiel.

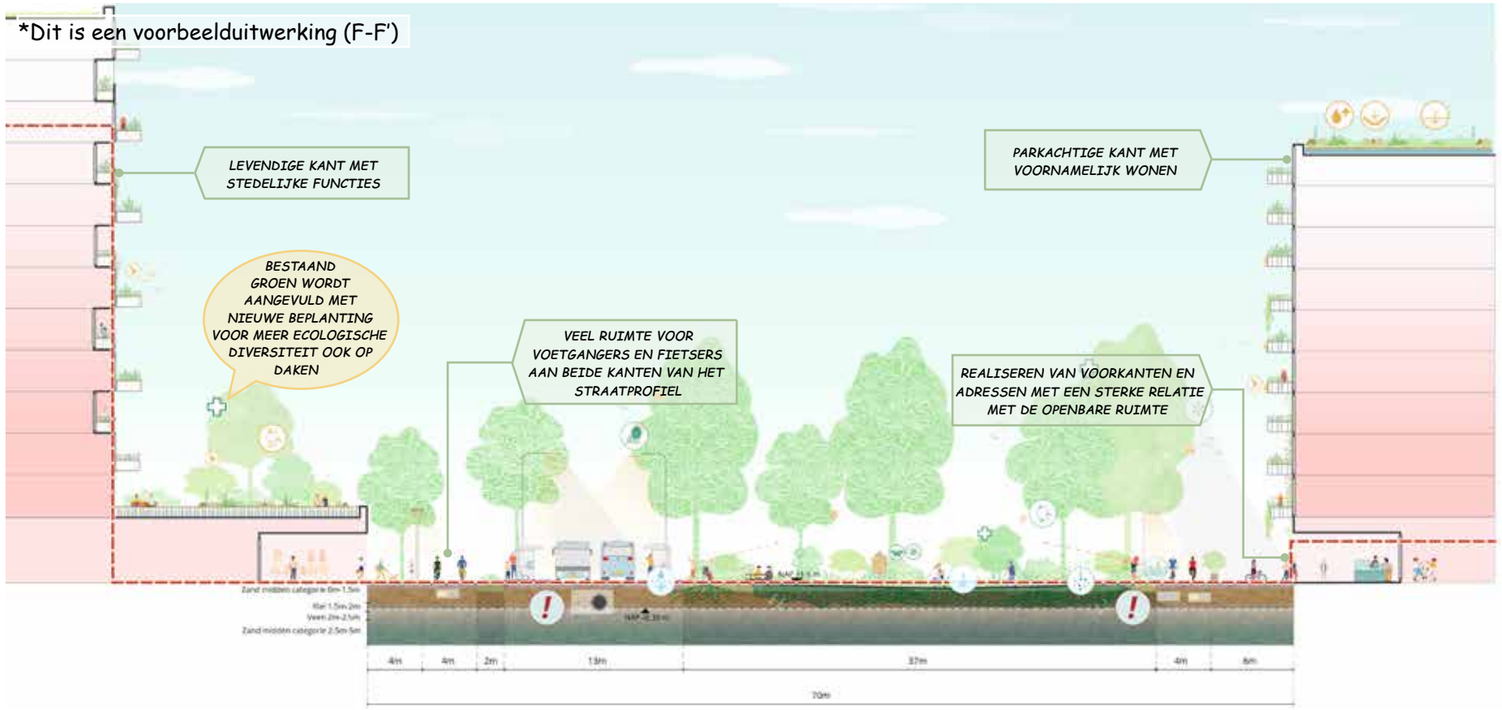
Uitgangspunten: Carnegiedreef en Zamenhofdreef

- Centrale as voor langzaam verkeer en Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) door de wijk.
- Aantrekkelijke groene verbinding voor voetgangers en fietsers tussen de twee parken.
- Mogelijk te programmeren als sportlint.
- Straatprofiel met twee verschillende karakters per straatzijde: een levendig karakter met stedelijke functies aan de westzijde en een parkachtige karakter met wonen aan de oostzijde
- Lineaire structuur en kenmerkende herkenbare identiteit in beplanting, vormgeving, materialisering en straatinrichting.
- De herkenbare laanuitstraling kan op termijn (deels) omgevormd worden tot robuuste groenzone.

Stadspromenade met HOV (Zamenhofdreef*)



Stadspromenade met HOV (Carnegiedreef*)



! *Aandacht voor het warmtenet in relatie tot bestaande wortelstelsel van bomen. En aandacht voor grondwaterstand en riolering.*

Stedelijke NBS-families gebruikt in dit profiel:







Groene buurten: Groene voegen en Groene ommetjes




1


2


6

5


3


4

1,2,3,4,5: referentiebeelden

Groene voegen en Groene ommetjes

De groene voegen en groene ommetjes vormen de groene verbinding tussen parkgebieden, parkways en landschappelijke verbindingen en verschillende buurten van Overvecht. Op deze manier wordt de relatie en toegang tot de verschillende hoofdgroenstructuren versterkt zodat alle buurten toegang hebben tot hoogwaardig parkprogramma en groengebieden op wijkniveau voor iedereen in Overvecht. De meeste groene voegen en groene ommetjes krijgen een eigen karakter omdat ze allemaal een andere functie hebben binnen het stadsweefsel. De ene groene voeg of ommetje vormt onderdeel van de wijkontsluiting en een andere vormt onderdeel van een fietsontsluiting. Vervullen ze een vergelijkbare functie dan krijgen de types ook een vergelijkbaar karakter.

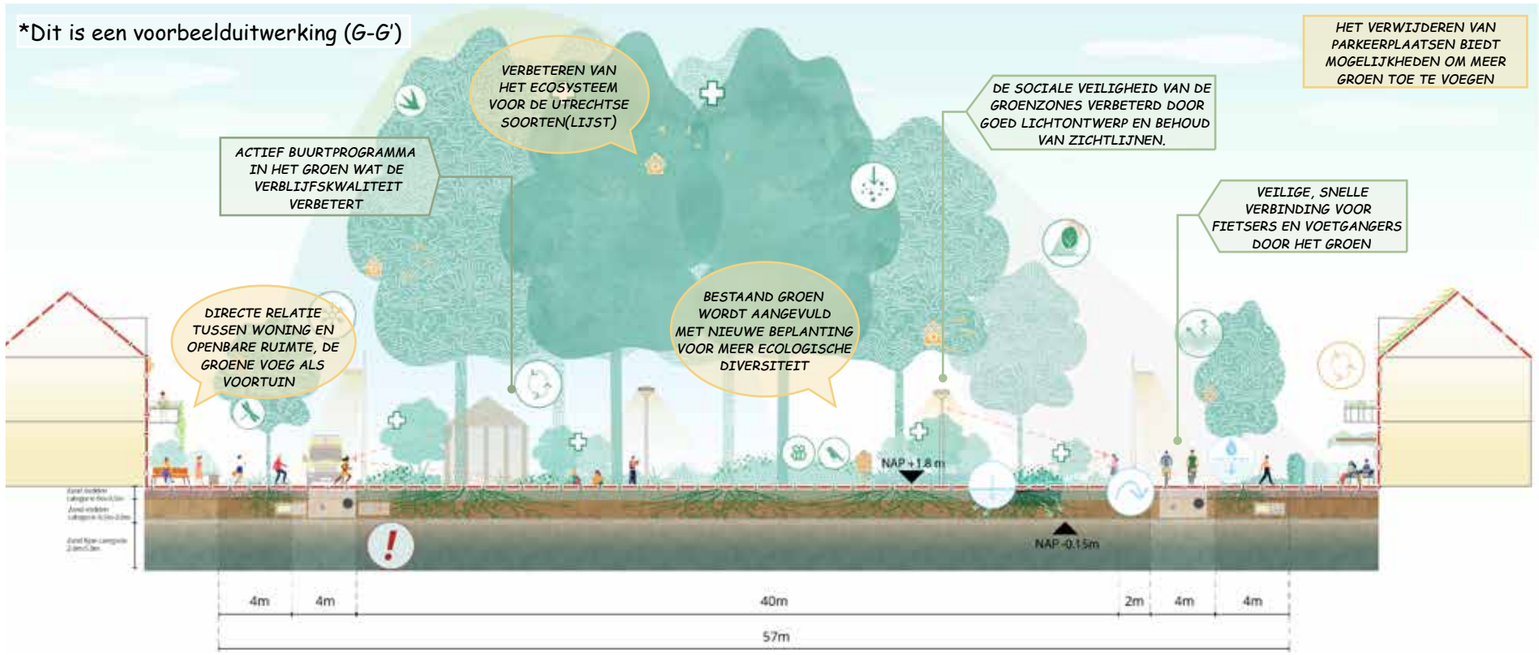
*De groene voegen en ommetjes nodigen mensen uit om meer naar buiten te gaan en dragen zo bij aan de gezondheid van bewoners en bezoekers van Overvecht. Het past in het idee van de Gezonde Stad. Bewoners van Overvecht zijn medeontwikkelaars van de Groene Ommetjes**.*

**Tekst gebaseerd op: *Groene Ommetjes als methodiek voor gezonde verstedelijking in Overvecht.*

Uitgangspunten Groene voegen en Groene ommetjes

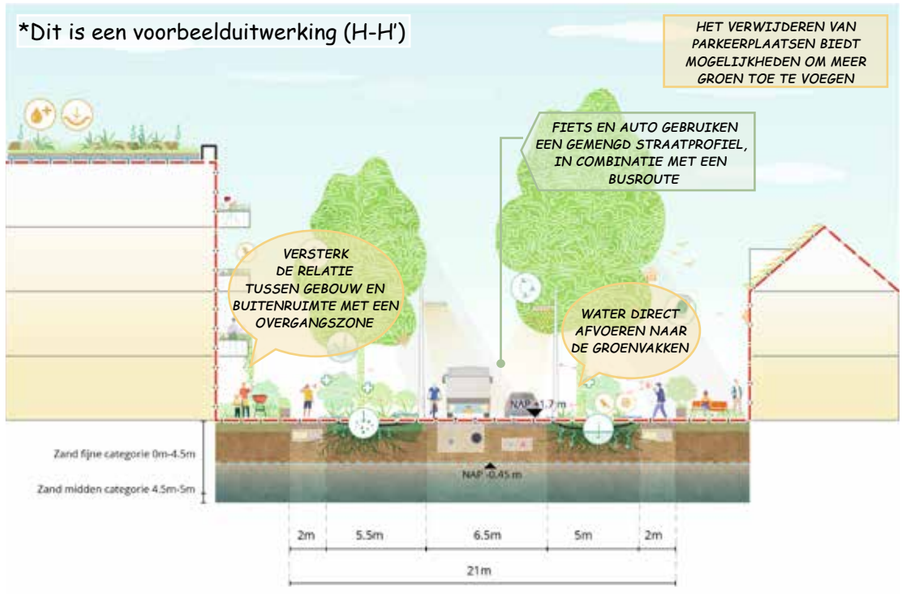
- Bestaande groenstructuren worden beter toegankelijk gemaakt en waar nodig beter verbonden met aangrenzende grotere structuren. Op deze manier ontstaat een wijkdekkend groennetwerk zodat iedere inwoner van Overvecht altijd via een groene route naar zijn bestemming of andere groengebied kan.
- De groene voeg of het groene ommetje draagt bij het versterken van de herkenbaarheid en identiteit van de wijk.
- Prioriteit voor langzaamverkeer waar mogelijk, zonder autoverkeer.
- Veel ruimte voor groen en voldoende schaduw.
- Herkenbaar verschil en contrast in groentypes tussen: de buurtjes in Overvecht Zuid (groene voegen) met en zonder verkeer, de voormalige wijkwegen in Overvecht Noord (speelstraten), nieuwe langzaamverkeersroutes door de wijk en het bedrijventerrein (groene lint).

Groene voeg (Oberondreef*)



! *Aandacht voor het warmtenet in relatie tot bestaande wortelstelsel van bomen.*

Groen ommetje (Japuradreef*)



Stedelijke NBS-families gebruikt in dit profiel:







Groene buurten: Wijk- en buurtgroen




1


2


3


5


4

1,2,3,4,5: referentiebeelden

Wijk- en buurtgroen

Overvecht wordt gezien als een groene wijk, maar veel woonstraten zijn verhard en er is vergroening noodzakelijk. Er komen meer mensen wonen in de verschillende buurten waardoor de behoefte voor meer groen om te ontmoeten, spelen en verblijven nodig is. Een goede balans tussen groen en verdichten is noodzakelijk. Het wijk- en buurtgroen in Overvecht groeit in de toekomst. Voor de groene buurten zijn een aantal basisprincipes nodig om te komen tot een prettige plek om te wonen en verblijven in Overvecht.

- De voetganger en de fietser krijgen meer ruimte, ze staan voorop! De auto is minder dominant en de maximum snelheid wordt in de woonstraten 15km/u of maximaal 30km/u. Hierdoor kunnen we wegen versmallen en alleen het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen terugbrengen.
- De woonstraten worden meer klimaatadaptief, wat bijdraagt aan het tegengaan van hittestress en wateroverlast. Meer groen en minder verharding in de straten zorgt ervoor dat het regenwater de mogelijkheid heeft om direct in de groenvakken en vervolgens in bodem te infiltreren in plaats van het hemelwater af te voeren via het riool. Daarbij worden de meeste van het bestaande gemengde rioolstelsel vervangen door een gescheiden rioolsysteem voor afvalwater en één regenwaterriool.
- Bomen en groen zijn van groot belang voor de beleving en de verblijfskwaliteit van de straten. Door het behoud van bestaande volgroeide bomen en het toevoegen van nieuwe bomen met voldoende ruimte om te groeien, wordt bijgedragen aan een verhoogde biodiversiteit en een koelere openbare ruimte. Het toevoegen van nieuwe en inheemse boomsoorten aan openbare ruimtes draagt ook bij aan de biodiversiteit. Het planten van vaste planten, struiken, bloemrijke graslanden en het introduceren van hagen in plaats van hekken trekt insecten, vogels en kleine zoogdieren aan.
- Meer groen en minder autoverkeer zorgt voor een prettigere leefomgeving met een betere gezondheid als resultaat. Zicht op groen, het horen van vogels en water vermindert het gevoel van stress. Aantrekkelijk groen nodigt uit om te wandelen (groene ommetjes), sporten, spelen en een praatje maken in de openbare ruimte met als gevolg meer ontmoeting en sociale interactie.

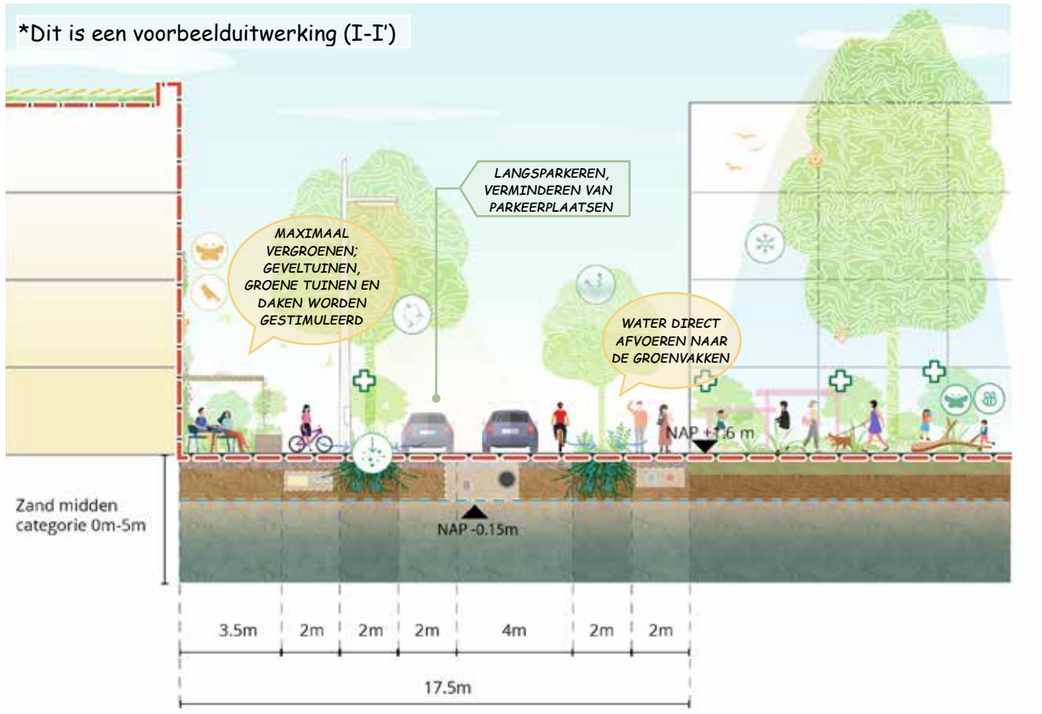
Uitgangspunten Wijk- en buurtgroen

- Sterk inzetten op vergroening voor het verbeteren van de leefbaarheid, het verminderen van hittestress en bieden van oplossingen voor klimaatadaptie.
- Het ruimtegebruik en oppervlakte voor rijdend en stilstaand gemotoriseerd verkeer mag niet toenemen.
- Groen wordt verlaagd aangelegd zodat hemelwater goed kan afwateren in groenvakken om vervolgens (waar mogelijk) te infiltreren in de bodem.
- Groen wordt ingezet om de biodiversiteit en herkenbaarheid in de buurt te versterken.
- Stimuleer het gebruik van de buitenruimte door bewoners voor ontmoeting.
- Meer ruimte voor de voetganger en de fiets.
- We gaan bij elke ontwikkeling uit van het ‘groen tenzij’ principe waarbij waardevol groen blijft bestaan.
- Zoveel mogelijk verminderen van verharding in de openbare ruimte en het vergroenen van (voor-) tuinen door bewoners.
- In fases verminderen van straatparkeren in de openbare ruimte.

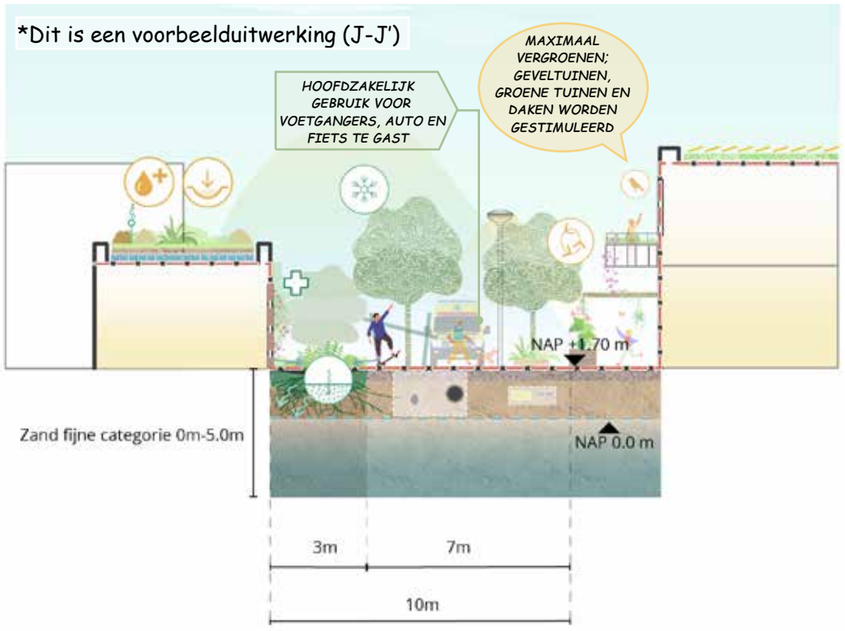
Aanvullende uitgangspunten bij hogere dichtheden :

- Sterk inzetten op dubbel ruimtegebruik: groene gevels, balkons en daken. Een dak heeft altijd meerdere functies, bijvoorbeeld een combinatie van ontmoeting, waterberging en biodivers groen.
- Bij nieuwbouw met een binnenhof op een parkeerdek is er voldoende gronddekking voor een aantrekkelijk binnenterrein met tenminste één grote boom.
- Groen is onderdeel van het straatbeeld en we streven naar tenminste één bomenrij in elke straat.
- Goede groene verbindingen voor voetgangers en fietsers met de grotere groengebieden van de wijk (stadsparken en groen om de stad).
- Groen is aantrekkelijk, robuust en bestand tegen de hogere gebruiksdruk in deze buurten.

Groene woonstraat (Toscadreef*)



Woonerf (Aphroditedreef*)



Stedelijke NBS-families gebruikt in dit profiel:



Groene buurten: Molenwiek en speelstraten




1


2


5


3


4

1,2,3,4,5: referentiebeelden

Molenwiek en speelstraten

De buurten in Overvecht-Zuid bestaan uit een aantal Molenwieken. De karakteristieke opzet wordt versterkt ze een specifieke boomstructuur te geven zodat het eigen karakter, ruimtelijk beeld en de herkenbaarheid wordt versterkt. Door het toepassen van een herkenbare duidelijk opgaande boomsoort worden de lijnen herkenbaar. Deze wordt deels bepaald door de bestaande bomenopstand. De Molenwieken zijn tevens een belangrijke centrale ontsluiting van de buurten. Echter door de rijbaan te versmallen en het parkeren te verminderen ontstaat ook ruimte om de boomstructuur te ondersteunen met een parkeerstrook aan een kant met een haag. Dit draagt bij aan de individuele identiteit en herkenbaarheid van de Molenwiek.

Uitgangspunten Molenwiek en speelstraten

De ‘speelstraten’ zijn voormalige wijkwegen die omgevormd zijn tot 30 km wegen met brede trottoirs voor kinderen om veilig van huis naar een speelplek, school of park te lopen. De speelstraten hebben een kenmerkend legpatroon van verharding op het trottoir. De trottoir hebben brede groenstroken met bomen tussen het trottoir en de rijbaan met langsparkeren aan één kant waardoor ze herkenbaar blijven als afwijkende structuur in de wijk. Inmiddels zijn alle speelstraten uitgevoerd.

Groene buurten: Groene verblijfsplekken





1


2


3


5


4

1,2,3,4,5: referentiebeelden

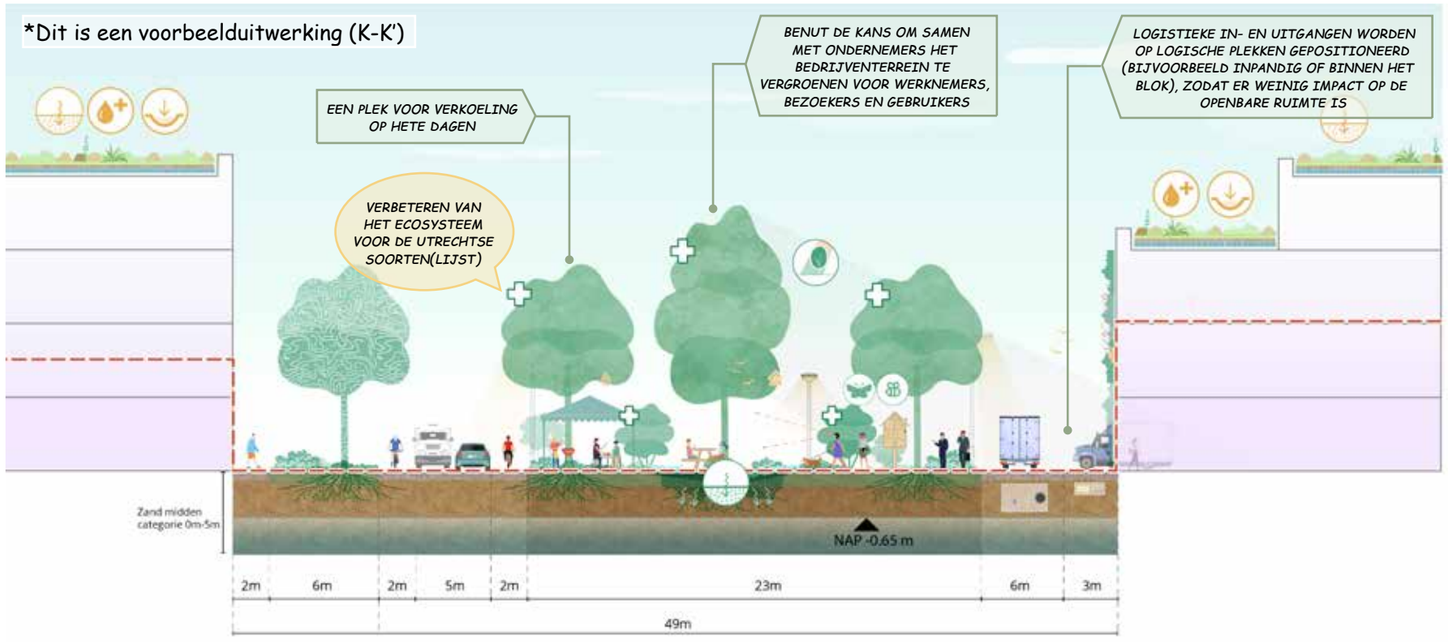
Groene verblijfsplekken

Bedrijventerreinen staan niet bekend als groene stadsdelen. Toch is vergroening een belangrijke opgave in dit stedelijk gebied. In de straten is weinig ruimte voor vergroening. Het zijn echter wel gebieden met een bovengemiddeld aandeel hittestress net als bedrijventerrein Overvecht. Door samen met ondernemers (ook) naar ruimte te zoeken op privéterrein ontstaat de kans om groene verblijfsplekken te realiseren. De groene verblijfsplekken zijn kleine groene oases met ruimte voor meer bomen en schaduw. De groene ruimtes zijn er voor werknemers en gebruikers. Een duidelijke groenstructuur draagt bij aan de leesbaarheid en herkenbaarheid van een bedrijventerrein. Het gebied is vervolgens minder anoniem, meer ruimte voor ontmoeting met meer sociale veiligheid. De groene verblijfsplekken liggen strategisch op het bedrijventerrein om de afstand voor alle gebruikers en werknemers zo kort mogelijk (loopafstand) te houden. De parkjes bieden ruimte voor zitplekken (picknicktafels), groenbeleving en voldoende schaduw.

Uitgangspunten Groene verblijfsplekken

- Sterk inzetten op vergroening, het verminderen van hittestress en bieden van oplossingen voor klimaatadaptie.
- Waar mogelijk verminderen van parkeren in de bedrijfsstraten en op particuliere bedrijventerreinen door verplaatsen naar gebouwde oplossingen.
- Groen wordt verlaagd aangelegd zodat hemelwater goed kan afwateren in groenvakken om vervolgens (waar mogelijk) te infiltreren in de bodem.
- Groen wordt ingezet om de biodiversiteit en herkenbaarheid in het gebied te versterken.
- Maak het gebied aantrekkelijker voor werknemers, bezoekers en gebruikers.
- Meer ruimte voor de voetganger en de fiets.
- Zoveel mogelijk verminderen van verharding in de openbare ruimte.

Groene verblijfsplekken (bedrijventerrein*)



Stedelijke NBS-families gebruikt in dit profiel:







Groenopgave



Bestaande Groenblauw Structuur	Oppervlakte (ha)
Totaal	*324.5*
Groenstructuurplan 2017	284
Groene buurten	40.5
Water	56

Bestaand groen

De bestaande groenstructuur bestaat uit twee typen groen;

- Het groen uit het Groenstructuurplan van 2017. Deze hoofdgroenstructuur bestaat uit ten minste; de Vechtzoom, Noorderpark Ruigenhoek, Park de Gagel, Park de Watertoren en de Klopvaart. (Deze kaart is een gedetailleerde vertaling van de bestaande beleidskaart.)
- Het tweede groentype bestaat uit het buurtgroen, groene binnenplaatsen, straatgroen, middenbermen en boomspiegels.

Groenopgave

Groen groeit mee

We gaan Overvecht flink vergroenen de komende jaren. De opgave uit de uitgangspuntennotitie is om 33ha groen in de buurten, parken en groene verbindingen voor de 5000 nieuwe woningen te maken en 47ha stedelijk groen aan de randen van de stad beter te benutten en voor de groeiende stad. (Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat bestaand (agrarisch) groen een andere of aanvullende functie krijgt die past bij de doelen vanuit de RSU). In dit hoofdstuk gaan we beschrijven hoeveel we in de verschillende gebieden aan groen kunnen toevoegen op basis van de visie die nu voorligt. We kunnen niet alles precies berekenen daarom doen we een aantal aannames. Groen groeit mee is een gedeelde verantwoordelijkheid van de gemeente en iedereen die woningen realiseert in Overvecht.

Groene buurten

Op basis van lopende projecten en testberekeningen weten we ongeveer wat we aan groen kunnen toevoegen in de verschillende buurten. Om de vergroeningsopgave te realiseren zijn de volgende principes toegepast: minder verkeersruimte zoals parkeren en/of smallere straten. We weten daarnaast dat de vergroeningskansen sterk samenhangen met het aantal parkeerplaatsen op straat (zie parkeerstrategie).

Bijvoorbeeld: Door invoeren van betaald parkeren, opheffen van ongebruikte parkeerplaatsen op straat, deels parkeren in gebouwde voorzieningen en het vergroenen van overbodige verharding kan de totale openbare ruimte in de Woonbuurten voor circa 20% vergroend worden. Dit is aanvullend op het bestaande groen. Wanneer er veel minder parkeren op straat plaatsvindt (minder gebruik van de (eigen) auto en veel meer parkeren in gebouwde voorzieningen) en als woonstraten met trottoirs veranderen in groene woonerven kunnen de Woonbuurten nog meer vergroend worden. Dit is aanvullend op het bestaande groen en staat los van de kansen om privétuinen (voor- en/of achtertuin) te vergroenen.

Afhankelijk van het gebied gaan we uit van verschillende percentages mogelijke vergroening. In hoog stedelijk gebied is dat (veel) minder dan in de woonbuurten. In de groene buurtranden is dat het meest.

Op het bedrijventerrein zien we minder kansen om de openbare ruimte te vergroenen. Hier zullen grondaankoop, groene daken en particuliere initiatieven tot de gewenste vergroening moeten leiden. Omdat in sommige gebieden het maximale en in sommige gebieden het minimale vergroeningspotentiaal bereikt zal worden gaan we uit van het gemiddelde voor een mogelijke vergroening (zie berekening).

Parken en groene verbindingen

Voor de parken en groene verbindingen is de vergroeningsopgave geen generieke werkwijze maar maatwerk per locatie. In de parken zal het weren van doorgaand autoverkeer mogelijkheid bieden om veel bestaande verharding te vergroenen. Daarnaast biedt het verplaatsen van functies en het verminderen van bestaande verharding kansen voor vergroening.

In de groenblauwe verbindingen kunnen we meer groen maken door het versmallen van huidige wijkwegen naar 2x1 rijbanen, het vergroenen van de route langs de Vecht en het verminderen van verharding (zie kaart).

Noorderpark/Natuurgebied Zuilen

Voor de 36 ha groen heeft geen berekening plaatsgevonden. Hier gaan we uit van een taakstellende opgave. Bij Natuurgebied Zuilen is hiervoor een apart traject georganiseerd waaruit blijkt dat er 14 ha (openbaar) toegankelijk groen gerealiseerd kan worden. Bij het Noorderpark is hier nader integraal onderzoek voor nodig om te bepalen hoe de gewenste 22 ha naast andere functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden in combinatie met een actief grondbeleid.

Beoogde vergroening per zone	Circa oppervlakte (ha)
Woonbuurten	10
Stedelijke buurten	2
Groene buurtranden	1.5
Hoogstedelijk gebied	<1
Stedelijke as oranje arcering	<0.5
Intensief bedrijventerrein incl. groene verblijfsplekken	1
Gemengde zone bedrijventerrein	<0.5
Totaal	***+ 15***

* Uitleg bovenstaand schema/berekening:

De toename van het groen is berekend door de totale huidige openbare ruimte per deelgebied ter vermenigvuldigen met de mogelijke vergroeningspercentages.

Groenopgave

Intensief bedrijventerrein

- Zoveel mogelijk beperken verkeersruimte, bijvoorbeeld door versmallen rijbanen
- Minder parkeren in de openbare ruimte
- Verminderen van verharding
- Groene verblijfsplekken

circa +1ha:

Groenblauwe verbindingen

- Waar mogelijk, versmallen van huidige wijkwegen naar 2x1 rijbanen
- Vergroenen van de route langs de Vecht

circa +4.5 ha

Zoekgebied Noorderpark

circa +22ha

Woonbuurten

- Verminderen van verharding
- Zoveel mogelijk beperken verkeersruimte, bijvoorbeeld door versmallen rijbanen en minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte

circa +10ha

Natuurgebied Zuilen

circa +14ha

Gemengde zone bedrijventerrein

- Verminderen van verharding
- Zoveel mogelijk beperken verkeersruimte,

circa +<0,5 ha

Parken

- Verwijderen van parkeren in het park
- Verwijderen van bebouwing in het park
- Zoveel mogelijk beperken verkeersruimte
- Verwijderen van verharding

circa +4 ha

Stedelijke buurten

- Verminderen van verharding
- Zoveel mogelijk beperken verkeersruimte, bijvoorbeeld door versmallen rijbanen en minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte

circa +2ha

Stedelijke as oranje arcering

- Verminderen van verharding
- Zoveel mogelijk beperken verkeersruimte

circa +<0,5ha

Hoogstedelijk gebied

- Verminderen van verharding
- Zoveel mogelijk beperken verkeersruimte

circa +<1ha

Groene buurtranden

- Verminderen van verharding
- Minder parkeren in de openbare ruimte/ op maaiveld
- Compacter bouwen op bestaande bouwlocaties en vergroenen van de kavels

circa +1,5ha

! Ontwikkeling in de hoofdgroenstructuur: max. -2.5ha

Groenopgave

Groenopgave

In de tabel rechts staat de bestaande groenblauwe structuur. in de tabel hieronder staat de:

- Groenopgave (in ha) die onderdeel is van de startnotitie
- Toegevoegd oppervlak groen opgesplitst per structuur

De opgave uit de uitgangspuntennotitie is het realiseren van 80ha. De toegevoegde groenstructuur komt uit op minimaal 50 ha tot maximaal 63,5 afhankelijk van de ambitie. Hierin meegenomen is de maximaal mogelijke afname van het groen in de hoofdgroenstructuur van ca 2,5 ha. De haalbaarheid van de groenopgave hangt sterk samen met ambitieuze keuzes op het gebied van mobiliteit, parkeren en bouwen. Zoals het verminderen van het aantal straatparkeerplekken, versmallen van wegen en de beschikbaarheid van middelen om straten integraal her in te richten.

Bestaande Groenblauw Structuur	Oppervlakte (ha)
Totaal	*324.5*
Groenstructuurplan 2017	284
Groene buurten	40.5
Water	56

Bouwen en nieuwe hoofgroenstructuur

In de hoogstedelijke en centrale as gebieden maken we het op aangewezen plekken mogelijk om te bouwen ondanks bestaande (hoofd-) groenstructuur. Verdichting, behoud van groen en mogelijke vergroening is daarbij maatwerk. Op het moment dat we deze 5 plekken volledig bebouwen zouden er ca 2,5 ha groen kunnen verdwijnen. In de praktijk (bij het uitwerken van de plannen) zal dat waarschijnlijk minder zijn. Op het moment dat we de ‘groene verbindingen’ vergroenen maken we meer groen in de hoofdgroenstructuur. Daardoor kunnen we het verlies van hoofgroenstructuur ruimschoots compenseren.

Bestaande Groenblauw Structuur	Oppervlakte (ha)
Ontwikkelgebieden geprojecteerd op groenstructuurplan 2017	ca. 2.5

mogelijke uitbreiding bestaande hoofdgroenstructuur

Ontwikkeling in de hoofdgroenstructuur

Opgave Startnotitie	Oppervlakte (ha)	Toegevoegde Groenblauw Structuur	Oppervlakte (ha)
Totaal	*+80*	*Totaal*	*+59,5*
Noorderpark	+22	Noorderpark (Groen om de stad)	+22
Natuurgebied Zuilen	+25	Natuurgebied Zuilen (Vechtscheg)	+14
Opgave voor groen-blauwe route	+10	Opgave voor groen-blauwe route (Groenblauwe verbindingen)	+4.5
Nieuw buurt en wijkgroen	+23	Totaal Stadsparken Groene buurten:	+19 +4 + 15

	Oppervlakte (ha)
Toegevoegde Groenblauw Structuur	*+ 59.5*
Ontwikkelgebieden geprojecteerd op groenstructuurplan 2017	*- 2.5*
Total	*+ 57*



Nature Based Solutions

Denk na over de principes van het behoud van ecosystemen door op basis van een op hiërarchie gebaseerde benaderingen van ecosystemen toe te passen.

Nature Based Solutions zijn een overkoepelend concept dat een reeks op ecosysteem gebaseerde benaderingen omvat, waaronder bescherming, duurzaam beheer, herstel en creatie van natuurlijke of groene infrastructuur (Cohen-Shacham et al. 2019). Deze benaderingen kunnen in een hiërarchie worden beschouwd, waarbij prioriteit wordt gegeven aan de bescherming van bestaande ecosystemen boven verbeterd beheer, rehabilitatie en herstel, of de creatie van nieuwe NBS (figuur 2-3). Tegelijkertijd zijn de drie elementen – bescherming, herstel en creatie van nieuwe NBS – complementair aan elkaar en bevat de ontwikkeling van een NBS-strategie de beoordeling van alle elementen. Het toepassen van deze hiërarchie is vooral relevant bij het onderzoeken en prioriteren van NBS-kansen op strategisch niveau, zoals bij het beoordelen van investeringsmogelijkheden voor een stad. De drie benaderingen kunnen echter ook worden toegepast bij het plannen en voorbereiden van NBS-projecten op wijk-, stads- en stroomgebiedniveau (zie ook paragraaf 2.4). De Catalogus geeft aan welke van de ecosysteemgebaseerde benaderingen voor elke NBS-familie kunnen worden toegepast.

Het toepassen van de hiërarchie van deze drie basiselementen ondersteunt de noodzaak om een strategische benadering van een planning te hanteren. Het benadrukt ook het belang van het evalueren van kansen en mogelijkheden om de bescherming van de bestaande natuurlijke infrastructuur in een stad te versterken en om functionele en biodiversiteitswaarden te behouden. Natuurlijke wetlands, graslanden, uiterwaarden, stadsbossen en mangroven zijn allemaal voorbeelden van ecosystemen in en rond stedelijke gebieden die kunnen worden beschermd om de bestaande kwaliteiten en voordelen veilig te stellen. Dit vereist een formele integratie in bestemmingsplannen en de toepassing van maatregelen om aantasting en achteruitgang te voorkomen.

Figuur 2-3: Hiërarchie van de nature-based-solutions aanpak



bron: *A Catalogue of Nature-Based Solutions for Urban Resilience*

Hiërarchie van op ecosysteem gebaseerde benadering in Overvecht



Bescherming:
- Bouwoplossingen (Bestaande gebouwen)
- Bioretentiegebieden
- Bestaande bomen
- Open groene ruimtes (Groene verblijfsplekken en collectieve ruimtes)



Verbetering:
- Herstel van rivieren en beken
- Groene corridors (Franciscusdreef, Klopvaart, Spoorzoompark, Groene voeg, Parkuitbreidingen, Kleine groene straten)
- Natuurlijke binnenlandse wetlands (Noordelijk gebied)
- Bouwoplossingen (Bestaande gebouwen)
- Aangelegde binnenlandse wetlands (In de parken)
- Stadslandbouw (Communitytuinen)



Creatie:
- Bouwoplossingen (Nieuw voorgestelde gebouwen)
- Bioretentiegebieden
- Open groene ruimtes (Groene verblijfsplekken en collectieve ruimtes)



Stedelijke NBS families

Nature Based Solutions zijn benaderingen die gebruik maken van de natuur en natuurlijke processen voor het leveren van infrastructuur diensten en geïntegreerde oplossingen om de toenemende uitdagingen van stedelijke veerkracht het hoofd te bieden. Deze interventies gaan doorgaans verder dan de sectorale grenzen en vereisen sectoroverschrijdend partnerschap. NBS kan steden meerdere voordelen bieden en verschillende maatschappelijke uitdagingen aanpakken, waaronder het verminderen van het rampenrisico en het opbouwen van klimaatbestendigheid, terwijl het ook kan bijdragen aan het herstel van de biodiversiteit, het creëren van mogelijkheden voor recreatie, het verbeteren van de menselijke gezondheid, de water- en voedselveiligheid, en het ondersteunen van het welzijn en het levensonderhoud van de gemeenschap.

NBS maakt gebruik van een reeks structurele en niet-structurele interventies die natuurlijke of op de natuur gebaseerde kenmerken beschermen, beheren, herstellen of creëren.

Naast andere voordelen kan NBS de impact van natuurlijke gevaren in steden verminderen, zoals overstromingen, erosie, aardverschuivingen, droogte en extreme hitte (Ozment et al. 2019; Sudmeier-Rieux et al. 2021). Ze kunnen ook een aanvulling vormen op grijze infrastructuur, zoals regenafvoeren, dijken en keermuren. In veel gevallen is de integratie van NBS kosteneffectief gebleken (Raymond et al. 2017).

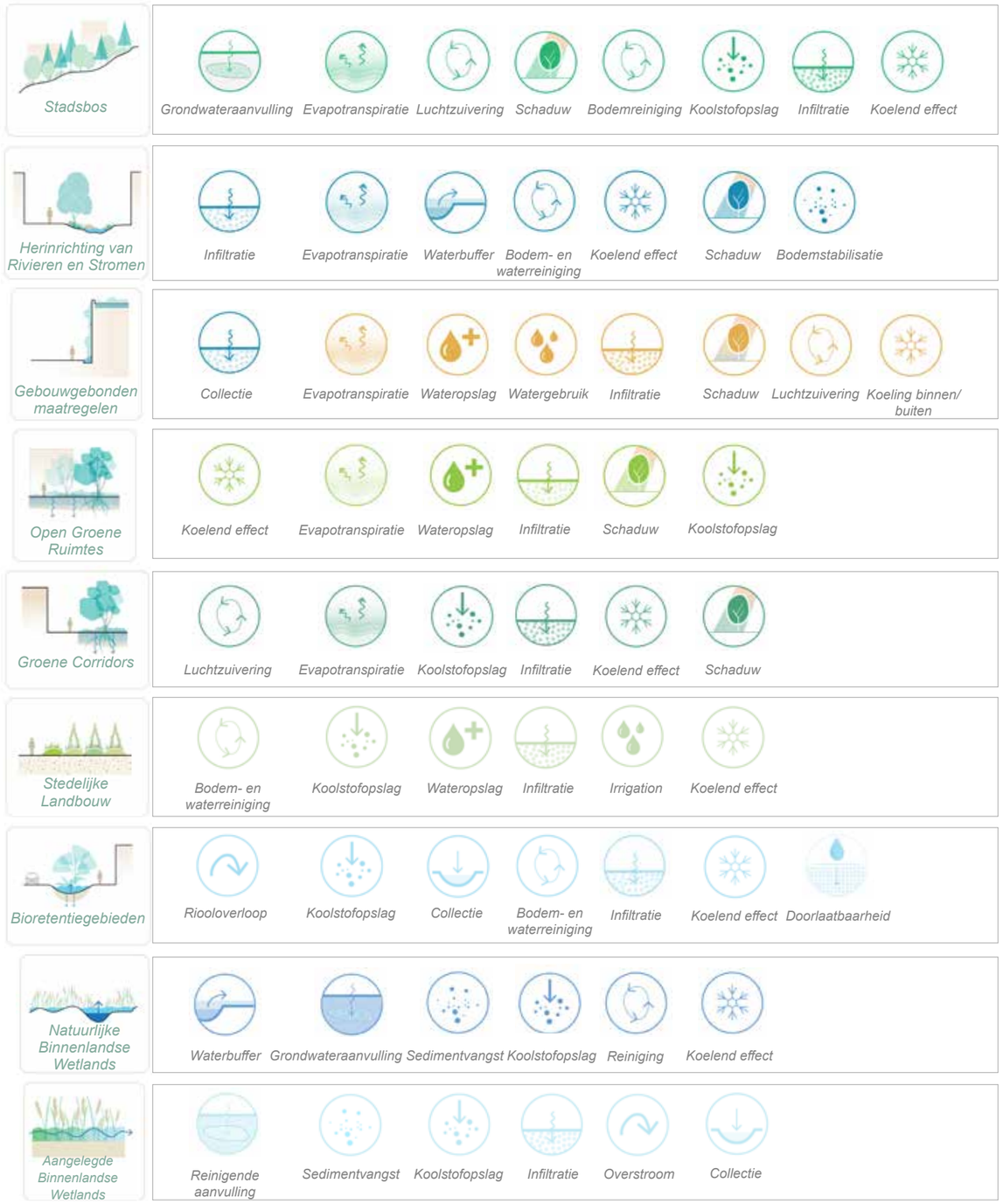
Op de natuur gebaseerde oplossingen voor stedelijke veerkracht kunnen worden toegepast op ruimtelijke schaalniveaus en in omgevingen in en rond steden. Voorbeelden zijn onder meer kleinschalige groene ruimten langs gebouwen, wadi's en groene corridors langs straten en waterlichamen, stadsparken en bossen binnen stadsgrenzen, en grotere gebieden met watergebieden en bossen stroomopwaarts of langs de kust, die steden beschermen tegen overstromingen en de beschikbaarheid en kwaliteit verbeteren. van water. Figuur 1-1 bevat een overzicht van veel voorkomende NBS-typologieën.

Figuur 1-1: Diversiteit van nature-based solutions voor stedelijke toepassing



bron: *Een Catalogus van Nature-Based Solutions voor Stedelijke Weerstand*

Stedelijke NBS families en maatregelen in Overvecht

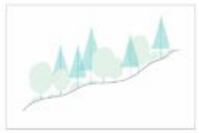


Stedelijke NBS families



Stedelijke NBS Families in Overvecht

a. Stadsbos



f. Groene corridor



b. Open groene ruimte



g. Herstel van rivieren en beken



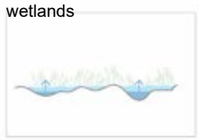
c. Bioretentiegebied



h. Stadslandbouw



d. Natuurlijke binnenlandse wetlands



i. Aangelegde binnenlandse wetlands



e. Gebouwgebonden maatregelen



Water en klimaatadaptieve principe

Overvecht leent zich bij uitstek voor infiltratie, zoals blijkt uit het “Gebiedsplan Overvecht voor water riolering en gemalen”. Veel andere wijken zijn minder kansrijk. Deze gunstige gebiedspecifieke omstandigheden maken samen met de grootschalige vervangsopgave, Overvecht een kansrijke wijk voor een klimaatadaptieve inrichting.

De combinatie van grondwaterstand en doorlatendheid van de bodem is gunstig. Overal zal de grondwaterstand ruim binnen de gestelde norm blijven zoals gesteld in de Visie Water en Riolering.

Belangrijk in relatie tot afkoppelen is de voorkeursvolgorde voor omgaan met hemelwater.

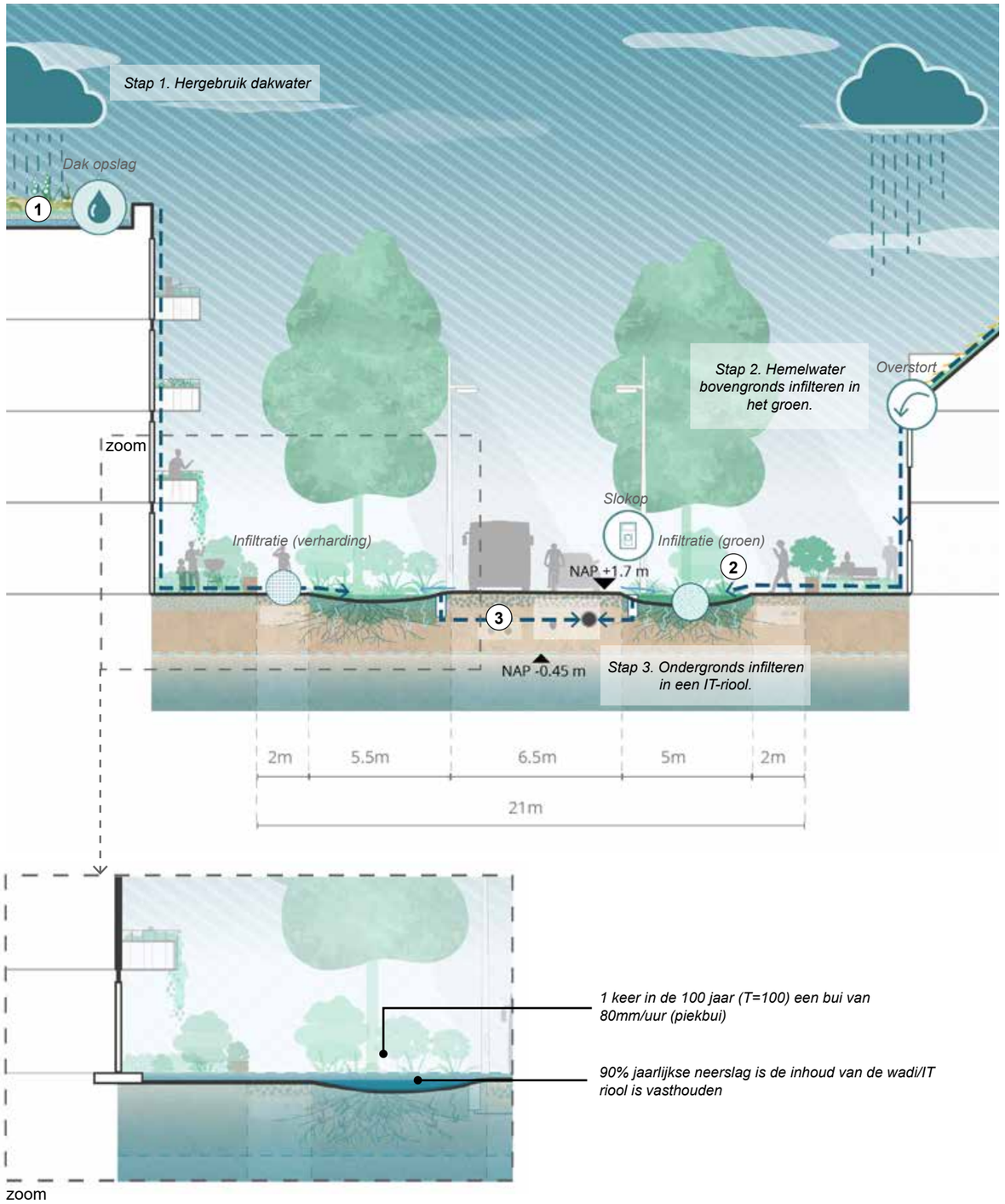
Voor de verwerking van hemelwater geldt de Voorkeursvolgorde, zoals verankerd in de Visie Water en Riolering – Gemeente Utrecht en Visie Klimaatadaptatie – Gemeente Utrecht, volgens de onderstaande voorkeursvolgorde:

- Vasthouden en nuttig gebruiken;
- Infiltratie op de bodem (bovengronds);
- Infiltratie in de bodem (ondergronds);
- Lozen in een oppervlaktewater;
- Lozen in een hemelwaterstelsel;
- Lozen in een vuilwaterriool, alleen wanneer het redelijkerwijs niet mogelijk is om gebruik te maken van bovenstaande lozingsroutes.

Het systeem dat de Gemeente Utrecht voor Overvecht voor ogen heeft is een gescheiden systeem met een aparte leiding voor vuilwater en een aparte leiding voor hemelwater die waar mogelijk tevens kan infiltreren. Dit infiltratietransportsysteem (IT-systeem) wordt pas gevuld als de bovengrondse berging in het groen gevuld is en overloopt bij neerslag groter 15 mm/u.

Onderdeel van het nieuwe systeem is dat de bestaande watergang langs de watertoren door Overvecht gebruikt gaat worden voor de “vertraagde” afvoer van het regenwater, tot nu toe ging dit water direct via de overstorten van het gemengde rioolstelsel baar de Vecht.

Naast het vasthouden van water in de bodem zal Overvecht ook bestand moeten zijn tegen piekbuien die heviger en vaker voor zullen gaan komen. Dit vraagt ook om meer “tijdelijke” waterberging in het straatprofiel om schade te voorkomen.



Basisprofielen



a Park (Park de Watertoren) A-A’



b Uitlopers van het park (Park de Watertoren) B-B’



c Parkway (Einsteindreef) C-C’



d Parkway (Franciscusdreef) D-D’



e Stadspromenade met HOV (Zamenhofdreef) E-E’



f Stadspromenade met HOV (Carnegiedreef) F-F’



g Groene voeg (Oberondreef) G-G’



h Groen ommetje (Japuradreef) H-H’



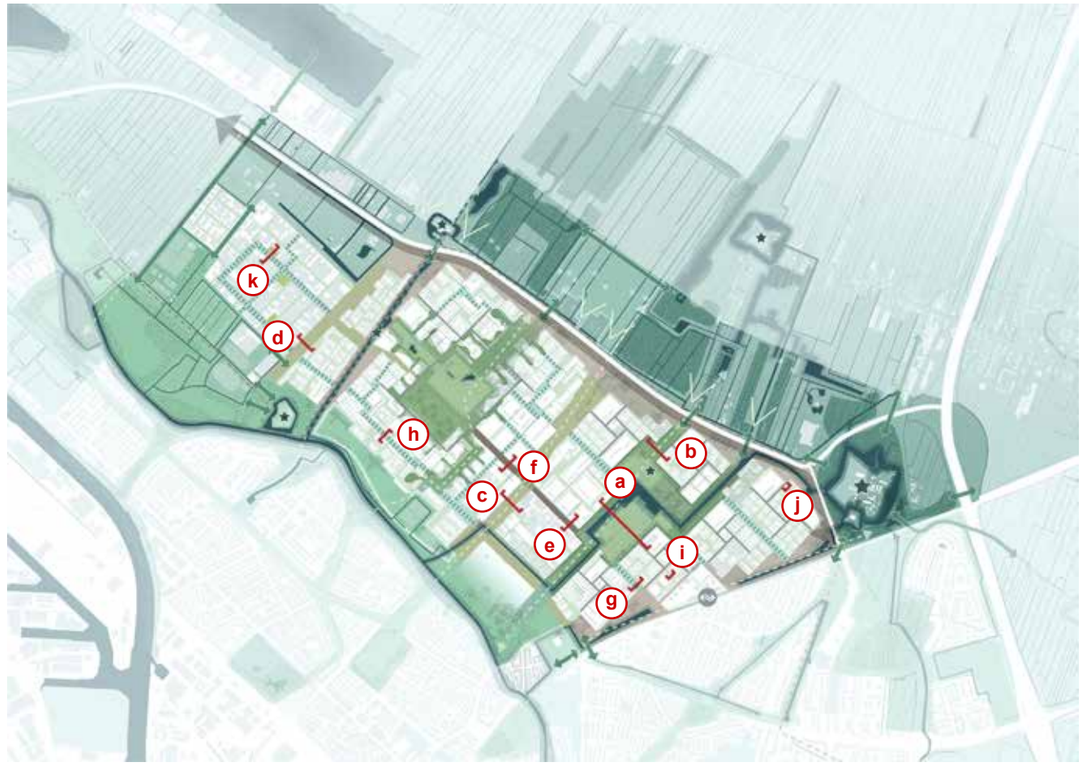
i Groene woonstraat (Toscadreef) I-I’



j Woonerf (Aphroditedreef) J-J’



k Groene verblijfsplekken (bedrijventerrein) K-K’

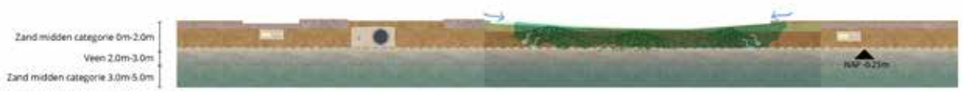


De basisprofielen op de volgende pagina’s laten zien hoe deze zullen transformeren van de huidige naar de toekomstige situatie. Ze dienen als voorbeelduitwerking voor de aangegeven specifieke locaties en als principeprofiel voor soortgelijke profielen binnen Overvecht.

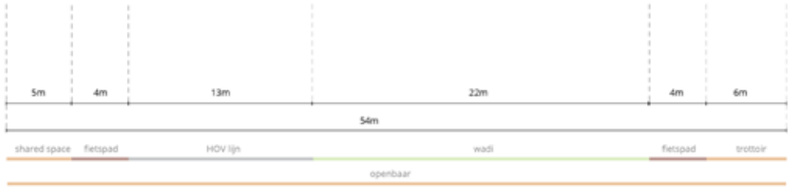
Leeswijzer profielen



bovengrond

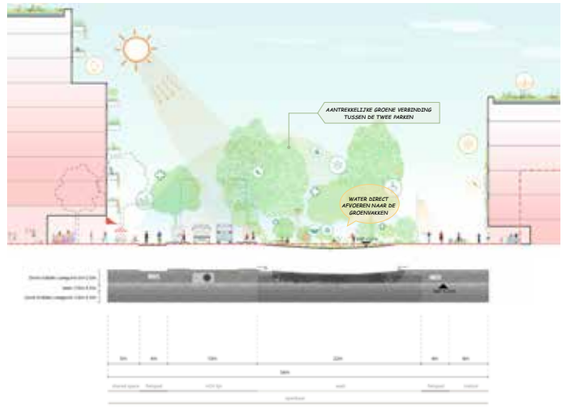


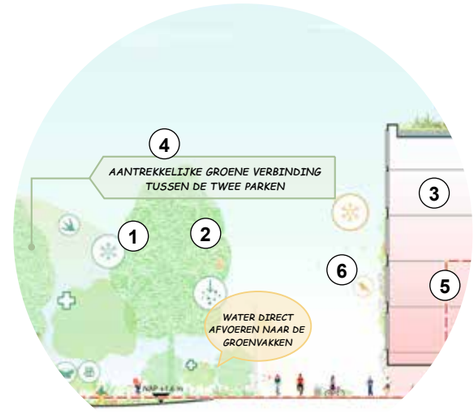
ondergrond



dimensionering
(De maten in de profielen zijn indicatieve voorbeelden. Voor verdere maatvoering verwijzen we naar het Handboek Openbare Ruimte (HIOR)).

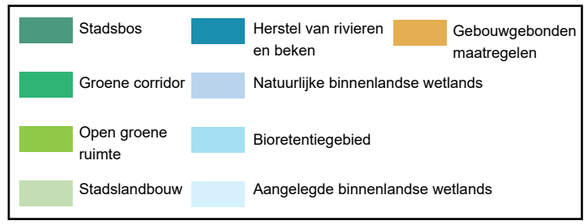
Leeswijzer bovengrond

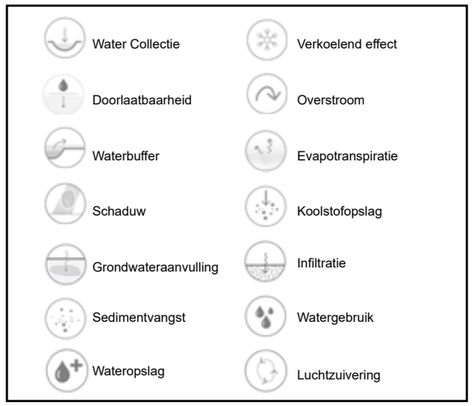




1. Stedelijke NBS-families

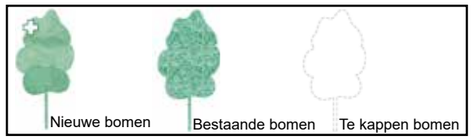
De NBS-iconen illustreren processen die relevant zijn voor de veerkrachtfuncties en voordelen van elk straatprofiel. Ze zijn gecategoriseerd op basis van het type NBS-familie dat in elk profiel wordt vertegenwoordigd.





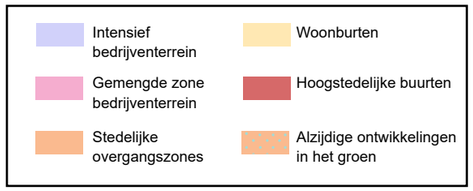
2. Bestaande/Nieuwe bomen

De bestaande bomen zijn worden zoveel mogelijk behouden en er worden nieuwe bomen voorgesteld in passend bij de bestaande soorten en standplaatsen.



3. Soorten programma in de gebouwen

De gebouwen zijn verbeeld in afstemming met het stedenbouwkundig ontwerp, of ze nu behouden, geactiveerd of getransformeerd zijn. De kleur van elk gebouw komt overeen met de kleuren op de visiekaart.

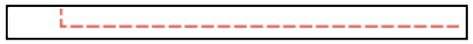


4. Hoofdkeuzes per doorsnede

Generieke keuzes en Specifieke keuzes



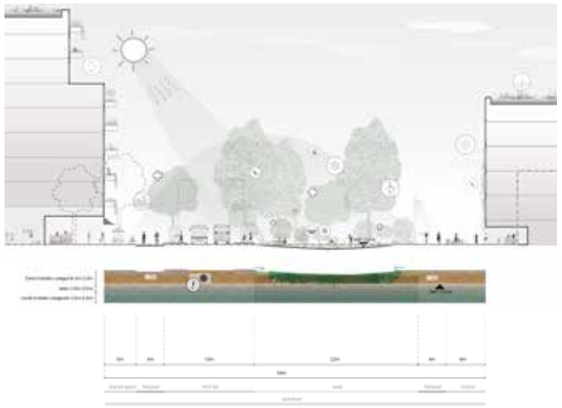
5. Bestaande doorsnedelijn

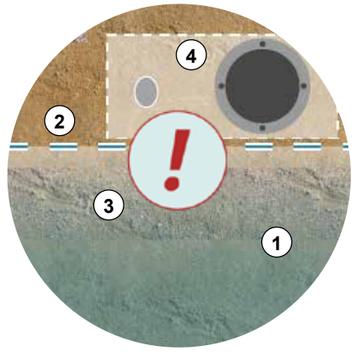


6. Biodiversiteit



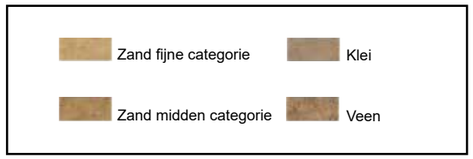
Leeswijzer ondergrond





1. Bodem lagen

Het merendeel van de bodem in Overvecht bestaat uit zand omdat het terrein verhoogd is. Op sommige plaatsen nabij waterlichamen kunnen lagen klei en veen worden gevonden. De bovenste 5 meter van de bodem is onderzocht in elk profiel.



2. Ondergrond waterstand

Het grondwaterpeil varieert tussen -0,10 en -0,60 NAP en beweegt geleidelijk van het oostelijke naar het westelijke deel van het gebied. Het niveau van het maaiveld ligt meestal rond +1,60 NAP en op sommige plekken kan het zelfs +1,80 NAP bereiken.

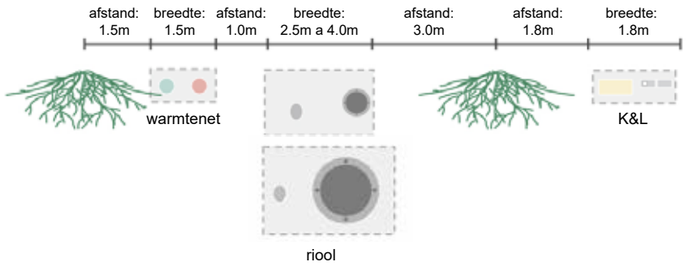
3. Dilemma’s

Plaatsen die meer aandacht vereisen, bijvoorbeeld ondergrondse elementen die te dicht bij elkaar zijn geplaatst.



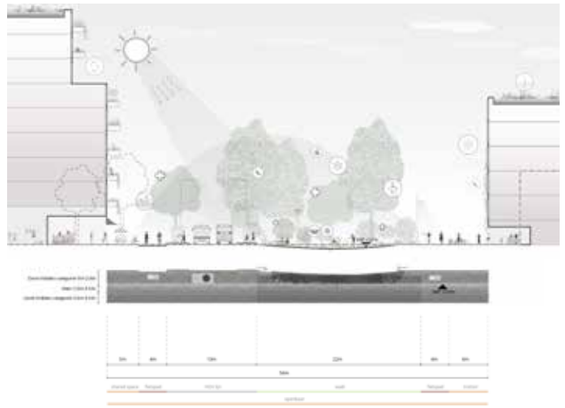
4. Kabels en Leidingen

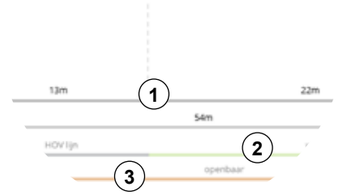
Beheer/vervangingsopgave verharding riolering icm energieopgave zijn een unieke kans voor een toekomstbestendige herindeling zowel ondergronds als bovengronds volgens het principe van ontwikkelend beheer.



Dubbele Riool intekenen infiltratieriool +vuilwaterriool diameter zijn al gauw 400mm (vuil) en 500mm tot 1000mm (hwa).

Leeswijzer dimensionering



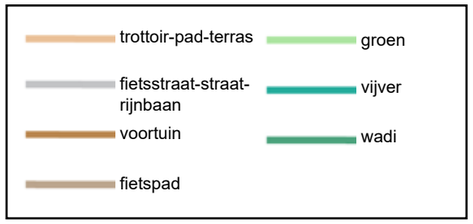


1. Dimensionering

De balk onder de profielen vertegenwoordigt de verschillende afmetingen van elke functie binnen het stratprofiel. De afmetingen die verwijzen naar de groene functie van elk profiel kunnen soms variëren (park, groene voeg, groene straten).

2. Functies

Verschillende soorten functies worden getoond als bestaande en voorgestelde activiteiten. Functies met dezelfde soort materialen worden weergegeven in één kleur.



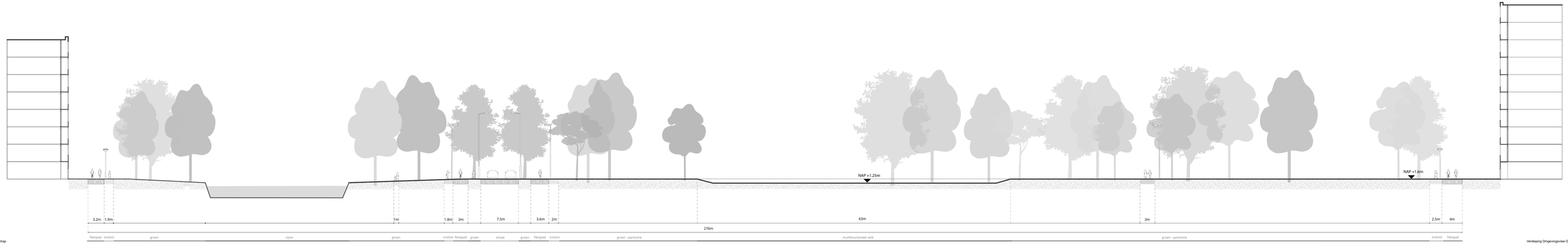
3. Openbaar/Overgangszone

Er is een algemene categorie tussen de overgangszone- en openbare ruimtes getoond. Overgangszone is een gedeelte tussen de privé begane grond of privé tuin en de openbare ruimte en kan bestaan uit bijvoorbeeld; een stoep, groenzone of collectieve tuin.



Bijlage profielen

Park (Park de Watertoren) bestaande situatie (A-A')

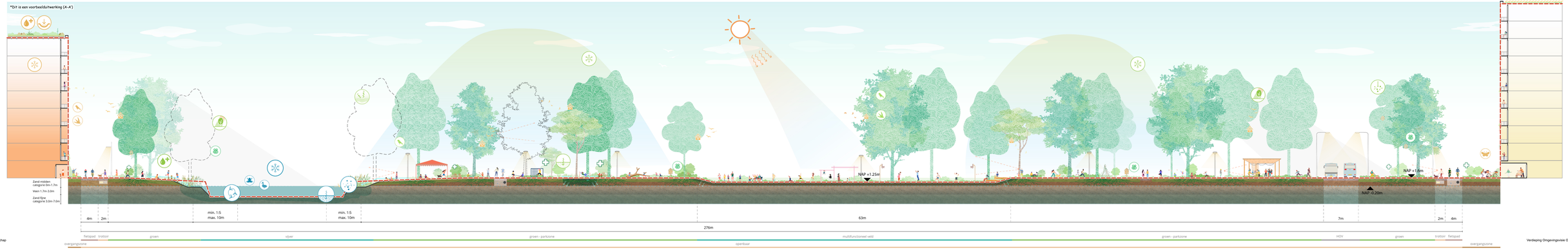


schaal: 1:200

Bijlage B Landschap

Bijlage profielen

Park (Park de Watertoren*)

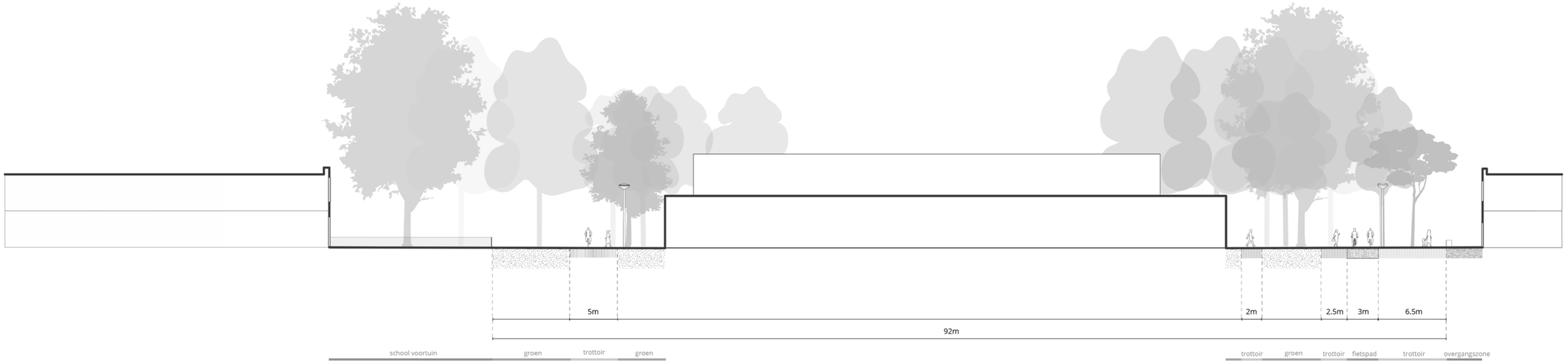


schaal: 1:200

Bijlage B Landschap

Bijlage profielen

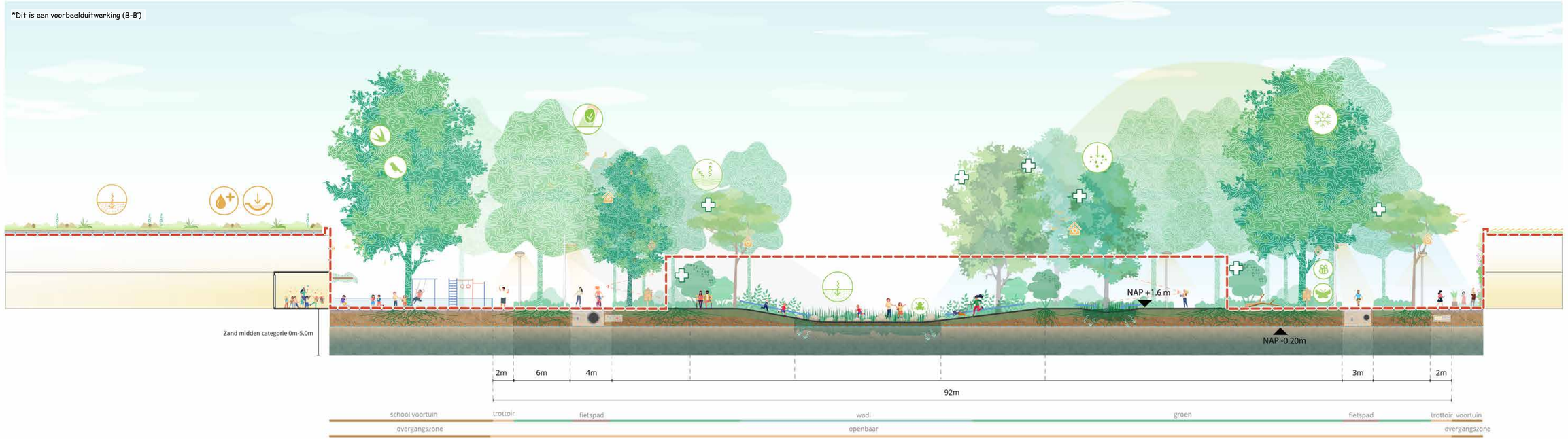
Uitlopers van het park (Park de Watertoren) bestaande situatie (B-B')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

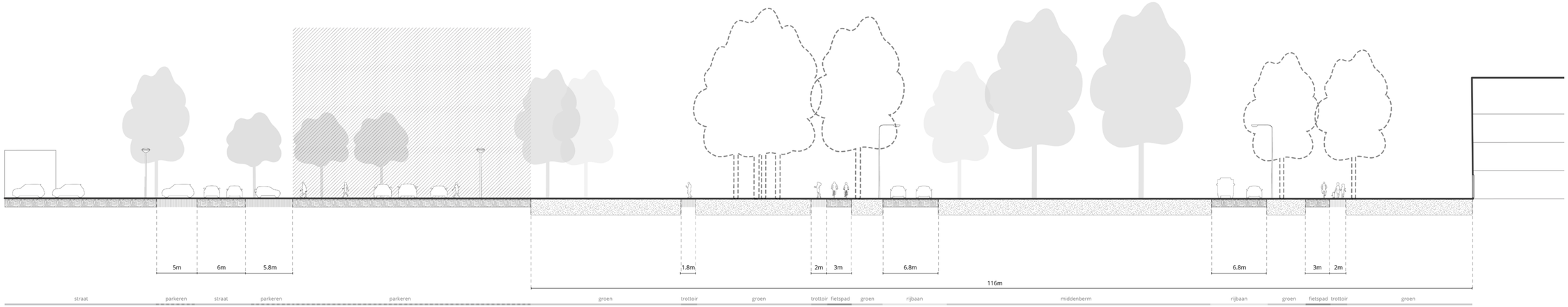
Uitlopers van het park (Park de Watertoren*)



schaal: 1:200

Bijlage profielen

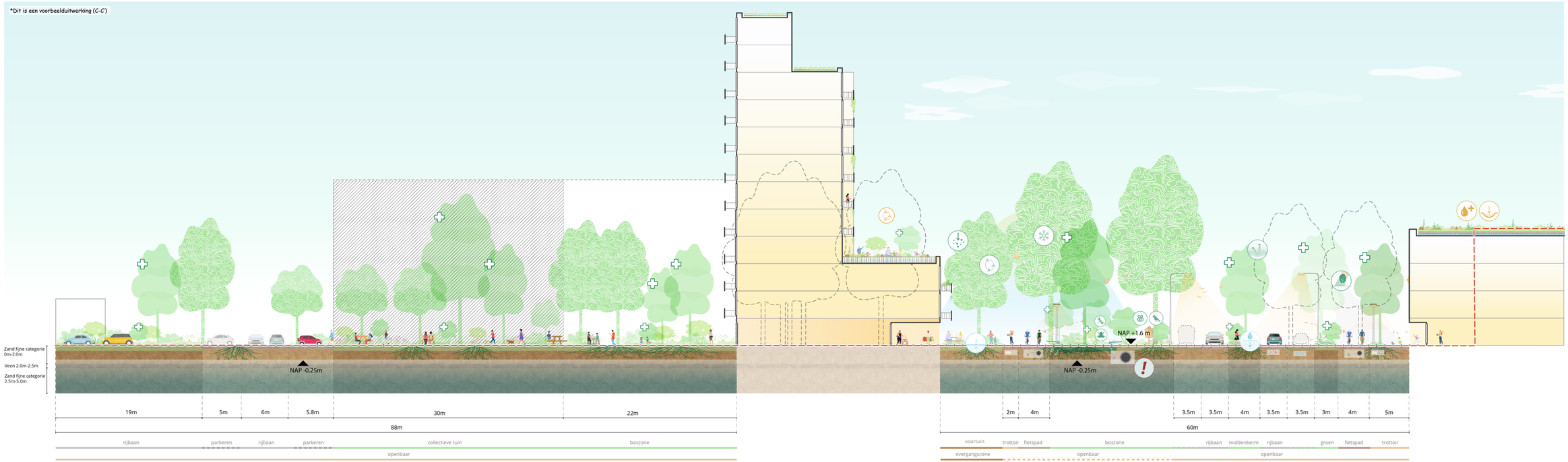
Parkway (Einsteindreef) bestaande situatie (C-C')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

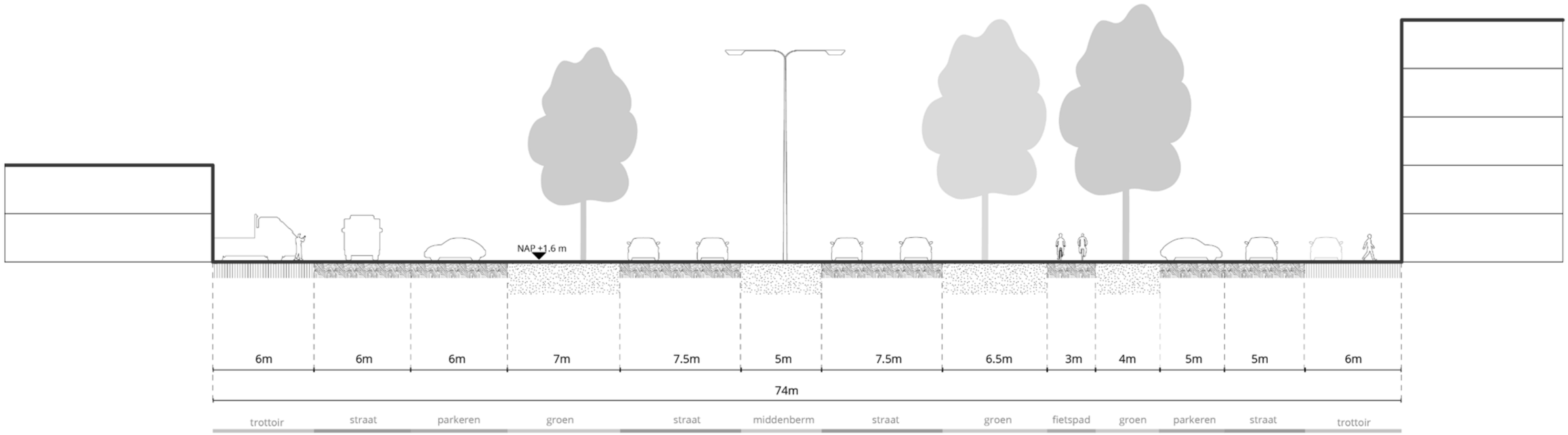
Parkway (Einsteindreef*)



schaal: 1:200

Bijlage profielen

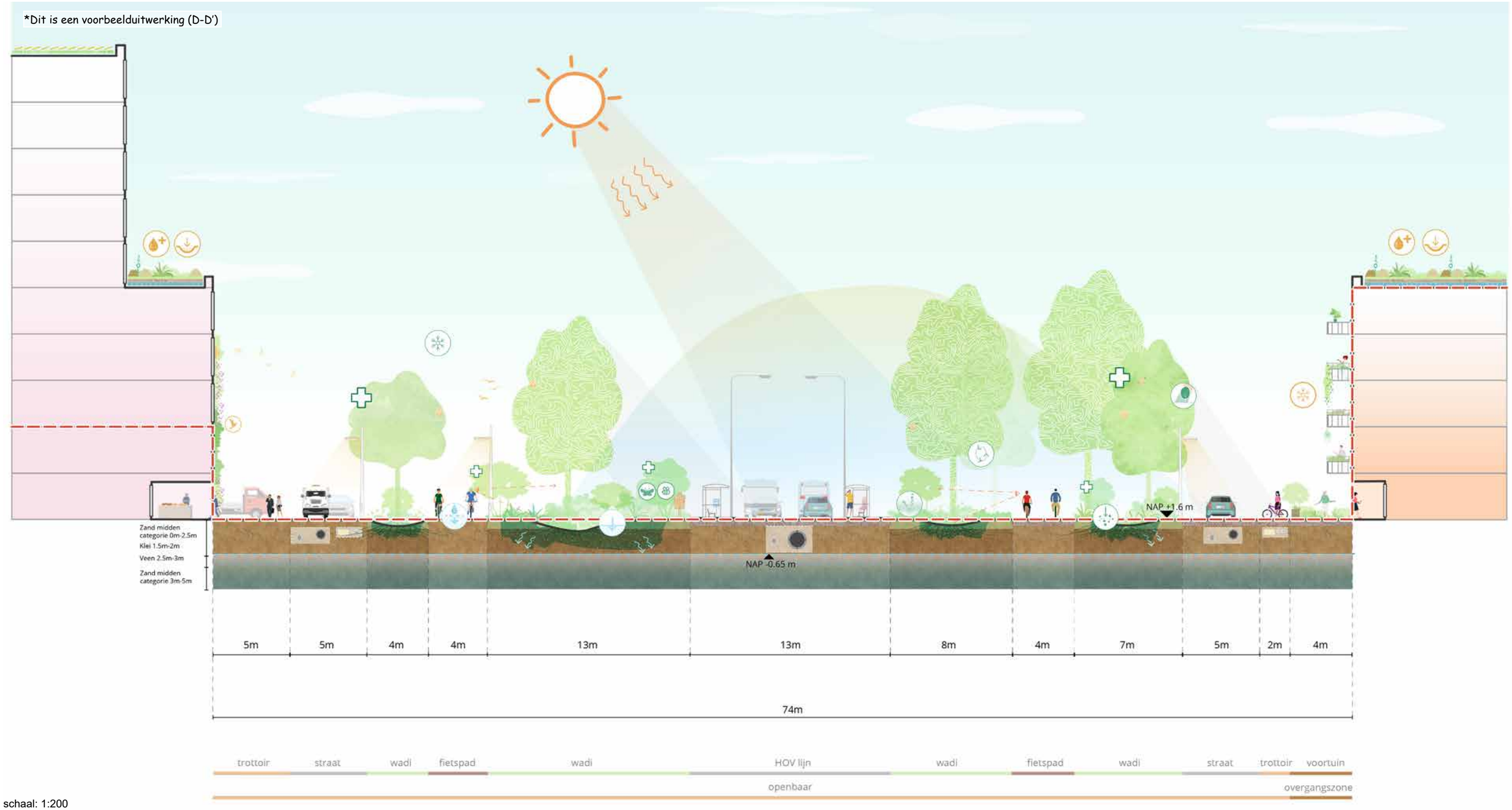
Parkway (Franciscusdreef) bestaande situatie (D-D')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

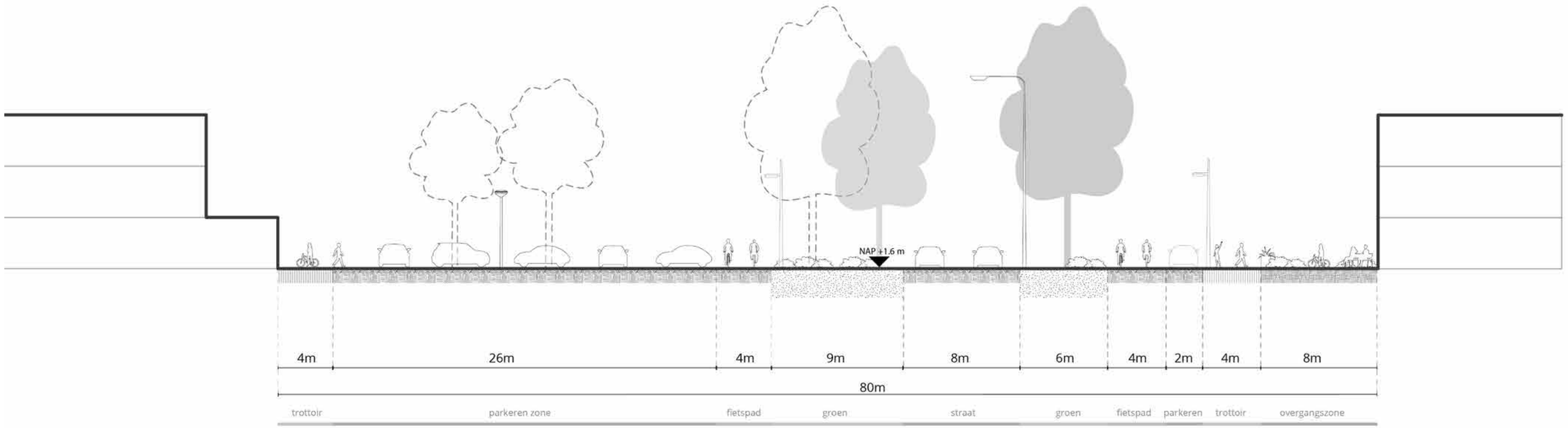
Parkway (Franciscusdreef*)



schaal: 1:200

Bijlage profielen

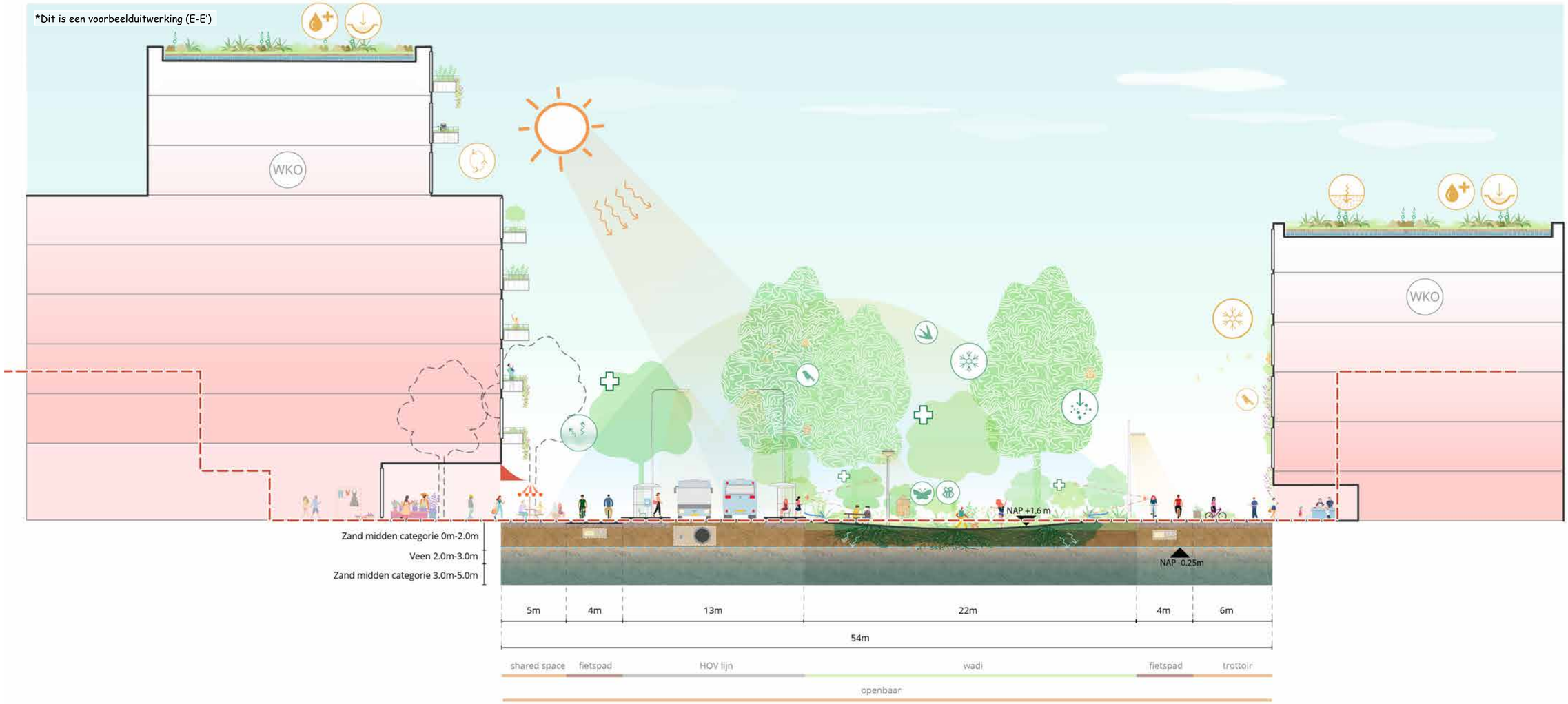
Stadspromenade met HOV (Zamenhofdreef) bestaande situatie (E-E')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

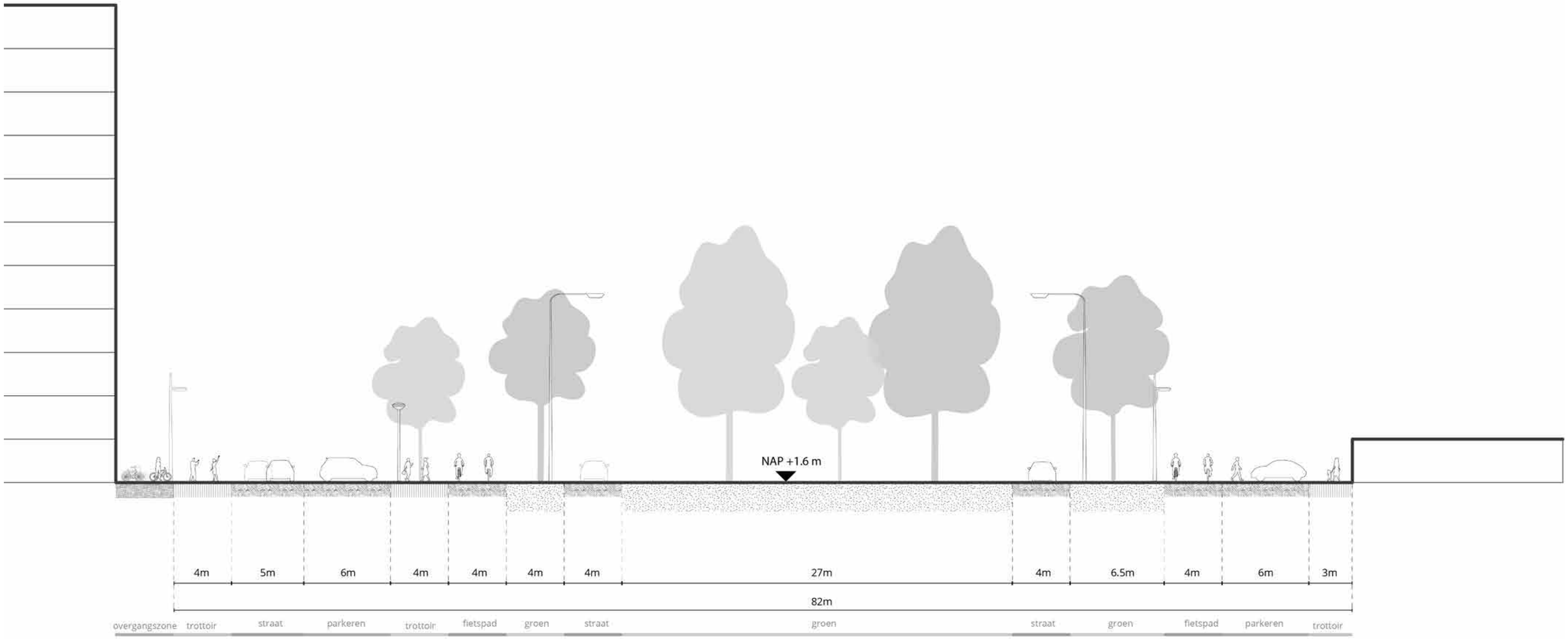
Stadspromenade met HOV (Zamenhofdreef*)



schaal: 1:200

Bijlage profielen

Stadspromenade met HOV (Carnegiedreef) bestaande situatie (F-F')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

Stadspromenade met HOV (Carnegiedreef*)

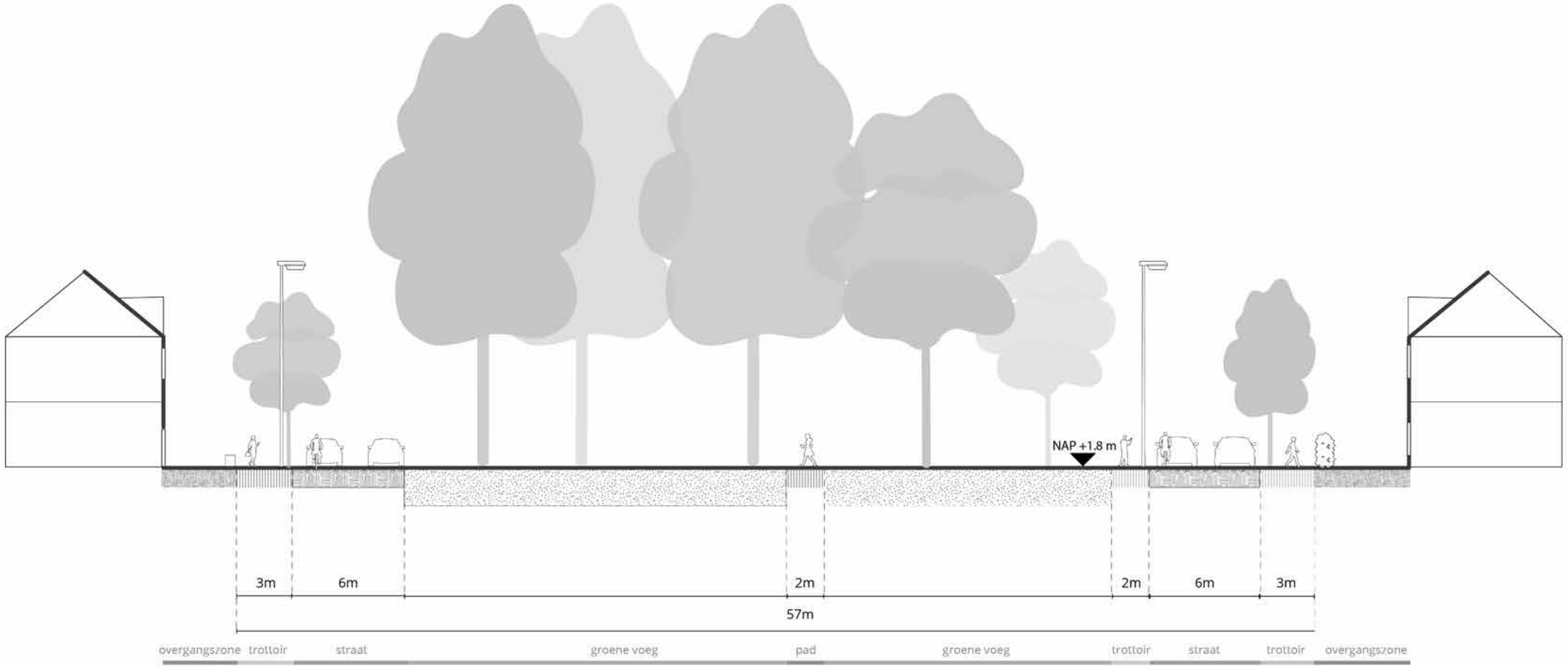
*Dit is een voorbeeldduitwerking (F-F')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

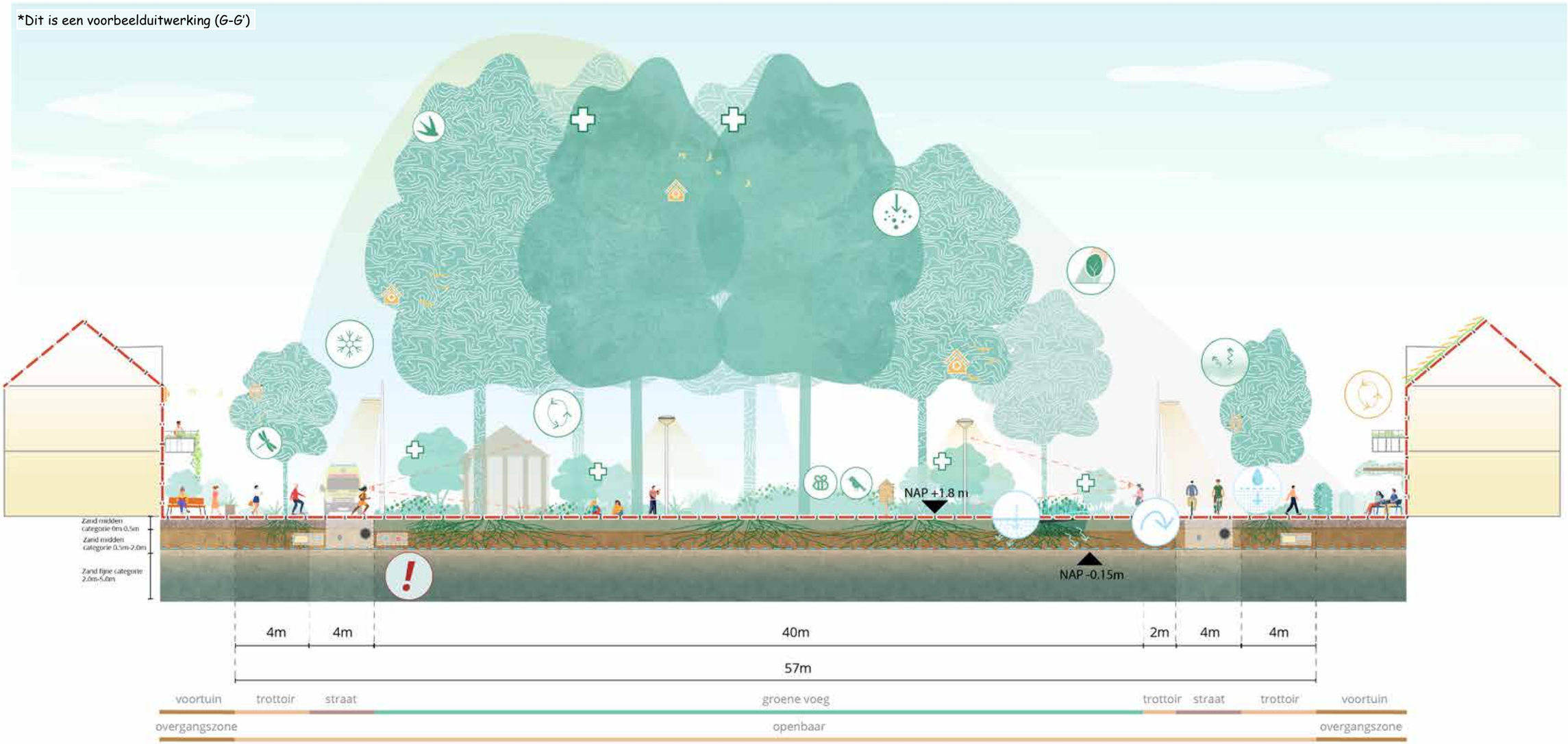
Groene voeg (Oberondreef) (G-G')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

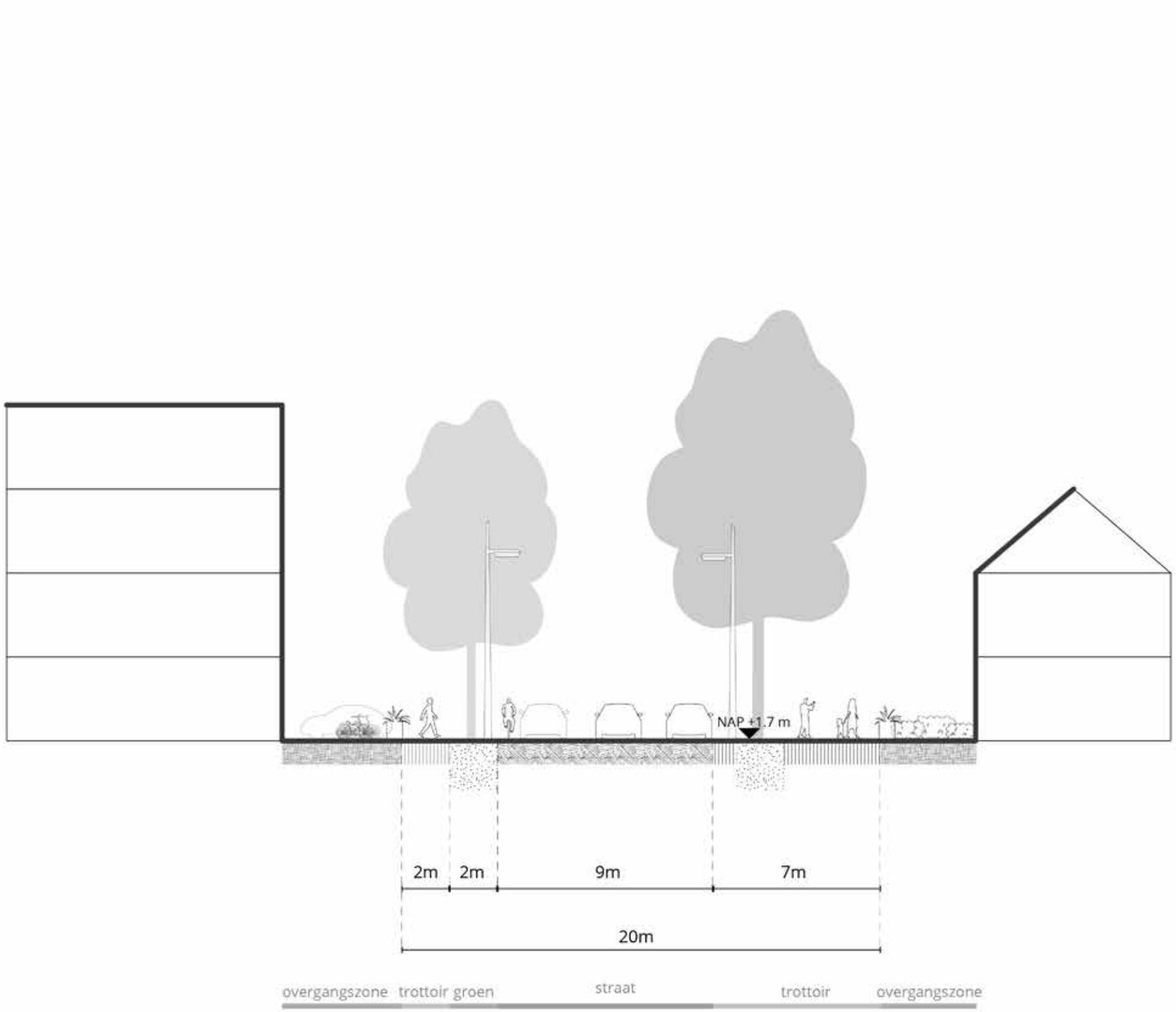
Groene voeg (Oberondreef*)



schaal: 1:200

Bijlage profielen

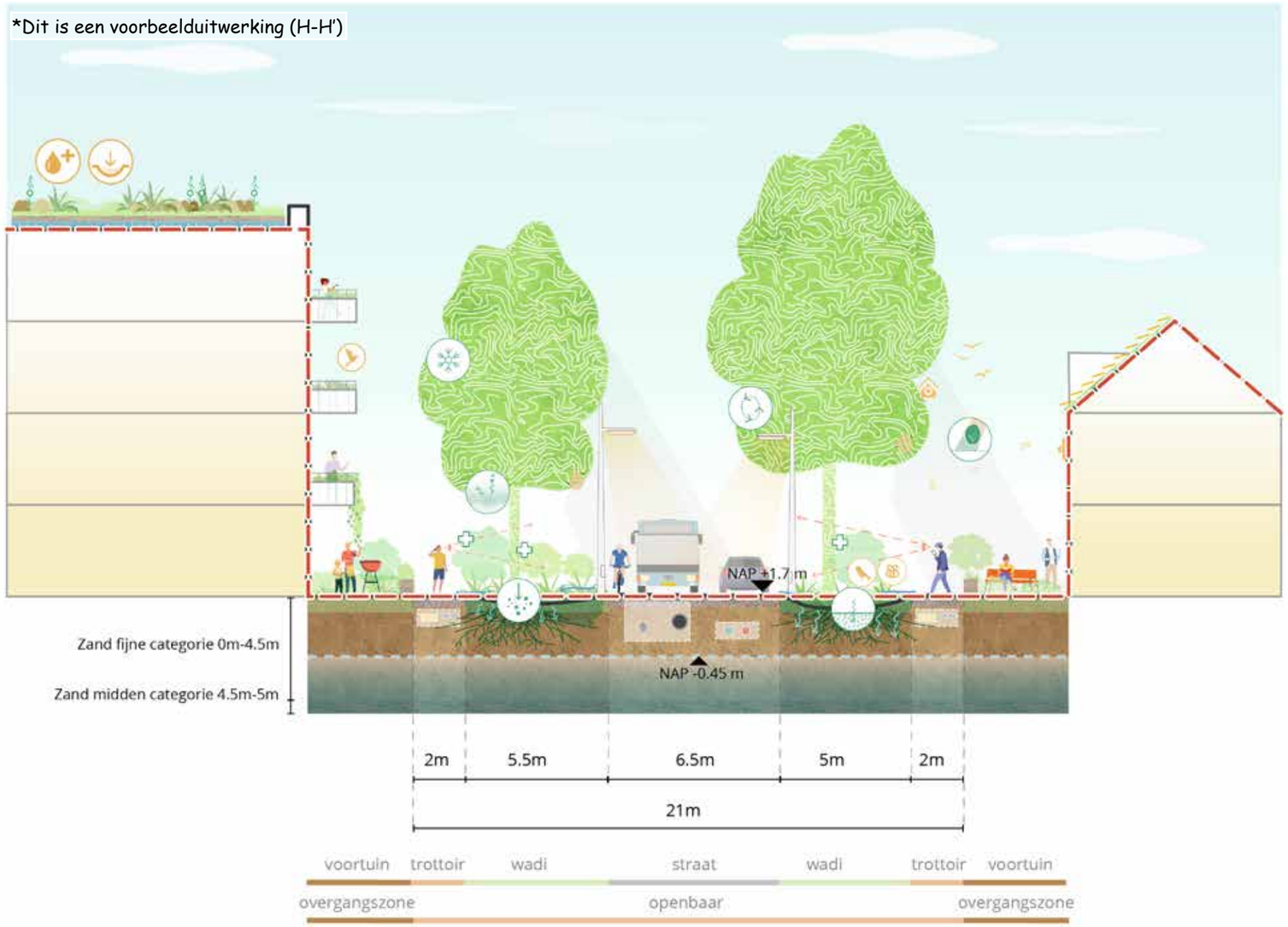
Groen ommetje (Japuradreef) bestaande situatie (H-H')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

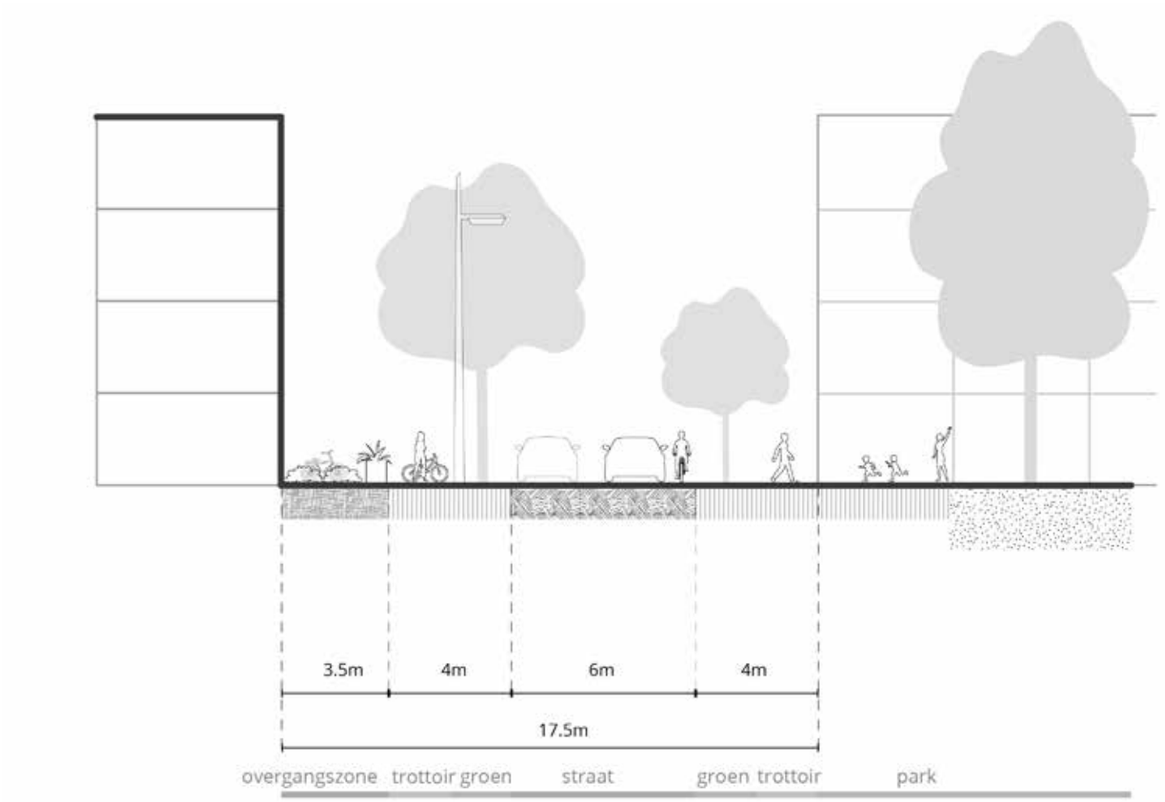
Groen ommetje (Japuradreef*)



schaal: 1:200

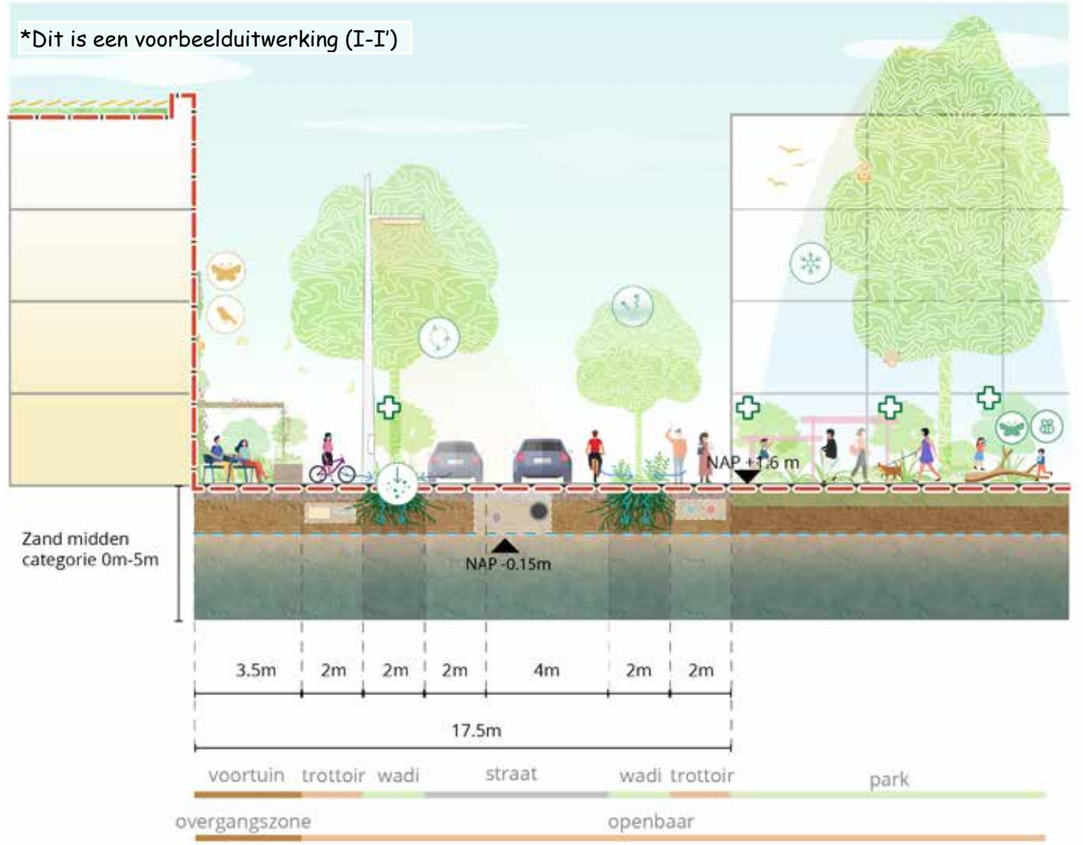
Bijlage profielen

Groene woonstraat (Toscadreef) bestaande situatie (I-I')



schaal: 1:200

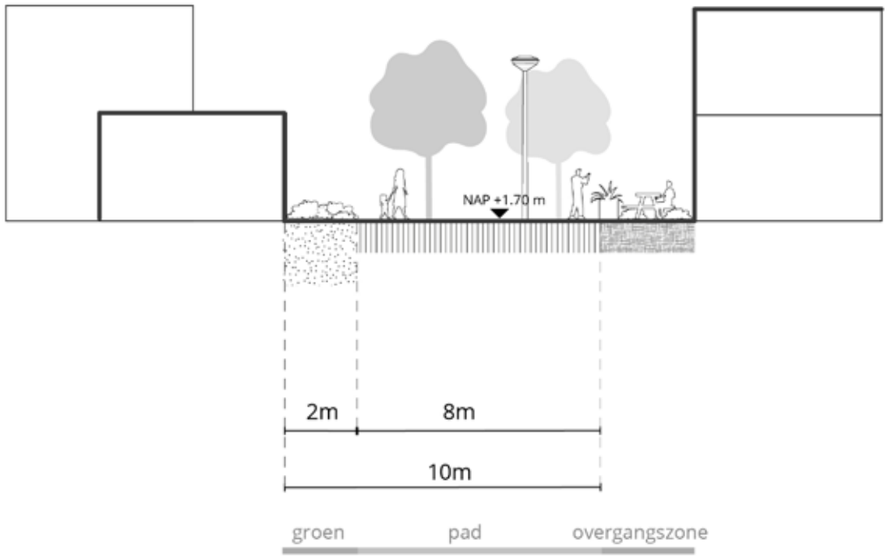
Groene woonstraat (Toscadreef*)



schaal: 1:200

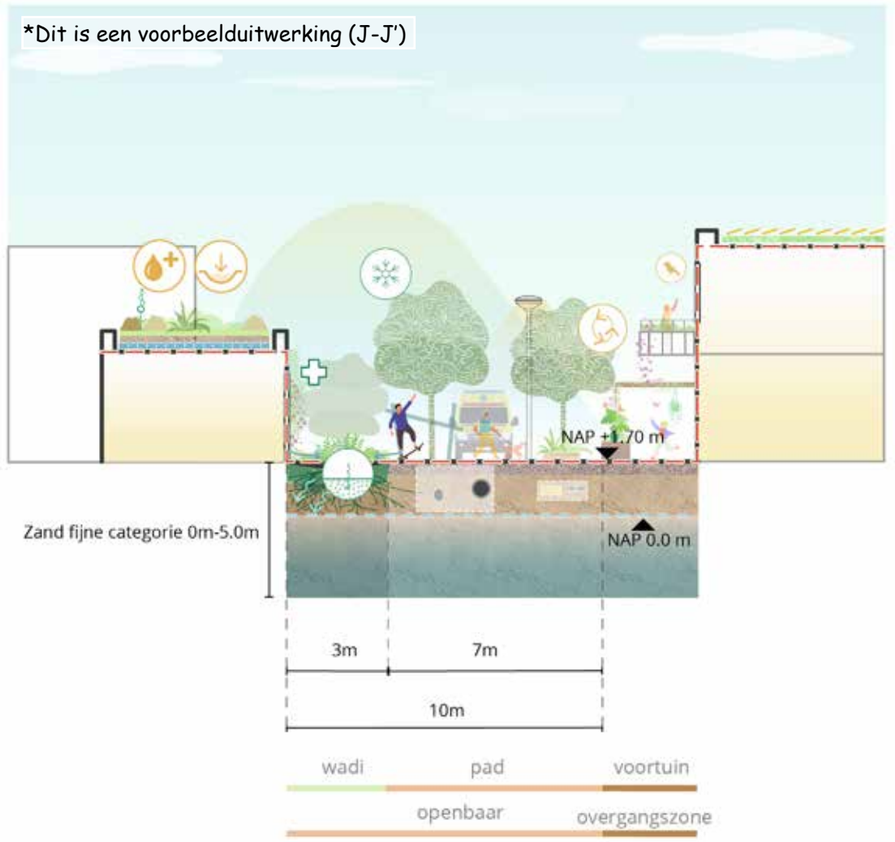
Bijlage profielen

Woonerf (Aphroditedreef) bestaande situatie (J-J')



schaal: 1:200

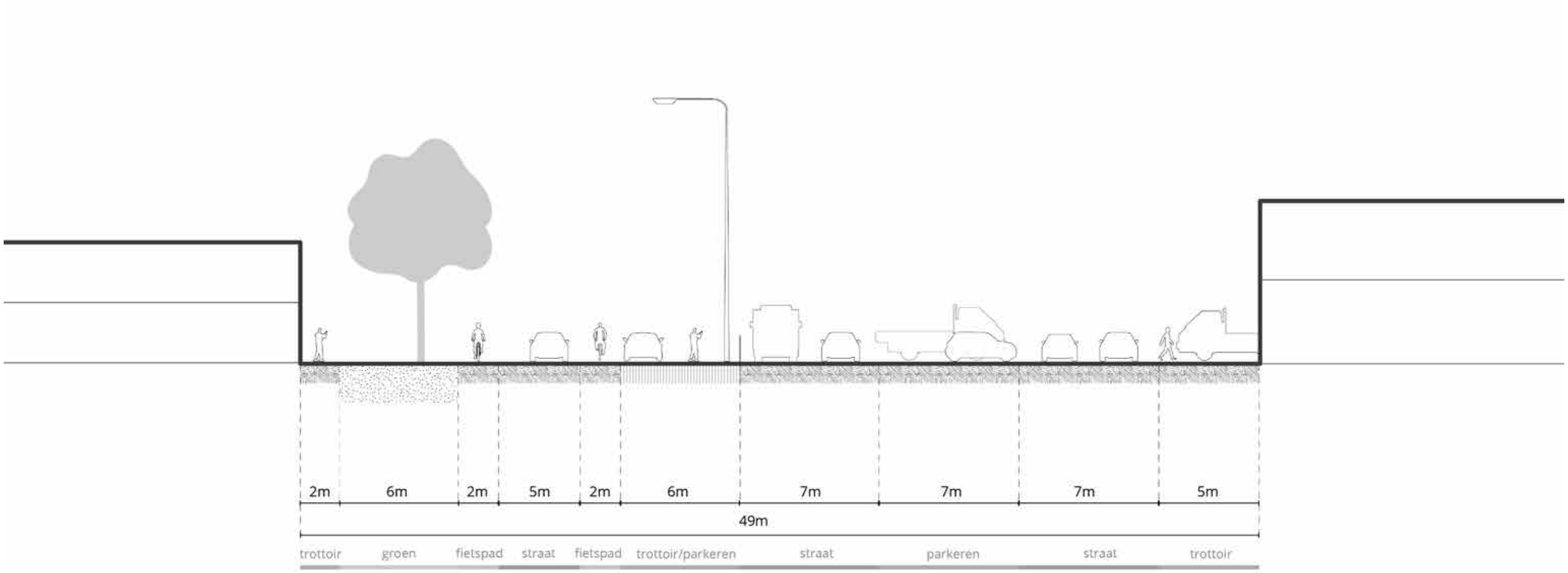
Woonerf (Aphroditedreef*)



schaal: 1:200

Bijlage profielen

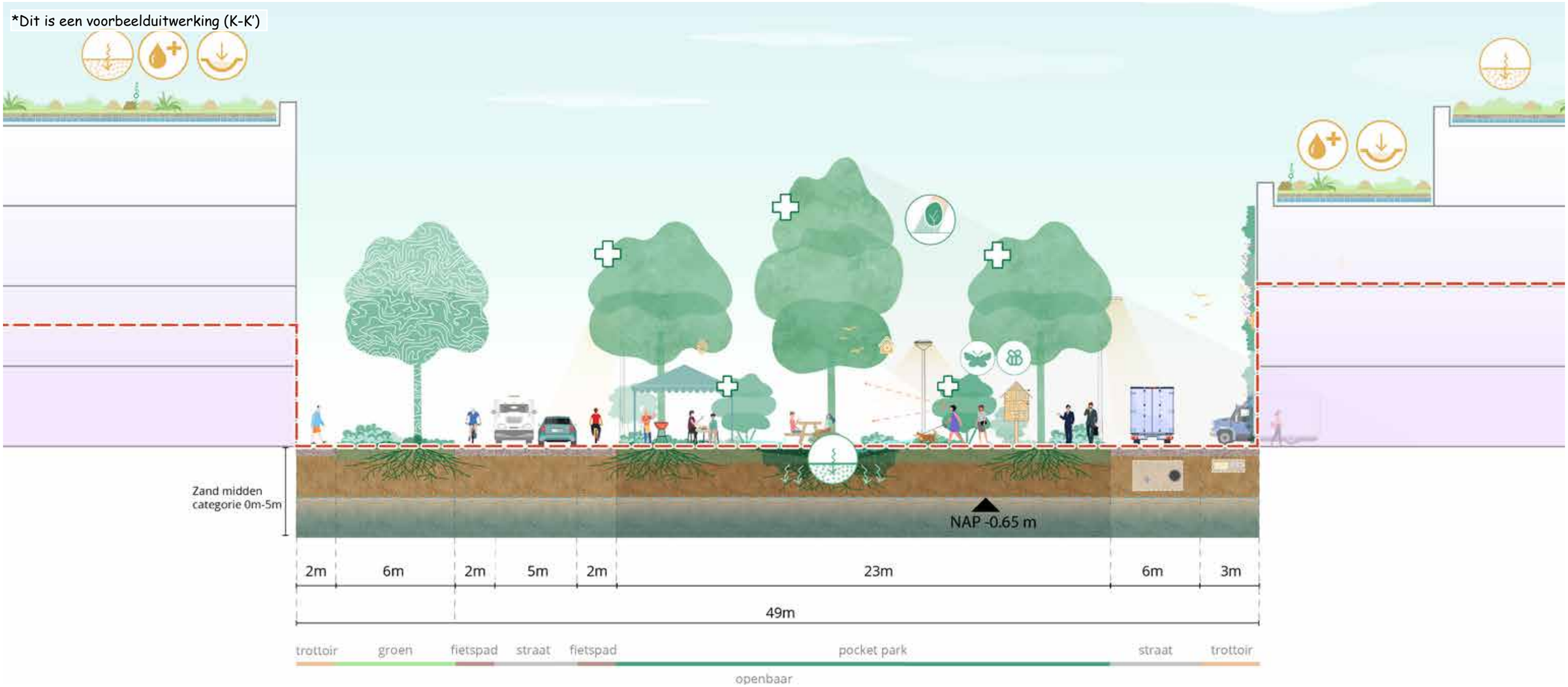
Groene verblijfsplekken (bedrijventerrein*) bestaande situatie (K-K')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

Groene verblijfsplekken (bedrijventerrein*)



schaal: 1:200

05

Onderzoek mobiliteit

Onderzoek mobiliteit

Utrecht groeit hard, maar wil dit graag op een duurzame en gezonde manier doen. De huidige wijk Overvecht is gebouwd tussen de jaren 1960 en 1970. Kenmerken van Overvecht zijn de ruimte opzet, het grootte aandeel groen in de wijk en dat er relatief veel flats zijn gebouwd. In 2019 stonden er ruim 15.500 woningen met circa 34.000 inwoners. Om de woningbouwopgave in de stad op te vangen, is de gemeente voornemens om in Overvecht te verdichten. Een verdichting in een bestaand gebied vereist een grote samenhang tussen ruimtelijke keuzes en mobiliteitskeuzes.

1.1 Huidig mobiliteitsnetwerk in Overvecht

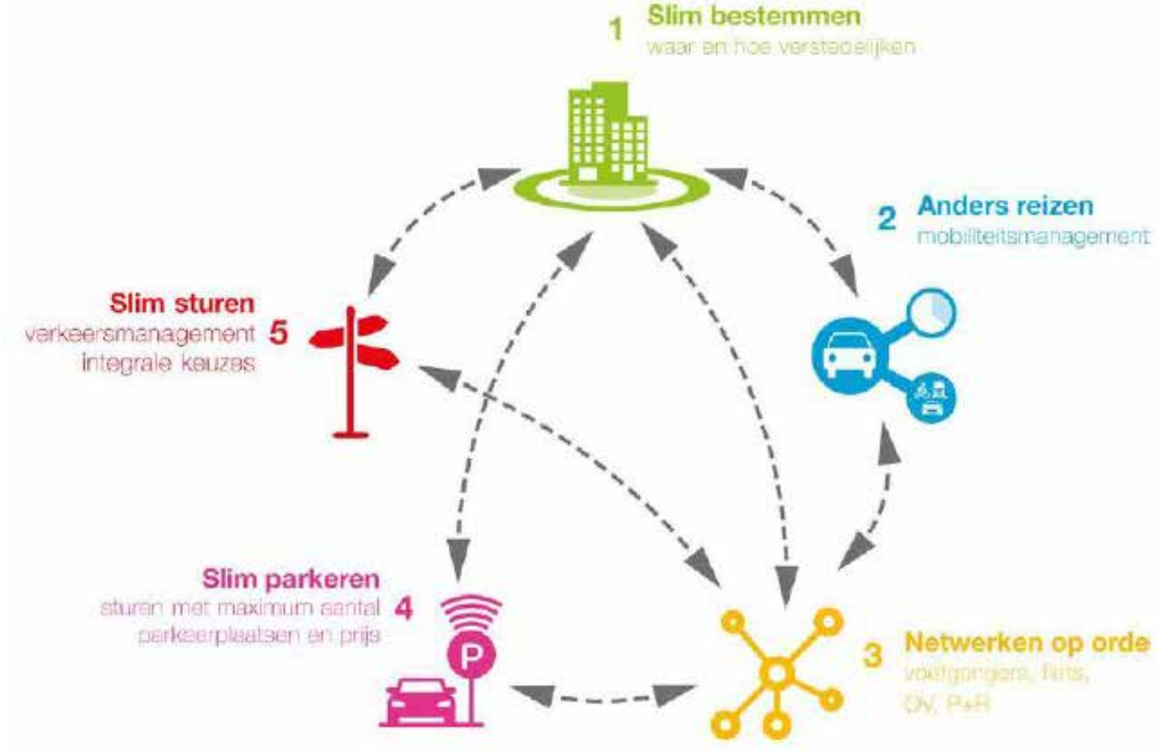
Het mobiliteitsnetwerk van Overvecht is belangrijk voor een verbonden en inclusieve stad. Maar de huidige situatie is suboptimaal, door de op auto ingerichte openbare ruimte, groot ruimtebeslag door parkeren, hoge snelheden, onveiligheid en barrièrewerking. Op het schaalniveau van de stad is een beter gebalanceerde ordening van netwerken nodig, zodat actieve mobiliteit een sterkere rol krijgt (verbonden en fijnmazig micronetwerk). Op wijkniveau zijn prettige en veilige verbindingen met voorzieningen (winkels, groen, voorzieningen, OV-knopen) van belang, met keuzevrijheid tussen snelle, directe (en drukkere) routes of luwe routes, voor verschillende doelgroepen. Op straatniveau moet de openbare inrichting ruimte bieden voor de menselijke maat.

Binnenstedelijke transformatie vraagt dus om integrale mobiliteitskeuzes die verder gaan dan alleen het aanleggen van ontsluitingsstructuren. Mobiliteit als integraal onderdeel van een goede ruimtelijke visie. Vandaar dat we voor het onderzoeken van de gewenste mobiliteitsstructuren in Overvecht aansluiten bij de principes van het Utrechtse Mobiliteitsplan 2040. Hierin worden vijf hoofdaspecten onderscheiden:

1. Slim bestemmen: hoe mensen reizen hangt deels af van de ruimtelijke ordening. Hoge dichtheden, functiemenging en voorzieningen vlakbij zorgen ervoor dat mensen minder ver hoeven te reizen;
2. Netwerken op orde: als voorzieningen dichtbij zijn gaan mensen eerder lopen, fietsen of met het OV. Het is daarom van belang om de inrichting van de openbare ruimte volgens het STOMP-principe te doen;
3. Slim parkeren: beïnvloeding van gedrag met o.a. passende parkeernormen voor fiets en auto voor het gebied;
4. Anders reizen: inzetten op mobiliteitsmanagement, smart mobility en deelmobiliteit;
5. Slim sturen: inzet van dynamisch verkeersmanagement (DVM) om het actuele verkeersaanbod zo slim mogelijk te sturen.

1.2 Leeswijzer

Bij het maken van de omgevingsvisie zijn ten aanzien van mobiliteit twee varianten onderzocht. Hiermee zijn de effecten in beeld gebracht van verschillende keuzes. De conclusies en aanbevelingen van dit onderzoek zijn gebruikt bij het maken van keuzes en uitwerking in de omgevingsvisie. Allereerst wordt in hoofdstuk 2 de kenmerken van de varianten besproken. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de voor- en nadelen van de twee planvarianten toegelicht. Hoofdstuk 4 en 5 staan in het teken van verdieping. Hier wordt nader ingegaan op de afweging voor met name het OV- en autonetwerk. Ten slotte vormt hoofdstuk 6 de conclusie en aanbeveling.

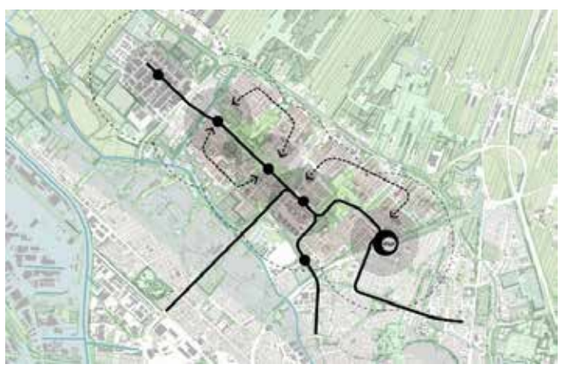


2. Kenmerken varianten

Planvariant 1: transformatieve ontwikkeling (voor de berekening is uitgegaan van 7.000 extra huishoudens)
Planvariant 1 staat voor één centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto- en (H)OV, waar wordt ingezet op een maximale mobiliteitstransitie. De hiërarchie binnen het wegennetwerk speelt in deze variant een grote rol. Vanuit een sterk verdichte centrale as door het hart van Overvecht, zal stapsgewijs worden afgebouwd in verkeersintensiteit en mate van verdichting.



Openbaar vervoer
In variant 1 wordt maximaal ingezet op het gebruik van OV, waar de Carnegiedreef als centrale as een belangrijke rol zal vervullen. Door middel van een HOV-verbinding over de Carnegiedreef wordt een sterke verbinding gerealiseerd tussen het industrieterrein in Overvecht-Noord en Station Overvecht. Door middel van ‘superhaltes’ aan de Carnegiedreef zal deze HOV-verbinding toegankelijk zijn voor tussenliggende locaties. Dit wordt gerealiseerd door middel van fietsenstallingen en aanvullend buurt-OV. Een ontsluitende (buurt)bus zorgt ervoor dat de centrale HOV-as goed bereikbaar is voor iedereen binnen de sub-wijken van Overvecht. Het doel hierbij is dat een betrouwbaar product wordt aangeboden waarmee mensen uit de buurten van Overvecht snel bij de superhaltes of station Overvecht kunnen komen. Gelede stadsbussen door de woonstraten van Overvecht, worden in deze variant geweerd.

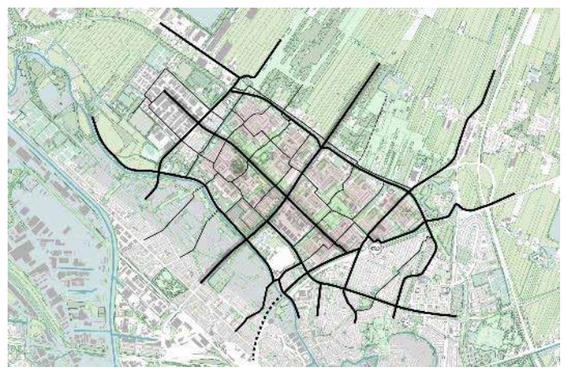


Auto
Variant 1 zet in op autoluwe woonstraten. Doorgaand verkeer door de wijken zal niet meer mogelijk zijn. De sub-wijken binnen Overvecht zijn apart toegankelijk via inprikkers vanaf de stedelijke verbindingswegen[1]. Binnen de woongebieden wordt een maximale snelheid gehanteerd van 15 of 30 km/h. Hiermee worden parkgebieden vrijgespeeld en krijgt de groenstructuur binnen Overvecht meer ruimte. Betaald parkeren wordt ingevoerd voor 24 uur per dag. Doordat er met een inprikker-systeem wordt gewerkt, kan autoverkeer aan de rand van de wijk worden afgevangen in HUB’s, waardoor er een nagenoeg autovrij binnenmilieu kan ontstaan



Fiets & voetganger
De bereikbaarheid voor fiets en voetganger in Overvecht speelt in beide varianten een belangrijke rol. De fiets- en wandelnetwerken binnen Overvecht, maar ook de verbindingen naar naastgelegen gebieden, zullen worden opgewaardeerd. De wijk Overvecht is opgebouwd uit verschillende sub-wijken met voorzieningen in de buurt. Elk woonblok heeft als het ware een ‘kloppend hart’. Het is belangrijk om binnen elke buurt de voorzieningen en attractiepunten toegankelijk te maken door middel van een goed fiets- en wandelnetwerk. Ook de verbinding met de andere sub-wijken en groengebieden zijn hierin belangrijk.





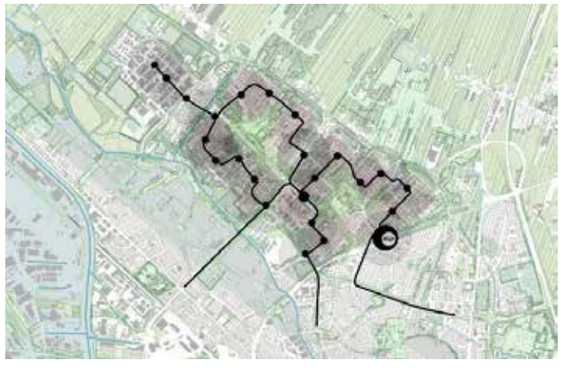
[1] Autonetwerk in de figuur op deze pagina is doorgerekend met het verkeersmodel. Dit netwerk verschilt in beperkte mate van het autonetwerk als opgenomen in de Omgevingsvisie, waar een optimalisatieslag is verricht. Het principe van het netwerk en de conclusies uit de berekeningen blijven echter hetzelfde.

Planvariant 2: organisch optimaliseren (voor de berekening is uitgegaan van 7.000 extra huishoudens)
In planvariant 2 verspreid de verdichting zich over verschillende delen van Overvecht. De bestaande wijkstructuur wordt hierbij benadrukt en geoptimaliseerd. Waar variant 1 inzet op een maximale mobiliteitstransitie, zorgt variant 2 ervoor dat Overvecht op een organische manier transformeert naar een bereikbare wijk met hoogwaardige fiets- en wandelnetwerken.

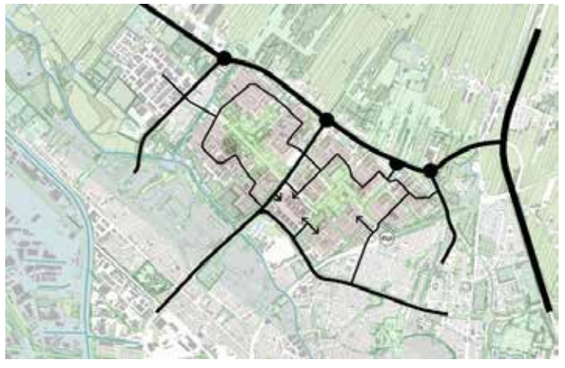


Openbaar Vervoer
Variant 2 zet in op een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. Via een verspreid stratennetwerk en korte looproutes is het OV voor iedereen in Overvecht dichtbij. Geen centrale as door Overvecht, maar een OV-verbinding door de wijken van
Overvecht voorziet het gebied van een goede OV-bereikbaarheid. Het gespreide OV wordt hierbij gekoppeld aan de wiel/ spaak strategie van de gemeente. Enerzijds een spaak tussen Overvecht Noord en Utrecht Centraal, en anderzijds een wiel tussen USP en de wijk Zuilen via station Overvecht.

De manier waarop het OV invulling krijgt binnen Overvecht in variant 2 vergt ruime infrastructuur in de wijk. Om de vervoersbehoefte ook na de programmarealisatie te kunnen voorzien is fors materieel noodzakelijk. Echter, gezien de beschikbare ruimte in de ‘bouwstempels’ is dit in de vorm van een bus.

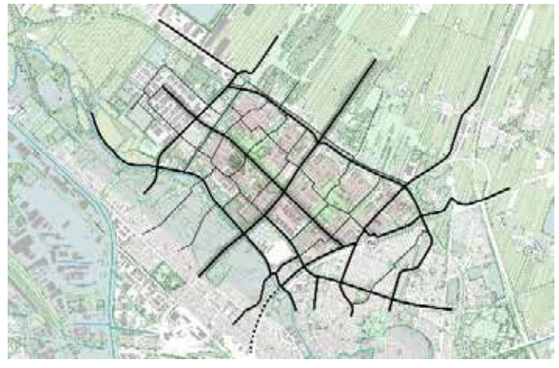


Auto
Ook voor de auto speelt de bestaande wegenstructuur een belangrijke rol in het toekomstbeeld van Overvecht. In variant 2 wordt uitgegaan van het benutten van deze bestaande structuur. Waar mogelijk worden parkgebieden vrijgespeeld, maar doorgaand verkeer door de sub-wijken zal blijven bestaan. Sommige routes door de sub-wijken zullen een sterkere verkeersfunctie hebben vanwege het busverkeer. Voor deze routes is een GOW-30 profiel nodig. Variant 2 kenmerkt zich dus door meer asfalt door de wijk heen.



Fiets & voetganger
Net zoals in variant 1 vormt de bereikbaarheid voor fiets- en voetganger een speerpunt in het nieuwe mobiliteitsbeeld in Overvecht. De voorzieningen en attractiepunten in de sub-wijken van Overvecht zijn goed bereikbaar voor iedereen. Het is belangrijk dat de bestaande fiets- en wandelnetwerken worden geoptimaliseerd, zodat wandelen en fietsen een volwaardige en meest voor de hand liggende optie wordt. Ook de verbinding tussen deze sub-wijken, het OV en de omliggende groengebieden in Utrecht zijn goed te bereiken met fiets- en te voet. De Carnegiedreef/ Zamenhofdreef vormen een belangrijke noord-zuidroute voor fietsverkeer, net zoals in variant 1. De realisatie van een autoloze HOV-corridor over de Carnegiedreef biedt kansen om een kwaliteitsimpuls te geven aan één van de belangrijkste fietsverbindingen van Overvecht.





3. Voor- en nadelen varianten

Nu de kenmerken van de planvarianten zijn besproken is het mogelijk onderscheid te maken tussen beide varianten. Variant 1 en 2 hebben elk een eigen karakter, vragen een andere mate van investering en leveren andere opbrengsten op. Dit hoofdstuk brengt de verschillen tussen beide varianten kwalitatief aan het licht en biedt een waardering van de twee planvarianten.

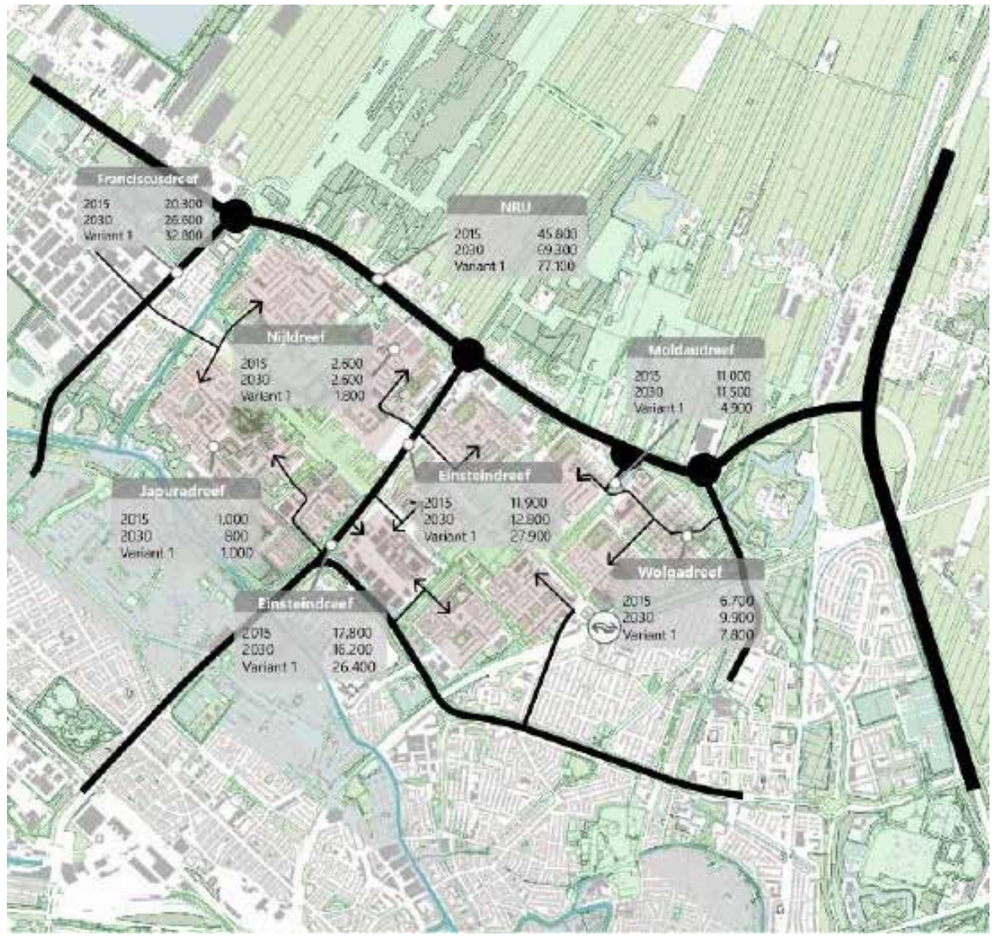
Variant 1
Zoals eerder beschreven in deze notitie staat planvariant 1 voor een ingrijpende, ambitieuze mobiliteitstransitie. Het realiseren van één centrale HOV-as over de Carnegiedreef speelt de buurten van Overvecht vrij van ‘grote wegen’ met bus- en autoverkeer. Deze variant leent zich dan ook voor een basisinrichting van 15-30 km/u wegen, met uitzondering van de buurtinprikkers. Het weren van (zwaar) autoverkeer door de woonstraten van Overvecht komt de leefbaarheid op straatniveau ten goede. Woonstraten worden ingericht als woonerf waar de fietser en voetganger de hoofdgebruikers zijn. Daardoor lenen de woonstraten zich ook meer voor veilig spelen op straat voor kinderen. De centrale HOV-as levert naar verwachting ook een significante exploitatiebesparing op. Zodat er daarnaast budget is voor meer wijkgericht OV (buurtbus), zodat de centrale OV-as goed bereikbaar is voor ouderen en mindervaliden. De gestrekte lijn maakt het mogelijk meer reizigers te vervoeren met minder reistijd richting Station Overvecht en het centrum. Ook de parkmilieus van Overvecht krijgen in variant 1 meer ruimte.

Waar de groenstructuur van Overvecht in de huidige situatie veelal omringd is door steen en beton, liggen er in variant 1 kansen om een samenhangende groenstructuur te realiseren die niet onderbroken wordt door autoverkeer.

Daarnaast laten de modelberekeningen zien dat de fietsintensiteiten op de Carnegiedrieef/Zamenhofdreef in planvariant verdubbelen t.o.v. van de autonome situatie, van 6.000 naar 12.000 fietsers per etmaal. Ook in het licht van deze ontwikkeling is het belangrijk in te zetten op meer ruimte en kwaliteit voor de fiets. Een autoloze HOV-as over de Carnegiedreef biedt de mogelijkheid een kwaliteitsimpuls te geven aan het fietsnetwerk van Overvecht.

De keerzijde van het weren van doorgaand verkeer door woonstraten is dat autoverkeer zich concentreert op de hoofd- en randwegen van Overvecht. Er zijn sterke toenames in autoverkeer te zien[2] op de Franciscusdreef (+6.200), Einsteindreef (+15.100) en NRU (+7.800), zie de figuur op de volgende pagina. Het is mogelijk (delen van) deze wegen in te richten als 2x1 rijbanen, mits er aanvullende verkeersmaatregelen worden getroffen voor een goede doorstroming (dynamisch verkeersmanagement). Daarnaast blijkt uit deze modelberekeningen dat de NRU niet goed bestand is tegen de verkeerstoenames die daar optreden. Bij een aanvullende NRU-studie onderzoeken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken. De NRU heeft een grote invloed op de ontsluiting en doorstroming van het verkeer in en rond Overvecht, en heeft daarmee ook een grote rol op de leefbaarheid van de wijk en de omgeving. Om deze knelpunten op te lossen, zal gekeken moeten worden naar een integraal maatregelenpakket in combinatie met de inrichting van de NRU. Dergelijk sterke toenames op de ontsluitende wegen van Overvecht maakt een ambitieus parkeerbeleid noodzakelijk.

Los van deze toenames brengt variant 1 ook een andere logistieke uitdaging met zich mee. Buurt-OV, nood- en hulpdiensten moeten toegang hebben tot het hele gebied. Een mogelijke uitkomst hiervoor is het gebruik van camera’s om toegang te verschaffen voor deze weggebruikers.



Figuur 3.1: Verschillen in verkeersintensiteiten tussen huidig (2015), autonoom (2030) en planvariant 1

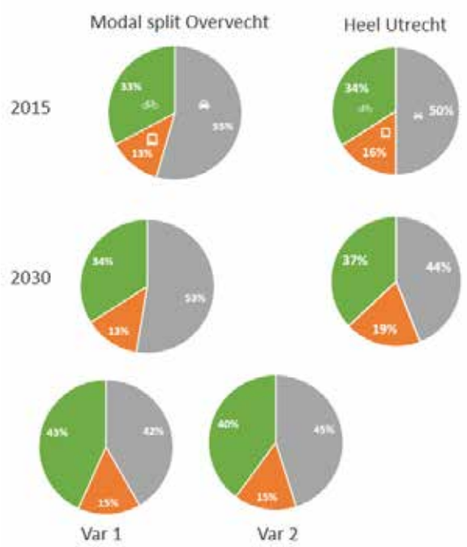
[2] Toenames ten opzichte van autonome groei 2030.

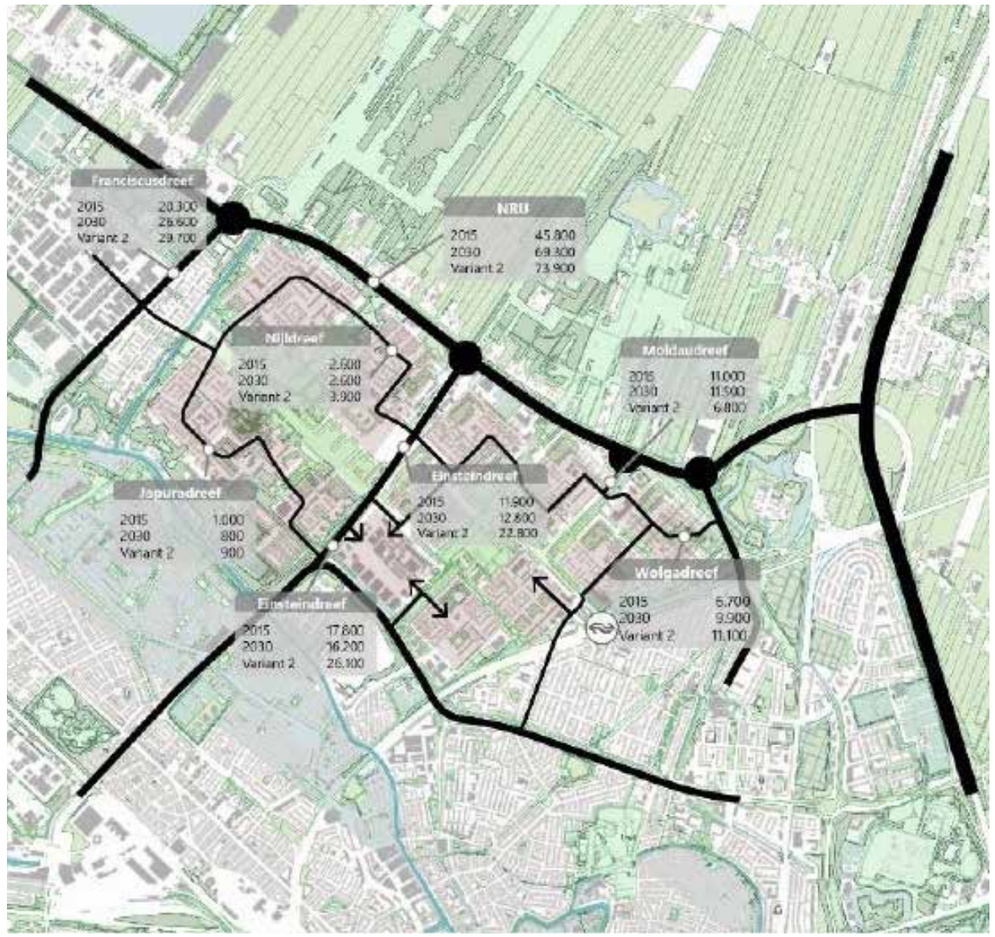
Variant 2
Planvariant 2 zet in op een optimalisatie van het huidige OV-netwerk in plaats van een nieuwe structuur. De stadsbus stopt in deze variant ook in de woonwijken, wat de afstand van de voordeur tot het OV kort houdt. De huidige autostructuur blijft bestaan en het doorgaand verkeer door de wijken heen blijft mogelijk. Aansluiten op het bestaande houdt een vorm van logica in het netwerk van de wijk. In de beleving van buurtbewoners kan dit wellicht prettiger zijn dan een ingrijpende netwerkverandering binnen de wijk. De wijk blijft op deze manier toegankelijker en beter bereikbaar voor de auto, waar in planvariant 1 de fietser en voetganger dominanter zijn. Ook biedt variant 2 kansen voor het vrijspelen van het groengebied aan de Carnegiedreef. De Carnegiedreef kan in dit scenario ontwikkel worden tot exclusief parkmilieu, dat toegankelijk is voor fietser en voetganger. Auto- en bus worden uit deze ‘groene strook’ geweerd.

Ook in variant 2 worden de gebiedstoegangswegen van Overvecht zwaarder belast door auto’s, maar in mindere mate dan variant 1. De Franciscusdreef (+3.100), Einsteindreef (+10.000) en NRU (+4.600) nemen toe in intensiteit[3], maar ook doorgaande wegen in de wijk zoals de Nijldreef (+1.300) en Wolgadreef (+1.200) worden drukker. Net als in variant 1 vormt ook in variant 2 de NRU een knelpunt voor de leefbaarheid van Overvecht. De belangrijke rol van de NRU voor de leefbaarheid van Overvecht maakt een betere verkeersafwikkeling op de NRU noodzakelijk voor een toekomstbestendig autonetwerk van Overvecht, Om de auto’s en grote stadsbussen te kunnen voorzien op deze wegen, zijn er meer wegen nodig met een GOW30-inrichting. Dit betekent dat er meer asfalt in de wijk zal liggen. Ook in variant 2 zullen fysieke ingrepen op het autonetwerk nodig zijn om een goede doorstroming te voorzien. Variant 2 leidt daarmee tot een grotere diversiteit in wegtypen. Deze inrichting biedt minder ruimte voor verblijven en spelen op straat. De wegfuncties van doorgaande route (auto en bus) en een veilige leefomgeving conflicteren met elkaar. Hoewel de afstanden tot het OV kort zijn, biedt deze variant geen HOV-product. De reistijden naar station Overvecht en het centrum nemen daardoor niet dusdanig af als in variant 1.

Modal split
Om de verdeling van vervoerswijzen per variant in kaart te brengen, kijken we naar de modal split per variant. De effecten van beide varianten op de modaliteitenverdeling binnen Overvecht wordt op deze manier inzichtelijk gemaakt. Het autogebruik in Overvecht is verantwoordelijk voor circa 55 procent van de vervoersbewegingen, circa 5% hoger dan het autogebruik in de gehele gemeente Utrecht. Het fietsgebruik ligt op vergelijkbare hoogte in verhouding tot het Utrechts gemiddelde. Het OV-gebruik ligt ca. 3% lager dan het stadsgemiddelde.

Wanneer we de modal split van Overvecht in de situatie van autonome groei 2030 afzetten tegen de twee varianten, zien we een aantal aanzienlijke veranderingen. Allereerst neemt het autogebruik van Overvecht af als gevolg van zowel variant 1 (- 11%) als variant 2 (-8%). Uit deze data blijkt dat het inzetten op een centrale HOV-as en het autoluw maken van de woonstraten van Overvecht leidt tot een grotere afname in autogebruik dan variant 2. Dit is ook terug te zien in het fietsgebruik, waar in variant 1 het aandeel fiets toeneemt met 9% en in variant 2 met 6%. Het OV-gebruik neemt in beide varianten toe met 2%. De keuze om de woonstraten van Overvecht autoluw te maken of toegankelijk te houden voor doorgaand verkeer heeft invloed op de mate waarin mensen de fiets gebruik als vervoersmiddel. Autoluwe straten bieden meer ruimte voor fiets- en voetganger. Beide varianten sturen actief richting een afname in autogebruik en stimuleren fietsgebruik in Overvecht.





Figuur 3.2: Verschillen in verkeersintensiteiten in huidig (2015), autonoom (2030) en planvariant 2

[3] Toenames ten opzichte van autonome groei 2030.

4. Afweging OV-netwerk

Eén van de grootste verschillen tussen de varianten is de vormgeving en inpassing van het OV. Waar variant 1 zich kenmerkt door een belangrijke HOV-as over de Carnegiedreef, gaat variant 2 uit van een optimalisatie van de huidige situatie, namelijk een buslijn door de woonwijken heen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de vormgeving en inpassing van de varianten. Hierbij ligt de nadruk op variant 1, aangezien dit een verandering is t.o.v. de huidige situatie.

4.1 HOV op Carnegiedreef (planvariant 1)

In variant 1 wordt autoverkeer geweerd en ontstaat er een exclusieve HOV-corridor op de Carnegiedreef (naast loop- en fietsverbindingen). Een belangrijk aandachtspunt daarbij is de inpassing van de HOV-lijn op de Carnegiedreef en rondom park De Gagel.

4.1.1 Aantal reizigers en type OV

Bij variant 1 wordt ingezet op hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Uit modelberekeningen komt naar voren dat het aantal OV-reizigers toeneemt t.o.v. de autonome situatie in 2030. Enerzijds komt dit door de toename aan huishoudens, maar anderzijds ook door de snellere OV-verbindingen met de rest van de stad, waardoor OV een interessantere optie wordt. Dit is in het vorige hoofdstuk ook terug te zien in de modal split van het OV t.o.v. de autonome groei. In onderstaande tabel is terug te zien hoeveel OV- reizigers er in variant 1 op diverse trajecten te verwachten zijn t.o.v. de autonome situatie.

Om te beoordelen welk type OV het meest geschikt is bij welke reizigersaantallen maken we gebruik van het ‘willen – kunnen – moeten’ principe. Er zijn drie kantelpunten te onderscheiden:

1. Willen – vanaf dit kantelpunt kan gedacht worden aan lightrail;
2. Kunnen – reizigersaantallen passend bij lightrailsysteem;
3. Moeten – vanuit capaciteitsoogpunt is een lightrailsysteem noodzakelijk.

1. Willen

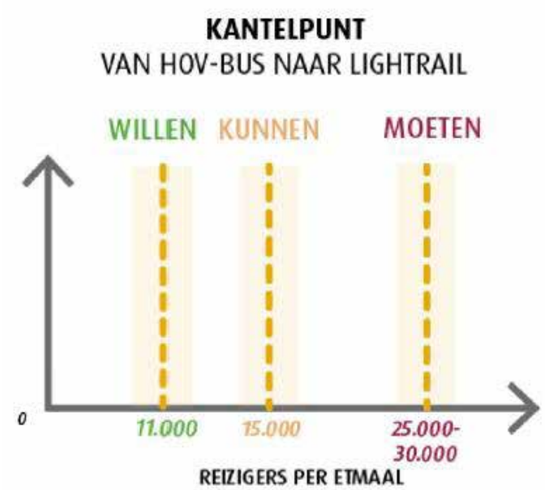
Het kantelpunt “Willen” geeft de ondergrens weer voor reizigersaantallen wanneer gedacht kan worden aan een lightrailsysteem. Dit kantelpunt ligt rond de 11.000 reizigers per werkdag etmaal (reizigers per gemiddelde werkdag op lijnniveau, drukste doorsnede, som van beide richtingen).

Traject / locatie	Referentie (autonoom 2030)	Planvariant 1
Overvecht Centrum (Zamenhofdreef)	5.500	20.000 – 23.000
Carnegiedreef	1.500 – 2.000	10.000 – 15.000
Overvecht Noord / bedrijventerrein	1.000 – 5.000	5.500 – 6.500
Overvecht Centrum - Zuilen	200 – 1.200	7.000 – 8.000
Overvecht Centrum – station Overvecht	5.300 – 7.000	10.000 – 13.300
Brailledreef / Taagdreef	4.000 – 5.000	8.400 – 10.200
Kardinaal de Jongweg	2.400 – 3.000	9.500 – 11.000
Japuradreef	2.300	600 – 2.200
Tigrisdreef	2.200 – 2.900	900 – 2.300

Tabel 4.1: Bandbreedte aantal reizigers per etmaal in planvariant 1 t.o.v. autonome situatie

2. Kunnen

Het kantelpunt “Kunnen” geeft het kantelpunt vanaf welke reizigersaantallen een lightrailsysteem passend is. Dit kantelpunt ligt rond de 15k reizigers per etmaal (reizigers per gemiddelde werkdag op lijnniveau, drukste doorsnede, som van beide richtingen).



3. Moeten

Daar waar de kantelpunten “Willen” en “Kunnen” opgebouwd zijn vanuit de exploitatie, is het kantelpunt “Moeten” benaderd vanuit de capaciteitskant. Deze capaciteit bestaat uit twee aspecten:

- Voldoende capaciteit op de infrastructuur voor het aantal voertuigen;
- Voldoende capaciteit in de voertuigen om de reizigers te vervoeren.

De reizigersaantallen voor planvariant 1 (transformatieve ontwikkeling) tonen aan dat op de meeste trajecten waar wordt ingezet op HOV er tussen de 7.500-10.000 reizigers zijn. Enkel op het stuk tussen de Carnegiedreef en station Overvecht liggen de reizigersaantallen structureel boven de 10.000 per etmaal, waarbij alleen rond Overvecht Centrum de reizigersaantallen boven de 15.000 liggen. Deze as trekt significant meer reizigers door de aantrekkelijkere rijtijd (kortere route, grotere halte-afstand). Echter betreft dit maar een klein deel van de route, en het aantal reizigers komt nog niet tot het ‘moeten’ kantelpunt. Daarmee zorgt het inzetten op een HOV as tussen Overvecht Noord en USP/Utrecht Centraal voor een verwacht aantal reizigers wat het best bij een busverbinding past. Dit biedt ook voldoende capaciteit voor verdichting van 7.000 woningen in Overvecht.

Haalbaarheid lightrail

Het is op basis van deze modelberekeningen lastig te bepalen hoeveel extra woningen er nodig zijn zodat lightrail een haalbare optie wordt in Overvecht. Dit is van meerdere factoren afhankelijk (o.a. extra woningen, mobiliteitstransitie (parkeertarieven, kwaliteit loop- en fietsroutes). Door toevoeging van 7.000 extra woningen en aanpassingen in het autonetwerk neemt het aantal OV reizigers toe, zoals is te zien in tabel 1. Zeker op de HOV-as in Overvecht zelf zijn deze toenames aanzienlijk (bijv. rond het winkelcentrum tot wel vier keer zo veel reizigers). Om minimaal op de gehele lijn tot het aantal reizigers te komen wat bij ‘willen’ past., lijkt een verdichting van 10.000 – 12.500

woningen in Overvecht noodzakelijk te zijn (uitgaande van dezelfde modal split). Daarbij ligt het het meest voor de hand om in te zetten op de OV verbinding tussen Overvecht Noord en Utrecht Science Park (wiel wat overgaat in spaak), aangezien die in variant 1 meer reizigers trekt dan de verbinding tussen Overvecht en Utrecht Centraal. Deze verbinding kent immers ook concurrentie van de trein (sprinter Overvecht – Utrecht Centraal). Inzetten op het doortrekken van het wiel richting in Zuilen is niet kansrijk. Hiervoor zijn de reizigerstallen te laag waardoor dit uit het oogpunt van exploitatie geen haalbare optie is.

4.1.2 Halteafstand

Bij een HOV-product is het van belang om een snelle en betrouwbare dienstregeling aan te bieden. Het is daarom wenselijk om niet teveel haltes binnen een korte afstand in te passen. Dé optimale halteafstand is er niet. Dit is afhankelijk van de inbedding in de omgeving.

Haltes komen over het algemeen bij een knooppunt in het stedelijk weefsel. In het geval van Overvecht is dit bijv. ter hoogte van het winkelcentrum en op twee plekken op de Carnegiedreef. Qua afstand tussen de haltes kan bij voldoende verdichting gedacht worden aan 500-600 meter. Zijn er minder bestemmingen in de omgeving (bijvoorbeeld noordelijker in Overvecht ter hoogte van het bedrijventerrein), dan is de halteafstand logischerwijs ook groter.

4.1.3 Vormgeving

De vormgeving van de HOV-verbinding is belangrijk, zodat weggebruikers weten dat er sprake is van een vrijliggende OV-structuur. De inpassing van een HOV-busbaan of lightrail en de bijbehorende vormgeving is afhankelijk van de beschikbare ruimte (profielbreedte) en de kenmerken van de omgeving.

De uiteindelijk inrichting van de HOV-verbinding is afhankelijk van de rijsnelheid, aantal oversteken en ligging. Bij de inrichting is het nemen van gepaste veiligheidsmaatregelen als omheining een belangrijk aandachtspunt. Als de beschikbare ruimte het toelaat, is het op sommige plekken niet altijd nodig om hekken of heggen toe te passen. Dit is bijvoorbeeld het geval indien er maar aan één zijde van de OV-rijbaan een fiets- en/of voetpad is of er slechts aan één zijde voorzieningen zijn. In dat geval hebben fietsers en voetgangers ook niet de urgentie om over te steken. Een praktijkvoorbeeld hiervan is de busbaan Parkwijk rond het Amaliapark in Leidsche Rijn.



Figuur 4.1: Busbaan Parkwijk in Leidsche Rijn

De HOV-route die bij planvariant 1 voorzien is, gaat door verschillende gebieden heen. Rondom het winkelcentrum kan worden aangesloten op de vrijliggende OV-structuur die er al ligt. Op de Carnegiedreef zal een nieuwe vrijliggende OV-structuur komen. Gezien de verdichting die langs de as voorzien is, en de functies aan weerszijden van de rijbaan (park de Gagel, stadsboerderij, woningen, voorzieningen) is een afscheiding middels heggen hier aan te bevelen.

4.1.4 Buurt-ontsluitend OV

Het inzetten op een HOV-lijn door het hart van Overvecht (Carnegiedreef, Zamenhofdreef) levert voor het merendeel van de OV-reizigers reistijdwinst op. De consequentie is echter dat de doorgaande lijnen door de buurt heen verdwijnen. Het is echter wel van belang dat ook oudere of minder valide inwoners van Overvecht met het OV kunnen reizen. Daarom dient er in scenario 1 een ontsluitende (buurt) bus door de wijk te komen, als aanvulling op de snelle HOV-as. Dit kan in de vorm van een kleine flexbus (zie afbeelding) of een stadsbus van maximaal 12 meter lang. Een ontsluitende buurtbus zorgt ervoor dat de centrale HOV-as goed bereikbaar is voor iedereen binnen de sub-wijken van Overvecht. Het doel hierbij is dat een betrouwbaar product wordt aangeboden waarmee mensen uit de buurten van Overvecht snel bij de superhaltes of station Overvecht kunnen komen.

Een buurtbus rijdt in principe een vaste route. In het geval van de wijk Overvecht kan de buurtbus reizigers naar de ‘superhaltes’, het winkelcentrum of station Overvecht brengen. Dergelijke vormen van op maat gemaakt ontsluitend vervoer worden al toegepast in en rond Utrecht. Zo rijdt er een buurtbus tussen Utrecht Overvecht en Maarssen en in Vijfheerenlanden. Ook kan er, indien de dienstregeling het toe staat voor gekozen worden om na de vaste ronde mensen thuis af te zetten. Dit principe wordt bijvoorbeeld in Brabant toegepast. Daarmee wordt een vaste route gecombineerd met een flexibel persoonsgebonden reisaanbod.



4.2 OV door de wijk (planvariant 2)

De tweede OV variant kenmerkt zich door het OV wat door de wijk heen gaat. Dit betreft een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. Dit betekent dat er in de buurtstraten meer ruimte nodig is, aangezien deze ook geschikt moeten zijn voor stadsbussen (zie voorbeelden hiernaast). Als gevolg van het verwijderen van de voorrang in combinatie met vergroening en snelheidsremmende maatregelen kunnen de verkeersveiligheids en leefbaarheidsdoelstellingen wel behaald worden. Deze inrichting biedt minder ruimte voor verblijven en spelen op straat. Qua inrichting kan worden aangesloten op de weginrichting die nu ook al van toepassing is. Wegen zoals de Nijldreeg Japuradreef, Tigrisdreef, Neckardreef en Donaudreef zijn in de huidige situatie ook al ingericht voor stadsbussen.

4.2.1 Aantal reizigers en type OV

Bij variant 2 wordt ingezet op een optimalisatie van het bestaande OV-aanbod. Uit modelberekeningen komt naar voren dat het aantal OV-reizigers toeneemt t.o.v. de autonome situatie in 2030. Waar dit in variant 1 ook te maken had met versnelde rijtijden komt dit hier voornamelijk door de verspreide verdichting in de wijk. De verschillen op de verschillende routes zijn terug te zien in onderstaande tabel.





Traject / locatie	Referentie (autonoom 2030)	Planvariant 2
Overvecht Centrum (Zamenhofdreef)	5.500	18.000 – 19.300
Carnegiedreef	1.500 – 2.000	2.100 – 4.000
Overvecht Noord / bedrijventerrein	1.000 – 5.000	3.600 – 5.000
Overvecht Centrum - Zuilen	200 – 1.200	5.000 – 9.000
Overvecht Centrum – station Overvecht	5.300 – 7.000	4.000 – 6.500
Brailledreef / Taagdreef	4.000 – 5.000	12.500 – 13.600
Kardinaal de Jongweg	2.400 – 3.000	5.000 – 7.000
Japuradreef	2.300	3.000 – 4.700
Tigrisdreef	2.200 – 2.900	3.000 – 4.700

Tabel 4.2: Bandbreedte aantal reizigers per etmaal in planvariant 2 t.o.v. autonome situatie

4.3 OV-varianten versus verdichtingskeuzes

In deze paragraaf wordt ingegaan in hoeverre de OV-varianten gekoppeld zijn aan de verdichtingsvarianten. Voor Overvecht is er naast de keuze voor een OV-variant immers ook de keuze voor een verdichtingsvariant (zie hoofdstuk 1: kenmerken varianten). Indien de keuze valt op een HOV-verbinding via de Carnegiedreef is het logisch om de verdichting hierbij aan te laten sluiten en voornamelijk rondom dat gebied woningen en voorzieningen te realiseren. Dit sluit het beste aan bij het aspect ‘slim bestemmen’ uit het mobiliteitsplan. Goede afstemming van mobiliteit (in dit geval de HOV-lijn) met ruimtelijke verdichting en functiemenging (in dit geval transformatieve verdichting rond de Carnegiedreef), voorkomt onnodige mobiliteit. Indien er wordt gekozen om verdichting meer te spreiden over het hele gebied, past dit het best bij een optimalisatie van de huidige OV-structuur door de wijk heen.

Het is eventueel mogelijk om de verdichting te verspreiden en wel al meteen in te zetten op HOV-as. OV-reizigers kunnen dan lopend of met de fiets naar de ‘superhaltes’ aan de Carnegiedreef. Eventueel kan dan bij een verdere verdichting meer het accent rond de HOV- as komen liggen. Een combinatie van het in stand houden en optimaliseren van OV door de wijk heen in combinatie met verdichting op de as langs de Carnegiedreef is niet logisch. De verdichting sluit dan niet aan bij de OV-route, die tevens een langere reistijd kent.

4.4 Conclusie OV-netwerk

In dit hoofdstuk is nader ingegaan op het OV-netwerk in de twee planvarianten. Vanuit de gewenste mobiliteitstransitie (in de gehele stad) en de ambities voor Overvecht (forse verdichting als inbreiding) is hoogwaardig OV een randvoorwaarde als hoogwaardig alternatief naast fietsen en deelmobiliteit. Planvariant 2, waarbij OV net als in de huidige situatie door de wijk gaat, is op termijn niet meer haalbaar. Het is ingericht als 1 ‘fit for all’ product voor heel verschillende doelgroepen. Voor keuzereizigers is het systeem eigenlijk te langzaam, en voor mensen die niet ver kunnen lopen is het te veel als ‘standaard OV’ ingericht. Daarmee is dit product niet optimaal richting de toekomst en de ambities in Overvecht.

Daarnaast komen er door de verdichting vele nieuwe OV-reizigers bij. Een principe keuze voor meer ‘OV op maat’ lijkt het meest passend voor dit gebied. De transitie naar een autovrije Carnegiedreef is een enorme kans om dit uit te voeren. Met één centrale HOV-as over de Carnegiedreef vermindert de reistijd en kunnen er meer reizigers vervoerd worden met minder exploitatiekosten. Zodat er daarnaast budget is voor meer buurtgericht OV, met ongelede stadsbussen van maximaal 12 meter lang. Het buurtgerichte openbaar vervoer is onderdeel van het reguliere openbaar vervoer in de stad. Het HOV systeem is afgestemd met de Provincie Utrecht. Waar en hoe vaak bussen rijden wordt periodiek bepaald. De provincie Utrecht maakt daarvoor afspraken met de vervoerbedrijven.

Een autoloze HOV- as over de Carnegiedreef biedt daarnaast meer ruimte aan/kwaliteit voor fietsers en voetgangers.

Daarbij ligt het voor de hand om in te zetten op een HOV verbinding tussen Overvecht Noord en Utrecht Science Park (wiel wat overgaat in spaak), aangezien die in variant 1 net wat meer reizigers trekt dan de verbinding tussen Overvecht en Utrecht Centraal. Deze verbinding kent immers ook concurrentie van de trein (sprinter Overvecht – Utrecht Centraal). Mogelijk kan bij voldoende reizigerspotentie de wielverbinding doorgetrokken worden naar Lage Weide, waar veel arbeidsplaatsen gevestigd zijn. In de huidige berekening komt naar voren dat de reizigerstallen hiervoor te laag zijn waardoor dit uit het oogpunt van exploitatie geen haalbare optie is. Met de verbinding Overvecht – station Overvecht – USP worden nieuwe woonmilieus verbonden met een kennislocatie en wordt rekening gehouden met de belangen om Utrecht Centraal te ontlasten. Als 2de stap kan bij voldoende reizigerspotentie dan ook de verbinding tussen Overvecht en Utrecht Centraal geüpgraded worden tot HOV-kwaliteit. De basis hiervan ligt er dan al met een stevige HOV-infra in Overvecht zelf (rond het winkelcentrum, station en de Carnegiedreef).

Uit de modelberekeningen kwam naar voren dat het OV-gebruik van planvariant 2 percentueel gezien op hetzelfde niveau ligt als planvariant 1. Hoewel dit niet in de lijn der verwachting lag, is een mogelijke verklaring hiervoor dat inwoners uit de wijken niet lopend of fietsend naar de HOV-halte gaan, maar vaker de fiets gebruiken t.o.v. het OV. Dit is ook terug te zien in het verschil in fietsgebruik in beide varianten. Planvariant 1 biedt echter een unieke kans om de woonstraten van Overvecht vrij te spelen van doorgaand auto- en vrachtverkeer. Vrijgespeelde woonstraten leiden tot een meer veilige leefomgeving en meer ruimte voor voetganger/fiets. Dit gegeven, in combinatie met een sterk toegenomen fiets- en OV-gebruik ten opzichte van de autonome situatie, leidt ertoe dat planvariant 1 de voorkeur heeft. Gezamenlijk met de Provincie zal bepaald en berekend worden in hoeverre het HOV in variant 1 geoptimaliseerd kan worden.

5. Afweging auto-netwerk

Variant 1 en 2 geven allebei een andere invulling aan de rol van de auto in Overvecht. Wanneer verkeer op één plek verdwijnt, leidt dit tot verkeerstoenames op andere plekken in het netwerk. In het geval van Overvecht betekent dit dat de intensiteiten op de Einsteindreef, Brailledreef en Franciscusdreef in beide varianten aanzienlijk toenemen. Hoewel dit in beide varianten het geval is, leidt de maximale inzet op de mobiliteitstransitie in variant 1 tot een sterkere toename van intensiteiten op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht.

Dat de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht drukker worden, is een logisch gevolg van de netwerkaanpassingen die de varianten voorstellen. Om forse verkeerstoenames op de ontsluitende routes van Overvecht te compenseren is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het ‘slim parkeren’ principe uit het mobiliteitsplan). Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, en waar nodig fysieke netwerkingrepen, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Het is om deze reden essentieel om in te zetten op modal shift richting fiets- en OV.

5.1.1 Verschuiving verkeer

In variant 1 wordt doorgaand verkeer door de woonstraten van Overvecht geweerd door het toepassen van inprikkers. Doorgaand verkeer via straten zoals de Nijldreef, Japuradreef en Neckardreef is daarmee niet meer mogelijk. Daarnaast wordt in variant 1 de Carnegiedreef afgesloten en uitsluitend gebruikt voor voetgangers, fietsers en de HOV-verbinding. Het gevolg hiervan is dat dit verkeer zich concentreert op de gebiedsontsluitingswegen (Einsteindreef, Franciscusdreef, Brailledreef en Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)).

Bij planvariant 2 wordt de bestaande stratenstructuur voor autoverkeer benut. Waar mogelijk worden parkgebieden vrijgespeeld van autoverkeer. Sommige routes behouden een sterkere verkeersfunctie vanwege het OV door de wijk. Ook in deze variant wordt de Carnegiedreef afgesloten voor autoverkeer. Inzet op extra scherpe parkeernormen is nodig om de toenames op de doorgaande (gebiedsontsluitende) wegen beperkt te houden.

Daarnaast is de doorstroming op de NRU een belangrijk aandachtspunt in beide varianten. De NRU heeft een grote invloed op de ontsluiting en doorstroming van het verkeer in en rond Overvecht.

5.1.2 Gebiedsontsluitingswegen

Het is belangrijk om te voorkomen dat het afsluiten van routes leidt tot overmatig sluipverkeer door de buurten van Overvecht. Enerzijds is het in dit kader van belang dat de ontsluitende routes in het netwerk hun functie goed kunnen vervullen, zodat sluipverkeer minder aantrekkelijk wordt gemaakt. Een goede verkeersafwikkeling op de hoofdwegen van Overvecht is immers een aantrekkelijk alternatief voor sluipverkeer. Daarentegen kunnen slecht ingerichte hoofdwegen met lange wachtrijen sluipverkeer aanmoedigen. Het is dus belangrijk om de doorstroming op deze wegen te voorzien.

Deze wegvakken kunnen de intensiteiten met een 2x1 vormgeving voldoende afwikkelen, mits in combinatie met dynamisch verkeersmanagement. Beide varianten kennen een toename op de NRU (Noordelijke Randweg Utrecht).

Anderzijds kan sluipverkeer worden voorkomen door het plaatsen van fysieke barrières op straat. Een automatische inzinkbare verkeerspaal met cameratoezicht kan hiervoor een oplossing zijn. Of het toepassen van een bussluis zodat OV en nood- en hulpdiensten nog wel door het gebied heen kunnen. Op deze manier worden bepaalde routes in Overvecht alleen toegankelijk voor vergunningshouders/bestemmingsverkeer.

5.1.3 Inrichting gebiedsontsluitingswegen

De toenemende intensiteiten op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht vragen aandacht voor de inrichting van deze wegen. Het doel is om autogebruik te verlagen, de weginrichting speelt hier een belangrijke rol in. Tegelijkertijd gaan de gebiedsontsluitende wegen een belangrijkere rol vervullen door de netwerkkeuzes in Overvecht. Zeker in variant 1 is dit het geval. Voorbeelden van vergelijkbare wegen kunnen worden gevonden op andere locaties in Utrecht zoals 't Goylaan en de Westelijke Stadsboulevard (Marnixlaan, Sint-Josephlaan, Cartesiusweg). Deze wegen hebben een vergelijkbare functie met de Franciscusdreef, Einsteindreef, Carnegiedreef en Brailledreef en zijn (of worden) aangepast qua wegprofiel. Om autoverkeer op deze wegen te verminderen is er voor gekozen om de Einsteindreef en de Fransiscusdreef ten zuiden van de Orinocodreef in te richten als 2x1 weg. Eén rijstrook per richting verlaagt de capaciteit en biedt meer ruimte voor fiets, voetganger en groenvoorziening. De weg blijft echter wel een belangrijke gebiedsontsluitende functie houden en behoudt ook de functie van voorrangsweg.

Tabel 5.1 geeft een overzicht van de intensiteiten op de gebiedsontsluitingswegen van Utrecht in 2015 (basisjaar verkeersmodel).

Voor een weg met één rijstrook per richting (2x1) wordt in de regel gehanteerd dat deze 20.000 motorvoertuigen per etmaal goed kan verwerken. Eventueel is 25.000 ook nog mogelijk, maar dat kan wel tot congestie in de spitsen leiden. Bovenstaande tabel laat zien dat op deze wegen die als stadsboulevard zijn ingericht (of waar dit op de planning staat) de capaciteit ofwel onder de 20.000 ligt, of rond de 25.000 motorvoertuigen per etmaal. Samen met dynamisch verkeersmanagement is een vormgeving met 2x1 rijstroken hier goed mogelijk.

Straatnaam	Intensiteit
Sint-Josephlaan	26.000
Cartesiusweg	25.500
Marnixlaan	24.500
Joseph Haydnlaan	19.000
't Goylaan	18.000

Tabel 5.1: intensiteiten gebiedsontsluitingswegen 2015



Figuur 5.1: nieuwe inrichting 't Goylaan



Figuur 5.2: Locatie wegvakken Overvecht

Onderstaande tabel 5.2 geeft weer hoeveel verkeer er op de gebieds-ontsluitingswegen door Overvecht rijden (de locaties van de wegvakken zijn weergegeven in figuur 5.2). De NRU wordt hierbij buiten beschouwing gelaten, aangezien deze weg een nog belangrijkere rol vervult waarbij 2x2 rijstroken noodzakelijk zijn. Op de helft van de wegvakken ligt de intensiteit in de huidige situatie rond of onder de 15.000 mvt/etm. Zoals reeds is vermeld nemen de intensiteiten op deze wegen als gevolg van de keuzes in de wijk zelf (fors) toe. Op de helft van de uitgelichte wegvakken ligt de etmaalintensiteit in de planvarianten op of boven de 30.000 motorovertuigen. Dit is met name rondom de aansluitingen met de NRU. Een transformatie naar één rijstrook per richting lijkt hier niet realistisch. Op de andere wegvakken liggen de intensiteiten rond de 25.000 of net onder de 20.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze wegen bieden wel de mogelijkheid voor transformatie naar 2x1 rijstrook. Het is van belang dit in combinatie met inzet op dynamisch verkeersmanagement (slim sturen), mobiliteitsmanagement (anders reizen) en strengere parkeernormen (slim parkeren). Daarmee wordt de groei op de gebiedsontsluitingswegen als gevolg van variant 1 of 2 nog verder verlaagd.

Nr.	Straatnaam	Autonoom	Planvariant 1	Planvariant 2
1	Franciscusdreef (zuid)	13.500	19.500	16.000
2	Franciscusdreef (noord)	26.500	33.000	30.000
3	Einsteindreef (zuid)	31.000	30.000	33.000
4	Einsteindreef (midden)	16.000	28.000	26.000
5	Einsteindreef (noord)	26.500	32.000	31.500
6	Brailledreef	15.000	18.500	19.000

Tabel 5.2: Verkeersintensiteiten in mvt/etm op de belangrijkste ontsluitingswegen in Overvecht, vergelijking tussen autonome situatie en de planvarianten

Op termijn kunnen dan wellicht ook andere delen van de Franciscusdreef of Einsteindreef getransformeerd worden tot stadsboulevard.

De mobiliteitstransitie in Overvecht biedt dus kansen om de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht te transformeren tot stadsboulevard, zoals ook op andere plekken in Utrecht is gedaan (zie het voorbeeld van de oude en nieuwe situatie van de Marnixlaan hiernaast en op de volgende pagina). Er ontstaat meer ruimte voor de voetganger, fietser en groen-voorziening.

Daarnaast wordt dynamisch verkeers-management ingezet om te zorgen dat de stadsboulevard, ook op drukke momenten, leefbaar en goed oversteekbaar blijft.





Figuur 5.3: oude (2x2 rijstroken) en nieuwe inrichting Marnixlaan als stadsboulevard

5.1.4 Inrichting erftoegangswegen

In variant 1 wordt ingezet op woonstraten. Voor doorgaand verkeer is hier geen rol meer weggelegd. Het realiseren van één centrale HOV-as over de Carnegiedreef speelt de buurten van Overvecht vrij van ‘grote wegen’ met bus- en autoverkeer. Deze variant leent zich dan ook voor een basisinrichting van 15-30 km/u wegen, met uitzondering van de buurtinprikkers. Het weren van (zwaar) autoverkeer door de woonstraten van Overvecht komt de leefbaarheid op straatniveau ten goede. Woonstraten worden ingericht als woonerf waar de fietser en voetganger de hoofdgebruiker is. Daardoor lenen de woonstraten zich ook meer voor veilig spelen op straat voor kinderen. Een voorbeeld hiervan is te zien in de figuur hiernaast.



Figuur 5.4: Voorbeeld woonstraat / erftoegangsweg

Bij planvariant 2 wordt het huidige OV-netwerk geoptimaliseerd, i.p.v. van een nieuwe HOV structuur. De stadsbus stopt in deze variant ook in de woonwijken, wat gevolgen heeft voor de mogelijke profielen op deze straten. Deze moeten namelijk toegankelijk zijn voor busverkeer. Daarnaast blijft doorgaand verkeer door de wijken heen mogelijk. Transformatie van deze wegen in de wijk naar 30 km/u is mogelijk, maar kent dus wel beperkingen vanwege de aanwezigheid van de bus. Een voorbeeld van hoe deze wegen kunnen worden ingericht is zoals de Maliesingel in de binnenstad van Utrecht. Deze weg is heringericht waarbij er meer ruimte is gekomen voor de fietser, minder asfalt is, maar kent een profiel waar ook de bus gebruik van kan maken.



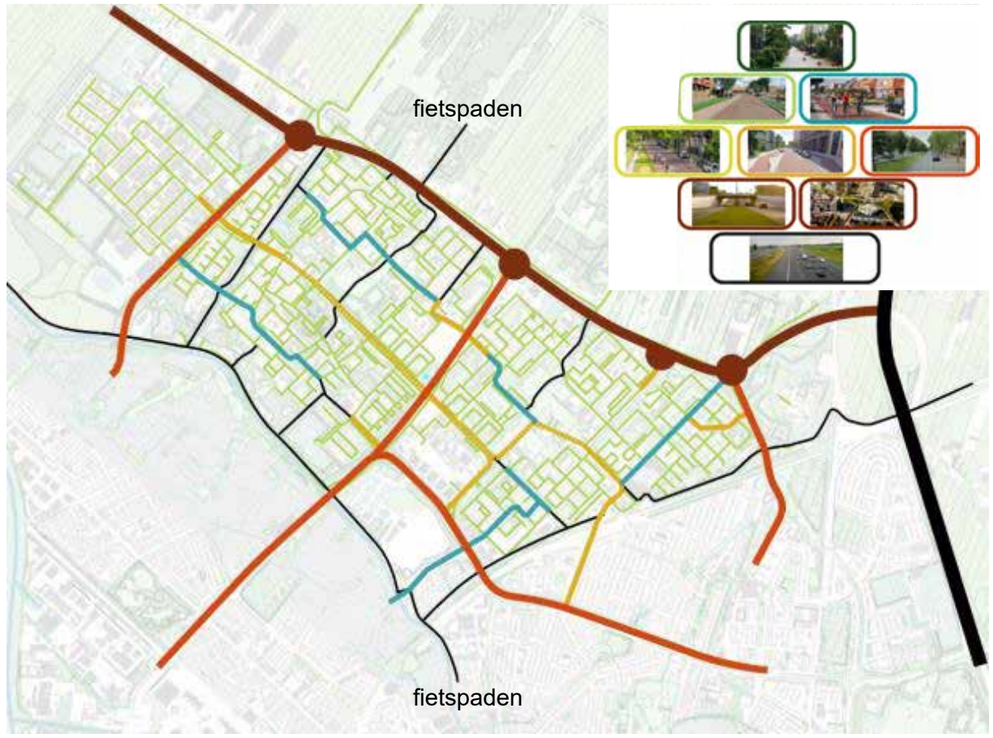
Figuur 5.5: Inrichting Maliesingel (GOW30)

5.2 Conclusie auto-netwerk

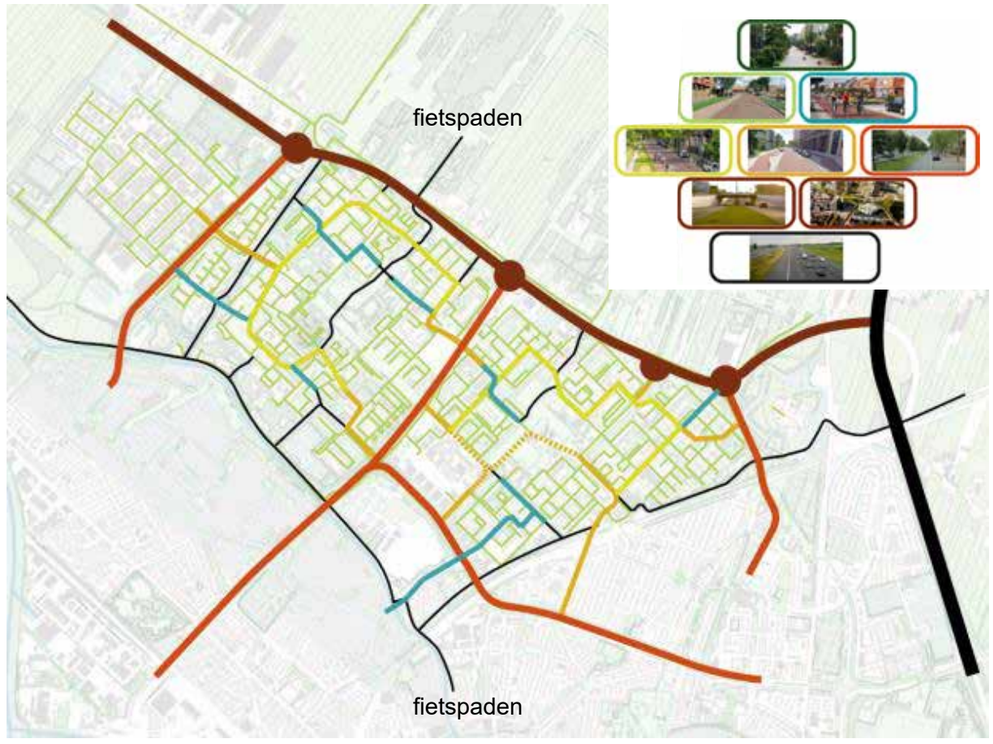
In beide varianten verandert het auto-netwerk aanzienlijk. Planvariant 1 zet in op een systeem van inprikkers, waardoor doorgaand verkeer door de wijk niet meer mogelijk is. Planvariant 2 zet in op een optimalisatie van de huidige structuur. Om de auto’s en grote stadsbussen te kunnen voorzien, zijn er meer wegen nodig met een GOW30-inrichting. Dit betekent dat er meer asfalt in de wijk zal liggen. Variant 2 leidt daarmee tot een grotere diversiteit in wegtypen. Het faciliteren van doorgaand auto- en busverkeer door de woonstraten in variant 2 conflicteert met het voorzien van een veilige leefomgeving. Met oog op deze veilige leefomgeving is doorgaand verkeer door de woonstraten van Overvecht onwenselijk.

In beide varianten worden de hoofdgebiedsontsluitingswegen van Overvecht drukker, dit is een logisch gevolg van de netwerkaanpassingen (o.a. autovrije Carnegiedreef) die de varianten voorstellen. Om niet te veel verkeer in Overvecht zelf te krijgen is het van belang om in te zetten op dynamisch verkeersmanagement en goed functionerende ontsluitingswegen van Overvecht.

De gebiedsontsluitingswegen zullen dus een belangrijke rol krijgen. Voor een deel van deze wegvakken (Einsteindreef, Franciscusdreef, Brailledreef) is een herinrichting tot stadsboulevard mogelijk. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor de voetganger, fietser en groenvoorziening. De toenames zijn echter dusdanig dat dit niet overal direct mogelijk is. Inzet op extra scherp parkeerbeleid, dynamisch verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement is nodig om de groei beperkt te houden. Het integrale mobiliteitsbeeld van de netwerken is te zien in onderstaande figuren.



Figuur 5.6: Integraal mobiliteitsbeeld netwerken variant 1



Figuur 5.7: Integraal mobiliteitsbeeld netwerken variant 2

6. Conclusie en aanbeveling

In deze notitie zijn de kenmerken van de verschillende varianten en bijbehorende mobiliteitskeuzes en de voor- en nadelen ervan toegelicht. Vanuit de gewenste mobiliteitstransitie (in de gehele stad) en de ambities voor Overvecht (forse verdichting als inbreiding) is **hoogwaardig OV een randvoorwaarde** als hoogwaardig alternatief naast fietsen en deelmobiliteit. Het **huidige OV systeem** in Overvecht is ingericht als 1 ‘fit for all’ product voor heel verschillende doelgroepen. Voor keuzereizigers is het systeem eigenlijk te langzaam, en voor mensen die niet ver kunnen lopen is het wellicht te veel als ‘standaard OV’ ingericht. Daarmee is dit product **niet optimaal richting de toekomst** en de ambities in Overvecht.

Een principe keuze voor meer **‘OV op maat’** lijkt het meest passend voor dit gebied. De transitie naar een autovrije Carnegiedreef is een enorme kans om dit uit te voeren. Met één centrale **HOV-as over de Carnegiedreef** vermindert de reistijd en kunnen er meer reizigers vervoerd worden met minder exploitatiekosten. Zodat er daarnaast budget is voor meer buurtgericht OV.

Wat betreft de verdere lijnvoering van het OV en belangen om Utrecht Centraal te ontlasten lijkt een verbinding tussen **Overvecht – station Overvecht – USP** heel krachtig (hart op hart verbinden van nieuwe woonmilieus met kennislocatie). Tevens biedt dit invulling van een **wielverbinding** in noordoostkant van de stad. Met deze keuze blijft er flexibiliteit op de spaakverbinding (Overvecht – Utrecht CS). Ook het reguliere OV vanuit Utrecht CS naar Overvecht kan profiteren van de upgrade van HOV in Overvecht (meerijden). Uiteindelijk kan bij voldoende reizigerspotentie dan ook de spaakverbinding geüpgraded worden tot HOV- kwaliteit. De basis hiervan ligt er dan al met een stevige HOV-infra in Overvecht zelf (rond het winkelcentrum, station en de Carnegiedreef). Ook de sterke woon-werkrelatie tussen Overvecht en **Lage Weide** maakt het interessant in de toekomst een opwaardering tot HOV- verbinding tussen deze locaties te verkennen.

Vanuit de modaliteit **auto** is een hoge ambitie zonder meer nodig voor de gemeentelijke **mobiliteitsambitie** in combinatie met de **verdichtingsopgave** in Overvecht (meer mensen op de beschikbare vierkante meters vraagt stevige keuzes). Om de leefbaarheid in de wijken te verhogen is het nodig om in te zetten op een herinrichting naar erftoegangswegen en GOW30 profielen. Ook is het belangrijk voor de afwikkeling van autoverkeer in Overvecht om in te zetten op goed functionerende ontsluitingswegen van Overvecht.

Op basis van de modelberekeningen komt naar voren dat er een **uitwerkingsopgave** is op het gebied van parkeerbeleid. De toenames van het gemotoriseerd verkeer op de doorgaande wegen zijn dusdanig dat het nodig is om een **extra scherp parkeerbeleid bij nieuwe ontwikkelingen** te kiezen dan nu in het model is gedaan. Hiermee leiden nieuwe routekeuzes voor auto’s (Carnegiedreef is immers niet meer mogelijk) tot een beperkte groei op de overblijvende gebiedsontsluitingswegen. Het is dus van belang om maximaal in te zetten op een **modal shift** (meer lopen, fietsen en OV) waardoor er **minder autoverkeer op wijkniveau** is en je letterlijke ruimte/lucht maakt op de doorgaande autostructuren. Deze kunnen dan het resterende autoverkeer vanuit de wijkstraten opvangen.

06

Onderbouwing wonen

Onderbouwing wonen

Utrecht.incijfers.nl (2022 - 2024) (meest recente data)

In de beleidsnota is voor iedere buurt opgenomen wat de ontwikkelrichting is ten aanzien van de woningvoorraad. Deze ontwikkelrichting komt voort uit een analyse van de bestaande situatie. Hieronder wordt per buurt aangegeven wat opvalt ten aanzien van de huishoudenssamenstelling en hoe de huidige verdeling sociale huur, particuliere huur en koop is.

In alle buurten met een percentage sociale huur boven de 50 procent, mag dit aandeel dalen. In buurten waar juist minder dan 35 procent sociale huur is, moet het aandeel stijgen.

Het middensegment is er in algemene zin te weinig in Overvecht. Dat betekent dat groei van dit aandeel in bijna iedere buurt gewenst is (aangegeven met een dubbel plus-teken).

Het hoge segment heeft een enkel plus-teken. Dat wil zeggen dat er bij nieuwbouw ook ruimte is voor dure woningen, maar dat dit percentueel geen groot aandeel moet worden.

Het actuele woonbeleid geeft invulling aan de genoemde segmenten.

** Op buurtniveau ontbreken cijfers over het aandeel middeldure huur. Het percentage geeft het aandeel particuliere huur aan.*

Vechtzoom-Noord

Kenmerken bewoners:
- Meeste 55+ van Overvecht
- 1/3 gezinnen
- Gemiddeld hoogste inkomen wijk
- Ca. 30% in laagste inkomensgroep

Kenmerken woningen:
- Relatief veel grote woningen: 40% groter dan 100 m² GBO

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**55%**	**10%**	**35%**		
Ontwikkel-richting (%)	-	++	+	+	+

Vechtzoom-Zuid

Kenmerken bewoners:
- Redelijk evenwichtige verdeling leeftijdsgroepen
- Inkomen iets hoger dan gemiddeld wijk
- Ruim 35% in laagste inkomensgroep

Kenmerken woningen:
- Ruim 80% van de woningen kleiner dan 100 m²

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**63%**	**19%**	**15%**		
Ontwikkel-richting (%)	-	+	++	++	+

Tigrisdreef e.o.

Kenmerken bewoners:
- Meeste gezinnen van Overvecht (ca. 40%)
- Ca. 50% in laagste inkomensgroep
- 45% geen startkwalificatie

Kenmerken woningen:
- Redelijke mix van kleine woningen, middelgrote woningen en grotere woningen

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**78%**	**3%**	**19%**		
Ontwikkel-richting (%)	--	++	+	+	+

Zambesidreef e.o.

Kenmerken bewoners:
- Ca. 50% alleenstaand
- Ca. 30% met kinderen
- Gemiddeld inkomen één na laagst
- Ca. 60% laagste inkomensgroep

Kenmerken woningen:
- Ca. 2/3 65-99 m² GBO
- 20% kleiner, 15% groter

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**74%**	**10%**	**16%**		
Ontwikkel-richting (%)	--	++	++	++	+

Zamenhofdreef e.o.

Kenmerken bewoners:

- Bijna 70% alleenstaand
- Meer dan 50% bewoners tussen 18-34 jaar
- Salaris gemiddeld voor Overvecht
- Hoogste aandeel hoogopgeleid

Kenmerken woningen:

- Ca. 5% woningen kleiner dan 65 m²
- C.a. 45% woningen tussen 65 en 100 m²

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**22%**	**56%**	**22%**		
Ontwikkel-richting (%)	++	-	+	+	+

Neckardreef e.o.

Kenmerken bewoners:

- Ca. 20% 65+, 30% gezinnen
- Gemiddeld laagste inkomen Overvecht (2020)
- 50% valt in laagste inkomensgroep
- Ca, 45% geen startkwalificatie

Kenmerken woningen:

- 30% woningen tot 65m²
- 90% woningen tot 99m²

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**79%**	**9%**	**11%**		
Ontwikkel-richting (%)	--	++	++	++	+

Taagdreef, Rubicondreef e.o.

Kenmerken bewoners:

- Ca. 60% alleenstaand, ca. 30% gezinnen
- Relatief weinig kinderen, veel 18-34 jarigen
- Eén na hoogste gemiddelde inkomen wijk
- Redelijke mix inkomensgroepen en opleiding

Kenmerken woningen:

- Ca. 10% woningen kleiner dan 65 m²
- 20% groter dan 100 m²

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**36%**	**36%**	**27%**		
Ontwikkel-richting (%)	=	=	+	+	+

Donaudreef, Wolgadreef e.o.

Kenmerken bewoners:

- Ruim 35% huishoudens met kinderen, kwart inwoners kind
- Ca. 50% alleenstaand
- 2/3 inwoners valt in laagste inkomensgroepen

Kenmerken woningen:

- 20% woningen tot 65 m²
- 12% woningen groter dan 100 m²

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**81%**	**4%**	**15%**		
Ontwikkel-richting (%)	--	++	++	++	+

Richtinggevend woonprogramma
In Overvecht zoeken we ruimte voor tenminste 5.000 woningen. Deze woningen moeten bijdrage aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Voor heel Overvecht streven we naar een verdeling in de woningvoorraad van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector, om een betere balans in woningtypen aan te bieden dan in de huidige situatie. Deze percentages zijn geen doel op zich, maar geven de ontwikkelrichting voor Overvecht aan. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen in Overvecht. De ontwikkeling naar meer een gemengde wijk bereiken we door nieuwbouw waarin ook ruimte is voor nieuwe sociale huurwoningen. In de bestaande bouw biedt dit ruimte voor corporaties om bijvoorbeeld woningen in het middensegment te verhuren of om binnen de sociale huur een ander prijsbeleid te hanteren. Zo worden ook bestaande complexen meer gemengd.

<u>Kleine toevoegingen in bestaande (sociale) buurten</u>
De ontwikkeling leidt tot meer kwaliteit in een meer gemengde buurt. Dat kan op verschillende manieren:
- Bouw van middeldure en duurdere woningen
- Bouw type sociale huurwoningen dat nu nog ontbreekt, waarbij in bestaande bouw ruimte ontstaat voor bijvoorbeeld middenhuur.
- Ruimte voor bijzondere woonconcepten zoals wooncoöperaties, gemengd wonen, CPO.

<u>Herontwikkeling en transformatie</u>
Wanneer een locatie en/of gebied grootschaliger wordt aangepakt, onder andere met sloop-nieuwbouw, gelden de volgende uitgangspunten:
• Het aantal sociale huurwoningen komt in principe terug in de nieuwbouw.
• De ruimte voor extra woningen wordt benut voor het middensegment (minimaal 50%) en de vrije sector (maximaal 50%).
• In de vrije sector hebben koopwoningen de voorkeur boven dure huurwoningen. Er is meer vraag naar koopwoningen dan naar dure huur.

<u>Grotere gebiedsontwikkelingen vormen op zichzelf een gemengd woonmilieu</u>
Ontwikkelingen vanaf ca. 300 woningen moeten op zichzelf een gemengd woonmilieu vormen. Dat betekent dat nieuwbouw in die gebieden bestaat uit:
- Minimaal 30 - 35% sociale huur
- Minimaal 25 - 40% middensegment
- Maximaal 25 - 40% vrije sector

Voor wie bouwen we in Overvecht?
Het toevoegen van 5.000 woningen biedt ruimte om verschillende woonwensen ruimte geven in Overvecht. Kleine en grotere huishoudens, voor jonge en oudere bewoners. Vanuit de bevolkingsontwikkeling, participatie en het woonwensenonderzoek in Overvecht zien we een paar specifieke aandachtsgroepen.

<u>Ouderen</u>
Het aantal ouderen in Overvecht neemt de komende jaren toe. Dit vraagt om voldoende toegankelijke woningen die aansluiten bij de verschillende inkomensgroepen, woonbehoeften en verschillende culturele achtergronden. Het gaat om mensen met een sociale huurwoning of koopwoning die graag doorstromen naar een kleinere woning, maar ook om mensen die behoefte hebben aan zorg en/of ondersteuning. Vanuit de wijk horen we dat de mogelijkheden om door te stromen op dit moment onvoldoende zijn. Daar moet de nieuwbouw aan bijdragen. We benutten de mogelijkheden om een gedeelte van de nieuwe woningen met voorrang toe te wijzen aan ouderen in Overvecht.

Zoveel mensen, zoveel wensen. Ook als we ouder worden. Dat betekent dat we inzetten op een variatie aan toegankelijke woningen. Een aantal voorbeelden:
- Toegankelijke woningen in buurten waar veel ouderen in relatief grote gezinswoningen wonen.
- Geclusterde woonvormen gericht op het bevorderen van sociaal contact.
- Verpleegzorgplekken: zorggeschikte woningen met extra voorzieningen.
- Toegankelijke woningen nabij voorzieningen. We zien hier zowel kansen bij Winkelcentrum Overvecht, als bij herontwikkeling van kleinere voorzieningenclusters.
- Woonvormen gericht op bepaalde leefstijlen en/of culturele achtergrond. Denk aan woonvormen die nadrukkelijk aansluiten bij de behoefte van ouderen met een migratieachtergrond.
- Net als ieder woningbouwproject in Overvecht, vragen we extra aandacht voor ontmoeting en gemeenschapszin bij ontwikkeling van nieuwe woningen.

<u>(Thuiswonende) Jongeren</u>
Een andere doelgroep die extra aandacht verdient, zijn de jongeren van Overvecht. Overvecht bestaat voor een groot gedeelte uit relatief grote woningen. Jongeren die nog thuis bij hun ouders wonen hebben beperkte mogelijkheden voor een eigen plek in de wijk. Daarom zoeken we in Overvecht meer ruimte voor betaalbare woonruimte voor één of tweepersoonshuishoudens, waaronder betaalbare woningen voor jongeren. We zien met name kansen op de nieuwe bruisende, dynamische plekken van Overvecht. Denk aan Overvecht Centrum en bij ontwikkelingen nabij de HOV-knooppunten.

<u>Studenten</u>
Ook onder studenten is het woningtekort groot. Studenten kunnen een bijdrage leveren aan de draagkracht van Overvecht. Het is daarmee kansrijk om ook ruimte te blijven creëren voor deze doelgroep. We zien hiervoor met name ruimte in Overvecht Zuid, waaronder bij het station. Ook het winkelcentrum is een geschikte plek voor studenten. Het complex The Fizz zorgt echter al voor een groot aantal studenten op deze plek. Verdere uitbreiding zien we daarom vooral op andere plekken in Overvecht Zuid. We gaan voor onzelfstandige studentenwoningen.

Middeninkomens

Daarnaast willen we in de nieuwbouw nadrukkelijk ruimte bieden aan middeninkomens. Het gaat dan om de doelgroep met een inkomen van ca. één tot twee keer modaal. Deze groep komt voor een groot deel niet in aanmerking voor een sociale huurwoning, en het beschikbare aanbod in de koopsector wordt door stijgende prijzen steeds lager.

Het gaat om een zeer diverse groep van alleenstaanden, stellen en gezinnen. Het vraagt daarmee om een variatie aan type woningen qua oppervlakte, segment (zowel huur en koop) en type locaties.

Onder andere voor deze doelgroep kunnen coöperatieve woonvormen kansen bieden. Als gemeente zelf wijzen we specifieke locaties aan waar ruimte is voor coöperatieve woonvormen. Daarnaast nodigen we ontwikkelende partijen uit om woonconcepten te ontwikkelen waar de gemeenschap voorop staat. Dit kan ook als onderdeel van grote ontwikkelingen.

Huisvesting kwetsbare doelgroepen

Door het grote aandeel sociale huurwoningen wonen er in Overvecht relatief meer kwetsbare doelgroepen in Overvecht dan in andere delen van Utrecht. Het gaat dan bijvoorbeeld om statushouders, mensen die uitstromen uit een opvanglocatie of mensen die op een andere manier extra ondersteuning en/of zorg nodig hebben. De gemene deler is dat deze doelgroepen zijn aangewezen op een sociale huurwoning. Er worden afspraken gemaakt met corporaties over het aandeel te huisvesten kwetsbare doelgroepen in sociale huurwoningen in de stad. Omdat het aandeel sociale huurwoningen in Overvecht groot is, worden hier in vergelijking met andere wijken, relatief veel kwetsbare doelgroepen gehuisvest.

Samen met corporaties zetten we de komende jaren in op het versterken van de wijk. We zien kansen om gemengde woonconcepten toe te voegen die ruimte bieden aan meer en minder kwetsbare mensen. In buurten en/of complexen waar de leefbaarheid onder druk staan, zien we ruimte om de toewijzing juist te richten doelgroepen die zijn aangewezen op sociale huurwoningen boven de 2e aftoppingsgrens en/of middenhuur. Uitgangspunt is dat het aantal sociale huurwoningen niet mag dalen in Overvecht. Toevoeging van nieuwe sociale huurwoningen is nodig om ruimte te creëren om bestaande woningen in het middensegment te verhuren.

Gentrificatie

Het investeren in een gemengde wijk kan leiden tot zorgen over gentrificatie. Letterlijk betekent gentrificatie ‘verandering van de sociale structuur van arme wijken door de instroom van rijkere nieuwkomers’ (Van Dale, 2024). In de praktijk gaat het veelal om de vraag of huidige bewoners niet worden weggedrukt, hun wijk blijven herkennen, zich thuis blijven voelen en in hoeverre mengen alleen de statistiek van de wijk verbetert, of ook werkelijk het leven van de meer kwetsbare inwoners. Instroom van hogere inkomens zorgt bijvoorbeeld dat het gemiddelde inkomen in Overvecht stijgt, maar niet dat de laagste inkomens meer te besteden hebben.

Deze zorg speelt ook in Overvecht. Het uitvoeren van de omgevingsvisie leidt tot verandering. Er komen nieuwe woningen, nieuwe bewoners, nieuwe bedrijvigheid, nieuwe voorzieningen en nieuwe inrichting van de openbare ruimte. Belangrijk uitgangspunt is dat bestaande bewoners een fijne plek houden in de wijk. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen. Het toevoegen van woningen, voorzieningen en verbetering van de openbare ruimte moet bijdragen aan een fijne, gezonde leefomgeving voor bestaande en nieuwe inwoners.

Meer woningtypologieën moet juist ook Overvechters meer kans geven op doorstroming, waar een deel nu de wijk verlaat wanneer zij bijvoorbeeld een koopwoning willen. Het gegeven dat het aantal sociale huurwoningen niet daalt, het bouwen voor Overvechters (waarbij we de lessen uit het woononderzoek van december 2023 uitgevoerd in opdracht van het Wijkplatform gebruiken) en het benutten van de ruimte voor buurtvoorrang zorgt ervoor dat Overvecht voor Overvechters blijft. Tegelijkertijd is ook verandering in de stad een gegeven. In Overvecht gaan we voor verandering die de wijk een fijnere plek maakt voor huidige en nieuwe Overvechters die meer aansluit bij de maatstaven van deze tijd.

07

Samenvatting werken

Samenvatting visie werken

Uitgangspunt voor deze omgevingsvisie is dat waar er woningen bijkomen, er ook commerciële, maatschappelijke en culturele voorzieningen en werkplekken bij moeten komen. Denk bijvoorbeeld aan horeca, een bedrijfsverzamelgebouw of een huisartsenpost. Zo ontstaat een goed functionerende wijk. We streven met deze omgevingsvisie naar een goed woon-werkmilieu voor de inwoners van Overvecht, waarbij baankansen dicht bij huis te vinden zijn en er voldoende opleidings- en doorgroeimogelijkheden zijn. Om dit te realiseren moeten er 3.000 banen worden toegevoegd in Overvecht tot 2040.

Beleidscontext
Overvecht kent in vergelijking met Utrecht een lage participatie op de arbeidsmarkt. Het is daarom belangrijk om sectoren en bedrijvigheid toe te voegen die in aard en omvang aansluit bij de kenmerken van de (beroeps)bevolking in de wijk. De banen van de toekomst worden beïnvloed door digitalisering, robotisering en de deeleconomie. De stad Utrecht ziet voor de toekomst de meeste vraag naar werkgelegenheid ontstaan in de marktgroepen Zorg, ICT, Bouw- en Energie en Onderwijs (RSU). Wat dit precies voor Overvecht betekent vraagt nader onderzoek.

Bedrijventerrein Nieuw Overvecht
Nieuw Overvecht is een uniek werkgebied binnen Utrecht. Het wordt door de huidige gebruikers goed gewaardeerd, voornamelijk vanwege de (stedenbouwkundige) kleine korrelgrootte en de goede betaalbaarheid. Gemeente Utrecht zet in op behoud en uitbreiding van de bestaande werkgelegenheid.

Daarnaast is intensivering van het ruimtegebruik voor economische activiteiten noodzakelijk, omdat we de groei van bedrijven en het vestigen van nieuwkomers willen blijven faciliteren, terwijl er vrijwel geen nieuwe bedrijventerreinen meer bijkomen in Utrecht. De focus ligt en blijft liggen op stadsverzorgende bedrijven, (creatieve) maakbedrijven, bouw-, techniek-, circulaire- en verduurzamingsbedrijven, MKB en stadsdistributie. Wonen is op het bedrijventerrein niet toegestaan om ruimte te behouden voor het intensiveren van werkfuncties. Zo voorkomen we conflicten tussen de functie wonen en de benodigde milieuruimte van bedrijven. De potentie voor het maken van een aantrekkelijk woonmilieu is in dit gebied bovendien beperkt.

Bedrijven die impact hebben op het milieu en de luchtkwaliteit liggen in een omgeving waar ze passen. We voorkomen overlast door geur, stof, gevaar en geluid zoveel mogelijk en zoeken daarom naar passend aangrenzend programma welke niet direct hinder ondervinden van de bedrijven met deze milieuruimte.

Met de Omgevingsvisie bieden we ruimte voor verdichting in de vorm van (meerlaagse) bedrijfsbebouwing. Dit intensievere ruimtegebruik ondersteunt de gewenste groei van het aantal banen per hectare. Daarbij dient onder andere onderzocht te worden hoe gestapelde, collectieve parkeervoorzieningen kunnen worden ingezet om ruimte voor ontwikkeling te creëren. Het straatparkeren wordt waar mogelijk verminderd en in nieuwe ontwikkelingen zoveel mogelijk in gebouwde collectieve voorzieningen opgelost.

Gemengde zone Nieuw Overvecht
Langs de Franciscusdreef wordt een functioneel gemengd gebied beoogd met menging van verschillende functies. Zo wordt optimaal gebruik gemaakt van de nabijheid van de toekomstige HOV-halte. Ook in deze gemengde zone is wonen niet mogelijk.

Het bestaande sportcluster bij Vechtsebanen, David Lloyd en de atletiekbaan heeft een belangrijke stedelijke functie voor Utrecht, hierop wordt voortgebouwd in de verdere ontwikkeling die deze Omgevingsvisie faciliteert. In deze zone bieden we met deze Omgevingsvisie ruimte aan sport als hoofdfunctie en identiteitsdrager van de zone, aan sportgerelateerde voorzieningen als fysiotherapie of lichaamsgerichte coaching en onderwijs. Uitbreiding en verbetering van dit cluster leidt tot meer banen in de sport- en voorzieningensector.

In de zone met grootschalige detailhandel aan de Franciscusdreef richt de ontwikkeling die de Omgevingsvisie faciliteert zich op de menging van deze detailhandel met overige werkfuncties.

Ruimte voor werk in de woonbuurten
Gemeente Utrecht zet zich in voor meer ruimte voor werkgelegenheid in de buurten. Daaronder valt de werkgelegenheid die verspreid door buurten aanwezig is. Denk daarbij bijvoorbeeld aan: docenten op scholen, zorgmedewerkers in zorgcentra, een loodgieter of timmerman met een garagebox voor zijn opslag etc. De Omgevingsvisie zet in op functioneel gemengde buurten en biedt in de plannen daarom ook ruimte voor lokale bedrijven en voorzieningen. Zo draagt de Omgevingsvisie bij aan het faciliteren van meer werkgelegenheid.

Op buurtniveau gaat dit voornamelijk over extra maatschappelijke voorzieningen, zorg, onderwijs, maar ook commerciële functies als een bedrijfsverzamelgebouw, een fysiotherapiepraktijk uitvaartzorg. Transformatieprojecten bieden vaak kansen voor het realiseren van werkruimte voor creatieven/ broedplaatsen en startende ondernemers. De Omgevingsvisie biedt kaders voor de her- en doorontwikkeling van diverse delen van de wijk. De haalbaarheid van een broedplaats in een te transformeren gebied wordt per transformatieproject bepaald.

Winkelcentra Overvecht
Shopping Center Overvecht, de Gagelhof, de Klop en Overkapel zijn de belangrijkste winkelgebieden van de wijk. Daarnaast zijn er enkele ondersteunende winkels verspreid over de wijk, o.a. aan de Arnodreef-Tiberdreef, Theemsdreef en Gangesdreef. Dit zijn zogenaamde buurtstrips. Hier kunnen bewoners nu en in de toekomst dichtbij hun woning boodschappen doen en andere dagelijkse voorzieningen vinden. Maar door toenemende online aankopen hebben winkels in de wijk het vaak steeds moeilijker. De winkels in de buurtstrips ervaren waarschijnlijk het meeste de effecten van de toenemende online aankopen.

Voor het centrumgebied Overvecht (Shopping Center e.o.) wordt samen met de eigenaren een herontwikkeling onderzocht. Dit biedt mogelijkheden voor meer woningen en meer voorzieningen en werkplekken. Voor de buurtstrips geldt dat deze door hun kleinschaligheid minder toekomstbestendig zijn. Hier biedt de transformatie van winkels naar horeca of andere werkfuncties mogelijk kansen.

Stationsgebied/HOV locaties
Rondom het NS-station blijft ruimte voor bedrijvigheid en voorzieningen. Bij de nieuwe HOV-haltes ontstaan nieuwe kansen om bedrijvigheid en voorzieningen te ontwikkelen. Wegens de goede bereikbaarheid met openbaar vervoer wordt op deze locaties vooral ingezet op grotere werklocaties en voorzieningen met een wijk- of stedelijke functie. Ook bieden deze locaties kansen voor flexwerkplekken of multi-tenant bedrijfsgebouwen.

Tijdelijke werklocaties en broedplaatsen
Tijdelijke werkfuncties en broedplaatsen kunnen een rol spelen om een gebied te activeren of op de kaart te zetten. Hierbij kan bijvoorbeeld gebruik gemaakt worden van (tijdelijk) leegstaand vastgoed in afwachting van een ontwikkeling.

Type banen
Extra werkgelegenheid wordt deels gecreëerd door intensivering van bestaande bedrijven, het toevoegen van nieuwe voorzieningen en het aantrekken/ vestigen van nieuwe bedrijven in Overvecht. Een deel van de nieuwe werkplekken bevindt zich aan huis en landt dus in de nieuw te realiseren woningen; het gaat hierbij om circa 1/6 van alle nieuwe woningen (ruim 800 banen bij toevoeging van 5000 woningen). Voor de ongeveer 2200 resterende banen zal dus ruimte in de wijk moeten worden gecreëerd (circa 1 werkplek voor iedere 2 nieuwe woningen). Door richtlijnen mee te geven voor het te ontwikkelen programma per deelgebied, wordt gestuurd op het realiseren van de gewenste functiemix.

Rondom het winkelcentrum, de buurtcentra, het stationsgebied en op het bedrijventerrein worden de meeste werkplekken geclusterd. In de wijken worden vooral banen gerealiseerd door de buurtcentra programmatisch uit te breiden met bijvoorbeeld horeca, retail of kleinschalige dienstverlening (kapper, bakker, kleine ondernemers). Retailprogramma is alleen mogelijk binnen de retailhoofdstructuur.

Per buurt is uitgewerkt hoeveel banen toegevoegd dienen te worden om tot het gewenste totaal te komen, met een toelichting op de typen banen per buurt., Dit staat in de beleidsnota van de omgevingsvisie.

Voor geheel Overvecht geldt bovendien een compensatieplicht: werkplekken die als gevolg van herontwikkeling of transformatie verdwijnen moeten worden teruggebracht. Als dat niet lukt op dezelfde locatie, dienen afspraken te worden gemaakt over compensatie op een nabijgelegen locatie.

	bij woningen	andere werkplekken	totaal
Centrum Overvecht	400	750	1150
Nieuw Overvecht	0	800	800
Stationsgebied	80	400	480
Verspreid over de wijk	515	500	1015
Totaal	995	2450	**3445**

08

Onderbouwing maatschappelijke voorzieningen en sociale opgaven

Onderbouwing maatschappelijke voorzieningen en sociale opgaven

Het meegroeien van de maatschappelijke voorzieningen met de groei van het aantal inwoners is essentieel voor de leefbaarheid en de levendigheid van de wijk, de kansen voor ontplooiing en ontwikkeling voor de jeugd en de beschikbaarheid van zorg dichtbij en op maat voor wie dat nodig heeft. Maar niet alleen de maatschappelijke voorzieningen dragen in de fysiek-ruimtelijke ontwikkeling bij aan de sociale opgaven. Ook de inrichting van de openbare ruimte en de mix van woningvoorraad naar sociaal-economisch segment en naar leeftijdsgroepen zijn van grote invloed op de sociale samenhang en de leefbaarheid.

Maatschappelijke voorzieningen
De tabel hiernaast laat de vertaling van de barcode zien voor de maatschappelijke voorzieningen als de wijk groeit met 5.000 woningen.

De barcode geeft richting, maar kan niet altijd één op één vertaald worden naar de in de wijk te realiseren vierkante meters. Sommige voorzieningen hebben een aanzienlijk groter bereik dan een wijk, zoals een zwembad. Daarvoor kijken we naar de opgetelde stedelijke behoefte en de spreiding over de stad.

Overvecht heeft al een zwembad, en uitbreiding van zwemwater vanwege de groeiende behoefte stedelijk is daarom elders voorzien. Omgekeerd willen we in Overvecht wél een nieuwe school voor Voortgezet Onderwijs toevoegen, die een groter bereik zal hebben dan de wijk Overvecht. We doen dit omdat nu niet alle niveaus van onderwijs in de wijk beschikbaar zijn, terwijl de ambitie is juist in Overvecht kinderen en jongeren optimaal kansen te bieden voor ontplooiing en ontwikkeling.

Bij de analyse van wat nodig is kijken we daarnaast naar de huidige spreiding van voorzieningen over de wijk en de stad en naar kwalitatieve accenten die we leggen per wijk of buurt.

	Norm	m2 / Eenheid	5000 woningen
Onderwijs			
Opvang 0-4, BSO	200m² per 1.000 woningen		1.000
Primair	1 school per 2.000 woningen	5220	13.050
Voorgezet	1 school per 15.000 woningen	9980	3.325
Subtotaal			17.375
Welzijn			
Buurtcentrum/kamer	0,1m2 per inwoner in Overvecht		1.000
Subtotaal			1.000
Spelen, sporten en bewegen			
Speel- en verblijfsplekken	3% van het bebouwde oppervlak		6.000
Sportvelden	7m² per woning		35.000
Sport in de openbare ruimte	1m² per woning		5.000
Sporthallen	1 sporthal per 17.500 inwoners	5100	2.900
Zwembaden binnenbad	100m² overdekt per 10.000 inwoners		100
Zwembaden buitenbad	PM		nvt
Subtotaal			49.000
Gezondheid, zorg en ondersteuning			
Buurtteams /OKT		350	700
Gezondheidscentrum/eerstelijns zorg	1 centrum per 6.500 inwoners	1100	2.200
Jeugdhulp, logeeropvang, time out voorziening, buurtgerichte spec. hulp			?
Maatschappelijke opvang	0,5m² (BVO) per 1 woning		2.500
Woon- zorgvoorzieningen voor ouderen			?
Subtotaal			5.400
Cultuur			
Voorzieningen wijkniveau	0,25m² (BVO) per 1 woning		1.250
Voorzieningen stedelijk niveau	0,20m² (BVO) per 1 woning		1.00
Subtotaal			1.125
Totaal			73.900
Totaal gebouwd			27.900

Op basis daarvan is bovenstaande vertaald in de volgende behoefte:

- Buurtcentrum 650 m^2: 50% in noord; 50% in zuid. Daarnaast minimaal 3 buurtkamers, goed gespreid over de wijk en bij voorkeur dichtbij concentraties van ouderenwoningen/ buurten met relatief veel kwetsbare bewoners.
- Jeugdhulp 500 m^2: 50% in noord; 50% in zuid, bij voorkeur samen met het buurtteam.
- Gezinshuizen: 1 -3 woningen, 200 m^2 per woning (1-3 woningen); koppeling met jeugdhulp
- Dagbesteding ouderen: 3x 100m^2
- Dagbesteding volwassenen: 3x 100m^2
- Jongerencultuurhuis 500m^2
- Cultuur 3x300 m^2. Daarnaast zien we Overvecht als zoeklocatie voor de regio-plus voorziening waar in Utrecht behoefte aan is. Zo'n voorziening kan zowel voor inwoners van buiten Overvecht als voor de Overvechters een belangrijke toevoeging zijn aan de levendigheid en kwaliteit van de wijk. De ambitie is een programmering die de diversiteit van Overvecht weerspiegelt en tegelijkertijd mensen samen brengt op wat het bindt en waar ze trots op zijn. Potentiële locaties zijn het centrum of station.
- School voor voortgezet onderwijs in combinatie met een sporthal: kavel van 6000-8000m^2. Gelet op de achterstand in sportdeelname onder de jeugd in Overvecht en het relatief veel voorkomen van overgewicht ruimte voor informele sportbeoefening voor de jeugd aangrenzend aan de school, in de vorm van een multifunctioneel sport- en beweegcourt voor bijvoorbeeld balsporten als voetbal en basketbal, dans en calisthenics.
- Sportvelden: voor de behoefte vanuit de wijk is een kavel nodig voor 3 à 4 velden, dat wil zeggen minimaal 35.000 m^2. De norm qua bereikbaarheid is 10 minuten fietsafstand. Voor Overvecht is gelet op de lage sportdeelname nabijheid en sociaal veilige bereikbaarheid voor de jeugd extra belangrijk. Dit is de wijkopgave. Daarnaast is een aandeel van Overvecht gewenst in de stedelijke opgave. Zoeklocaties zijn het Noorderpark, de huidige locaties van de volkstuinen en in de verdere toekomst het Rioolwaterzuiveringsterrein.
- In Overvecht ligt het lidmaatschap van traditionele sportverenigingen relatief laag. We zien dat andere sporten zoals fitness, vechtsporten en dans in veel gevallen beter passen bij de behoefte van inwoners van deze wijk. Deze worden meestal aangeboden door (semi)commerciële aanbieders. Het is van belang dat er voldoende betaalbare ruimte is voor deze veelal kleine ondernemers. Koppeling met andere maatschappelijke voorzieningen of culturele broedplaatsen biedt kansen.
- Informele sport, sport en bewegen in de openbare ruimte: bij voorkeur leggen we een koppeling met de locaties voor buurtcentra (ouderen en kwetsbaren) en scholen (jeugd), parken, langzaam verkeerroutes en andere centrale plekken in de wijk.
- Gezondheidscentra: indicatief: 1000 m^2 in noord + 1000m^2 in zuid.

Bij de realisatie van bovengenoemde voorzieningen streven we naar slim ruimtegebruik: meervoudig gebruik van dezelfde vierkante meters of een stapeling/ bundeling van functies die elkaar ook inhoudelijk versterken en aanvullen.

Ons eigen maatschappelijk vastgoed dat niet meer in gebruik is voor de oorspronkelijke functie benutten we in principe door herontwikkeling voor de in de wijk benodigde maatschappelijke functies, al dan niet in combinatie met wonen en/of ondernemen. We doen dit zoveel mogelijk in samenhang, zowel inhoudelijk als financieel. Zo blijven maatschappelijke vierkante meters behouden en ontwikkelen we nieuwe maatschappelijke bestemmingen kosten-efficiënt en functioneel in onderlinge samenhang. Een voorbeeld is het plan voor een aantal voormalige onderwijs-locaties, waar herontwikkeling beoogd is ten behoeve van onder andere jongerencultuur, ontmoeting (buurtcentrum), wonen, ondernemen, jeugdzorg en eerste lijns gezondheidszorg. Dit zijn met stip "kansenplekken" voor de wijk.

Openbare ruimte en de sociale opgaven
We onderscheiden de volgende sociale functies/doelen van de openbare ruimte:

1. Ontmoeten
In Overvecht, met zijn grote diversiteit in achtergrond van de bewoners, is ontmoeting een krachtig middel in het tegengaan van segregatie. Tegelijkertijd hebben groepen behoefte aan een eigen, veilige ruimte. We noemen dit "casa en plaza": "casa" staat voor plekken waar je samenkomt met mensen met wie je al vertrouwd bent, "plaza" staat voor de plekken waar je samenkomt met mensen die je niet al vanzelfsprekend ontmoet maar met wie je je wél kunt verbinden in bijvoorbeeld cultuur of sportbeleving, gezelligheid, plezier, zorg voor elkaar en opvoeding.

Voor ontmoeting onderscheiden we grote en kleinere plekken:

<u>Grote plekken, waaronder park de Gagel/de Watertoren/Noorderpark:</u>

- voldoende en uitnodigende inrichting om samen te zitten, picknicken, ontspannen; met het realiseren van semi-overdekte picknick- en verblijfsplekken kan worden ingespeeld op klimaat-bestendigheid
- op deze plekken is behoefte aan horeca die laagdrempelig toegankelijk is voor iedereen in uitstraling en prijs:
- streven is een open uitstraling van grotere maatschappelijke voorzieningen, volkstuinparken en sportparken

<u>Kleinere plekken</u>

- binnenterreinen wooncomplexen: voldoende en uitnodigende inrichting om samen te zitten, picknicken, ontspannen, sport en spel, toegespitst op de behoefte van de bewoners
- dit geldt ook voor de buitenruimte van voorzieningen zoals buurtcentra, buurtkamers en scholen, en dan toegespitst op de behoefte van de gebruikers
  - Wandelroutes naar winkels/ zorgvoorzieningen/buurtcentra/parken:
    - voldoende bankjes zodat senioren en mensen met een fysieke beperking onderweg kunnen rusten en ontspannen;
    - geen drempels.

2. Sport, spelen en bewegen.
Het accent voor Overvecht ligt daarbij op veilig en gezond opgroeien (overgewicht hoog en sportdeelnamejeugd laag) en op ouderen en mensen met een beperking (vergrijzing en relatief veel mensen met een beperking)

<u>Spelen</u>
De uitkomsten van de speelruimtescan vormen de basis waarop we de komende jaren kwantitatief en kwalitatief de speelruimte willen verbeteren.
Daarbij kijken we ook naar slim ruimtegebruik. Een schoolplein is na schooltijd bij voorkeur een speel- en beweegruimte voor de jeugd uit de buurt. De beheerde speeltuinen in Park De Gagel en park de Watertoren koesteren we. Veel ouders laten hun kinderen bij voorkeur hier spelen omdat zij de openbare speelruimte vaak niet als sociaal veilig ervaren.

<u>Sporten en bewegen in de openbare ruimte:</u>
Sportveldjes in de openbare ruimte zijn in Overvecht op veel plekken wel aanwezig, maar de kwaliteit en uitstraling laten vaak te wensen over. Aansprekende plekken van robuuste omvang die meerdere sportmogelijkheden bieden zijn er weinig. Hetzelfde geldt voor de zogeheten calisthenics stations die in corona tijd snel aan populariteit gewonnen hebben en waar met name jongeren van heel verschillende achtergrond gebruik van maken. De kwaliteit en de variëteit van de sportieve openbare ruimte willen we verbeteren.
Ook hier kijken we naar slim ruimtegebruik. Een kunstgrasveld op een sportpark biedt ruimte aan verenigingen, maar wanneer zij die niet benutten staat het open voor kinderen en jongeren uit de wijk. Daar waar al sprake is van verenigings- én buurtgebruik koesteren we dat en versterken we het waar mogelijk, zoals bij sportpark de Dreef.
Voor ouderen/mensen met een beperking streven we naar sport/beweegmogelijkheden bij ontmoetingsplekken (buurtcentra, buurtkamers) en bij concentraties van wonen voor senioren/mensen met een beperking en voldoende bankjes op looproutes naar winkels en voorzieningen.

3. Rust en ontspanning
Naast goede basisvoorzieningen voor iedereen waar inwoners rust en ontspanning kunnen vinden hebben we in Overvecht extra aandacht voor ouderen, de prikkelgevoelige GGZ-groep, en mensen met een fysieke beperking en/ of (licht) verstandelijke beperking, omdat die groepen gaan groeien (ouderen) of al relatief sterk vertegenwoordigd zijn. We streven daarbij naar:

- voldoende bankjes op de belangrijkste looproutes naar winkels/parken/ buurtcentra/(woon)zorgcentra/ zorgaanbieders zodat senioren/mensen met fysieke en beperking onderweg kunnen rusten en ontspannen;
- eenvoud en duidelijkheid als uitgangspunt bij (loop)routes en bebording
- bij (sociale) woningbouw altijd zicht op groen in de directe leefomgeving, “groen voor de deur”;
- voldoende groene ommetjes;
- tegengaan van negatieve in de prikkels leefomgeving: onveilig verkeersgedrag, stank, vervuiling;
- groeninrichting toegespitst op diverse gebruikersgroepen; bijvoorbeeld belevings- en tuiniergroen op rolstoel/ scootmobiel/handhoogte bij concentraties van wonen voor senioren/gemengd wonen complexen en school/oudertuinen bij scholen.

Wonen en de sociale opgaven
We zien een sterke samenhang tussen de samenstelling van de woningvoorraad en de sociale opgaven. Niet voor niets komen de doelstellingen van Samen voor Overvecht en de Omgevingsvisie één op één samen in het streven naar plezierig wonen en leven in een meer gemengde wijk.

De aanwezigheid van de middenklasse en van de mogelijkheid om een wooncarrière te maken in een wijk hebben een positieve invloed op de sociale samenhang. Ouders worden actief in en verbinden zich aan organisatorische verbanden op het gebied van sport, cultuur en welzijn en op de school van hun kinderen. Vrijwilligerswerk in de eigen wijk is voor veel mensen een logische stap als de kinderen het huis uit zijn.

Een meer gemengde wijk gaat daarom verder dan de verhouding sociaal-midden-hoog. Het gaat ook om het mogelijk maken voor maatschappelijk succesvolle starters uit Overvecht op een wooncarrière in de wijk. En het gaat om voldoende gezinnen die Overvecht ervaren als een fijne plek voor hun kinderen om op te groeien, en die zich willen verbinden aan de school, het buurthuis of de sportvereniging.

09

Reflectie op Uitgangspunten-notitie

Reflectie op ambities en uitgangspunten

Op 16 mei 2023 stelde de gemeenteraad de ‘Uitgangspunten omgevingsvisie Overvecht’ vast. Hierin zijn op basis van zeven profielen de doelstellingen voor de omgevingsvisie Overvecht verwoord. In dit hoofdstuk is weergegeven of de doelstellingen in de omgevingsvisie Overvecht zijn verwerkt. Onderscheid is gemaakt tussen behaald, niet behaald of basis gelegd, uitwerking in een volgende fase. Een doelstelling is behaald indien deze doelstelling is opgenomen in de Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie Overvecht is een integrale visie waardoor de sectorale uitgangspunten niet allemaal letterlijk vertaald of zichtbaar zijn in de Omgevingsvisie.

✓ **Behaald**

✗ **Niet behaald**

→ **Basis gelegd, uitwerking in een volgende fase nodig**

Kwantitatieve ambities

✓ **Toevoegen van minimaal 5000 woningen**
De omgevingsvisie laat zien dat er binnen Overvecht ruimte is voor meer dan 5000 woningen.

✓ **Toevoegen van minimaal 3000 werkplekken**
De omgevingsvisie laat zien dat er binnen Overvecht ruimte is voor meer dan 3000 werkplekken, waarvan 500 op Nieuw Overvecht.

✗ **Toevoegen van 80 hectare groen**
We kunnen de RSU opgave van 80 ha groen niet halen. Hierin meegenomen is de maximale afname van het potentiële groen in de hoofdgroenstructuur van circa 2,5 ha. We voegen meer groen toe in de wijk en in het buitengebied maken we meer ecologisch en recreatief waardevol groen. We realiseren ongeveer 23,5 hectare nieuw buurt- en wijkgroen, in de parken en in de groen-blauwe routes. Dit is afhankelijk van ambitieuze keuzes op het gebied van mobiliteit, parkeren en bouwen. In de Vechtscheg en in het groen om de stad willen we ongeveer 36 ha meer recreatief en ecologisch waardevol groen maken. Met de omgevingsvisie wordt er naast de potentiële toename van 57 ha groen stevig ingezet op kwalitatieve verbetering van het groen met de onderstaande uitgangspunten. Zie de groenberekening in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.B3

✓ **Uitgeefbaar gebied op Nieuw Overvecht, 0.7 hectare**
Door verdichting en bouwen van gestapeld werkprogramma ontstaat nieuwe ontwikkelruimte voor bedrijvigheid.

→ **Sportlocaties**
In de uitgangspuntennotitie wordt een aantal concrete opgaves voor het sportprogramma benoemd, zoals de toevoeging van velden voor honk- en softbal, hockey (2 velden inmiddels gerealiseerd op Sportpark Vechtzoom), korfbal (Uitbreiding met 2 velden inmiddels gepland op sportpark Loevenhoutsedijk) en voetbal en uitbreiding van zwembad De Kwakel. We kijken hoe we het gebruik van de bestaande sportaccommodaties kunnen optimaliseren. Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden.

→ **Onderwijs zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal**

→ **Extra woonzorgcomplex**
De omgevingsvisie biedt voldoende ontwikkelruimte om dit programma te huisvesten, maar doet geen concrete uitspraak over een exacte locatie. Deze dient in de verdere uitwerking aangewezen te worden.

→ **Cultuur zoeklocatie: broedplaatsen**
Op diverse plekken in de woonbuurten komt ruimte voor broedplaatsen, bijvoorbeeld in de buurtwinkelcentra, winkelstrips of in te transformeren garageboxen. Concrete plekken moeten nog worden aangewezen. Deze plekken moeten ook na realisatie financieel toegankelijk blijven om deel te kunnen uitmaken van de buurteconomie.

Kwalitatieve ambities: groen Overvecht

Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Verdieping - onderbouwing groen

- ✓ We behouden en versterken het groene karakter van de wijk.
- ✓ We versterken de verbindingen binnen en tussen het groen in de wijk.
- ✓ We pakken de bestaande knelpunten en barrières in de groenstructuur aan.
- ✓ We versterken en verbeteren het groen en het water in de wijk. Zoals de groene zone langs de Vecht en de verbinding over de NRU.
- ✓ We zorgen voor een grotere biodiversiteit van planten, bomen, dieren en insecten. Dit versterkt de natuurbeleving. Dit doen we onder andere met fauna-voorzieningen in de openbare ruimte en gebouwen.

Een gezonde, groene leefomgeving

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota - duurzaam en toekomstbestendig, Verdieping - onderbouwing groen

- ✓ We gaan bij elke ontwikkeling uit van het ‘groen tenzij’ principe waarbij waardevol groen blijft bestaan. In iedere buurt streven we naar minimaal 40% groen.
- ✓ Groen op loopafstand voor iedereen. Vanuit elke buurt een goede wandelroute naar de recreatiegebieden rondom de wijk.

Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota - verschillend en voor iedereen, Verdieping - onderbouwing groen

- → Uitdagende en veilige plekken en routes om te sporten, spelen en verblijven. De afstand vanuit huis is passend bij de leeftijd.
- ✓ We zorgen voor recreatieve groene ommetjes.
- ✓ Aantrekkelijke groene plekken en water, welke beter worden gebruikt voor recreatie.
- ✓ Overvecht levert een bijdrage aan stedelijke opgave Sport.

Verdichten en vergroenen in balans

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota - duurzaam en toekomstbestendig, Beleidsnota - ruimte voor groei, Verdieping - onderbouwing groen, Verdieping - onderbouwing verdichting

- ✗ Voor elke nieuwe woning wordt een nieuwe boom geplant. *Onderbouwing: De opgave om voor iedere nieuwe woning een nieuwe boom te plaatsen realiseren we daar waar mogelijk binnen Overvecht. We stellen binnen het deelprogramma Groene Schaalsprong ‘Meer en betere bomen in Utrecht’ vast voor hoeveel extra bomen. We zien dat er onvoldoende ruimte is binnen de straatprofielen en het bestaande groen in Overvecht en de rest van de stad. Het toevoegen van het totale aantal bomen is een stedelijke opgave.*
- ✓ We vergroenen op zoveel mogelijk plekken, zoals met groene daken en straten, groene plantsoenen en parken, groene fiets- en wandelroutes, groene verbindingszones en groene natuurgebieden en recreatiegebieden.
- ✗ We bouwen in principe niet in de hoofdgroenstructuur. Als we dit wel doen, dan compenseren we het groen kwantitatief én kwalitatief. *Zie hoofdstuk 4 voor de onderbouwing waar en waarom we dit doen.*

Kwalitatieve ambities: verbonden Overvecht

Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota - veilig en verbonden, Beleidsnota - onderzoek mobiliteit

- ✓ We willen meer en betere verbindingen over de NRU, het spoor, de Vecht en naar het bedrijventerrein.
- → De landschappelijke structuren vanuit het Noorderpark lopen door tot aan de Vecht. En het omliggende landschap loopt door tot aan de voordeur.
- ✓ De hele wijk is bereikbaar met het OV en fiets. De wijk is goed verbonden met Utrecht CS, Utrecht Science Park, Lage Weide en Leidsche Rijn. De koppeling tussen ruimtelijke ontwikkelingen en het openbaar vervoer staat centraal.
- → Het groen en de voorzieningen in Overvecht worden door nieuwe en betere verbindingen beter gebruikt door Overvechters en bewoners van de omliggende wijken.

Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar.

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - veilig en verbonden, Beleidsnota - verschillend en voor iedereen, Beleidsnota - onderzoek mobiliteit

- → Voorzieningen zijn voor iedereen goed vindbaar, bereikbaar en toegankelijk.
- ✓ We verminderen de fysieke barrières in de buurten.

We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - veilig en verbonden, Verdieping - onderzoek mobiliteit

- ✓ Lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelvervoer krijgen prioriteit boven de auto. Bij een nieuwe inrichting van de weg staan verblijf en voetgangers op één.
- ✓ We maken lopen en fietsen veilig en aantrekkelijk zodat mensen de auto vaker laten staan.
- ✓ We verbeteren de bereikbaarheid door bussen in de wijken. Dit doen wij in samenhang met de invoering van 30 km gebieden.
- ✓ We versterken het bestaande voetgangersnetwerk en de voetganger en fietser krijgen meer ruimte, vaker voorrang boven de auto en meer en betere oversteek mogelijkheden. Vooral bij de wijkontsluitingswegen en stedelijke ontsluitingswegen.
- ✓ We zetten in op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit om de groei van de mobiliteit op te vangen.
- ✓ De maximumsnelheid wordt zo veel mogelijk 30 km/uur en waar mogelijk 15 km/uur.
- ✓ We willen meer gezonde en duurzame manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen.
- → Auto’s parkeren we vaker op goed bereikbare locaties op afstand van woningen/voorzieningen. Bijvoorbeeld met een P&R aan de ring, en wijk en buurthubs met een comfortabele overstap op fiets,ov of deelmobiliteit.
- ✓ In de hele stad en dus ook in Overvecht voeren we betaald parkeren in.
- → Er komen meer mogelijkheden voor elektrisch laden.

Kwalitatieve ambities: compact Overvecht

We maken slim gebruik van de schaarse ruimte

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - ruimte voor groei, Verdieping - onderbouwing verdichting

- ✓ Ruimtes worden slim en intensief gebruikt bijvoorbeeld door meerdere verdiepingen te bouwen en ruimtes op verschillende tijden op verschillende manieren te gebruiken. Ruimtes en gebouwen zijn flexibel in gebruik en aanpasbaar. Functies in de grond worden beter geordend en slim gecombineerd met de functies boven de grond.
- → Leegstaande kantoorgebouwen, gevels van gebouwen, garageboxen en daken worden beter benut.
- → Zo veel mogelijk ruimtes zijn publiek toegankelijk, zoals bijvoorbeeld de speelruimte op schoolpleinen.
- → Een nieuwe VO school kan ‘s avonds ook gebruikt worden. We combineren de school met een sporthal die ook de verenigingen en de wijksport bedient.

Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - ruimte voor groei, Beleidsnota - verschillend en voor iedereen, Verdieping - onderbouwing verdichting, Verdieping - onderbouwing wonen, Verdieping - samenvatting werken

- ✓ We verdichten binnen de stad vooral op goed bereikbare en aantrekkelijke plekken zoals in het centrum en in de buurt van het station. Hier zal de dichtheid groter zijn en de bebouwing hoger. Met verschillende functies en de nadruk op verblijven.
- ✓ We mengen functies in de wijk, zoals wonen met werkplekken, voorzieningen en horeca. Ook bij nieuwe ontwikkelingen. Dit zorgt voor levendigheid, ook ‘s avonds en in het weekend.
- ✓ We verlevendigen plinten door deze te gebruiken voor wonen, werken en voorzieningen, detailhandel en horeca.
- ✓ Groei van wonen en werken in balans. We willen meer werkgelegenheid en werkplekken in de wijk. Daarnaast versterken we het ondernemersklimaat.
- ✓ Bedrijven die impact hebben op het milieu en lucht kwaliteit liggen in een omgeving waar ze passen. We voorkomen overlast door geur, stof en geluid. Wel zijn woningen ingetekend naast de RWZI, het spoor en de HWC in Overvecht Centrum. Daar is het doelbereik op geur, stof en geluidhinder minder goed. Ook woningen aan drukke wegen kunnen hinder ondervinden aan stof en geluidhinder van voertuigen.

Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk.

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota- ruimte voor groei, Beleidsnota - verschillend en voor iedereen, Verdieping - onderbouwing groen, Verdieping - onderbouwing verdichting, Verdieping - onderbouwing wonen,

- ✓ Ruimtelijke structuren zoals groen, wegen en wandelroutes worden verbeterd. Waardevolle bestaande structuren en elementen worden benut, zoals de wijkring in Overvecht Noord en de molenwieken in Overvecht zuid. De Nieuwe Hollandse Waterlinie neemt daar een bijzondere rol in
- ✓ Iedere buurt heeft haar eigen herkenbare ruimtelijke karakter. We versterken bestaande kwalitatieve kenmerken en de ruimtelijke samenhang. Dit doen we bijvoorbeeld met pleintjes, groene hoven, straten en het verminderen van doorsnijdingen.
- ✓ We vergroten de diversiteit, kwaliteit en herkenbaarheid van de parken en de grote lanen als de Einsteindreef, Franciscusdreef, Brailledreef, Vechtzoom en Spoorzoom.
- ✓ Bedrijventerrein Nieuw Overvecht wordt aantrekkelijker en duurzamer, met mogelijke verdichting, menging en transformatie, zoals langs de Franciscusdreef.

Kwalitatieve ambities: inclusief Overvecht

Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woning aanbod voor huidige en toekomstige bewoners.

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - ruimte voor groei, Beleidsnota - verschillend en voor iedereen, Verdieping - onderbouwing wonen

- ✓ Er komt een betere verhouding tussen sociale huur, middenhuur en vrije sector woningen. We kijken hierbij naar een goede mix bij elk complex, in elke buurt en in de hele wijk. We doen dit zowel bij nieuwbouw als renovatie.
- ✓ Er komen meer woningen in midden en hoger segment.We mengen verschillende woonvormen; verschillende prijsklassen, huurwoningen en koopwoningen.
- ✓ Bewoners die in Overvecht wonen, kunnen een wooncarrière in de wijk maken.
- ✓ We bouwen aan gemeenschappen.

Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen.

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - ruimte voor groei, Beleidsnota - verschillend en voor iedereen, Verdieping - samenvatting werken

- ✓ Winkels en voorzieningen voor onderwijs, zorg, cultuur, welzijn, sport en vrije tijd zijn verspreid over de wijk en daarmee altijd in de buurt aanwezig. We stimuleren de komst van meer kindcentra (voor en vroegschool , BSO, primair onderwijs, zorg).
- → Er is voldoende ruimte voor zorg dichtbij en op maat.
- ✓ Voorzieningen komen zo veel mogelijk bij de (bestaande) winkelgebieden.
- ✓ Overvecht Centrum wordt het kloppend hart van de wijk met winkels, woningen, werkplekken en voorzieningen waarbij ontmoeting centraal staat.
- ✓ Waar er woningen bijkomen, komen er ook (maatschappelijke en culturele) voorzieningen (waaronder bijvoorbeeld horeca) en werkplekken bij

Prettige en sociaal veilige routes en plekken.

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota - veilig en verbonden, Beleidsnota - ruimte voor groei, Beleidsnota - verschillend en voor iedereen, Verdieping - onderbouwing groen

- → We maken aantrekkelijke, overzichtelijke en herkenbare routes en plekken. De openbare ruimte is zo ingericht dat mensen zichtbaar zijn. Bijvoorbeeld door openheid en doorzichten naar openbare plekken en groen. Een aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte zorgt ervoor dat deze meer gebruikt wordt. Hierdoor wordt de sociale veiligheid groter.
- ✓ We zorgen voor een prettige menselijke maat in de buitenruimte en de gebouwen. Gebouwen hebben een open begane grond en er zijn ogen op straat. Doordat de auto minder prominent aanwezig is verbetert de verblijfskwaliteit en leefbaarheid.

Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar.

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota - verschillend en voor iedereen

- → De inrichting van de openbare ruimte en de gebouwde voorzieningen nodigen uit tot ontmoeten en verbinden.
- → Met de ruimtelijke inrichting van de omgeving stimuleren we eigenaarschap bij bewoners.
- → Bewoners zijn betrokken bij hun wijk, voelen zich verbonden met hun omgeving en zetten zich in voor de wijk, buurt en voor elkaar.
- ✓ Bij de inrichting van de wijk hebben we extra aandacht voor het kansrijk en veilig opgroeien van de jeugd.

Kwalitatieve ambities: toekomstbestendig Overvecht

Een groene natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota - duurzaam en klimaatbestendig, Verdieping - onderbouwing groen

- ✓ We verminderen droogtestress door de bodem meer kans te geven water op te nemen en af te geven. We houden regen vast daar waar het valt.
- ✓ Schade als gevolg van hevige neerslag willen we voorkomen onder andere doordat we afvalwaterstromen scheiden.
- ✓ Hittestress wordt verminderd door meer schaduwrijke plekken en het planten van extra bomen.
- → De kwaliteit van de bodem en het oppervlaktewater wordt beter.

We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - duurzaam en klimaatbestendig

- ✓ Voor alle nieuwbouw geldt de ambitie energieneutraal.
- → Energie wekken we zoveel mogelijk lokaal op.
- → We verminderen de uitstoot van fossiele brandstoffen en stikstof.
- → Daken benutten we maximaal voor het opwekken van zonne energie. Waar het kan gecombineerd met groene en waterbergende daken.
- → We zijn terughoudend met het slopen van gebouwen en kiezen voor materialen en ontwerpen die zo min mogelijk belastend zijn voor het milieu.
- → We bouwen duurzame gebouwen en woningen conform het Convenant Toekomstbestendig Bouwen.
- ✓ We reserveren ruimte in onder- en bovengrond voor een toekomstbestendig rioolssysteem, ondergrondse groeiruimte bomen, duurzame energie en de uitbreiding van het elektriciteits- en glasvezelnet.
- → Gebouwen zijn aanpasbaar en flexibel in gebruik.
- → We zorgen voor een goed vestigingsklimaat voor duurzame ondernemers.
- ✓ We koppelen vergroening zoveel mogelijk aan andere werkzaamheden zoals werkzaamheden aan riolering, toegankelijkheid, energie infrastructuur of onderhoud.

Kwalitatieve ambities: vertraagd Overvecht

We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota - veilig en verbonden, Verdieping - onderbouwing plan mer

- De luchtkwaliteit, bodemkwaliteit en geluidniveau zorgen voor een gezonde omgeving om te leven.
- We willen overlast van de wegen beperken. Bijvoorbeeld doordat auto's en vrachtverkeer om de stad heen rijden en we doorgaand verkeer in de wijk weren.
- Er blijft voldoende afstand tussen drukke wegen en woningen, scholen, kinderopvanglocaties, bejaardenhuizen, verpleeghuizen.
- Diversiteit; levendigheid en rust in balans. Er zijn voldoende groene openbare plekken voor stilte en verkoeling. Wel wordt hier opgemerkt dat als gevolg van de toename van het aantal woningen en arbeidsplaatsen de verkeersintensiteit op verschillende plekken zal toenemen, met negatieve effecten op geluid en luchtkwaliteit.

Geleidelijke groei en ontwikkeling

- Voor plekken die nog niet ontwikkeld worden blijft ruimte voor bewoners en gebruikers om hier zelf invulling aan te geven

Aanvullend

Opdracht raad

- De kwalitatieve en kwantitatieve invulling van de woningopgave voor Overvecht inclusief bijzondere woonconcepten zoals bijvoorbeeld wooncoöperaties en woonvormen voor ouderen en studenten;
  Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - verschillend en voor iedereen, Verdieping - onderbouwing wonen
- De uitwerking van de mobiliteitstransitie waaronder de toekomstige HOV-verbinding;
  Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - veilig en verbonden, Verdieping - onderzoek mobiliteit
- De manier waarop we structuur en de kwaliteit van het groen en de openbare ruimte kunnen versterken in relatie tot de woningbouwopgave en de mobiliteitsstructuur;
  Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Verdieping - onderbouwing groen
- De manier waarop de toevoeging van programma en functies bijdragen aan de wijkverbetering en de ambities van Samen voor Overvecht;
  Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - ruimte voor groei, Verdieping - onderbouwing verdichting

Aanvullend

- De manier waarop in de ontwikkeling van Overvecht rekening gehouden wordt met en maatregelen genomen worden voor het tegengaan van de biodiversiteits- en klimaatcrisis.
  Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - duurzaam en klimaatbestendig, Verdieping - onderbouwing groen

Specifieke vragen uitvraag gemeente

- Inzicht waaruit blijkt of een HOV-verbinding van Overvecht met Utrecht Science Park lightrail waardig is. En op de langere termijn richting Leidsche Rijn Centrum.
  - *In het onderzoek mobiliteit wordt de haalbaarheid van een lightrail in paragraaf 4.1.1 besproken. Het inzicht luidt als volgt: Voor een haalbare lightrail-verbinding zijn meer woningen en reizigers nodig dan de 5000 woningen die nu in Overvecht geprojecteerd worden.*
- Inzicht in hoe de verbinding vormgegeven zou moeten worden, waar die gesitueerd zou moeten worden tot aan NS-station
  - *In de voorgestelde mobiliteitsstructuur (beleidsnota: Veilig en Verbonden) wordt een route voor de HOV-verbinding voorgesteld. Bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie gaat middels het maken van ontwerpen bepaald worden hoe de verbinding vormgegeven zou moeten worden.*
- Inzicht waaruit blijkt wat ervoor nodig is om de verbinding Overvecht met Utrecht Science Park lightrail waardig te maken. En op de langere termijn richting Leidsche Rijn.
  - *Om minimaal op de gehele lijn tot het aantal reizigers te komen wat bij een lightrail past, lijkt een verdichting van 10.000 – 12.500 woningen in Overvecht noodzakelijk te zijn, zie onderzoek mobiliteit paragraaf 4.1.1.*

Moties uitgangspuntennotitie

- De participatie is open en vindbaar; we doen ons best om zoveel mogelijk Overvechters te betrekken op manieren en momenten die bij hen passen. We volgen hierbij motie 2021/20 (Begin bij Overvecht, verzilver het goud) (20210121).
- We zetten in op jongerenparticipatie en volgen hierbij motie 2021/227 (Jongeren doen mee) (20210708).
- We zorgen voor een goede balans tussen offline en online participatie. We volgen hierbij de motie 2020/430 (Altijd digitale participatie) (20201203).
- We voldoen aan de Motie Eenduidig in de omgevingsvisie (Motie 387, 1 december 2022)

Toezegging
ID 299 (bij bestemmingsplan Ivoordreef): *Wethouder Van Hooijdonk zegt toe dat in de omgevingsvisie die voor Overvecht wordt gemaakt een scan en een toets zullen worden opgenomen, zodat de raad een helder overzicht krijgt van de gevolgen van bouwplannen voor het bestaande groen.*

Aanvullend

Amendementen en moties

✓ A21 (20230516): Toekomstbestendig Overvecht

e. De manier waarop in de ontwikkeling van Overvecht rekening wordt gehouden met en maatregelen worden genomen voor het tegengaan van de biodiversiteits- en klimaatcrisis

✓ A23 (20230516): studenten in Overvecht

Omschreven in de Onderbouwing wonen.

✓ 210715 Amendement voor de Einsteindreef

Het raadsvoorstel vast te stellen met dien verstande dat aan de visie Utrecht Dichtbij op pagina 150 wordt toegevoegd:

- “Verbetering van het gebied rond de Einsteindreef, met de mogelijke toevoeging van wonen, werken, horeca, cultuur en groen en het verminderen van de verkeershinder.”
- Deze ambitie samen met bewoners uit te werken, onder andere in het omgevingsplan voor Overvecht.

→ M122 (20230516): Levendigheid in Overvecht

Draagt het college op:

1. Het fysiek in kaart brengen van waar in Overvecht bepaalde vormen van levendigheid en ontmoeting worden gemist, zoals:
   a. Sportfaciliteiten
   b. Winkels
   c. Ontmoetingsplekken in de breedste zin van het woord, bijvoorbeeld in de vorm van horeca of openbare bankjes
   d. (Nacht)cultuur, zoals bijvoorbeeld een poppodium
2. Dit in samenwerking te doen met de bewoners, (toekomstige) gebruikers) en belanghebbenden, zodat zij de invulling van deze faciliteiten kunnen vormgeven, en in deze gesprekken actief aandacht te besteden aan bovenstaande punten.

→ M123 (20230516): Meer bedrijvigheid en meer arbeidsplaatsen in Overvecht

1. In het opstellen van de Omgevingsvisie Overvecht expliciet de vraag mee te nemen hoe meer economische trekkers in de wijk, meer bedrijvigheid en daaraan gekoppeld meer arbeidsplaatsen (specifiek MBO) gerealiseerd kunnen worden;
2. Ondernemers en instellingen van buiten de wijk hierbij betrekken bijv. via de Economic Board Utrecht en de Utrecht Development Board) en met ondernemers in Overvecht te bekijken hoe zij kunnen doorgroeien in de wijk;
3. In de omgevingsvisie de waarde en het toekomstpotentieel van het bedrijventerrein Nieuw Overvecht verder uit te werken;
4. Inzichtelijk maken in hoeverre verbeterde bereikbaarheid van de wijk, bijvoorbeeld door de geplande HOV-verbinding, kan bijdragen aan meer bedrijvigheid en meer arbeidsplaatsen.

✓ Amendement bij RSU (20210715)

Het raadsvoorstel (RSU) vast te stellen met dien verstande dat aan de visie Utrecht Dichtbij op pagina 150 wordt toegevoegd:
“Verbetering van het gebied rond de Einsteindreef, met de mogelijke toevoeging van wonen, werken, horeca, cultuur en groen en het verminderen van de verkeershinder.”

✓ M227 (20230708) Jongeren doen mee

1. Bij ingrijpende keuzes en projecten in wijken ook de jonge bewoners van de wijken actief te betrekken (zowel online als offline) als onderdeel van de aanpak Samen de Stad maken;
2. Dit te monitoren, een voorwaarde te maken voor een geslaagde participatie en hierover te rapporteren;

✓ M387 (20221201) Eenduidig in de omgevingsvisie

1. Scherper onderscheid te maken tussen thematisch- en gebiedsbeleid
2. Dubbelingen van teksten te voorkomen en te streven naar kortere en bondigere documenten
3. Eenduidige begrippen te hanteren in verschillende documenten binnen de Omgevingsvisie Utrecht (Hiervoor bijvoorbeeld een begrippenlijst aan te leggen voor zowel schrijvers als lezers van de omgevingsvisie)
4. Op punten waar tegenstrijdigheid is tussen gebiedsgerichte delen van de omgevingsvisie en de overkoepelende stedelijke visie, dit in de tekst duidelijker te benoemen. (Bijv. “op dit punt wijkt” “in tegenstelling tot” etc.)
5. Bij het buiten werking stellen van beleid binnen de omgevingsvisie hiervoor de noodzakelijke raadsbesluiten te laten nemen

✓ M 430 (20201203) Altijd digitale participatie

Om bij alle participatietrajecten altijd een of meerdere vormen van digitale participatie in te zetten, of in de gevallen waarin dit niet mogelijk of wenselijk is, dit expliciet te onderbouwen waarom het niet mogelijk of wenselijk is;
2. De Utrechtse raad bij de voortgangsrapportage in de tweede helft van 2021 te informeren over de stand van zaken over het eerste half jaar van 2021.

✓ Motie 2022/411: meer goedkope en betaalbare koopwoningen in Overvecht

✓ Motie 2024/20: Laat omgevingsvisie echte verbetering zijn voor Overvecht

Deze omgevingsvisie is een coproductie van PosadMaxwan en de Gemeente Utrecht, in samenwerking met Felixx Landscape Architects, Goudappel, Shift architecture & urbanism, PlanB, TAUW en Urban Reality.

Gemeente Utrecht
Martine Sluijter, Irmo Kaal, Twan Seton, Uli Centmayer, Tanja Lazardis, Willemijn Hellemans, Dirk Iede Terpstra, Vincent Peters, Kati Dijk, Sibel Sukan, Désirée Eriks, Leanne Reijnen, Wieb Hendrix, Eveline de Groot, Arjan Corten, Anna Zuidmeer, Bettina van Santen, Iris Saruhan, Jiri van den Berg, Thomas Nouws, projectteam

PosadMaxwan
Emile Revier, Gijs de Haan, Karlou Westerbeek, Maria Symeonidi, Shuangyun Chen, Satria Agung Permana, Xiaoqian Cheng, Nazar Gresko

Felixx Landscape Architects
John de Groot, Zofia Krzykwaska, Nancy Smolka, Kiana Nikoosiar Jahromi

Goudappel
Christiaan Kwantes, Bas Alferink

Shift Architecture & Urbanism
Oana Rades, Tim Stoop

PlanB
Elisabeth Boersma, Hans van der Schroeff

TAUW
Joost de Jong, Huub van Geldorp

Urban Reality
Mohammed Bodra, Zino Schouman

POSADMAXWAN
Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
tel: 070 322 2869

November 2024



Reactienota Omgevingsvisie Overvecht

Overvecht Omgevingsvisie 2040
november 2024

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Uitgave
omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl

In opdracht van
Projectmanagers, Ontwikkelorganisatie Ruimte

Internet
www.utrecht.nl

Rapportage
Projectteam Omgevingsvisie Overvecht

Inhoudsopgave

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

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

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

Bijlagen

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

1. inleiding

1.1 Doel reactienota

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

1.2 Opbouw reactienota

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

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

1.3 Inspraak en participatieproces

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

1.4 Reacties

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

1.5 Overzicht van de belangrijkste onderwerpen in de reacties

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

Principe centrale as

Groen

- Groenberekening

Mobiliteit (Verkeer en bereikbaarheid)

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

Verdichting (bijbouwen en functies)

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

Voorzieningen

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

Participatie

Algemeen

- PlanMER

1.6 Wijze van beoordelen van de reacties

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

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

1.7 Belangrijkste punten die zijn aangepast

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

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

- De regels per kleur gebiedstype over hoogbouw, bouwhoogte, groen, parkeren en woningmix worden verduidelijkt.
- Kansrijke eerste locaties zijn opgenomen in de buurtkaarten en een kader met de status van de omgevingsvisie is toegevoegd.
- De knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is.
- Het tracé van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer in Park de Watertoren komt anders te liggen.
- In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
- De groenberekening is aangepast.
- De tekst met betrekking tot volkstuincomplex ‘Ons Genot’ wordt aangepast waarbij Ons Genot niet meer specifiek is aangewezen als zoeklocatie voor sport.
- Aan het planMER is een aanvulling toegevoegd.

1.8 Wijze van vaststelling en Utrechtse Standaard

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

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

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

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

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

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

2. Samenvatting reacties en aanpassingen

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

2.1 Algemene verantwoording

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

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

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

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

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

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

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

2.2 Centrale as

Reacties

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

Antwoord

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

Aanpassing

De centrale as krijgt een prominentere plek in de omgevingsvisie.

2.3 Groenberekening

Reacties

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

Antwoord

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

Aanpassing

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

2.4 Mobiliteit

2.4.1 Knips en autobereikbaarheid

Reacties

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

Antwoord

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4.2 HOV door Park de Watertoren

Reacties

De HOV-baan is een nieuwe barrière tussen het park en de buurt van de Taagdreef en Rubicondreef e.o. Er zijn zorgen over de veilige bereikbaarheid van de ijsbaan, speellocatie en de waterspeelplek vanuit de woonbuurten. Er komen hier veel jonge kinderen en gezinnen die veel gebruik maken van dit deel van het park.

Antwoord

In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk.

Aanpassing

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

2.4.3 Verbindingen over NRU en Vecht en onder spoor

Reacties

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

Antwoord

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

Aanpassing

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

2.5 Verdichting

2.5.1 Sloop

Reacties

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

Antwoord

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

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

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

Aanpassing

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

2.5.2 Indeling in gebiedstypen

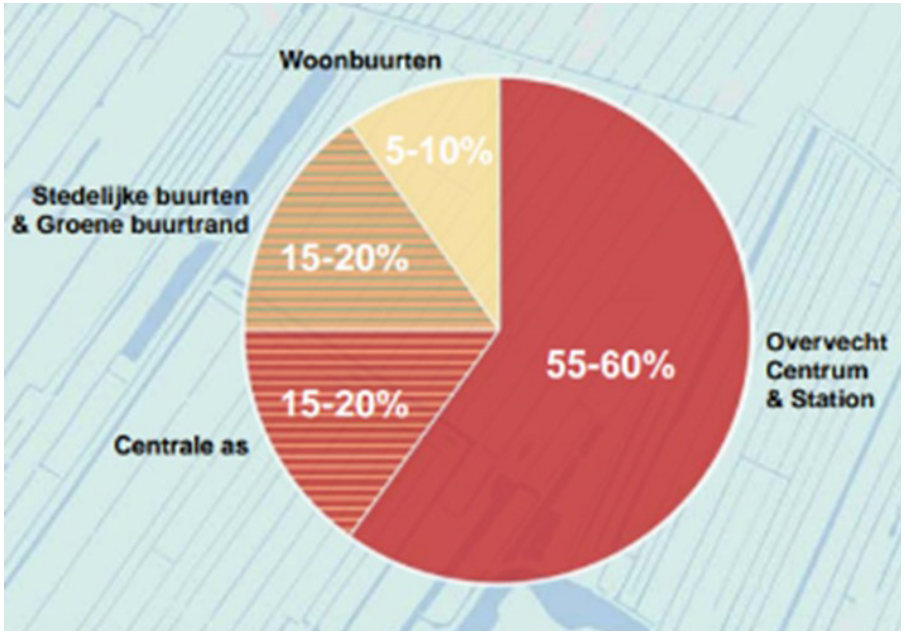
Reacties

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

Antwoord

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

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



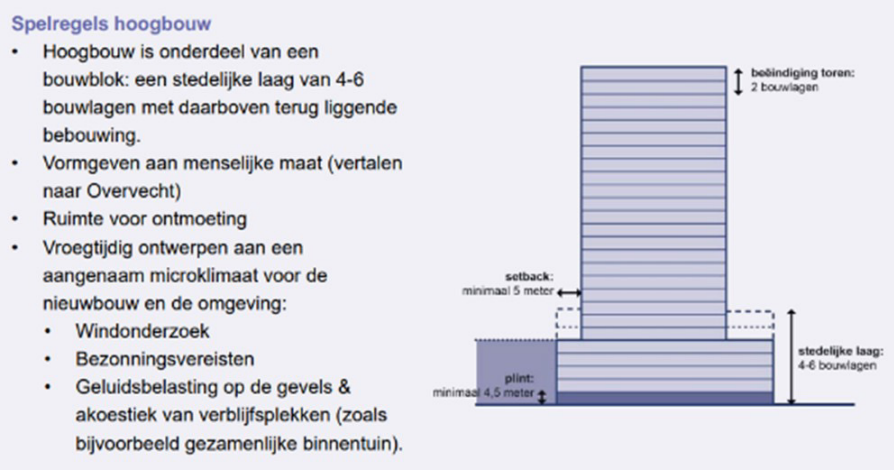
Aanpassing
In het hoofdstuk ‘Ruimte voor groei’ wordt een nuancering in het rode gebied (hoogstedelijk gebied) aangebracht: het stationsgebied en Overvecht Centrum blijven rood. De overige rode gebieden langs de centrale as krijgen een rood/oranje arcering en een nieuwe naam “Centrale as”. In deze gebieden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

2.5.3 Hoogbouw

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

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

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



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

2.5.4 Zorgdragen voor leefbaarheid en sociale cohesie

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

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

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

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

2.5.5 Aantal bij te bouwen woningen

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

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

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

Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk behouden en versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen.

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

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

2.6 Voorzieningen

2.6.1 Ons Genot

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

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

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

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

2.6.2 Manege ’t Hoogt
Reacties
In de ontwerp-omgevingsvisie staat op de huidige plek van Manege ‘t Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. Volgens indieners van een zienswijze is het onwenselijk dat de manege zou verdwijnen, vanwege de rol die het speelt voor sport en dagbesteding.

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

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

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

2.7 Participatie
Reacties
Er zijn veel reacties binnengekomen over het doorlopen participatieproces.

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

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

2.8 PlanMER

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

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

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

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

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

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

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

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

2.9 Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040

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

3. Aanpassingen op het concept

3.1 Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040

3.1.1 Tekstwijzigingen

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

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

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

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

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

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

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

3.1.2 aanpassingen op de kaarten

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

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

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

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

3.1.3 Aanpassingen op de buurtkaarten

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

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

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

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

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

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

3.2 Verdieping Omgevingsvisie Overvecht 2040

3.2.1 Tekstuele wijzigingen

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

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

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

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

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

3.2.2. Aanpassingen in kaarten

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

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

3.3 PlanMER

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

Bijlage 1:

Reactienota, zienswijzen en antwoorden

Bijlage 1 Reacties en beantwoording

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zorgaanbod

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

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

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

Locaties in Overvecht

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

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

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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

tot 6 lagen (p. 39). Abrona vreest echter dat de aanwijzing van haar locatie als 'Transformatie in het groen' negatieve consequenties heeft voor de bouw- en gebruiksmogelijkheden. Door de verplichting om bij sloop-nieuwbouw te vergroenen, zijn er minder bouwmogelijkheden en dus minder mogelijkheden om een woonzorgconcept te realiseren. Dit is in de visie van Abrona onwenselijk. Abrona verzoekt uw raad daarom om de locatie aan de Brandenburchdreef 5 niet aan te wijzen voor 'Transformatie in het groen', althans in ieder geval te bevestigen dat Abrona door deze aanwijzing niet beperkt wordt in haar ontwikkelingsmogelijkheden.

3.4 Het realiseren van een gemengd woonzorgconcept (gespikkeld wonen) betekent ook een toename van het aantal sociale huurwoningen. De visie voor de Neckardreef e.o. is echter dat er het aandeel sociale huurwoningen moet afnemen. Abrona vreest dat deze visie op sociale huurwoningen de mogelijke woonvormen die zij voor de woonlocatie Faros verkent tot een minimum beperkt. Abrona verzoekt uw raad - mede indachtig hetgeen in deze brief over het scheiden van wonen en zorg is opgenomen - het aandeel sociale huurwoningen in de buurt Neckardreef e.o. te heroverwegen, althans in ieder geval te bevestigen dat Abrona door deze visie niet beperkt wordt in haar ontwikkelingsmogelijkheden.

Ghanadreef 2A

3.5 De locatie aan de Ghanadreef 2A is gelegen in de buurt Zambesidreef e.o. Het valt Abrona op dat ook aan deze locatie op de buurtkaart (p. 70) het symbool "Zorg" niet is toegekend. Abrona verzoekt uw raad dat in de nog vast te stellen Omgevingsvisie alsnog te doen.

3.6 De locatie is op de buurtkaart aangewezen als een 'Stedelijke buurt'. In stedelijke buurten is ook hogere bebouwing mogelijk, omdat deze buurten de overgang vormen tussen het hoogstedelijk gebied en de woonbuurten. De basishoogte van bebouwing is 4 tot 6 lagen (p. 39). Het ontwikkelingsperspectief van Abrona voor deze locatie betreft vervangende nieuwbouw voor een zwaardere doelgroep waarbij een groot bouwvolume kan worden gerealiseerd. Dit sluit aan op de visie die de gemeente heeft ten aanzien van de hoogte van bebouwing in dit gebied.

3.7 De ontwikkeling van de buurt Zambesidreef e.o. is door de gemeente vanaf 2030 gepland (Fase 3). Abrona gaat ervanuit dat particuliere en

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

De files in de wijk zullen toenemen omdat iedereen er op de zelfde punten de wijk in en uit moet, waardoor alles vast loopt. Het staat nu al elke dag een file vanaf de Fransicusdreef tot aan de Gangesdreef (rotonde).

- **De thuiszorg**
  word op hierdoor onbetaalbaar , dan wel nog verder uitgekleed. Omdat de reistijd toe neemt van client na client. Hierdoor meer zorgmedewerkers nodig (er is nu al een tekort en die neemt dan onnodig toe).
- **Veiligheid vrouwen en zwakkeren (ouderen, etc)** moeten s 'nacht over de straat lopen om na hun auto te gaan, met alle risico's van dien. Beroving, aanranding etc.

Hoogwaardig ov.

- Geen goed idee, je moet immers vaak overstappen om na een voorziening te kunnen komen.
- Bus / ov is niet te betalen voor een gezin, of worden deze bussen gratis? Armoede neemt hierdoor toe in de wijk.
- De bussen rijden niet 24 uur per dag, dus s'nachts even na je auto die aan de rand van de wijk geparkeerd staat is niet te doen met de bus.
- Waar denkt de gemeente buschauffeurs te gaan vinden? Er is nu al een groot te kort aan personeel in alle sectoren. S 'nachts wil een buschauffeur niet werken (veiligheid, beroving)

Afsluiting van de Singaporedreef voor al het verkeer.

Het totaal afsluiten van de Singaporedreef van elke vorm van verkeer is geen optie en is zeer tegen de
wil van alle bewoners van de Singaporedreef.

- Overlast en veiligheid Door de Singaporedreef verkeersvrij te maken en aan te laten sluiten aan het park, zal er zoals er in hetverleden ook was overlast komen van hangjongeren met alle gevolgen van dien. Ramen die worden ingegooid met stenen, geluidsoverlast in de nacht, geen avond rust meer na 22 uur waar iedereen recht op heeft (zeker als je om 4 uur na je werk moet).

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

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

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

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

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

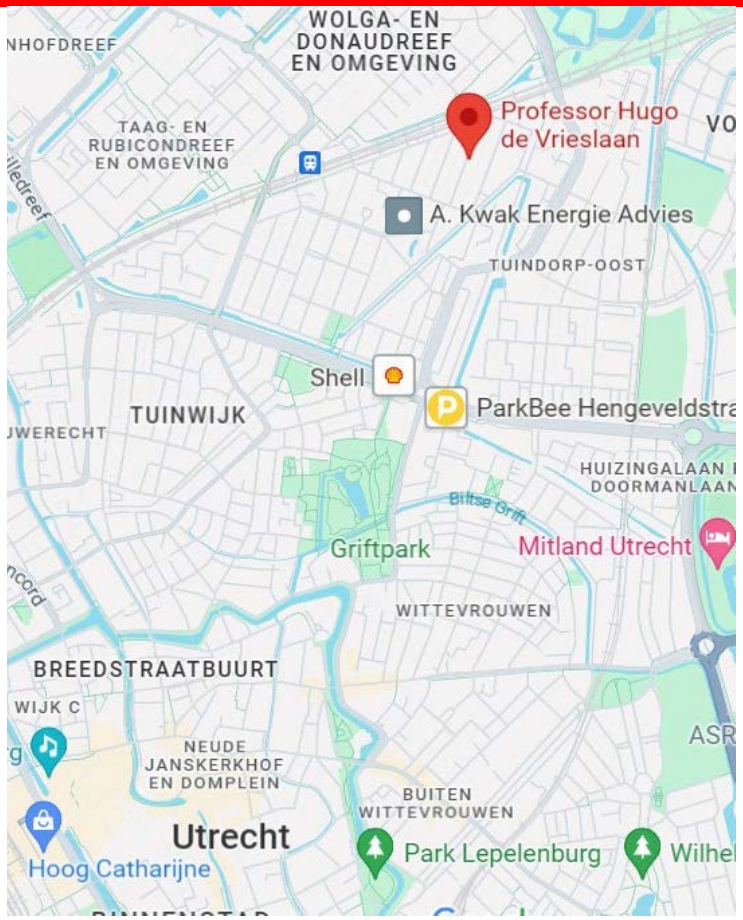
Nr.	Reactie	Antwoord
	Automobiliteit is een gevoelig onderwerp. Ik vind het wat dat betreft belangrijker om woonbuurten autoluw te maken dan de grote doorgaande wegen te versmallen. De meerwaarde daarvan zie ik wel ten noorden van Overvecht Centrum, waar een park kan ontstaan door het autoverkeer naar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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord
	Geen energieopwekking te realiseren in het door mij aangegeven gebied (en andere delen van het Noorderpark) zoals windmolens en of op grote schaal zonnepanelen te plaatsen Geen grote toename van bezoekersaantallen en gemotoriseerde verkeersdeelnemers op de Gageldijk en in het door mij aangegeven gebied. Geen recreatie toe te staan in het door mij aangegeven gebied Geen sportvelden aan te leggen in het door mij aangegeven gebied Geen nieuw sportcomplex (zoals vermeld op pagina 37)aan te leggen in het door mij aangegeven gebied (of andere delen van het Noorderpark) Geen volkstuinen te ontwikkelen in het door mij aangegeven gebied Geen nieuwe fiets/wandelverbinding te realiseren in het door mij aangegeven gebied Geen activiteiten te ontwikkelen in het door mij aangegeven gebied die extra bezoekers aantrekt Concrete en werkende maatregelen te nemen tegen overlast van eventuele nieuwe ontwikkelingen in het door mij aangegeven gebied	
75	Mijn bezwaar is het HOV traject vanaf station Overvecht richting Winkelcentrum Overvecht. Deze buslijn gaat vanaf de Moezeldreef via Don Carlos/La Bohemedreef richting winkelcentrum Overvecht. Ter hoogte van de school Ithaka buigt de HOV lijn richting winkelcentrum Overvecht. Echter op dit punt ligt oa een speeltuin/pierebadje , basketbal veld en een Johan Cruijf veld. Deze sport velden worden vooral zomers bij mooi weer heel druk bezocht en dus bijna niet meer bereikbaar. Ook de ijsbaan en het honden uitlaat gebied word door deze busbaan moeilijker en gevaarlijker. Ook worgen hier bij mooi weer Bbq’s en kinderfeestjes gehouden.	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaats worden Het idee om de HOV lijn over de bestaande Moezeldreef/Marnedreef te laten lopen is ook onderzocht. Hier is niet voor gekozen omdat het park hierdoor meer opgedeeld wordt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

richten als de groenstrook zoals op de Linnaeuslaan. Dat is een win-win situatie.

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

3.2 Het afsluiten van de Tripkade voor doorgaand autoverkeer
Overvecht-Zuid en Tuindorp zijn voor auto's slechts verbonden door één weg. Het afsluiten van die weg betekent dat al het verkeer zeer ver om moet gaan rijden. Ook het verkeer vanuit Overvecht-Zuid richting binnenstad, zal veel meer km's gaan maken. Dat heeft tot gevolg dat de luchtvervuiling rondom

Nr.	Reactie	Antwoord

Tuindorp toe gaat nemen. Deze aantasting van gezondheid en woongenot is niet in kaart gebracht.

Er is slechts één argument voor de knip aangevoerd. Het afsluiten van de Moezeldreef voor autoverkeer tussen Overvecht-Zuid en het winkelcentrum. Zoals eerder geschreven is voor de knip op de Trip een nieuwe stadsbrede mobiliteitsvisie nodig.

In antwoord op vragen door Tuindorps Belang is over deze knip als volgt geantwoord:

1. Wat is de visie achter het nieuwe verkeerscirculatieplan?
Zoals in de Ruimtelijke Strategie (RSU) omschreven wil Utrecht gezond groeien en we doen dat via het uitgangspunt ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. Voor het mobiliteitssysteem in Overvecht betekent dit dat we inzetten op het verbeteren van lopen, fietsen en openbaar vervoer en het beperken van ruimte voor de auto/autogebruik. Het verkeerscirculatieplan bevat dan ook maatregelen die hierop gericht zijn: verbeteren en toevoegen van voet, fiets en ov verbindingen en waar nodig tegengaan van (doorgaand) autoverkeer door woonbuurten door bijvoorbeeld knips voor autoverkeer.
2. Waarom wordt de Tripkade afgesloten voor gemotoriseerd verkeer?
Park de Watertoren wordt zoveel mogelijk autovrij. Hiermee vervalt de autoverbinding tussen NRU en Brailledreef via de Moezeldreef-Marnedreef. Dit zorgt voor een verschuiving van autoverkeer naar (onder andere) de route Moezeldreef-Meester Tripkade. Een toename van autoverkeer op deze route (zowel in Overvecht als in Tuindorp) is vanuit leefbaarheid/veiligheid niet gewenst. Daarbij komt dat deze route een belangrijke openbaar vervoer (HOV) route wordt, meer autoverkeer zou ten koste van de betrouwbaarheid en doorstroming van deze OVlijn gaan.

Visies vanuit Tuindorp contra de knip in de Trip:

- Bij het aanbrengen van een knip op de Tripkade is op voorhand te verwachten dat er meer verkeer een route dwars door de wijk kiest om uit te komen op de Eykmanlaan. De wijk Tuindorp is daar echter niet geschikt voor. Nu al is het op het deel Regentesselaan waar het

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

voorzieningen (en zelfs minder) dan het winkelcentrum in Overvecht. Daarnaast lijkt de bereikbaarheid van gezondheidscentrum Eykmanlaan niet relevant voor Overvecht bewoners omdat deze voorzieningen reeds in de wijk aanwezig zijn. Hopelijk is het niet het doel van de gemeente om (fiets)verkeer door de wijk Tuindorp naar het centrum Utrecht te leiden. De snelste en meest logische en veilige route vanuit Overvecht naar het centrum van Utrecht is reeds aanwezig via de Meester Tripkade.

Veiligheid
Bij het ontwerpen van plannen moet de gemeente de belangen en woonomgeving van een ieder binnen de stad Utrecht in acht nemen. Bewoners van de wijk Tuindorp zijn voornamelijk gezinnen met (jonge) kinderen. De wijk heeft verschillende (brede en smalle) straten. Doorgaande staten zoals reeds genoemd zijn vaak tweerichting verkeer en de niet-doorgaande staten zijn vaak eenrichtingsverkeer. In de meeste gevallen kiezen bewoners er - door de parkeerdruk in de wijk - voor om aan beide zijde van de straat te parkeren. De stoep is op sommige plekken in straten verbreed maar over het algemeen is dit niet het geval.

Indien de gemeente ervoor kiest om de fietstunnels zoals in de afbeelding weergeven zal het doorgaand (fiets)verkeer door de buurt toenemen. Het is niet uit te sluiten dat naast 'regulier' fietsverkeer ook veel elektrische fietsen, elektrische steppen, elektrische bakfietsen, fatbikes en scooter/snorverkeer door de tunnels zal gaan. De huidige planning van tunnels zal ertoe leiden dat dit (fiets)verkeer soms op hoge snelheid door de eenrichtingsstraat Prof. Hugo de Vrieslaan zal gaan. Deze straat is niet voorzien van een brede stoep, auto's parkeren aan weerszijden en er spelen en wonen vele (jonge) kinderen in de straat die tussen de auto's door de straat op schieten. Hierdoor wordt een zeer onveilige situatie gecreëerd. Hetgeen een onverantwoord risico geeft ten opzichte van de belangen die er mogelijk zijn om de bereikbaarheid van bestemmingen te vergroten. Logische en ook veiligere alternatieven zouden zijn om dit fietsverkeer via de Prof. Dr. Magnuslaan via de Prof. Reinwardtlaan/Prof. Jordanlaan de buurt uit te leiden. Of via een tunnel rondom Station Overvecht via de Albrecht Thaerlaan en Meester Tripkade of Van

Nr.	Reactie	Antwoord

Bemmelenlaan naar de Prof. Reinwardtlaan. Dit zijn reeds brede doorgaande straten welke zijn ingericht op doorgaand (fiets)verkeer.

Overlast
Het is algemeen bekend dat tunnels leiden tot overlast. Dit kan overlast zijn in de vorm van hangjongeren of graffiti maar ook afval. Dit is reeds zichtbaar op de prof. Jordanlaan waar de schoolgaande jongeren zich dagelijks vanuit het Gerrit Rietveld College richting de Albert Heijn verplaatsen. In de Prof. Jordanlaan is zeer regelmatig overlast van jongeren die belletje lellen, containers omschoppen of die afval op de grond dumpen. Dit zal alleen maar meer en meer door de wijk toenemen als de routes vanuit de school ook door de wijk worden geleid. Tevens zijn er op dit moment al veel gevaarlijke situaties doordat middelbare scholieren met hoge snelheid op fatbikes door de Prof. Jordanlaan en Albrecht Thaerlaan razen. Mochten deze tunnels ook gebruikt worden door uitgaansverkeer dan leidt dit gegarandeerd tot geluidsoverlast. De doorgangen via tunnels onder het spoor naar de wijk Tuindorp zullen het woongenot en de rust binnen de wijk Tuindorp in ernstige mate verslechteren.

Criminaliteit
Binnen de wijk Tuindorp hebben wij in toenemende mate last van criminaliteit. De politie heeft hier enige tijd nog waarschuwingen uitgedaan om alert te zijn en aanvullende maatregelen te nemen. Ondanks de oplettendheid van buren is er vaak criminaliteit in de vorm van (fietsen)diefstal en auto- en woninginbraken. Op het moment dat de gemeente de voorgestelde fietsroutes creëert, geeft de gemeente dieven meer gelegenheid om de buurt gemakkelijk te verlaten via verschillende vluchtroutes. Mijn vrees is dat dit dus zal leiden tot een toename van de criminaliteit binnen de wijk Tuindorp.

Alternatief
Ik ben van mening dat de Meester Tripkade en de Eykmanlaan reeds afdoende zorgen voor bereikbaarheid voor bewoners van Overvecht van bestemmingen binnen de wijk Tuindorp en vice versa. Mocht de gemeente van mening zijn dat het belangrijk is dat bestemmingen in de wijk Tuindorp beter bereikbaar zijn dan zie ik een alternatief bij een onder (of overgang) bij het station Overvecht waardoor het verkeer via de Albrecht Thaerlaan naar de Meester Tripkade of

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

*Reurings, M.C.B., Vlakveld, W., Twisk, D., Dijkstra, A. and Wijnen, W. (2012). Van fietsongeval naar
maatregelen: kennis en hiaten.

3) Toename van verkeer en drukte op onveilig punt: De voorgestelde locatie van de tunnel bevindt zich op een al zeer druk punt in de wijk, waar drie scholen samenkomen. Dit zal leiden tot extra verkeer en drukte op dit drukke punt, wat de verkeersveiligheid juist in de buurt van al die scholen niet ten goede zal komen. Vooral in het geval van sneller fietstunnel-gebruikers (zoals scooters, e-bikes en fatbikes) kan dit de nodige gevaarlijke situaties opleveren.

4) In onze optiek is er een veel efficienter oplossing, namelijk de bestaande spoortunnel. Op slechts 100 meter afstand ligt een bestaande tunnel. Deze is echter zeer slecht toegankelijk door een combinatie van toegangspoortjes aan de straat ipv bij de trappen onder het perron van de geplande nieuwe tunnel. We stellen voor om de doorgang onder het spoor via het station toegankelijker te maken door de poortjes te verplaatsen naar de trappen naar de NS perrons, en de fiets/kinderwagen/ rolstoel toegankelijkheid te vergroten door een schuine opgang/afgang aan te leggen voor fiets- voet- en rolstoel verkeer. Dit is een minder ingrijpende, mogelijk effectievere oplossing die ook nog eens de toegankelijkheid van en naar het station erg zou vergroten.

5) Gebruik de bestaande budgetten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van bestaande druk gebruikte (door kinderen) verbindingen tussen Overvecht en Tuindorp. Zo zou de aanleg van een tunnel bij de spoorwegovergang tussen de Eykmanlaan en Darwindreef de veiligheid bevorderen van alle scholieren die dagelijks vanuit Overvecht naar het Rietveld College gaan, de kinderen die van en naar Speeltuin de Pan gaan (beide direct aan weerszijde van deze overgang). Ook zou dit de veiligheid vergroten voor alle kinderen die vanuit de stad wekelijks meermaals naar de vele sport-clubjes in Groenekan gaan en van iedereen die naar het winkelcentrum de Gaard, het Gagelpark, of tuincentrum Steck wil. Al deze faciliteiten liggen direct aan deze weg en spoorwegovergang. Het lijks ons daarom een stuk belangrijker om

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

Er zit niet voor niets een politiebureau in de wijk.

. C02 uitstoot / luchtvervuiling

Door de maatregelen komt het verkeer in de wijk meer stil te staan en ook op de NRU waardoor de lucht extra vervuild wordt. Immers is niets vervuilender dan een stationair draaiende motor.

. Toename files in de wijk.

De files in de wijk zullen toenemen omdat iedereen op de zelfde punten de wijk in en uit moet, waardoor alles vast loopt. Er staat nu al elke dag een file vanaf de Franciscusdreef tot aan de Gangesdreef (rotonde).

. De thuiszorg

De thuiszorg wordt hierdoor onbetaalbaar, dan wel nog verder uitgekleed. Omdat de reistijd toe neemt van cliënt naar cliënt. Hierdoor zijn er meer zorgmedewerkers nodig (er is nu al een tekort en die neemt dan onnodig toe).

. Veiligheid

Vrouwen en zwakkeren (ouderen, etc) moeten 's nachts over straat lopen om naar hun auto te gaan met alle risico's van dien. Beroving, aanranding etc.

Hoogwaardig ov.

. Geen goed idee, je moet immers vaak overstappen om naar een voorziening te kunnen komen.

. Bus/ov is niet te betalen voor een gezin, of worden deze bussen gratis? Armoede neemt hierdoor toe in de wijk.

. De bussen rijden niet 24 uur per dag, dus 's nachts even naar je auto die aan de rand van de wijk geparkeerd staat is niet te doen met de bus.

. Waar denkt de gemeente buschauffeurs te gaan vinden? Er is nu al een groot te kort aan personeel in alle sectoren. S 'nachts wil een buschauffeur niet werken (veiligheid, beroving

Nr.	Reactie	Antwoord

Afsluiting van de Singaporedreef voor al het verkeer.

. Het totaal afsluiten van de Singaporedreef van elke vorm van verkeer is geen optie en is zeer tegen de wil van de ondertekende bewoners van de Singaporedreef.

. Overlast en veiligheid

Door de Singaporedreef verkeersvrij te maken en aan te laten sluiten aan het park, zal er zoals er in het verleden ook was, overlast komen van hangjongeren met alle gevolgen van dien.

Ramen die worden ingegooid met stenen, geluidsoverlast in de nacht, geen avondrust meer na 22 uur waar iedereen recht op heeft (zeker als je om 4 uur naar je werk moet).

. Ouderen en gehandicapten

Zij worden gedwongen om te verhuizen, dan wel om hun huis te gaan verkopen omdat ze niet langer meer voor hun eigen woning kunnen instappen in een auto maar eerst een stuk moeten lopen (wat ze niet kunnen). hlierdoor gaan deze mensen vereenzamen en worden buiten gesloten van de samenleving. Terwijl ze in de afgelopen jaren hun huis hebben laten aanpassen om er juist de resterende tijd van hun leven te kunnen blijven wonen. Je verhuist niet even na 50 Jaar ergens met veel plezier te hebben gewoond.

. Ambulance, brandweer

. Deze kunnen niet meer bij een woning komen en dus niet de noodzakelijke zorg bieden die nodig is.

. Er geen achterom parkeerplaats is.

Er is geen parkeerplek in of grenzend aan de achtertuin, Om op korte afstand van Je huis te parkeren is er alleen aan de voorzijde plek dus op de Singaporedreef.

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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord



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

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

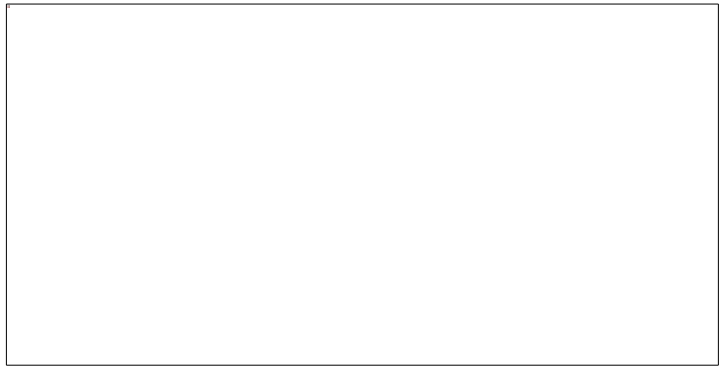
Wij zijn erg teleurgesteld in de reacties en de opstelling van de gemeente Utrecht aangezien in opdracht van ons, Van Wijnen bij alle participatie bijeenkomsten aanwezig is geweest voor zowel bewoners, bedrijven en stakeholders (partijen met initiatieven). Wij moeten dan als één van de eerste

Nr.	Reactie	Antwoord

initiatiefnemers (2021) via derden vernemen dat de gemeente dit besluit al verwerkt zou hebben in de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht.

Alle collega's van de gemeente Utrecht die betrokken zijn bij dit participatieproces zijn op de hoogte van onze plannen op de Kooijman-locatie, het staat zelfs opgenomen in de door de gemeente eerder afgegeven stukken en dan moeten wij dit zo telefonisch vernemen zonder dat iemand daarbij denkt om ons even te informeren over zo'n belangrijk besluit en dat vinden wij niet passend bij het proces wat we hebben doorlopen.

Ons initiatief zou naar onze mening een enorme aanwinst zijn voor dit gebied, deze wijk en voor de stad waarbij dit plan ook nog eens de belangen van de direct omliggende bedrijven niet zou hoeven schaden. Een unieke kans om het aanzicht van het bedrijventerrein aan de Franciscusdreef op deze belangrijke toegang een enorme kwalitatieve impuls te geven, zou de gemeente juist moeten omarmen.



We hebben daarom besloten officieel een zienswijze in te dienen tegen de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht omdat wij hierdoor niet beperkt willen worden in de bestemmingsmogelijkheden die er reeds waren.

Graag ontvangen wij een inhoudelijke beargumenteerde reactie en/of aanpassing van de Omgevingsvisie Overvecht voor onze locatie op de volgende punten:

- Behoud mogelijkheid maximum bebouwingspercentage 90%
- Behoud maximum bouwhoogte van 17 meter met wijzigingsbevoegdheid tot 30 meter over het aangegeven gebied.
- Behoud van alle andere genoemde functies uit het onherroepelijke Bestemmingsplan Bedrijventerrein Overvecht, 1e herziening (2011-12-01) zoals Bedrijven tot categorie 3.1, Volumineuze detailhandel, Kinderdagverblijven, Onderwijsdoeleinden, Sport- en Leisure doeleinden, Hotel, Horecabedrijven, Woonwerk-units waarvoor afwijkingsmogelijkheden en wijzigingsbevoegdheden waren opgenomen.

Daarnaast geeft de gemeente op een kaart aan in de Omgevingsvisie dat de locatie geschikt is voor “Voorzieningencluster”. Dit is voor ons een te algemeen begrip waarvan wij graag van de gemeente vernemen welke functies hier dan exact onder worden verstaan.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik hoop dat deze punten van zorg in overweging worden genomen om tot een breed gedragen visie te komen die rekening houdt met de belangen van alle betrokkenen.	maar met veel verharding (voorbeeld P+R locatie), dan kan bebouwing alleen maar als er meer groen voor terugkomt op die plek.
299	Wij zijn NIET akkoord met project. Jullie passen waar mogelijk de omgevingsvisie hierop aan. 1. Bouwhoogten huidige situatie: 30 m. 10 verdiepingen. Bouwhoogten nieuwe situatie: 70 m. 22 verdiepingen. Waarom bouwhoogten niet 40 of 50 m.? 2. Ruimte voor groei en behoud Zamenhofdreef e.o. Hoogstedelijk Overvecht Centrum is hier een onderdeel van, daar wordt een APART meesterplan voor gemaakt. SVP graag meesterplan ter inzage. 3. Wij zijn terughoudend met sloop/nieuwbouw. We stellen dit alleen voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt (bijv. De leefbaarheid, woningmix etc.) of bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de “ Utrechtse leidraad bij sloop of renovatie. “Niet akkoord: OF bijdragen aan de stadsbrede opgave t/m renovatie. 4. Door doorgaande autoverbindingen niet langer mogelijk te maken aan de Zamenhofdreef, Moezeldreef en de Park de Watertoren verbetert het groene raamwerk rondom de buurten. Tripkade is gekoppeld aan het opheffingen de doorgaande autoverbinding. Moezeldreef: graag uitleg hierover. Moezeldreef: ruimte auto en bus. 5. Groene voegen en groene ommetjes. ‘s Avonds, brr. 6. Het Noorderpark is zoekgebied voor de aanleg van windturbines. Waarom? 7. Nieuw Overvecht e.o.: geen wonen. Waarom? 8. Abstracte modellen. Dus: niet echt!	1. Hoogbouw is een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. En ook een middel om de herkenbaarheid van belangrijke stedelijke gebieden, wegen of knooppunt ruimtelijk te accentueren en een bepaalde hiërarchie daar in aan te kunnen geven. Bovendien draagt het over het algemeen bij aan oriëntatie in de stad, levendigheid en imago van een plek. In rode en rood-oranje gearceerde gebieden wordt als basishoogte (de stedelijke laag) 6 bouwlagen aangehouden (lager indien nodig voor bezonning). Daarboven is ruimte voor zorgvuldig ingepaste hoogteaccenten tot 50 meter. Bouwhoogte tot 40 en 50 meter zijn dus mogelijk in deze gebieden. Hoogbouw van 70 meter is maar op enkele plekken denkbaar: namelijk voor het winkelcentrum en stationsgebied met bovenwijks stedelijk belang. De hoogte van 70 meter is een maximum, met de voorwaarde dat dit zorgvuldig ruimtelijk wordt ingepast in de omgeving en tot prettige plekken leidt. Hiervoor geeft de omgevingsvisie Overvecht spelregels. In de stedelijke oranje gebieden wordt er een basishoogte van 4-6 bouwlagen beoogd. Daarboven is -afhankelijk van de ruimtelijke locatie- meer bouwhoogte mogelijk (tot 10 bouwlagen). 2. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden. Zie https://denkmee.utrecht.nl/nl-NL/projects/overvecht-centrum/6 3. Wij nemen uw suggestie niet over. Met de omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. 4. De Moezeldreef blijft in de visie beschikbaar voor autoverkeer met een bestemming rond het station. De doorgaande autoverbinding via het tunneltje naar Tuindorp komt voor autoverkeer te vervallen. 5. Het verbeteren van de sociale veiligheid is een belangrijk aandachtspunt in de omgevingsvisie. In 2040 zijn de Overvechtse straten en fietspaden aantrekkelijk,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.

Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

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

Nr.	Reactie	Antwoord

Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. Natuur

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.

Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

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

broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. Recreatie

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.

Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Nr.	Reactie	Antwoord

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven
Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.

Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute.
- De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn.
- De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers.

Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen

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

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

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

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

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

nieuwe (H)OVverbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.

- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.

Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers,hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?
- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte

Nr.	Reactie	Antwoord

af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt.

- Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.
- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.
- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.
- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. Natuur

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het

Nr.	Reactie	Antwoord

bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.

- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan
worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van
de Omgevingsvisie.

5. Recreatie
De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.

Nr.	Reactie	Antwoord

Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.
Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid
Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

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

en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.

- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. Natuur

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.

Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico’s.

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

- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven
Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.

Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute.
- De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn.
- De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers.

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.

- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?

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

Nr.	Reactie	Antwoord

Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

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

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord

5. Recreatie
De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven
Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen.
De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een

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

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

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

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

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

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

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

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

fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.

- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de

Nr.	Reactie	Antwoord

Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?

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

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor

Nr.	Reactie	Antwoord

Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

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

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

- De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie.
- De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen.
- Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

2. Mobiliteit

De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.

Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl

Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.

Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?
- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt.
- Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is.

Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.

- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.
- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.
- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. Natuur

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.

Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.

Nr.	Reactie	Antwoord

- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. Recreatie

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.

Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik

stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.

- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven
Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.

Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.

- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

5. Recreatie
De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recreatie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven
Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

Ofwel er komt een vaste brug met een doorvaarthoogte van circa 4 meter met een ongelijkvloerse kruising die dan leidt tot aantasting van de parken aan weerszijde van de Vecht en tot sociale onveiligheid doordat onder de brug gemakkelijk hangplekken ontstaan die aantrekkelijk zijn voor drugsdealers en ander volk met verkeerde bedoelingen.
· Op beide oevers is er geen logische en vlotte aansluiting mogelijk op een nieuwe brug over de Vecht. De route naar een brug loopt altijd via een bebouwd deel van Overvecht en Zuilen. Wat dan toch de voordelen zouden zijn van een fietsverbinding over een nieuwe brug wordt in de omgevingsvisie niet duidelijk gemaakt..
· Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn en fietsers naar het bedrijvengebied ten westen van het Amsterdam-Rijnkanaal net zo goed via de J.M. de Muinck Keizerbrug de Vecht over kunnen steken. Alleen een fietser die precies van een plek halverwege de Vechtdijk een bestemming heeft die daar recht tegenover in Zuilen ligt zou wat tijdwinst boeken, namelijk 3 minuten ten opzichte van de Marnixbrug en 2 minuten wie kiest voor de J.M. de Muinck Keizerbrug. Wie een verdere bestemming heeft leidt geen tijdverlies door gebruik maken van de bestaande vaste bruggen. Ook dit is een reden om de in de omgevingsvisie voorziene bruggen te verwijderen.

3. Veiligheid
Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto’s. Een nieuwe brug over de Vecht met een gelijkvloerse kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat alle verkeersdeelnemers op de Vechtdijk nu al beperkte ruimte moet delen.

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

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

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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken.
Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf.
Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn.
Daarom stel ik voor:

- De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie.
- De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen.
- Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

2. **Mobiliteit**

De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.
Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op

nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.

- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?
- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt.
- Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan

weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.

- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.
- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.
- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als

ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.

- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische,

Nr.	Reactie	Antwoord

ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.

- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.
Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[1] 101 Waarden van Overvecht

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

- “Hoe moet ik dan op mijn werk komen”
- “Extra kilometers rijden is duur”
- “Ze doen toch wat ze (de gemeente) willen”
- “Langere reistijd voor auto’s is slecht”
- “Overstappen op een buurtbus is onhandig”
- “Zijn ze gek geworden”
- “Tekentafelbeleid”.

De respons van deze veelzeggende steekproef, die in korte tijd en met beperkte middelen is uitgevoerd, **geeft aanleiding voor grote zorgen**.

Delen A en B, het Participatieverslag en PlanMER[4] heb ik bestudeerd. Door de eerder beschreven vertraging door de gemeente om mij de benodigde documenten op papier beschikbaar te stellen, is het ondoenlijk om te reflecteren op al mijn bevindingen, daarom een selectie. De opgehaalde meningen van bewoners in Overvecht heb ik daarin verwerkt.

Mobiliteit

Van het genoemde criterium van de tienminutenstad is al lang bekend dat dit voor veel ouderen niet haalbaar is. Realistischer is het om de in stedenbouwkundige kringen al jaren gehanteerde **pantoffelafstand (200-250 m)** te gebruiken. Op die manier wordt de door de gemeente gekozen Variant 1 (gebundelde verdichting) voor veel mensen heel wat minder optimistisch.
Overvecht kent op dit moment **1222 houders van een gehandicaptenparkeerkaart** (GPK)[5]. Dit zijn allemaal bewoners voor wie autogebruik onontbeerlijk is. Omgerekend komt dat ongeveer neer op één kaart per veertien huishoudens. In PlanMER wordt deze groep bewoners van Overvecht niet genoemd[6]. Uitgaande van de gemeentelijke prognose[7] van het toenemend aantal 75-plussers (2040: + 28,3 %) is het niet moeilijk in te zien dat het aantal GPK-houders in de toekomst groter wordt. Op dit moment is er in

[4] In PlanMER staan taalfouten en de nummering bij tabellen en figuren klopt regelmatig niet. Dit gebrek aan zorgvuldigheid geeft geen vertrouwen in de degelijkheid van de rest van het onderzoek.
[5] Bron: gemeente Utrecht, Ontwikkelorganisatie Ruimte en Vergunningen.
[6] PlanMer stelt (p.37) wél dat Overvecht minder 65-plussers kent dan de rest van de gemeente Utrecht en een groter aandeel in de categorie 45 tot 65 jaar oud. Dit komt niet overeen met ‘Utrecht in cijfers’: Overvecht telt in 2024 0,6 % meer bewoners in de categorie 45 tot 65 jaar oud, en 3,1 % meer 65-plussers dan de gemeente Utrecht.
[7] Op basis van ‘Utrecht in cijfers’.

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

Nr.	Reactie	Antwoord

inloopavond dat zij om boodschappen te kunnen doen door de voorgenomen wegafsluiting veel meer tijd kwijt is dan nu, als zij met de auto naar de supermarkt gaat. De verkeersdeskundige aan de mobiliteitstafel vraagt waarom zij de drie autominuten niet lopend kan doen. Verbijsterd over het gebrek aan inzicht en kennis over hoe mensen in Overvecht leven antwoordt de vrouw: “ik ben een alleenstaande, werkende moeder. U denkt toch niet dat ik naast gebrek aan tijd ook nog energie heb om alle boodschappen voor mijn gezin lopend te halen?!”. Daarop had de verkeersdeskundige geen antwoord.
PlanMER (p.82) schrijft dat wel (Variant 2) of niet (Variant 1) doorgaand verkeer via woonstraten een “geringe invloed heeft op de verkeersafwikkeling van kruispunten in Overvecht.”. Daarmee is **geen rechtvaardiging voor Variant 1** vastgesteld. Sterker nog: uit de beoordeling ‘gezondheid’ blijkt dat in Variant 2 (gespreide verdichting) sociale cohesie beter scoort dan in Variant 1 (PlanMER, p.136-140).

Hoewel bewoners van Overvecht relatief vaak last hebben van gevaarlijk verkeersgedrag (PlanMER, p.68) vragen bewoners van bijvoorbeeld de Tigrisdreef níet om van hun belendende woonbuurten afgesloten te worden. **Zij vragen wél om zeer frequente handhaving op te hard rijden**.
Terwijl tijdens de avondspits de verkeersafwikkeling bij de kruispunten Einsteindreef – Brailledreef en Brailledreef – Taagdreef volgens PlanMER (p.66) nu al in de avondspits onder aanzienlijke druk staat, is het niet verstandig (een deel van) de Brailledreef te versmallen. De inmiddels aangelegde stadsboulevards Marnixlaan en ’t Goylaan bevestigen dagelijks het beeld dat door wegversmallingen vele opstoppingen ontstaan zijn.
Een HOV-buslijn is mooi, maar hoeft niet te betekenen dat de Carnegiedreef voor autoverkeer wordt afgesloten. Er is voldoende ruimte voor zowel twee rijstroken als voor een HOV-busbaan.

Modal split
Een Overvecht met minder autoverkeer en een betere oversteekbaarheid van straten is een loffelijk streven. Uitgaande van het aantal ouderen, mensen met een beperking en noodzakelijk werkgerelateerd verkeer is het echter een illusie en te veel wensdenken dat iedere bewoner in staat is te gaan lopen of fietsen. Verplaatsen in een auto blijft van belang. Het tekort aan personeel en materieel

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

-> Hoe kan de gemeente het reizen per (H)OV werkelijk aantrekkelijk en toereikend houden/maken voor alle leeftijden en alle bewoners?

Rampenbestrijding
In een recent rapport (29 april 2024) waarschuwen het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid en de brandweer voor de risico's van o.a. 'optoppen'. Voor deze mooie manier van extra woonruimte creëren is het noodzakelijk voor de bestaande draagconstructie dat lichter materiaal gebruikt wordt. Dus geen stenen, maar wel brandgevaarlijker.
-> Hoe houdt de gemeente rekening met deze brandveiligheidsrisico's?

Nu volgens de plannen meerdere woonbuurten slechts één toegangsweg krijgen, geldt ook voor hulpdiensten (brandweer, ambulance, politie) en andere dienstverlenende professionals (o.a. artsen, verloskundigen, thuiszorg, vakspecialisten) dat zij langer op weg zijn om de plaats van bestemming te kunnen bereiken. Behalve een langere aanrijroute is slechts één in- en uitgang zorgwekkend als zich daar calamiteiten voordoen. Voor hulpdiensten geeft dit veiligheidsrisico's (zie ook het voorbeeld van de gebrekkige doorgang op de versmalde Marnixlaan). Het is daarom de vraag of één toegangsweg tot een woonbuurt verantwoord is. Dat geldt zeker als er meer woningen aan de buurt toegevoegd worden. Opheffen van de huidige gebiedsstructuur lijkt niet voor meer veiligheid te zorgen. Het afsluiten van onder andere Carnegiedreef, (deels) Zamenhofdreef, Marnedreef en Moezeldreef voor autoverkeer maakt veel bewoners bezorgd.
-> Hoe zorgt de gemeente voor behoud van veiligheid bij rampen?

Parkeerhubs
De in Variant 1 gehanteerde A-norm (PlanMER, p.49) voor parkeren is in stedenbouwkundige termen van toepassing op drukke binnensteden. Overvecht is een buitenwijk van de stad, waardoor de B-norm van Variant 2 realistischer is.
Dat parkeren in een parkeerhub voor de meeste GPK-houders door de afstand tot hun huis geen wenselijk alternatief is, heb ik al beschreven. Daarnaast voelen veel ouderen het 's avonds als onveilig om over straat te moeten. Dat maakt dat zij in de avond minder op pad gaan en in feite een **avondklok**

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

woonvormen en woonzorgconcepten. In deze opsomming is er geen aandacht voor de **toegankelijkheid van nieuw te bouwen woningen**. In de Omgevingsvisie Utrecht wordt hieraan in algemene termen wel een korte passage geweid[10], maar concrete uitwerking ontbreekt in de Omgevingsvisie Overvecht. Daarin zouden criteria en checklijsten opgenomen moeten zijn over toegankelijkheid, zowel kwalitatief als kwantitatief: wat is de basistoegankelijkheid (bezoekbaar voor mensen met een beperking), hoeveel procent van de woningen wordt toegankelijk met een rollator, bewoonbaar met een rolstoel en hoeveel woningen worden zorggeschikt gebouwd?

Naast aandacht voor woonvormen voor ouderen rept de Omgevingsvisie evenmin over **woonvormen die sociale cohesie stimuleren**. Denk daarbij niet alleen aan de geijkte standaardoplossingen, maar ook aan woonvormen waarbij diverse collectieve behoeftes mogelijk zijn. Bijvoorbeeld bewoners die in een groep willen samenwonen, of wonen en diverse activiteiten willen kunnen combineren. Dat hoeft niet alleen voor leeftijdgenoten, maar kan een mengvorm zijn van bijvoorbeeld ouderen en jongeren samen of gescheiden ouders met kinderen. Woningen voor mantelzorgers die dichtbij ouders wonen zou vanuit het oogpunt van noodzaak en efficiëntie ook mogelijk moeten zijn.

Geluidshinder/luchtkwaliteit
Deel B geeft de verschillen aan in verkeersintensiteiten voor Varianten 1 (p.167) en 2 (p.169). In de vergelijking van Variant 1 en 2 valt op dat in Variant 2 vijf van de acht weergegeven verkeersintensiteiten lager (en dus beter) scoren dan in Variant 1. Hierbij valt extra op dat Variant 1 in totaliteit 4500 meer verkeersintensiteiten telt dan Variant 2. PlanMER laat zien dat qua luchtkwaliteit zowel de varianten 1 als 2 negatief scoren (p.110 en p.112). Ten aanzien van geluidsbelasting schrijft PlanMER (p.97): “Hiermee kan worden gesteld dat vanuit het oogpunt voor geluid alternatief 2 gunstiger scoort ten opzichte van alternatief 1.[11].” . In de studies is niet meegenomen dat waar woonbuurten die in de toekomst slechts één toegangsweg kennen, ook in die

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

Nr.	Reactie	Antwoord

straten een toename van geluidshinder en verslechtering van luchtkwaliteit zal optreden. De mitigerende maatregelen om geluidsoverlast te beperken lijken niet reëel:
- stil asfalt scheelt 3-4 dB, maar het is de vraag of daar voldoende geld voor is;
- de gemeente kiest ervoor om geen schermen te plaatsen tussen bijvoorbeeld NRU en woonstraten;
- zogenoemde ‘dove gevels’ (zonder te openen delen aan de straatkant) zullen niet toegepast worden in bestaande woningen.
Daarnaast geeft PlanMER aan dat mede door de wijziging van inwonersaantal in Variant 1 de toename van CO2-uitstoot groter zal zijn dan in Variant 2.
Op basis van deze conclusies die een verslechtering betekenen van leefkwaliteit is het **onbegrijpelijk dat de gemeente kiest voor Variant 1.** Dit komt niet overeen met de ambitie van een ‘vertraagd Overvecht’ met “stilte, rust en goede luchtkwaliteit” (PlanMER p.60), noch met de gemeentelijke Beleidsnota Geluid en Trillingen: “Wij staan en gaan voor het verbeteren van geluidskwaliteit en voorkomen van trillingshinder.” (PlanMER, p.87).

Conclusies PlanMER
In de conclusie milieueffecten (PlanMER, p.231-232) scoort Variant 1 op zes thema’s beter dan Variant 2. Variant 2 scoort op zes andere thema’s beter dan Variant 1. In alle gevallen niet meer dan één punt verschil op een schaal van 1-5. De overige 31 thema’s hebben in beide varianten een gelijke score.

In de conclusie doelbereik onderzoeksalternatieven (PlanMER, p.233-234) worden diverse stadsprofielen weergegeven. Variant 2 scoort op meer punten beter dan Variant 1:

Variant 1
Verbonden: betere verkeersveiligheid en betere verbinding met Utrecht-centrum
Compact: meer voorzieningen langs HOV, maar lopend/fietsend minder bereikbaar
Variant 2
Groen: op enkele ambities beter dan Variant 1
Verbonden: socialer ontwikkelperspectief door fijnmazig busnetwerk

Nr.	Reactie	Antwoord

Compact: meer voorzieningen in de wijk en bereikbaarder
Inclusief: meer voorzieningen in de wijk en beter bereikbaar
Toekomstbestendig: meer circulariteit
Vertraagd: minder toename geluidshinder

Op basis van deze conclusies ligt de keuze voor Variant 1 geenszins voor de hand.

SAMENVATTEND: Participatieproces en inhoudelijk

Het gehanteerde participatieproces is ontoereikend en voelt als een ontmoedigingsbeleid:
- de gemeente heeft onvoldoende rekening gehouden met de mogelijkheden van Overvechters om te participeren;
- de verzonden Wijkberichten geven te weinig informatie;
- de informatie die in het Wijkbureau ter inzage ligt, is niet compleet;
- op per mail gestelde vragen wordt niet of te traag gereageerd;

De Omgevingsvisie is te rooskleurig en te optimistisch opgesteld:
- zo staat in Deel A (p.3) dat 2433 bewoners enquêtes hebben ingevuld. Het klopt dat 2433 bewoners begónnen zijn aan het invullen van enquêtes. Slechts 999 echter hebben deze helemaal ingevuld. Dat is 2,85 % van het aantal Overvechters. Bij de laatste online enquête heeft nog net geen derde de vragenlijst hélemaal ingevuld, hetgeen een heel ander beeld geeft. Uit de genoemde aantallen blijkt ook niet of dit allemaal verschillende mensen zijn, of dat dezelfde mensen meerdere enquêtes invulden. **Met haar voorstelling van zaken geeft de gemeente geen eerlijk beeld van werkelijke participatie;**
- meermaals wordt gezegd “In de buurten zal ook een bus (blijven) rijden. […] Het buurtgerichte openbaar vervoer wordt in principe uitgevoerd met standaard bussen of kleiner.” (o.a. Deel A, p.23). Getuige de uitspraak van een buschauffeur is dit **niet gegarandeerd**: “We hebben nu al niet genoeg mensen en materieel!”;
- de aangelegde stadsboulevards in Utrecht zijn geen succes gebleken. Waar meer mensen komen te wonen is het **niet reëel wegen te versmallen of af te**

sluiten. De versmalde Marnixlaan is een goed voorbeeld van hoe te vaak het verkeer vaststaat;
- op de NRU staan bijna dagelijks files. Geld om deze drukke weg aan te passen is er niet. Toch kiest de gemeente voor een Variant 1 waarbij de verkeersintensiteit toeneemt;
- rekening houdend met toenemende vergrijzing, het huidige en toekomstige aantal GPK-houders en noodzakelijk (werk)verkeer is het niet waarschijnlijk dat de gewenste modal split naar lopen en fietsen gehaald wordt;
- op basis van de conclusies in PlanMER krijgt Variant 2 in totaal een betere score.

Tot slot op basis van de beschreven knelpunten en bevindingen in de diverse documenten nu het antwoord dat ik aan het begin van deze zienswijze aankondigde. Hierin heb ik oordelen verwerkt van iedereen die een handtekening gezet heeft.



Onze stad
Gezond?
Onrust over deels vage plannen en dreiging van vaststaande plannen is niet gezond. Meer geluidshinder en een verslechtering van luchtkwaliteit op

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

wij steeds naar bijlage 3. Daarin zijn onze annotaties weergegeven bij specifiek aangehaalde passages.

Verkeer

In par. 6.1 zijn de verkeersintensiteiten beschouwd, op kruispuntniveau en op wegvakniveau, in de huidige situatie, in 2030 volgens autonome ontwikkeling, en bij toepassing van Alternatief 1 resp. Alternatief 2.

• Bij de beschouwing van verkeersafwikkeling is **niet onderzocht** wat in de ochtend- en avondspits het beeld zal zijn van de verhouding intensiteit/capaciteit (**I/C**) van de **éne toegangsweg die elke buurt** in Alternatief 1 zal krijgen.

• In de ontwerp-Omgevingsvisie zijn ten opzichte van Alternatief 1 (netto) **nog twee extra knips** toegevoegd, te weten in de Amazonedreef en de Tripkade. Er heeft **geen effectbeoordeling** plaatsgevonden a.g.v. deze extra knips. Zie p.75.

• De vergelijking in resultaten tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt nergens overzichtelijk naast elkaar gezet. Dat maakt deze hele paragraaf een **zoekplaatje**.

• Onder de indicator ‘verkeersafwikkeling’ krijgt Alternatief 1 een positieve score en Alternatief 2 een negatieve. Die score volgt kennelijk op het gegeven dat in Alternatief 1 meer autoverkeer uit de buurten wordt geweerd (door de knips) dan in Alternatief 2 – zie de parameter ‘verschuiving van autoverkeer’. Maar bij deze score is niet gekeken wat die verschuiving betekent voor de verkeersafwikkeling (sic!) op de gebiedsontsluitingswegen. En daarbij scoort Alternatief 1 nou net negatiever dan Alternatief 2 (zie volgend punt).

Ook willen wij nog wijzen op een heel rare kronkel in dit deel van de effectanalyse: onder de indicator ‘verkeersafwikkeling’ wordt aan Alternatief 1 een positieve score gegeven voor iets anders dan verkeersafwikkeling, namelijk voor ‘verbeterde leefkwaliteit’. Zie passage en opmerking op p.74.

• Onder de indicator ‘kruispunten’ worden Alternatief 1 en Alternatief 2 allebei gelijkelijk negatief gescoord. Die ex aequo volgt NIET uit een objectieve

vergelijking van de intensiteiten zoals weergegeven in de tabellen 6.8 en 6.10 (beschouwing kruispunten) respectievelijk in de tabellen 6.7 en 6.9 (beschouwing wegvakken). Om hier klare wijn in te schenken, hebben wij de ‘zoekplaatjestabellen’ hieronder gecombineerd en leesbaar gemaakt.

Bij de beschouwing van de *kruispunten* (o.b.v. I/C-factor) is te zien dat bij beide alternatieven het wijkontsluitingsnetwerk op meerdere plekken gaat vollopen. De twee alternatieven laten afwisselend beeld zien op de verschillende kruispunten, en het ene alternatief scoort niet overduidelijk slechter of beter dan het andere.

Maar bij de beschouwing van de *wegvakken* is goed te zien dat bij Alternatief 1 op twee beschouwde wegvakken de intensiteit boven de wegcapaciteit uit gaat (lees: daar ontstaat een structureel doorstromingsprobleem), terwijl dit bij Alternatief 2 niet het geval is. Op basis hiervan kan gesteld worden dat **Alternatief 1 negatiever scoort op doorstroming** dan Alternatief 2.

NB bij vorig punt: Zie p.74 – daar wordt gesteld dat de wegvakken “*de intensiteiten (bij 2x2 rijstroken als vormgeving) in principe prima aankunnen*”. Hierbij wordt niet vermeld dat in de Omgevingsvisie staat (Deel A, p.98 en Deel B, p.180) dat de Einsteindreef (geheel) en de Franciscusdreef (zuidelijk deel) zullen worden heringericht als 'stadsboulevard' met 2x1 rijstroken.

Gezondheid

• Zie p.138 en p.139. Daaruit blijkt dat bij Alternatief 1 ca. 63,4 ha aan groen wordt toegevoegd, en bij Alternatief 2 ca. 67,7 ha. Dat is 7% meer bij Alternatief 2. Dat zou objectief gezien gewaardeerd kunnen worden met een hogere score bij Alternatief 2 op ‘groen in het gebied’ dan bij Alternatief 1.

Ruimtelijke kwaliteit

Zonder te weten of in dit PlanMER veel gewicht wordt toegekend aan het thema ‘ruimtelijke kwaliteit’ moeten we hier toch opmerken dat deze hele paragraaf 6.10 een **flink aantal subjectieve / niet objectiveerbare passages** bevat, en dat de verschillende scores met evenveel (of meer) gezag ‘de andere kant op geschreven’ kunnen worden:

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

Nr.	Reactie	Antwoord

Energie

Op p.13 staat vermeld: "*Bij een hogere verdichting, en daarmee meer stapeling van woningen, wordt het moeilijker om energieneutraal te bouwen. Zo is er minder dakoppervlak beschikbaar om zonne-energie op te wekken. Dit betekent dat Overvecht voor een groter deel afhankelijk is van energie die buiten de wijk is opgewekt.*" Energieneutraal bouwen is niet opgenomen als parameter, maar dat zou dus wel moeten (met een negatievere score voor Alternatief 1 dan voor Alternatief 2).

• De parameter 'totaal energieverbruik': Het citaat uit vorig punt is ook benoemd op p.198 onder 'energieverbruik', maar daar wordt voor Alternatief 1 aan toegevoegd dat appartementen een lager energieverbruik hebben dan grondgebonden woningen, waardoor het relatieve nadeel ten opzichte van Alternatief 2 zou worden opgeheven – vanuit de stellingname dat er "relatief veel" grondgebonden woningen zijn voorzien in Alternatief 2. Welnu, dit laatste is uit de lucht gegrepen: er wordt in de ontwerp-Omgevingsvisie NIET uitgegaan van de *toevoeging* van grondgebonden woningen (noch in Deel A noch in Deel B). Er wordt wel gesproken over de transformatie of renovatie van bestaande eengezinswoningen, maar niet over nieuwbouw daarvan. Zie Deel A, p.46: "*Uitdaging in de nieuwbouw is om kwaliteiten van eengezinswoningen mee te nemen in meergezinswoningen, denk aan maisonnettewoningen en ruime buitenruimtes.*" Daarmee kan niet gesteld worden dat Alternatief 1 op dit punt voordelen heeft t.o.v. Alternatief 2, aangezien ook Alternatief 2 gebaseerd is (lijkt te zijn) op enkel de toevoeging van gestapelde bouw. (Zie ook de tweede bullet onder 7.)

Daarmee blijft over de **negatievere score van Alternatief 1 op energieverbruik** dan die van Alternatief 2, omdat het bij meer stapeling moeilijker is om energieneutraal te bouwen.

CO2-uitstoot

• Bij de indicator CO2-uitstoot **ontbreekt geheel een beschouwing van de extra autokilometers** die per saldo gereden zullen worden als gevolg van de gemiddeld langere reistijd en -afstand tussen de woonbuurten en de

verschillende wijk- en buurtvoorzieningen, wat weer een direct gevolg is van de knips tussen alle woonbuurten (in Alternatief 1). Zie p.207.

• Bij het vorig punt kan worden aangenomen dat het extra omrijden naar wijkvoorzieningen bij **Alternatief 1** gaat zorgen voor **meer uitstoot van CO2** (en NOx en fijnstof) dan bij Alternatief 2.

Conclusie milieueffecten

Op p.209 wordt voor Alternatief 1 een opsomming gegeven van de positievere scores volgens het PlanMER ten opzichte van Alternatief 2. Op basis van de hierboven opgesomde en nader toegelichte omissies, onjuistheden en tekortkomingen bij de effectbeoordeling zal het de lezer duidelijk moeten zijn dat het op p.209 geformuleerde **positieve effect van Alternatief 1 ten opzichte van Alternatief 2 niet aan de orde is** in de voorgestelde mate.

Onnavolgbare keuze naar ontwerp-Omgevingsvisie

In de eerste alinea onder 4 hebben wij aangehaald dat Alternatief 2 met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water volgens dit PlanMER beter scoort dan Alternatief 1. Onder 5 hebben wij duidelijk gemaakt dat Alternatief 2 óók beter scoort op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Op de hier niet genoemde thema's uit de effectbeoordeling zijn de scores van Alternatief 1 en Alternatief 2 gelijk aan elkaar.

Met dit beeld zou normaal gesproken **Alternatief 2 het vertrekpunt** (geweest) moeten zijn voor verdere uitwerking naar de Omgevingsvisie. **Het doelbereik op ambities** In par. 8 (p.219 e.v.) wordt voor beide alternatieven het doelbereik beschreven tegen de achtergrond van de zes stadsprofielen / ambities uit de Uitgangspuntennotitie. Daar valt op te maken – nog zónder de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken bij een aan aantal effectbeoordelingen in aanmerking te nemen – dat ook deze beschrijving zeker niet vanzelf leidt tot een keuze voor Alternatief 1. Wanneer de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken bij een aan aantal effectbeoordelingen wel in aanmerking genomen worden, dan zal ook vanuit Doelbereik een keuze voor Alternatief 2 goed te volgen zijn.

Stap naar ontwerp-Omgevingsvisie?

Op p.209/210 wordt voor Alternatief 2 een opsomming gegeven van de positievere scores volgens het PlanMER ten opzichte van Alternatief 1. Op p.219 e.v. worden voor het doelbereik verschillende positieve resultaten voor beide Alternatieven beschreven.

Het is dan een vreemde gewaarwording om te zien dat ál deze positieve scores en resultaten van Altenatief 2 niet meer terugkomen in de zogenaamde 'onderbouwing' (deel B) van de ontwerp-Omgevingsvisie!

Het is zelfs zo, dat Alternatief 2 – in de 'onderbouwing' *Variant* 2 geheten – bij de beschouwing van de thema's (*) ruimte voor groei en behoud, (*) groen en profielen, (*) wonen, (*) werken en (*) maatschappelijke voorzieningen / opgaven geheel buiten beeld wordt gelaten, zónder dat dit ergens wordt benoemd of gemotiveerd.

7. Integratie met Masterplan Overvecht Centrum

In de zienswijze op de ontwerp-Omgevingsvisie gaan wij uitgebreider in op de relatie met het Masterplan Overvecht Centrum. Voor wat betreft het PlanMER maken wij nog wel deze opmerkingen:

• Op p.44 staat vermeld: "*In verband met de ruimtelijke samenhang tussen de omgevingsvisie en het masterplan is besloten om de mer-procedure en het MER-rapport voor Overvecht Centrum samen te voegen met de mer-procedure voor de omgevingsvisie Overvecht. In een aanvulling op dit planMER worden de effecten van masterplan Overvecht Centrum beschreven*."

Wij vragen ons af waar deze aanvulling is terug te vinden.

• Op p.51 en p.53 wordt gesproken over een aandeel van 21% aan grondgebonden woningen (van het totaal aantal woningen binnen het Masterplan). Wij herkennen dit percentage geheel niet.

Nr.	Reactie	Antwoord

Subjectiviteit en vooringenomenheid

Onder 1 benoemden wij de vooringenomenheid van de opsteller van het PlanMER. Een dergelijke term mag niet gratuit zijn. Daarom benoemen wij hier een aantal voorbeelden waar deze vooringenomenheid en subjectiviteit uit blijkt, ook weer onder verwijzing naar bijlage 3.

• In par. 1.2, Methode PlanMER, staat dat "*voor beide onderzoeksalternatieven in beeld is gebracht wat de te verwachten milieueffecten zijn, eventuele mitigerende maatregelen om deze te voorkomen, [..]*". Maar zowel in par. 1.5 als in par. 6.1.4 wordt nagelaten om dé mitigerende maatregel te benoemen voor de vermeende slechtere score van Alternatief 2 op verkeersveiligheid, namelijk het aanpassen van wegprofielen en toepassen van snelheidsremmende maatregelen.

• In par. 6.1, bij de effectbeoordeling van verkeersintensiteiten bij de twee alternatieven, worden de toenames bij Alternatief 2 enkel in aantallen uitgedrukt maar nergens vergeleken met de (veelal hogere) aantallen bij Alternatief 1, *behalve* bij Moldaudreef/Nijldreef, daar wordt expliciet benoemd dat de aantallen bij Alternatief 2 hoger zijn dan bij Alternatief 1. Dit laat de selectieve insteek zien van de opsteller en riekt naar *framing*. Zie p. 74 en p.80.

• Vergelijkbaar met het eerste punt: Op p.213 (par.7, 'Mitigerende maatregelen onderzoeksalternatieven') wordt een mitigerende maatregel beschreven tegen de forse verkeerstoenames op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht – die bij Alternatief 1 pregnanter zijn dan bij Alternatief 2, zie onder 5, Verkeer.

Die mitigerende maatregel wordt gevonden in "extra scherp parkeerbeleid" **2** en inzet op de *modal shift* richting fiets en OV. Maar hier blijft onvermeld de mitigerende maatregel die juist van Alternatief 2 de scherpe kantjes af kan halen: namelijk het aanpassen van wegprofielen en toepassen van snelheidsremmende maatregelen op de buurtverbindende wegen als daar geen knips in komen. Waarom het ene wel er bij wordt gehaald en het andere niet, dat wordt niet duidelijk (gemaakt).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

Vechtzoom- Noord en Vechtzoom-Zuid zouden aansluiten op recreatieve hoofdfietsroutes (kaart op pagina 28). De eerstgenoemde fietsroute gaat namelijk door een park en vervolgens door een woonwijk en is daardoor minder herkenbaar, vaak langer en onveiliger dan de andere 2 routes. De andere 2 fietsroutes kenmerken zich juist door de duidelijke rechte verbinding met de rest van Overvecht. Het is daarom logischer de labeling van recreatief en hoofdfietsroute voor deze fietsroutes om te draaien. Kunt u dit voorstel overnemen?
Daarnaast lijkt het erop dat op de kaarten in Deel B, pag 65 en 67 de mogelijke brug ter hoogte van de Klopvaart ontbreekt. Is dit bewust en zo nee, kan dit dan aangepast / verduidelijkt worden?

Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf.

Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn.
Daarom stel ik voor:

- De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie.
- De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen.
- Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen

2. Mobiliteit
De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.
Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en

daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.

- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede

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

Nr.	Reactie	Antwoord

Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

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

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. Recreatie

Nr.	Reactie	Antwoord

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven
Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken.

Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf.

Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn.

Daarom stel ik voor:

- De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie.
- De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen.
- Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

2. Mobiliteit

De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.

Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.

Nr.	Reactie	Antwoord

- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.

Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid
Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?

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

Nr.	Reactie	Antwoord

Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

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

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. Recreatie

Nr.	Reactie	Antwoord

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.

Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

- wij als tuinders onderling samenwerken maar wij ook samenwerken met organisaties buiten onze verenging, zoals:
    - wij ontvangen bewoners uit Huis aan de Vecht met hun begeleiders voor wandelingen en een rustpauze op het terras
    - wij vormen een (verplichte) rustplek voor wandelsportvereniging Jong en Vrolijk, 2x in het jaar organiseren zij een lange wandeltocht
    - de groene golf, activerende zorg in het groen, werkt in het winterseizoen van oktober tot maart op woensdag met de bikkelgroep me. We hebben voor ongeveer 10 personen werkplekken.
- wij al zestig jaar mede bepalend zijn voor het karakter van de wijk.
- wij lid zijn van Ondernemersvereniging Nieuw Overvecht (ONO). Er is bij onze vereniging veel kennis aanwezig over planten en dieren en hebben onze kennis aangeboden i.v.m. het vergroenen van het industrieterrein.

Ook wijzen wij u graag op het feit dat het waterschap in 2021 natuurlijke oevers heeft aangelegd bij de 2 fruitlanen op ons terrein. Deze dienen in eerste instantie voor extra Wateropslag. Wij behoren namelijk tot een klein watergebied en kunnen op deze manier helpen met het minderen van extreme schommelingen van de waterstand. Een mooie bijkomstigheid van deze natuurlijk oevers is dat er een moerasachtig gebied is ontstaan, waar andere soorten planten en dieren een kans krijgen. Tevens heeft ons team Natuurlijk Tuinieren wadi's aangelegd, die vormen een plek voor bruine kikkers en salamanders om te overwinteren en hun eieren te leggen
Alleen al om bovenstaande redenen heeft het verplaatsen van Ons Genot negatieve gevolgen voor mens, milieu en omgeving. Het duurt immers jaren en jaren voordat op een andere plek een groene bio diverse oase als de onze kan worden opgebouwd.
Maar we zijn meer..
Natuurlijk is Ons Genot in de eerste plaats een Amateurtuindersvereniging voor onze 200 leden. Deze leden zijn een afspiegeling van onze samenleving: variërend in leeftijd en (culturele) achtergrond.
Er wordt echter getuinierd door veel meer mensen. Op een aantal tuinen wordt inmiddels gezamenlijk getuinierd door meerdere families en verder komen bij

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

meedenken, meedoen en invloed uitoefenen op wat de gemeente doet”[13]. Daar hebben wij weinig van gemerkt helaas.

Het voornemen in de ontwerp-omgevingsvisie om Ons Genot te verplaatsen kwam als een donderslag bij heldere hemel. Onze vereniging is niet betrokken bij de totstandkoming van de ontwerp-omgevingsvisie. De gemeente geeft hiermee een signaal af dat er geen belang wordt gehecht aan de betrokkenheid en mening van de volkstuinvereniging. Het gevolg is dat er veel onrust is ontstaan. Mogelijke verplaatsing heeft nu al een verlammend effect op plannen van leden om hun huisje of tuin op te knappen. En hoe kan een vereniging geloofwaardig zijn bij het handhaven van regels, als de gemeente totaal geen belang hecht aan de toekomst van het volkstuincomplex?

Kwaliteiten van de fysieke leefomgeving
Als gemeente bent u verplicht om een goed beeld te vormen van alle belangen die spelen in een plangebied. Dit valt onder het zorgvuldigheidsbeginsel van de Omgevingswet en staat ook opgenomen in de Nota van toelichting Invoeringsbesluit Omgevingswet. Een omgevingsvisie moet op hoofdlijnen een beschrijving van de kwaliteiten van de fysieke leefomgeving bevatten. Ontwikkelingen op het gebied van cultureel erfgoed, natuur, landschap, natuur, water en andere (niet-ruimtelijke) zaken die relevant zijn moeten volgens de wet beschreven en meegewogen worden.[14]

Het bereiken van 'een goede omgevingskwaliteit' is opgenomen in de centrale doelstelling (artikel 1.3) van de Omgevingswet. “Omgevingskwaliteit duidt op het belang van aspecten als cultureel erfgoed, architectonische kwaliteit van bouwwerken, stedenbouwkundige kwaliteit en kwaliteit van natuur en landschap. Het gaat daarbij zowel om de menselijke beleving van de fysieke leefomgeving als om de intrinsieke waarden die de maatschappij toekent aan de identiteit van gebieden en aan dier- en plantensoorten.”[15]

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

verplaatsing een vergelijkbaar niveau aan soortenrijkdom pas na ongeveer tien jaar bereikt worden.[16]

Ook op Ons Genot is de flora en fauna indrukwekkend en is sprake van een enorme soortenrijkdom. De afwisseling van natte en droge natuur en de overgang van veen- naar rivierkleigronden versterken de diversiteit aan plant- en diersoorten des te meer. Op een groter schaalniveau draagt het complex bij aan de biodiversiteit van de Vechtzone en dus de natuurgebieden rond de Vecht. Verplaatsing van Ons Genot en vervanging door sportvelden betekent dus onmiskenbaar de vernietiging van biodiversiteit op het terrein en in de directe omgeving.

Cultuurhistorische waarde
In het buitenland is een bescherming van volkstuinen als monument niet ongewoon.[17] In Nederland komt dit nagenoeg niet voor en zeker niet voor volkstuincomplexen die gerealiseerd zijn in de jaren zestig en zeventig. Met de toenemende aandacht voor het erfgoed uit de Post 65 periode kan dit gaan veranderen. Volkstuinen kunnen gezien worden als materieel erfgoed, groen erfgoed, en de volkstuincultuur als belangrijk immaterieel erfgoed.[18]

Ons Genot is nauw verbonden met de geschiedenis van Overvecht en Utrecht. Met de komst van de grote uitbreidingswijken in de zestiger en zeventiger jaren zijn verschillende volkstuincomplexen gerealiseerd in de stad. Burgemeester De Ranitz opende Ons Genot in 1967. “Vooral voor de flatbewoners, die geen eigen tuin hebben, is dit werk een uitstekende recreatie”, aldus de burgemeester tijdens de opening.[19] De gemeentelijke bouwdienst verzorgde de terreinaanleg en tuinhuisjes omdat de gemeente zich ‘moreel verplicht’ voelde te helpen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

Het Janssenpark zou meer betrokken kunnen worden bij Park de Gagel, zodat de groenstrook een duidelijker geheel wordt.
Het intieme natuurspeeltuintje aan de punt van het Janssenpark, in de buurt van de HAT-eenheden aan de Braziliëdreef, kan toegankelijker en herkenbaarder gemaakt worden zodat meer buurtbewoners ervan kunnen genieten. Het Janssenpark als geheel kan uitnodigender gemaakt worden met bijvoorbeeld educatieve informatie in samenwerking met Utrecht Natuurlijk. (Speurtocht, informatiebordjes en dergelijke.) Ook nu al komen scholen in het park langs om te vertellen over het groen en de dieren. Bovendien gebruiken scholen de paden graag als rustige looproutes.

Suggestie 2: Fietspaden naast het Janssenpark
Voorstel: Leg de hoofdfietsroute van Overvecht-Noord naar Zuilen aan over de bestaande Rio Negrodreef en andere bestaande fietsroutes (Zie bijgevoegde kaart)
Leg deze fiets- en wandelroutes dus niet aan dóór het Janssenpark, maar er meteen naast (slechts 50 meter verder). Maak deze routes herkenbaar door meer groen, waardoor groen gecreëerd én gespaard wordt. Hierdoor kunnen veel bomen bij de natuurspeeltuin en de HAT-eenheden blijven staan en blijft het park hier één geheel. Maak de fiets(- en/of wandel)routes herkenbaar met tegels, kleuren, plantenbakken of langgerekte perkjes in het trottoir zelf, wellicht op andere manieren die we kunnen ophalen met een wedstrijd voor kinderen of die door planologen kunnen worden bedacht..
Voorgestelde hoofdfietsroute vanaf park de Gagel tot aan de Vecht:
Rio Negrodreef - Amazonedreef - Incadreef - Pampadreef2) - Belo Horizontedreef3) - Vechtdijk4)

Opmerkingen

- Bij de kruising naar de Belo Horizontedreef zou het huidige ‘olifantenpaadje’ een aanwijzing voor verbetering kunnen zijn, waarbij de scherpe hoek naar rechts zou verdwijnen.
- Over het bestaande fietspad en dus niet dóór het Vechtzoompark.
- Als bewoners die de fiets veelvuldig gebruiken vinden wij de extra voorgestelde fietsbrug overbodig en zonde van de investering.Bespaar op de fietsbrug en maak waar nodig de wegen naar de twee omliggende

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

inzaken rechten van personen met een handicap https://wijstaanop.nl/wp-content/uploads/2019/06/VN-Verdragtekst-IVRPH-NL.pdf

“Artikel 19 Zelfstandig wonen en deel uitmaken van de maatschappij De Staten die Partij zijn bij dit Verdrag erkennen het gelijke recht van alle personen met een handicap om in de maatschappij te wonen met dezelfde keuzemogelijkheden als anderen en nemen doeltreffende en passende maatregelen om het personen met een handicap gemakkelijker te maken dit recht ten volle te genieten en volledig deel uit te maken van, en te participeren in de maatschappij, onder meer door te waarborgen dat:”

Stelt de gemeente zich garant voor ruimhartige financiële compensatie van de waardevermindering van de woning als gevolg van de bouwplannen en bestemmingsplannen van de gemeente voor bewoners die vanwege omstandigheden als ouderdom, handicap, ziekte of overlijden voordat de fase van uitkoop is bereikt moeten verhuizen, zoals conform art. 19 van het VN verdrag inzake rechten van personen met een handicap is vereist?

Worden dan ook de taxatie en een onafhankelijke taxatie vergoed?

Is er dan ook vergoeding mogelijk voor een deskundig advies?

Als bewoners hebben we juist behoefte aan duidelijkheid, aan kaders, aan verduidelijking van onze rechten als huiseigenaars.

In het wijkbericht van oktober 2023 staat nog vermeld: “In mei en juni 2023 heeft de gemeente gesproken met inwoners en ondernemers uit de wijk. De uitkomsten van die gesprekken gebruikten we om voorstellen uit te werken voor veranderingen in Overvecht. Bijvoorbeeld sloop en nieuwbouw.” De verschillende bezwaren die toen zijn gemaakt vind ik niet terug in de Omgevingsvisie Overvecht.

Heeft participatie? Meepraten dan eigenlijk wel zin??

Hoe is het mogelijk dat ik niet ben gehoord? Dat de gemeente mij en mijn buurtgenoten, de bewoners van mijn straat en de zijstraten, de bewoners van de flat aan de Tiberdreef, het bestuur van de moskee aan de Arnodreef, de

Nr.	Reactie	Antwoord

winkeliers van het winkelcentrum aan de Arnodreef, de bewoners van de flats boven de winkels, de bewoners van de flat aan de Moezeldreef, de bewoners van Tuindorp langs de spoorlijn **niet heeft gehoord, niet rechtstreeks (en persoonlijk, via een gepersonaliseerde brief) heeft benaderd**?

Ben ik dan de enige die is overvallen?

Nee, ik blijk niet de enige te zijn. Dat is duidelijk. Ik citeer een buurvrouw verderop in mijn straat: “

“Wat mij ongelooflijk stoort is dat er uit deze informatie op geen enkele manier de urgentie en levensingrijpende mogelijke veranderingen voor mijn persoonlijke woning en woonplezier blijkt. Een keertje meedenken over het groen en verkeer in de wijk is wezenlijk anders dan mogelijke sloop van je woning,”

Ook de bewoners van Tuindorp die op 50 meter afstand van 23 verdiepingen hoge flats aan de andere kant van de spoorlijn wonen, waren niet geïnformeerd. Het Wijkbericht dat in Tuindorp was verspreid ging alleen over een geplande fietstunnel. De Tuindorpers zijn pas deze week per mail nog gealarmeerd over de sluiting van de inbreng voor een zienswijze op 20 mei (3 dagen voor sluitingstijd), de informatieavond voor de buurt met de Gemeente vindt plaats op 27 mei. 7 dagen na sluitingstijd van de periode om een zienswijze in te dienen. Bewoners van Tuindorp hebben dus geen rechtmatige kans gehad zich te verweren. De gemeente heeft al aangekondigd te starten met de bouw op de parkeerplaats naast het gebouw waar nu de PO/VO raad is gehuisvest. Participatie??? Inspraak?? Betrekken van bewoners???

Voor een verdere uiteenzetting over tekortkomingen in de procedure en de termijn van de zienswijze verwijs ik naar de zienswijze van [indiener 368] (La Bohemedreef).

Ik voeg daaraan nog het volgende toe. [Indiener 368] noemt ook de late berichtgeving, nadat de termijn al is ingegaan. 2 a 1,5 week voorafgaand had ik nog op de site van de gemeente Utrecht, Omgevingsvisie gekeken of de ingang van de termijn voor indienen van de zienswijze al stond vermeld. Er stond nog

Nr.	Reactie	Antwoord

geen specifieke ingangsdatum vermeld. Ook hadden we nog steeds niets van de gemeente gehoord. We zaten er echt op te wachten. We hebben nu toch de direct lijntjes? We hebben toch keer op keer verzocht ons goed en tijdig te informeren? En hadden de ambtenaren niet toegezegd dat ze dit zouden doen?? En is dit dan het resultaat??

Kaartjes die zijn opgenomen in de Omgevingsvisie en in eerdere communicatieuitingen van de gemeente zijn verspreid, veranderen voortdurend. Het is bijv. opmerkelijk dat in het kaartje van oktober/november 2023 (de kaarten die niet waren opgenomen in het wijkbericht, maar wel waren “in te zien” aan de muren van de ruimte waar de bijeenkomsten plaats vonden) de kleur rood in de legenda niet werd toegelicht. In het “Omgevingsprogramma Overvecht. Samen bouwen aan Overvecht van **02-02-2022**” zijn mij de volgende zaken opgevallen.

Opvallend:
pag. 24: Arnodreef en achterliggende Carmendreef : Veiligheid vergroten in de buurten; aandacht voor kwaliteit op ooghoogte en levendigheid in de plint
Ik kan me hierin niet herkennen. Ik heb geen last van onveiligheid in de straat noch vanaf het speeltuintje.
pag. 27: verbinden. Er lijkt een groen/grijs blok door de Arnodreef te staan. Waarop dit duidt is niet duidelijk.
Waar duidt het groen/grijze blok op?
pag. 32: Gele vlek in de legenda: Ontwikkeling Overvecht station als knooppunt Arnodreef, Butterfly- en Rubicondreef valt buiten de Gele vlek en het gebied aangemerkt als te ontwikkelen.
pag. 34: Combineren van wonen, werken, winkels: Gele markering in de legenda: Onderzoeken: waar mogelijk plint/ ruimtes op ooghoogte activeren en vullen met werken en voorzieningen. Is de oostkant van de Arnodreef hier aangemerkt met Geel? De kaart geeft weinig duidelijkheid.

Maart 2022 vallen onze straten en omliggende straten nog buiten het te ontwikkelen/bebouwen gebied. In november 2023 blijkt het te ontwikkelen gebied aanzienlijk te zijn vergroot en is o.a. de Arno-, Butterfly, Rubicon en Carmendreef toegevoegd. In April 2024 is het gebied tussen de Tannhauser- en Othellodreef toegevoegd.

Nr.	Reactie	Antwoord

Hoe kunnen we ons verweren als de gemeente voortdurend kaarten blijft veranderen, onduidelijke kaarten verspreid waarin bv. de legenda de kleur rood niet toelicht (opvallend genoeg de meest gevoelige/omstreden bestemming (lees Hoog stedelijk gebied)?

Geen volledige informatie en m.n. verslaglegging van participatie van bewoners ontbreekt

Al in een mail aan de gemeente gedateerd 25 januari hebben wij een bijlage toegevoegd met een lijst met ontbrekende documenten (bijlage …Ontbrekende documenten Omgevingsvisie). Het betreft hier m.n. verslaglegging van participatie/inbreng van bewoners en een terugkoppeling van wat de gemeente met de geleverde inbreng heeft gedaan. Welke inbreng is wel verwerkt in de volgende versie van de Omgevingsvisie en welke niet? Wij tasten in het duister. Als belanghebbenden en getroffenen die bereid zijn inbreng te leveren, mee te praten, (vrije) tijd te investeren, frustrerende gesprekken te voeren, geen antwoorden te krijgen op voor ons zeer relevante vragen en zorgen, is het ontluisterend te bemerken hoe met de inbreng door de gemeente wordt omgegaan.

Als ik terug lees in de verslagen van de Dialoogavonden 11 mei 2022 en 13 september 2023 dan is bitter weinig van de inbreng van de bewoners verwerkt in de plannen. Het is diep treurig. Zeker omdat de vragen die toen zijn gesteld, de opmerkingen en suggesties die toen zijn gedaan, veelal overeen komen met onze vragen, adviezen en suggesties.

Bovenstaande bevindingen staan in schril contrast met wat de Gemeente ons antwoordt in de conceptbrief van (8,20 of 25 maart 2024)

“Afsluitend willen wij benadrukken dat het participatieproces veel verschillende input heeft opgeleverd, zowel voor heel Overvecht als voor de verschillende buurten. De opbrengsten van het participatieproces vormen een belangrijke basis voor de inhoudelijke keuzes in de omgevingsvisie.”

Nr.	Reactie	Antwoord

Over welke opbrengst en input het participatieproces tasten wij nog steeds in het duister. In welke mate de opbrengst een “belangrijke basis” vormen voor de inhoudelijke keuzes is voor ons niet transparant inzichtelijk. Wel merken we in de bejegening, de betrouwbaarheid, openheid en transparantie onvoldoende verbeteringen. Daarbij is het dan ook opmerkelijk (zacht uitgedrukt) dat wanneer wij op het overleg van 30 april wederom (nadat dit ook al in het overleggen van 8, 22 december 2023 en 2 februari, en in de mail van 25 januari 2024 en de brief van 8 maart 2024 was verzocht) het verhullende taalgebruik en presentatie in het Wijkbericht van april 2024 ter sprake brengen, de ambtenaar voorstelt een enquête uit te zetten. Het is de soort van ambtelijke reactie die boekdelen spreekt. Lees zelf de folder/marketing uiting van de gemeente terug, en vraag je af, is dit duidelijk rechtdoorzee taal die iedere lezer zal begrijpen en waaruit direct duidelijk wordt wat er staat te gebeuren? En als het zelf niet lukt, vraag 10 bewoners om de conceptfolder te becommentarieren (a la sensitivity readers) en feedback te geven op de transparantie van de informatie en de helderheid/leesbaarheid en begrijpelijkheid /die recht doet aan de diversiteit van bewoners. Liefst voordat de berichtgeving (marketinguiting) van de gemeente wordt verzonden. Het is nu als: **eet een mars, dat is gezond**. De Keuringsdienst van Waarde zou hier nog een heel smakelijke uitzending aan kunnen wijden.

Om de meest prangende voorbeelden te noemen:

- P. 3 Plattegrond Taagdreef, Rubicondreef e.o. nr. 4

Rondom het station komt een hoogstedelijk gebied met woningen en kantoren voor verschillende bedrijven. Op de begane grond komt ruimte voor een groene ecologische, recreatieve verbinding.

Gewenste formulering:

Het gebied rondom het station krijgt de bestemming Hoogstedelijk gebied met hoogbouw tot 23 verdiepingen. Het krijgt een uitstraling van Manhattan in Overvecht. In de gebouwen komen woningen en kantoren. De ontwikkeling hiervan wordt overgelaten aan projectontwikkelaars. Op de begane grond komt ruimte voor winkels, horeca en reacreatie.

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

Waar moeten de mensen naar toe?

Waar kunnen we die berekening vinden?

In de plannen van mei 2022 wordt nog gespreken van een opdracht van 6800 woningen voor Overvecht. Inmiddels zijn 1800 hiervan al gebouwd of bijna klaar. De woninglast/toename van het aantal woningen en woningdichtheid wordt dus vele malen groter dan de 5000 waarover nu wordt gesproken.

Het is opvallend dat de extra te creëren woningen juist worden gepland in de wijken met de meeste sociaal/maatschappelijke problemen. Hoe zit het met de wijken waar mensen veel meer financiële draagkracht hebben. ?? Waarom wordt de opdracht tot te bouwen woningen onevenredig verdeeld over de buurten van Utrecht? En wordt er in de communicatie naar buiten gedaan of het om 5000 woningen voor Overvecht gaat maar in werkelijkheid om 6800 woningen.

6. Wat wordt bedoeld met “verbeteren van de woningmix”? Op blz. 17 van het ontwerp-Omgevingsvisie staat een onduidelijke alinea over de gemengde wijk.

Blijft het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk of blijft het percentage sociale huurwoningen minimaal gelijk?

Als de genoemde percentages geen doelstellingen zijn wat zijn dan wel de doelstellingen?

Hoeveel koopwoningen komen er dan bij?

Hoe wordt besloten waar welke soort woning komt? Hoe groot worden de nieuwe huizen? Wordt bij het nieuwe aanbod met name gedacht aan de doorstroom van mensen die in Overvecht wonen? Het overgrote deel van de mensen heeft in de woonwensen enquete aangegeven te willen blijven wonen in de wijk. De gemeente kiest er nu voor om juist te bouwen voor mensen buiten de wijk. Dit is sociaal/Maatschappelijk onwenselijk en maakt de sociale tegenstelling en de kansenongelijkheid voor inwoners van Overvecht alleen maar kleiner. Hier wordt gebouwd voor kenniswerkers. Mensen die tegenwoordig veel thuis werken. Voor hen wordt wonen vlak bij het openbaar

Nr.	Reactie	Antwoord

vervoer gereserveerd. Minder draagkrachtigen moeten maar oprotten en verder weg van een station gaan wonen. Dit terwijl kenniswerkers tegenwoordig ook flexibele werktijden hebben. Kortom dit is klasse politiek die hier gevoerd wordt. Met heeft het over een mix van doelgroepen. De meest draagkrachtige wijken hebben de meest eenzijdige mix van bewoners. De tweedeling in de maatschappij wordt met dit soort projecten alleen maar vergroot.

De plattegronden en de toelichting in het Wijkbericht april 2024 komen niet overeen met de plattegronden zoals die in het concept Omgevingsvisie staan. Van welke versie moeten we uitgaan?

Gebrekkige informatievoorziening

De eerste keer dat ik notie nam van het bestaan van de omgevingsvisie Overvecht is het wijkbericht van oktober 2023 genaamd “Uitnodiging: Praat mee over de toekomst van Overvecht”. Uit deze uitnodiging bleek geenszins welke impact de Omgevingsvisie Overvecht zou hebben voor mijn woning, mijzelf en mijn buren. Het was op 6 november dat mijn buurvrouw mijn ogen opende en de volle impact van dit plan mij duidelijk werd. De buurvrouw had het weer gehoord via een kennis en wijkbewoner die op een informatieavond was geweest en de kaarten had bekeken. Onze kant van de straat bleek met rood te zijn gemarkeerd. De kleur rood stond overigens niet uitgelegd in de legenda van de kaart. Wel de andere kleuren. Bij navraag bleek dat de kleur rood stond voor Hoogstedelijk gebied. Kortom, mijn huis moet plaats maken voor Hoogbouw. Boem, een donderslag bij heldere hemel.

Gelukkig heb ik een buurvrouw die mij informeert. De gemeente is hierin in gebreke gebleven. Ik verwacht van de gemeente dat deze mij direct/persoonlijk benadert met een brief gericht aan mij dat de gemeente mijn huis/straat heeft aangemerkt als ontwikkelgebied voor Stedelijke dan wel Hoogstedelijk gebied. Ik voel me volstrekt niet serieus genomen door deze gemeente als huiseigenaar, als langdurig en betrokken bewoner van Utrecht en Overvecht.

Onze ervaringen als direct getroffenen, bracht mij op het idee om eens een rondje te doen langs de huizen grenzend aan de spoorlijn aan de Tuindorp kant. Toen ik vroeg of de bewoners op de hoogte waren van de plannen van de

Nr.	Reactie	Antwoord

gemeente Utrecht, was het antwoord ja, ze hadden iets gelezen in het Wijkbericht van april over een fietstunnel. Toen ik doorvroeg of men ook op de hoogte was van de hoogbouw aan de andere kant van de spoorlijn? Was het antwoord: Nee. Daar weten we niets vanaf. Dat stond niet vermeld in het Wijkbericht. In het overleg met de gemeente op 30 april j.l. (zie bijlage …Verslag bijeenkomst 30-04-2024 MN), heb ik mijn bevindingen als casus voor informatieonthouding en onthouding van redelijke kans op inspraak gedeeld met de aanwezige ambtenaren. Een ambtenaar van de gemeente vertelde dat de opkomst uit de Wijk Tuindorp beste hoog was op de informatiebijeenkomst op 22, 23 en 25 april. Ze vertelde er niet bij dat deze bewoners voornamelijk kwamen om hun zorgen over de fietstunnel kenbaar te maken[23]. Niet over de hoogbouw (23 verdiepingen). Daar waren ze immers niet over geïnformeerd. Althans niet door de gemeente. Wellicht zijn er nog wat bewoners naar de bijeenkomst van 25 april gekund, nadat ze door mij waren geinformeerd.

Zelfde ervaringen hebben buurtgenoten. Een buurtgenoot heeft een rondje langs de winkeliers van het winkelcentrum Arno/Tiberdreef gedaan. Geen van de winkeliers was op de hoogte. Ja, er was iemand langs geweest van de gemeente, die had een praatje gemaakt. Er was iets van plannen, maar wat het voor hen zou betekenen? Geen idee. Wat de plannen daadwerkelijk inhielden? Geen idee.

Ik vermoed dat een ambtenaar van de gemeente raar zal opkijken als ik op een dag onaangekondigd op zijn werk verschijn om even een praatje te maken over zijn winkel en dat de gemeente plannen heeft om het winkelcentrum waar zijn winkel is gevestigd te verbouwen. De veel gepastere wijze waarbij respectvol met bewoners/ondernemers wordt omgegaan is bijv. eerst een keer op bezoek komen met een brief. Deze brief mondeling toelichten om daarna een afspraak te maken om nog eens in gesprek te gaan. Beter zou zijn om een gesprek te organiseren met alle ondernemers samen zodat zij gezamenlijk kunnen reageren. Bovendien van te voren de tijd krijgen om zich te verdiepen in de plannen en op gelijkwaardige voet te kunnen reageren. Ik weet niet hoe ik zo’n geïmproviseerd contactmoment, dat de gemeente beschouwd als participeren en informeren moet kwalificeren. Participeren is het in ieder geval niet.

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

Vinden Woonin en de gemeente Utrecht in 2023 de socialehuurbuurt (Margarethe van Parmadreef, Donaudreef, Berenzinadreef) niet meer aantrekkelijk en een jaar daarvoor nog wel?

Vinden de huurders in 2023 hun buurt en huizen ook niet meer aantrekkelijk en een jaar eerder nog wel?

Wat is er overigens gebeurd met de Werkplaats Overvecht? Een initiatief gestart in 2018 en lijkt gestopt in 2022?

Is met het afsluiten van het Wijkakkoord in 2022 ook de Werkplaats om zeep geholpen?

Waarom is de Werkplaats overbodig verklaard?

De werkplaats heeft een prachtige Participatie-en communicatieleidraad opgesteld. Wordt deze leidraad ook gehanteerd voor de Omgevingsvisie Overvecht?

Hier weet ik het antwoord eigenlijk al op. Nee.

Op pagina 10 van de Leidraad staan tips voor de communicatie.

Bv.” Zet middelen in die afgestemd zijn op de doelgroep.”

Een app, zoals Boon van Arcadis (NRC 17-2-2024) suggereert als mogelijke verbetering in de communicatie tussen gemeente en bewoners, zou in de situatie van Overvecht onvoldoende werken. Daarvoor is een veel breder scala aan middelen nodig. Vraag het vooral de betrokkenen zelf wat nodig is, maar zou bij de Gemeente hierover niet al veel bekend moeten zijn? Of spelen de vele wisselingen van ambtenaren (professionals) hierin parten?[26]

De middelen die nu zijn ingezet, zijn voornamelijk gericht op een doelgroep. Mensen die behoorlijk taalvaardig zijn, gewend zijn naar wijkbijeenkomsten te komen etc.etc. De voornamelijk theoretisch opgeleide bewoners van

[26] Dialoogavonden 11 mei 2022 en 13 september 2023

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

Nr.	Reactie	Antwoord

En gaat het werkelijk om verbetering?

Een paar cijfers op een rij.

“Inwonersaantal:

Aantal inwoners per jaar, De wijk Overvecht telt 34.910 inwoners in 2023.

GrafiekTabel
2013201420152016201720182019202020212022202326.00026.00028.00028.
00030.00030.00032.00032.00034.00034.00036.00036.000

Jaar	Inwoners
2013	31.555
2014	32.220
2015	33.715
2016	34.235
2017	34.245
2018	34.260
2019	34.295
2020	34.295
2021	34.155
2022	34.560
2023	34.910

Bovenstaande grafiek toont het aantal inwoners per jaar op basis van de data van het CBS voor de wijk Overvecht.

De bevolking van de wijk Overvecht is met 3.355 personen gestegen van 31.555 personen in 2013 tot 34.910 personen in 2023 (dat is een grote toename van 11%). Het gemiddelde verschil per jaar over de hele periode van

Nr.	Reactie	Antwoord

2013 tot en met 2023 was 336 personen (1,03%). De ontwikkeling van de data in de tijd volgt een duidelijk stijgende trend: De cijfers stijgen bijna ieder jaar."[27]

In 10 jaar tijd is het aantal inwoners van Overvecht al gestegen met 11% en aangeduid als een **grote toename**. Een dergelijke toename versterkt ook de sociale en maatschappelijke druk op een wijk met een al bovengemiddeld aandeel aan achtergestelde bewoners. Is het bouwen van nog meer woningen in een wijk waarin de bevolkingsdichtheid al relatief hoog is de oplossing voor het verlagen van de Kansenongelijkheid? Het terugbrengen van de sociaal/maatschappelijke problemen die al in Overvecht zijn? Het creëren van mogelijkheden van opwaartse woonmobiliteit (de wens van de Overvechters), lokaal ondernemerschap en dus versterking van de gemeenschap met de focus op de Overvechters komt ook geheel Utrecht ten goede. Zo zal op de langere termijn en geleidelijk aan de inkomens van de Overvechters gemiddeld toenemen. En bouwen we samen aan een inclusieve en duurzame stad.

Het gedeelte met de meest gunstige verdeling: inkomensverdeling, verdeling sociale huur/koop, wonen/werken wordt aangemerkt als te slopen gebied.

Zeer opvallend aan de Omgevingsvisie van Overvecht is dat juist het gedeelte van Overvecht waar de verhoudingen tussen inkomens, verdeling sociale huur/koop en wonen en werken het meest evenwichtig zijn wordt opgeofferd voor Hoog Stedelijk gebied. In het Wijkbericht van de Gemeente Utrecht gedateerd april 2024 staat: "We maken een omgevingsvisie om plekken die we goed vinden (wat is goed?) te behouden en om plekken die we minder goed vinden te verbeteren" (wat is minder?). Zo daar staat nogal wat. Deze zin is veelzeggend maar is geen onderbouwing van de plannen die nu voorliggen in de omgevingsvisie. Immers juist het gedeelte van Overvecht waar de verdeling over inkomens, sociale huur/koop en wonen en werken het evenwichtigst verdeeld zijn wordt opgeofferd voor Hoogstedelijk en Stedelijk gebied.

Nr.	Reactie	Antwoord

Voor een uitwerking van de ratio huur en koopwoningen die geen recht doet aan de huidige behoeften van Overvechters verwijs ik naar de zienswijze van Mw. Snijder, bewoner Butterflydreef, nr. 3 en 5 van haar pleidooi.

Is het gebied Taag/Rubicondreef dan een plek die minder goed is?

Is dit dan de plek die verbetering nodig heeft?

“De armen bij de armen, de rijken bij de rijken….”Dat leidt tot kansenongelijkheid”[28] Zoals een krantenkop in de NRC luidt.

Een van de onderbouwingen van de Omgevingsvisie Overvecht en de keuze om meer koop in het hoge en middensegment te bouwen is: “We willen meer verschillende inkomensgroepen naar Overvecht trekken.”[29] Dus toch bouwen voor mensen van buiten Overvecht!!? Ik vraag me dan altijd af:

Wat kan Utrecht doen om meer verschillende inkomensgroepen te trekken naar wijken als Wilhelminapark, Wittevrouwen, Tuindorp, Rijnsweerd?

Is het niet even belangrijk dat in die wijken een goede gezonde evenwichtige mix komt van inkomensgroepen?

De fundamentele vraag is dan: *Wie bepaalt wat een evenwichtige mix is voor wie?*

Wethouder Diepeveen geeft een onderbouwing waarom juist in Overvecht, een wijk met volgens hem relatief veel ruimte voor de auto en verkeer omdat in de jaren 60 de auto als vervoersmiddel in opkomst was. Er werd in die tijd dus volop ruimte gegeven aan de autochtone bewoners van Utrecht die snakten naar vrijheid in mobiliteit en zich voor het eerst een auto konden veroorloven. Kan het zijn dat bewoners van Overvecht met een migratieachtergrond vergelijkbare motivaties en wensen hebben voor het hebben van een auto als waar de wijk Overvecht destijds voor gebouwd was? En zijn bewoners van Overvecht die werkzaam zijn in cruciale beroepen o.a. in de bouw (waar

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

Ik fiets vaak door de wijk en door de wijk Tuindorp. De autodichtheid in de wijk Tuindorp is vele malen groter dan in de wijk Overvecht. Fiets ik langs de Cleopatradreef dan staan aan beide kanten auto's geparkeerd, maar ten opzichte van het aantal bewoners in de flat zal dit meevallen t.o.v. Tuindorp. Wanneer ik door Tuindorp fiets staan beide kanten van de weg vol geparkeerd met auto's. Negen van de tien keer komt een auto mij tegemoet (geen fietser, noch wandelaar). Meestal heel brede/grote elektrische auto's en wordt ik als fietser in de kant van de weg gedrukt.

Wat gaat de gemeente doen aan de hoeveelheid auto's in wijken als Tuindorp?

Wat gaat de Gemeente Utrecht doen aan het aantal te grote auto's in Utrecht?

Gaat de gemeente Utrecht grote auto's weren uit het Centrum van de stad?

Onvoldoende aandacht voor afhankelijkheid auto en betekenis van autobezit. Voor veel bewoners zal het bezit van een auto het eerste gevoel van vrijheid geven. Je mag dan wel wonen in een huurwoning en voorheen altijd afhankelijk zijn geweest van het openbaar vervoer, dan geeft het bezit van een auto een gevoel van onafhankelijkheid. Voor veel bewoners is familiebezoek ook heel belangrijk. De auto geeft meer mogelijkheden voor familiebezoek. Het is bovendien belangrijk goed voor je ouders te zorgen, deze te halen en brengen naar artsen en ziekenhuis bezoeken. Ook de auto is hiervoor van cruciaal belang.

Vele bewoners van Overvecht werken in de dienstensector of zoals dat vanaf de Coronatijd wordt genoemd "cruciale beroepen of sectoren". Dat kan zijn in de schoonmaak of thuiszorg, verpleging en ook in de bouwsector. Mensen zijn daarvoor afhankelijk van eigen autovervoer vanwege onregelmatige tijden, vroege tijden/tijdstippen waarop nog geen openbaar vervoer rijdt: 5 of 6 uur op het werk zijn, of moeten voor hun werk naar locaties die niet of nauwelijks te bereiken zijn met openbaar vervoer. Bovendien gaat het hier om fysiek zwaar werk. Reizen met openbaar vervoer van en naar werk zal een werkdag aanzienlijk zwaarder maken. Ook deze cruciale beroepen zijn belangrijk voor

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

als het ware in tweeën wordt gehakt. Bovendien worden opritten van auto's dan onbereikbaar.

- Er zijn geen voordelen voor de bewoners: er zijn geen voorzieningen aan beide kanten van het spoor.
- Ook voor doorgaand verkeer is de route vanuit Overvecht via de Prof. Van Bemmelenlaan onlogisch: de laan komt uit op de T-splitsing met de Reinwardtlaan:
    - Doorgaand verkeer dat rechtsaf slaat, komt uit op de kruising Reinwardtlaan/Willem de Zwijgerplantsoen. Die locatie is vanuit Overvecht veel makkelijker te bereiken via een bestaande doorgaande route: Tripkade, Linnaeuslaan, Willem de Zwijgerplantsoen.
    - Doorgaand verkeer dat linksaf slaat, komt uit bij de Winklerlaan, richting Eykmanlaan. Die locatie is vanuit Overvecht veel makkelijker te bereiken via een bestaande doorgaande route: Darwindreef en Eykmanlaan.
- Er bestaat al een doorgang onder het spoor door, bij het station. Die is nu afgesloten met NS-poortjes, maar door die te verplaatsen, kan de tunnel toegankelijk worden gemaakt.
- Het is een onnodige besteding van publieke middelen. Die middelen kunnen op een betere manier worden besteed.
- Ik heb zorgen over de overlast die er kan ontstaan door de tunnels. Er is op de Albrecht Thaerlaan best wat criminaliteit in de vorm van woning- en auto-inbraken. Met de komst van de tunnels zal dat toenemen omdat er extra vluchtroutes ontstaan.
- Ik heb zorgen over de overlast van de bouwwerkzaamheden voor de tunnels. Die aanleg zal ingrijpend zijn, met bouwverkeer en bouwmaterialen in een krappe woonwijk.
- Een tunnel zal de waarde van omliggende woningen laten dalen.

Voorts staan er in de visie nog twee plannen waar ik tegen ben:

1. Hoogbouw bij station Utrecht Overvecht: dit tast het karakter van de omgeving aan: een woongebied dat groen en rustig is. Gebouwen van 70 meter hoog, met alle drukte, werkzaamheden en geluiden (verkeer,

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

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

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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

te vergroten en wegspoeling te verkleinen en houden bodemvruchtbaarheid en waterkwaliteit in stand.

- Door de toename van bevolking en bevolkingsdichtheid kunnen deze vormen van samen tuinieren ook de kwaliteit van leven in bepaalde wijken vergroten.
- De volkstuinparken vormen een belangrijk deel van het stedelijke groene netwerk, die versnipperde habitats in de stad aan elkaar linken (stepping stones) en stedelijke flora en fauna bevorderen. Het ervaren van biodiversiteit kan therapeutische effecten hebben en daarmee het menselijk welzijn vergroten.
- Volkstuinparken kunnen met het juiste beheer dienen als plaatsen voor specifieke wilde dier- en plantsoorten buiten hun oorspronkelijke habitat, en als genenbanken van traditionele soorten die verloren dreigen te gaan en die waardevol zijn voor de gemeenschap en stedelijke geschiedenis.
- Samen tuinieren kan menselijke verscheidenheid en sociale interactie linken aan biodiversiteit; daardoor vergroot tuinieren de biodiversiteits-gerelateerde gemeenschapswaarden in de stad.
- Samen tuinieren heeft economische voordelen zoals het besparen op de kosten van de gezondheidszorg en gratis dan wel tegen aanzienlijk lagere kosten onderhoud van (semi) openbare ruimte.

Zowel in Utrecht als elders in Nederland hebben volkstuinparken bewezen dat ze belangrijk zo niet onmisbaar zijn om flora en fauna in de stedelijke omgeving een kans te geven. Volkstuinparken, die al decennialang op dezelfde locatie liggen hebben volwassen groen, wat
nodig is voor een bloeiende flora en fauna. Kenmerkend is ook het rijke bodem- en waterleven door de diversiteit aan begroeiing. Het zijn waardevolle ecologische gebieden, die in de stedelijke groenstructuur een vaste en beschermde plek verdienen. Zij brengen natuur dicht bij de stadsbewoners en betrekken hun omgeving hierbij. Wij hebben hier ruim voldoende voorbeelden van in steden als Utrecht, Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Leiden, Groningen en Ede.

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

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

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

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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen:
De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft.
En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen.”

De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende ‘Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt’: ‘De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.’)
Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*.
In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van

Nr.	Reactie	Antwoord

ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen:
Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone.
Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze.

Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’
Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan

Nr.	Reactie	Antwoord
	bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als 'Transformatie in het groen', maar als 'Ontwikkelingszone' (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: "Wordt er in de parken gebouwd?", met een al even kort antwoord: "We gaan niet in de parken bouwen." Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als "park" op de kaart aangegeven, maar als "Bebouwing aan het groen" (Wijkbericht), c.q. 'Transformatie in het groen' (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. 'Ontwikkelingszone' (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, "de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw." Dat komt op sommige bewoners over als een 'truc' om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie 'Transformatie in het groen', dan wel 'Ontwikkelingszone'. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
454	Prachtige plannen met een mooi ontwerp, en veel hard werk door u als gemeente en de mensen in Overvecht, de committees en belangengroepen. Ik weet dat er hele serieuze en goed uitgewerkte reacties zijn die absoluut het belangrijkste zijn, van mij het volgende heel kort: De plannen zijn heel ambitieus, diepgaand en al omvattend, dat brengt met zich mee grote risico's: • De bestaande structuren in de gemeenschap worden al aangetast, de onrust bij de mensen is nu al groot, dezelfde mensen die het programma moeten begeleiden; er zullen onderweg de realisatie zeker grote veranderingen zijn. Actie en monitoring en aanpassing zal mogelijk moeten blijven zonder onheils situaties als oorzaak. • De kans dat financiering uit de hand gaat lopen is groot zoals we zo vaak zien in te grote projecten die helemaal blueprint worden gepland en uitgevoerd, met of zonder voorafgaande "inspraak". • Wie heeft vanuit de gemeente beslist en waarom, dat er bijvoorbeeld 5.000 woningen en 3.000 werkplekken te maken zijn in Overvecht: dat is minimaal 50 grote flatgebouwen, waar komen die? In de polder? Daar waar het groen is? Sportparken? Daar waar we nu nog kunnen parkeren? Of waar gaan we slopen om ruimte te maken? Of allemaal tegelijk? Hoewel er wel al veel is voorgelicht, is het de mensen niet duidelijk wat er met hen (en mij) zelf gaat gebeuren, ik weet ook niet of onze flat gesloopt gaat worden, anderen bij ons in de buurt zijn heel angstig, maar er worden nog steeds veel huizen verkocht en dus gekocht! Kortom ik zou de gemeente aanraden in stappen te plannen en te werken, om de veranderingen controleerbaar te maken, en om te leren en bij te kunnen sturen, met in gedachte de optie het hele project veel kleiner te maken.	Bij de verdere uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 in concrete plannen betrekken wij de belanghebbenden zo goed mogelijk. De vooruitgang op de doelstellingen van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 wordt gemonitoord en waar nodig wordt bijgestuurd. Op basis van de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht kunnen we niet vaststellen of de financiering van toekomstige projecten uit de hand zal lopen. De Beleidsnota omgevingsvisie 2040 fungeert als een afwegingskader en is bedoeld om richting te geven en als basis voor samenwerking te dienen. Voor de uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 in concrete projecten hanteren we het Utrecht Planproces, waarbij elke stap zorgvuldig wordt afgewogen, inclusief de financiële haalbaarheid en inspraak van betrokkenen. De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen , waarvan minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht. Dit staat in de vastgestelde RSU 2040 (2021) en is een van de uitgangpunten voor deze beleidsnota omgevingsvisie 2040. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 geeft kaders aan waarbinnen dit leidt tot wijkverbetering in Overvecht. Per kleur gebied zijn er spelregels gegeven, en bovendien gelden er algemene uitgangspunten. Een daarvan is dat we terughoudend zijn met sloop. Maar om het aantal woningen te halen en nieuwe woningtypen voor de wijk toe te voegen is soms sloop nodig. Of en waar dit precies is, weten we nog niet. Bewoners worden bijde uitwerking en afweging in projecten betrokken.
455	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht willen wij bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten

Nr.	Reactie	Antwoord
	De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onvoldoende aangetoond. Een rechtstreekse route tussen Overvecht en Tuindorp is er al. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk zijn overbodig en ongewenst, In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ik ervaar helemaal geen belemmeringen en barrièrewerkingen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: • Ongewenste tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw. • Onveilige lange donkere tunnels als ze klaar zijn. • Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg. • Verspilling van belastinggeld	van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
456	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes.	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk. Ik hoop dat u mijn zorgen serieus neemt en het plan herziet. Ik blijf graag aangesloten op alle ontwikkelingen.	
457	Wij hebben grote moeite met het maken van extra verbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp middels 2 extra tunnels. Ten eerste is het ergerlijk dat een dergelijk grote voorgenomen investering (het gaat hier om miljoenen euro per tunnel) met een grote invloed op een buurt, maar zeer summier wordt onderbouwd en met twee kleine pijltjes op een kaart in de visie gefietst wordt. Het woord tunnel komt welgeteld slechts 1x voor in de visie. Het betreft een papieren wensdenken vanuit bureaupolitiek waar vanuit bewoners van Tuindorp en vanuit Overvecht helemaal geen actuele behoefte bestaat of in een vraag voorziet. Er wordt helemaal niet aangetoond dat het spoor op dit deeltraject een negatieve invloed heeft op het woongenot, de bereikbaarheid van bewoners van Overvecht of Tuindorp, noch voor de natuur. Er zijn diverse verbindingen al aanwezig. Misschien wordt het spoor voor omwonenden, dieren of wat dan ook, wellicht juist wel als prettig ervaren. Maar	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

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

Nr.	Reactie	Antwoord
	meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert juist het buitenspelen (bewegen) van kinderen, waar de gemeente zo prat op gaat. Kortom, extra tunnels = wensdenken zonder concrete behoefte vanuit bewoners, betreft enorme geldverspilling, is een verslechtering van de veiligheid, zorgt voor onnodige verkeersbewegingen door de rustige woonwijken, draagt niet bij aan bereikbaarheid voorzieningen, neemt een groter ruimtebeslag in dan nu, zorgt voor verstening en verslechtert de klimaatadaptatie.	
458	Op hoofdlijnen ben ik het volledig eens met de Omgevingsvisie voor Overvecht zoals neergelegd door de gemeente. Ik ben het dan ook niet eens met de reactie van de Vereniging van Eigenaren Tiberdreef 34 tot 88. Ik denk dat de komst van nieuwe appartementen in onze nabije omgeving van enorme waarde is voor de leefbaarheid van de wijk, die momenteel veel te eenzijdig is samengesteld, met veel arme mensen, veel asociaal gedrag, veel criminaliteit. Dat zulke nieuwbouw de veiligheid in onze buurt of ons uitzicht ernstig zou aantasten, lijkt mij zeker in dit licht niet alleen overdreven, maar gewoon onwaar. Er wordt ook geen onderbouwing van deze veronderstellingen gegeven. Ik ben wel van mening dat de verkeersafwikkeling van de geplande nieuwbouw onvoldoende is doordacht, gezien het hoge aantal woningen dat is voorzien, de te verwachten groei van het autoverkeer dat hiermee gepaard zal gaan en de geringe capaciteit van de weg waarop het nu al bepaalde momenten van de dag erg druk is. Ik zou de gemeente adviseren hier extra studie naar te doen. Tot slot adviseer ik de wethouder aangifte te doen van opruiing. Op social media, ook in groepasapp van ons appartementencomplex, gaan filmpjes en pamfletten rond die “de werkwijze” van de wethouder betitelen als “extremistisch”. Daarmee wordt het aan de bevolking voorleggen van een visie op één lijn gezet met het doodschieten van passagiers in een sneltram of van journalisten die bij een tijdschrift werken dat onwelgevallige tekeningen plaatst. Dát is namelijk wat “extremistisch” betekent. Ik vind het ver over de schreef gaan dat dit soort berichten wordt gepubliceerd en verspreid.	Dank voor uw adviezen.

Nr.	Reactie	Antwoord
459	 In dit kaartje wordt bij punt 8 aangegeven wat de visie is en dat dit gebied wordt uitgewerkt in een apart traject. Ik ben deelnemer van de werkgroep die zich met dit gebied bezighoudt. De omschrijving van het gebied en de visie erop klopt niet en is ook niet volledig. Het is **cultuur**gebied Zuilen want het gebied is sinds de ontginning rond 1000 n chr. gecultiveerd. Betekenis 'cultiveren', cultiveerde, heeft gecultiveerd (Van Dale) • 1. (van landbouwgrond) bebouwen • 2. veredelen en verfijnen; met zorg onderhouden De visie is gebaseerd op 3 pijlers: • Versterken van de cultuurhistorie • Versterken van landbouwinclusief • Versterken van de recreatie	Op 26 september 2024 jl. heeft de Raad het Startdocument Natuurgebied Zuilen vastgesteld. Met de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht houden we rekening met de inhoud van het Startdocument waaronder de toevoeging van 14 ha (deels) openbaar toegankelijk groen.

Nr.	Reactie	Antwoord

Het wordt uitgewerkt in een apart traject maar het moet wel **degelijk en deugdelijk** opgenomen worden in deze omgevingsvisie!
Ook omdat het aparte traject dreigt zonder inspraak te gaan verlopen terwijl er wel inspraak op de omgevingsvisie mogelijk is, waar dit gebied deel van uit maakt en ook vooral deel van uit moet blijven maken!

Proces van het aparte traject:
Door de enorme hoeveelheid aan negatieve zienswijzen (nov 2022) is door de gemeente besloten om een stap terug te doen en gezamenlijk met de bewoners een nieuwe (concept) visie te maken.
Er is een werkgroep samengesteld met o.m. bewoners.
Er zijn 4 sessies geweest waarin experts hun kennis hebben gedeeld met de werkgroep over 8 onderwerpen:

1. Cultuurhistorie
2. Natuur inclusieve landbouw
3. Natuurwaarde
4. Waterkwaliteit en water robuust
5. Recreatie
6. Horeca
7. Evenementen
8. Toegankelijk, bereikbaar en vindbaar

Daarna zijn er 2 integratiesessies geweest om tot een integraal plan te komen.
Op een groot aantal onderdelen is er consensus bereikt maar op een aantal cruciale onderdelen niet de zogenoemde contradicties.
Ook hebben de bewoners aangegeven het niet eens te zijn met de notulen en hebben deze niet geaccordeerd.
Op 6 december is de conceptvisie plenair gepresenteerd aan alle geïnteresseerden en betrokkenen.
Op 22 januari is er een overleg met de wethouder geweest om de contradicties te bespreken en mogelijk tot een gedragen oplossing te komen.
Dat is niet gelukt en ook bleek er ineens geen sprake meer te zijn van een conceptvisie maar van een beleidsnota.
Daarmee doet de gemeente geen stap terug maar slaat een stap over.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De raad hanteert namelijk een volgtijdelijke driedeling: 1. Visie 2. Beleidsnota (met financiële onderbouwing) 3. Uitvoeringsprogramma Bovendien is op dat moment de participatie door de gemeente zonder overleg opgezegd. De wethouder heeft toen toegezegd dat het zo niet bedoeld was en dat er uiteraard met de werkgroepleden die dat wilden nog het vervolgtraject naar de uitvoering doorlopen zou worden omdat daarmee alle kennis en kunde behouden zou blijven en ingezet zou worden. Op 23 april is de beleidsnota gepresenteerd door de Wethouder. Wij hebben hierop een reactie gegeven met op- en aanmerkingen omdat er enerzijds onwaarheden in staan en het anderzijds onvolledig is. Als je iets bewust weg laat lieg je niet maar ben je ook niet eerlijk. Op 14 mei is de definitieve versie aan het College gepresenteerd en heette het ineens Startdocument met de juridische context; “Dit besluit is niet gericht op rechtsgevolgen. Er is na vaststelling geen bezwaar of beroep mogelijk.” **Dat is onbehoorlijk bestuur!!!** Ook zijn niet al onze op- en aanmerkingen verwerkt in het document. En ook is niet aangegeven dat wij geen akkoord hebben gegeven op het participatieverslag waarmee het participatietraject niet afgevinkt kan worden. In de bijlage ‘onze opbrengst’ van de werkgroepsessies en daarmee eveneens een alternatief integraal plan die recht doet dit bijzondere gebied en tegemoetkomt aan alle belangen en wensen. Wij willen dat het gebied middels deze zienswijze en de bijlage volwaardig deel uit dient te maken van de omgevingsvisie waarmee er ook inspraak mogelijk is.	
460	**1. Mobiliteit** **Keuze voor variant 1**. Voor ons is de keuze die de gemeente maakt voor Variant 1 “Transformatieve ontwikkeling” tegenover Variant 2 “Organisch optimaliseren” niet duidelijk. Met name op de aspecten geluidhinder, sport en bewegen, sociale cohesie en bodemkwaliteit scoort Variant 2 beter dan Variant 1.	**1. Mobiliteit** **Keuze voor variant 1**. Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de Aanvulling MER. **De verkeersbeperkende maatregelen/Mobiliteit en participatie**

Nr.	Reactie	Antwoord
	Uit de participatierondes blijkt dat bewoners in (grote) meerderheid tegenstander zijn van de radicale ingrepen in het autonetwerk. Men vraagt de verkeersveiligheid te vergroten, de snelheden te verlagen etc. door aanpassingen van de wegprofielen en daarbij de interne autoverkeersstructuur binnen de wijk te behouden. Dat is het kenmerk van Variant 2. De keus van de gemeente voor variant 1 is voor ons niet goed navolgbaar gezien de reacties en niet genoeg onderbouwd. Wij zijn van mening dat er een Variant 3 uitgewerkt had moeten worden, waarbij de onderdelen van de Varianten 1 en 2 gemengd worden tot een variant waarbij naar de mening van de bewoners geluisterd wordt en waarbij niet alleen een politieke keus gemaakt wordt. Maak een nieuwe Variant waarbij de positieve punten van Varianten 1 en 2 gemengd worden omdat de keus voor Variant 1 niet navolgbaar is en er te weinig draagvlak voor is. **De verkeersbeperkende maatregelen**. De knips hebben autoluwe, verkeersveilige straten als doel, waarbij het autoverkeer naar de ontsluitingswegen geleid wordt (Franciscusdreef, Einsteindreef, NRU). Deze wegen worden hierdoor veel drukker, terwijl ook de Franciscusdreef en Einsteindreef tegelijkertijd worden versmald tot stadsboulevards. Een brede mobiliteitsaanpak wordt nodig geacht om autoverkeer te verminderen om congestie te beperken. Die houdt in dat bewoners voortaan vaker zullen moeten kiezen voor lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit etc. om zo autogebruik en -bezit terug te brengen. Het HOV via de Carnegiedreef krijgt een prominente plaats, en daarvoor is de mobiliteitstransitie een grote voorwaarde. Maar het geldt ook andersom: als de HOV via de Carnegiedreef er niet zou komen, komt de mobiliteitstransitie niet van de grond. De gemeente gaat uit van het slagen van deze mobiliteitstransitie en daarom is de keus gemaakt voor Variant 1, terwijl veel bewoners (die meegedaan hebben aan de enquêtes) voorstander zijn van Variant 2.	We werken in heel Utrecht aan de mobiliteitstransitie. Ook voor Overvecht is deze noodzakelijk. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In hoofdstuk 5 van de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. **Vergroening door verval parkeerplaatsen** Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren in relatie tot vergroening is opgenomen in hoofdstuk4 van de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. **Overig** In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden. De route Marnedreef-Zamenhofdreef is ingetekend aan de westzijde van het water (Lemnosdreef).

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het effect is echter dat wanneer er minder verkeersruimte is, men zich niet meer kan verplaatsen op de manier van eigen keus – die in een aantal gevallen de auto is. De verkeersveiligheid wordt wel beter door het simpele feit dat er minder auto's rijden. Echter wij vinden dat bewoners zich ook per auto moeten kunnen verplaatsen. Er zijn veel bewoners die in Overvecht zijn komen wonen omdat zij de auto nodig hebben om op hun werk te komen (ruim parkeerplek en vlak bij de uitvalswegen; het jaarkilometrage van personenauto's uit Overvecht is dan ook significant hoger dan het landelijk gemiddelde). De autobereikbaarheid van de wijk en de parkeermogelijkheden zijn, naast al het groen, een sterk punt van de wijk Overvecht, dat door bewoners erg gewaardeerd wordt. Overvecht is een wijk waar de auto een grote rol speelt in de mobiliteit van bewoners. De redelijke verwachting is dat dit nog lang zo al blijven, aangezien mensen werken en recreëren op plekken en tijden zonder goede OV-verbindingen. Voor nieuwe bewoners kan de HOV-verbinding veel oplossen aangezien nieuwe woningen sterk geclusterd worden rond deze verbinding. Voor het merendeel van de bestaande inwoners zal de OV-verbinding echter niet verbeteren aangezien zij verder van de HOV-haltes wonen en dan eerst met buurtgericht OV naar een HOV-halte of station Overvecht moeten gaan, dit maakt reizen met OV inefficiënt. Daar komt bij dat voor wie wel eens nachtdiensten (16% van de beroepsbevolking heeft met nachtdiensten te maken) buiten de wijk moet draaien, OV sowieso geen redelijk alternatief is. Ook voor mensen die beperkt kunnen lopen, blijft de auto essentieel voor mobiliteit. De knips zoals ze in de ontwerp-omgevingsvisie zijn gedacht, beperken de automobiliteit sterk zonder dat er voor veel bewoners een reëel en betrouwbaar alternatief komt. Men zal dan noodgedwongen de auto blijven gebruiken terwijl dit tot hinder zoals langere reistijden leidt. Ook valt te verwachten dat het beoogde terugdringen van congestie vervalt in het tegendeel: congestie neemt zeer aanzienlijk toe op de nog bruikbare wegen, aangezien die de toestroom aan verkeer niet kunnen verwerken. Wij begrijpen dat bij toevoegen van 5.000 woningen er ook naar verkeer gekeken moet worden. Maar de wijk op slot zetten met knips langs de centrale as (Carnegiedreef, Zamenhofdreef,	**2. Groen** Behouden en verbeteren van de kwaliteit van het groen en het aantrekkelijker maken voor sporten, spelen en ontmoeten is voor ons een groot belang. Met deze beleidsnota omgevingsvisie 2040 laten we zien waar we door het toevoegen van nieuwe woningen keuzes moeten maken en leggen uit waarom we soms toch voor bebouwing kiezen en hoe we het groen op andere plekken kunnen compenseren. Dit doen we zowel mogelijk naar waarde. Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk in de hoofdgroenstructuur omdat dit kansen biedt voor een belangrijke kwaliteitsverbetering van deze plekken. Dat zal effect hebben op de hoofdgroenstructuur (zie ook hoofdstuk 4 van de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 , waarin dit verder wordt toegelicht). Waar de hoofdgroenstructuur wordt geraakt, zorgen we ervoor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding behouden blijf en zorgen we voor een aantrekkelijke, sociaal veilige inrichting. Als er hoofdgroenstructuur verdwijnt compenseren we dit op een andere plek in de wijk. Welk effect nieuwe bebouwing precies op het bestaande groen heeft kunnen we op dit moment nog niet zeggen en zal duidelijker worden als we de visie in concrete plannen uitwerken. Uiteraard proberen we bij locaties die effect hebben op de groenstructuur dit zoveel mogelijk te beperken. Dat zal op de ene locatie anders zijn dan op een andere locatie. Raken van de groenstructuur betekent inderdaad bouwen in de hoofdgroenstructuur. Dit hebben we toegelicht in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. We zorgen ervoor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding in de hoofdgroenstructuur behouden blijft en versterkt. **Buurtgroen** In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 is de groenopgave verder onderbouwd. Er is ervoor gekozen om hier het onderscheid tussen de verschillende groentypologieën weer te geven. Bij de groentypologieën is onderscheid gemaakt tussen Groen om de stad, Vechtscheg, Stadsparken, Groenblauwe verbindingen en Groene buurten. De Groene buurten zijn onderverdeeld in Wijk- en buurtgroen, Groene voegen en groene ommetjes,

Nr.	Reactie	Antwoord
	Marnedreef en Moezeldreef) en knips tussen de buurten Amazonedreef, Mr. Tripkade, Tigrisdreef en Neckardreef is een ander uiterste. Daarbij is door de hoeveelheid knips en wijze waarop deze knips nu zijn gedacht, de (auto)bereikbaarheid van Centrum Overvecht zeer in het geding. De gekozen structuur rijmt niet met de toekomstige betekenis van het centrum als stadshart, zoals de visie ook beoogt. Alle inwoners zouden -naast een route de wijk uitverzekerd moeten zijn van een richting naar dit stadshart. Dit is in het belang van de gebruikers, maar nog meer in het belang van de ondernemers in het Centrum. Een afdoende systeem van radialen naar dit stadshart is ons inziens noodzakelijk om dit centrum zijn positie te laten houden en te voorkomen dat de koopkracht afvloeit naar de andere centra in en buiten de wijk. Ook moet het verkeer straks altijd ‘buitenom’, over de Zuilense Ring/NRU, die daar zeker niet op berekend is. En die zal hier in 2040 ook nog niet op berekend zijn. Het NAAM mist de verbinding tussen de planvorming rond de NRU en de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht. Wat een groot bezwaar van het plan is, is dat de effecten van de knips niet zijn doorgerekend. Dus is ook niet duidelijk hoeveel extra tijd men kwijt is aan het omrijden. Dit lijkt ons absoluut noodzakelijk voor er verder over knips gesproken wordt. Behoud de mogelijkheid voor bewoners om de auto te gebruiken zonder dat zij veel meer tijd kwijt zijn aan omrijden. Houd meer rekening met Centrum Overvecht als stadshart voor alle Overvechters. Verbind de Omgevingsvisie met de planvorming rond de NRU. **Mobiliteit en participatie** De bewoners zien (zie “101 waarden van Overvecht) ook veel bezwaren, waar niet aan tegemoet gekomen wordt. Die gaan over de lange omwegen van bv. Noord naar Overvecht Centrum en Zuid v.v., over de te voorziene verkeerscongesties op de ontsluitingswegen, de NRU en de toegangen naar de knips. Bovendien is het onveilig. Bewoners kunnen in noodgevallen niet snel weg, bv. naar de artsenpost of ziekenhuis. De knip bij de Mr. Tripkade begrijpen	Molenwiek en speelstraten en Groene verblijfsplekken. Zie ook de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. **Groenberekening** In de definitieve versie van de omgevingsvisie is de berekening van de groenopgave aangepast, rekening houdend met het abstractieniveau van een omgevingsvisie. De omgevingsvisie moet uitsluitsel geven over haalbaarheid, ambities en de consequenties van de groenopgave in de wijk met uitgangspunten voor individuele projecten. De groenberekening laat zien dat er netto een toename van het groen is. De uiteindelijke keuze van het te behouden en te maken groen wordt in de projecten gemaakt. Er zal incidenteel groen op buurtniveau moeten verdwijnen, dit wordt gecompenseerd binnen de wijk. We voegen meer groen toe in de wijk en in het buitengebied maken we meer ecologisch en recreatief waardevol groen. **Groencompensatie** Als er hoofdgroenstructuur verdwijnt moet deze worden gecompenseerd door het maken van nieuwe hoofdgroenstructuur. Binnen de gebieden zal groen zo hoogwaardig mogelijk gerealiseerd worden. Bij het kappen van bomen worden bomen gecompenseerd naar waarde, volgens Utrechts beleid. **Transformeren in het groen** De groen-oranje gebieden "transformatie in het groen" hebben tot doel meer en beter groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit kwalitatief en kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar en doorwaadbaar groen, behoud ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "groene buurtranden". Ook hebben we in de omgevingsvisie de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. **Binnenhoven in oranje zones**

Nr.	Reactie	Antwoord
	we helemaal niet. Dat is de toegangsroute naar Overvecht vanuit stadscentrum en de wijk Noordoost bv. naar Station Overvecht en het Shopping Center. De toegang tot de wijk wordt zo op slot gezet. De barrière van het spoor en de nu al grote sociale verschillen tussen de stadswijken worden door deze maatregel alleen maar verder versterkt. De knips zijn voorwaardelijk voor het gekozen model: Variant 1, waarbij een HOV gebouwd wordt met een mobiliteitstransitie als gestelde voorwaarde. Dit is de omgekeerde wereld, HOV, is juist voorwaarde om autogebruik te beperken, door mensen een adequaat alternatief te bieden. Wij vinden het plan onvoldoende onderbouwd: gaat de mate van mobiliteitstransitie die voorwaardelijk is, slagen? De bereidheid in de wijk om de auto de deur uit te doen is er niet. (De maatregelen van de gemeente richting mobiliteitstransitie worden ervaren als 'automobilistje pesten', niet zonder reden waar de gemeente niet inzet op de aantrekkelijkheid van het alternatief maar op het sarren van de autogebruiker om een transitie te bereiken). In Overvecht is er bij verdichting nog voldoende ruimte voor de auto (in wegen en in parkeerruimte). Vragen: - Zou de mobiliteitstransitie niet beter eerst ingezet kunnen worden in wijken waar nu al druk staat op de wegen en parkeerruimte? Zodat ervaring kan worden opgedaan welke maatregelen werken en welke niet? De voorgestelde infrastructurele ingrepen in de wijk, zijn heel kostbaar en gaan inhoudelijk heel ver. Als de maatregelen niet goed worden uitgevoerd, kunnen de veiligheid op straat en kwetsbare sociale samenhang ook ernstig onder druk komen te staan. - Gaan de knips het bedoelde effect behalen? Dat is niet doorgerekend. Aan de te voorziene verkeerscongesties wordt geen aandacht besteed. - Welke andere effecten gaan de knips krijgen? Er wordt alleen vanuit het positieve geredeneerd, maar over risico's, wordt niet gesproken. - Hierbij verdient nog opmerking dat het niet gepast voorkomt om juist Overvecht te gebruiken voor riskante sociale experimenten zoals een afgedwongen "mobiliteitstransitie"' terwijl deze wijk sociaal en economisch juist veel meer de auto nodig heeft.	Overvecht is optimaal ontworpen op bezonning, en ruim opgezet met groene hoven bij de flats. Dit zijn Overvechtse kwaliteiten die we koesteren en waarbij we met verdichting heel zorgvuldig om willen gaan. Belangrijk uitgangspunt in de omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer is een vervolgstap om te onderzoeken bij de verdere uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Het is gebruikelijk om dit bij planuitwerkingen bezonningsstudies te doen en hier rekening mee te houden. Groen krijgt ook altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-) kwaliteit in het gebied of in de directe omgeving. De overige rode gebieden langs de centrale as krijgen een rood/oranje arcering en een nieuwe naam "Centrale as". In deze gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven én zorgen we dat er begeleidende bebouwing komt aan de Centrale as. In de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we per kleur gebiedstype spelregels voor groen en openbaar gebied toegevoegd. De ambitie is dat verdichting tot kwaliteitsverbetering leidt voor de huidige bewoners en dat iedereen groen dichtbij heeft. Overal krijgt Overvecht substantieel meer en beter groen. **Carnegiedreef** Met de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we de in de RSU2040 vastgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. We koesteren daarbij bestaande kwaliteiten en de positieve kanten van de Overvechtse Karakteristiek. In de Verdieping omgevingsvisie 2040 komen de

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Ook het opheffen van parkeerplaatsen en organiseren van parkeren in hubs vindt men overwegend een slecht plan. Kortom, het NAAM is tegen de verkeersbeperkende maatregelen, zoals die zonder verdere onderbouwing van de haalbaarheid in de ontwerp-omgevingsvisie staan. Door overmatig gebruik van knips dreigt de wijk te verstoppen en worden routes te lang. Er is geen aannemelijk HOV alternatief gepresenteerd, hertgeen voorwaardelijk is. Het centrum is zo niet levensvatbaar meer en dat staat haaks op de ambities. Onderbouw eerst of de voorgestelde verkeersbeperkende maatregelen - zoals de knips – effectief zijn, zowel uit verkeerskundig oogpunt als vanuit bewonersoogpunt. **Vergroening door verval parkeerplaatsen** De ontwerp-omgevingsvisie stelt dat een aanzienlijk oppervlak aan groen gewonnen kan worden in de wijk. Het overgrote deel van dit mogelijke groen zou gerealiseerd moeten worden door parkeerplaatsen te laten vervallen. Dit is geen wenselijke of haalbare aanpak voor het realiseren van meer groen of het compenseren van groen dat vervalt door extra bebouwing. Overvecht heeft als wijk een aantal kwaliteiten, daar hoort behalve een aanzienlijke hoeveelheid groene ruimte ook een goede bereikbaarheid met de auto bij. Deze bereikbaarheid wordt door bewoners hoog gewaardeerd, net als groen. Ook wanneer er een HOV-verbinding komt, zal de auto van groot belang blijven voor de mobiliteit van veel Overvechters. Voldoende parkeerplaatsen overal in de wijk is voor die mobiliteit essentieel. Maak eerst inzichtelijk welke parkeeroplossingen er zijn alvorens parkeerplaatsen op te heffen. **Overig**	cultuurhistorische waarden aan bod, waar we op voortborduren. In de omgevingsvisie hebben we de hoogstedelijke gebieden opgesplitst in "hoogstedelijke gebieden" (Overvecht Centrum en stationsomgeving) en de overige hoogstedelijke gebieden waarbij we meer rekening houden met de bestaande ruimtelijke structuur, namelijk de rood-oranje "Centrale as" gebieden. Hier vallen nu de karakteristieke hoven in. Spelregels voor de kleuren gebiedstypen zijn opgenomen en aangepast in hoofdstuk "Ruimte voor groei". Een aantal hoven langs de Carnegiedreef zijn aan een kant open. Juist hier kan het logisch zijn om het hof meer in te kaderen met bebouwing (maar niet dichtbouwen), zodat er meer beslotenheid, gemeenschappelijkheid en een gezamenlijke binnenhof ontstaat. Met mogelijk meer eigenaarschap en ontmoeting tussen de bewoners. Andere omgang met de verharding en parkeren is daarbij wel een voorwaarde. De Mix vinden we een mooi voorbeeld hoe er verdicht kan worden en het openbaar gebied wordt verbeterd. Een ander belangrijk doel in de omgevingsvisie is het creëren van meer menselijke maat, geborgenheid, aangename routes en minder anonimiteit, meer veiligheid. Bebouwing langs routes, zoals de Carnegiedreef dragen daaraan substantieel bij: ogen op straat, levendigheid, entrees. Verdere planuitwerking zal de (on)mogelijkheden moeten onderzoeken waarbij het de ambitie is dat verdichting tot kwaliteitsverbetering leidt voor de huidige bewoners, dat iedereen groen dichtbij behoudt en dat de Carnegiedreef een aangenamere menselijke maat en meer verblijfskwaliteit krijgt. Vanuit gezondheidsoogpunt is de omgeving Einsteindreef/Kaap Hoorndreef inderdaad niet de ideale locatie om nieuwe woningen toe te voegen. In de Omgevingsvisie Overvecht is gekeken naar een afweging van verschillende belangen, en gezien de enorme woningnood waar we in Nederland mee te maken hebben is ervoor gekozen om breed te kijken naar waar nieuwe woningen toegevoegd zouden kunnen worden. In het MER wordt beschreven dat de verkeersintensiteit aan de Einsteindreef verder toeneemt. Daarbij wordt ook benoemd dat, hoewel er langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, er nog altijd ruim voldaan wordt aan de normen uit de Wet milieubeheer. De WHO-normen waaraan de gemeente Utrecht wil voldoen worden niet op alle plekken gehaald. Uit de analyses blijkt ook dat

Nr.	Reactie	Antwoord
	- De beoogde busbaan door Park de Watertoren zal een nieuwe barrière vormen tussen het park en de de buurt van de Taagdreef en Rubicondreef e.o. en Taagdreef terwijl veilig kunnen spelen dichtbij huis zo belangrijk is voor kinderen.Dit blijkt bij veel inwoners niet goed te vallen. Wij vinden dat er een verdere analyse moet komen of de voordelen opwegen tegen de kosten en nadelen. - We missen op de kaart (p. 28, 29) een belangrijke fietsroute, Namelijk de fietsroute aan de Marnedreef die overgaat op de Zamenhofdreef. Graag intekenen. **2. Groen** Hoofdgroenstructuur. Wij zijn blij met de keuze om niet in de parken te bouwen maar zijn er tegen dat er in de hoofdgroenstructuur gebouwd wordt (Carnegiedreef, Einsteindreef, Ankaradreef, Winterboeidreef,Katherijn van Leemputdreef en Vechtsebanen). De hoofdgroenstructuur is van groot belang om het groen in de wijk intact te houden en de wijk niet te veel te laten verstenen als gevolg van verdichting. De ontwerp-omgevingsvisie noemt de Einsteindreef als locatie waar in de groenstructuur gebouwd gaat worden en de andere locaties als locaties die de groenstructuur “raken”. Onduidelijk is wat bedoeld wordt met “de groenstructuur raken”. Is dit een eufemisme voor bouwen in de groenstructuur? Waarom niet gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak voor de Einsteindreef, zoals het staat in de RSU (als ontwikkelgebied) staat, te ontwikkelen in samenhang met Centrum Overvecht, waarbij de groenstructuur aan de kant van de Kaap Hoorndreef en de verkeersafwikkeling in stand gehouden wordt? *Wij vinden het belangrijk dat specifieker wordt benoemd:* Wat de gevolgen zijn van het bouwen aan de Einsteindreef voor de groenstructuur. In het geval “de groenstructuur geraakt” wordt specifiek gemaakt waarom dit nodig is. En of dit betekent dat de bebouwinggrens ophoudt bij de groenstructuur of iets anders. En dat buiten de genoemde gebieden in geen geval in de hoofdgroenstructuur gebouwd mag worden.	verwacht wordt dat de concentraties schadelijke stoffen in de toekomst zullen afnemen. Omdat we het belangrijk vinden om de luchtkwaliteit zo goed mogelijk te houden, worden er in de milieueffectrapportage een aantal mitigerende maatregelen voorgesteld voor verkeer. Er wordt voorgesteld om een extra scherp parkeerbeleid te voeren, om autogebruik actief te ontmoedigen. Zo wordt ontmoedigd om de routes die Overvecht ontsluiten te gebruiken en om alleen in Overvecht te parkeren. Daarnaast wordt voorgesteld om in te zetten op het overstappen op fiets en OV, om zo het autogebruik terug te dringen. Wanneer er een concreet initiatief wordt opgestart om op deze locatie woningen toe te voegen kan in die fase ook nog gekeken worden hoe de woningen zo ontworpen kunnen worden dat de gezondheid hier zo veel mogelijk beschermd wordt. **Woningbouw bedrijventerrein** In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 wordt ervoor gekozen om geen woningbouw toe te staan op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht. In de stad Utrecht hebben we een te kort aan ruimte voor bedrijven die vanwege milieucategorieën niet in een woonwijk of bij woningen mogen staan. Nieuw Overvecht koesteren we en hebben we als stad hard nodig, ook om de bestaande bedrijvigheid door intensivering te kunnen uitbreiden. Beperking van milieuruimte door woningen willen we met de beleidsnota omgevingsvisie 2040 voorkomen. De Beleidsnota omgevingsvisie 2040 streeft een aantrekkelijke levendige rand na aan de Franciscusdreef. Maar ook hier wordt wonen niet toegestaan. **Participatie en verdichting** In hoofdstuk “Ruimte voor Groei” van de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 is aangegeven dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie. Per type gebied leggen we uit bij het kopje ‘ontwikkeling’ wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk is om de doelstellingen te halen. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Naast de regel met betrekking tot sloop-nieuwbouw zijn op de buurtkaarten de eerste kansrijke ontwikkelplekken aangeduid. Concreter kunnen

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bouw niet in de hoofdgroenstructuur **Buurtgroen** We missen op de kaart (p.22) het buurtgroen zoals dit ook in de groenstructuurvisie wordt weergegeven. Kan dit worden toegevoegd? **Groenberekening** De berekeningen rond meters groen hebben verduidelijking nodig. Nu wordt al het groen over één kam geschoren. Soms is een locatie al groen, maar verandert enkel de functie. Stellen dat er hectares groen bijkomen terwijl er sprake is van een andere functie komt bij bewoners over als greenwashing. Kortom, de verschillende soorten groen moeten specifieker benoemd worden. Het lijkt ook alsof er alleen maar groen bijkomt, er zal echter ook groen verdwijnen. Wat is de inschatting van de hoeveelheid en kwaliteit van het groen dat zou kunnen verdwijnen? In de groenberekening zou het groen dat toegevoegd kan worden door parkeerplaatsen weg te halen moeten vervallen zodat een realistischer berekening overblijft. **Groencompensatie** U geeft in beantwoording van eerder door ons gestelde vragen aan dat het oppervlak aan groen minimaal gelijk blijft of wordt gecompenseerd in de buurt. We vinden het nodig dat duidelijk aangegeven wordt wat compensatie van groen inhoudt. De belevings- en gezondheidswaarde van kijken op publiek groen met verblijfskwaliteit en/of het verdwijnen van grote oude bomen is bijvoorbeeld niet te compenseren met dakgroen. Wat geldt als kwalitatieve compensatie? **Transformeren in het groen** Een aantal plaatsen in de randzones van parken zijn aangewezen als “transformeren in het groen”. De exacte betekenis hiervan is in de ontwerp-omgevingsvisie niet geheel duidelijk. Het is duidelijk dat er wel iets gebouwd/gesloopt mag worden, het is echter niet duidelijk hoeveel er mogelijk	we in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 niet worden. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer is bij verdere uitwerking van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we per kleur gebiedstype spelregels voor groen en openbaar gebied toegevoegd. Over het geheel krijgt Overvecht substantieel meer en beter groen. **Hart van de wijk** Veel bewoners ervaren de Einsteindreef als een barrière. In de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht stellen we voor om de Einsteindreef waar dat kan te versmallen en stellen we voor om betere oversteekplekken te realiseren. De precieze vormgeving wordt later uitgewerkt. We delen de genoemde uitgangspunten van concentratie (van voorzieningen) en beloopbaarheid. Voor wat betreft het risico dat in de omgeving een vergelijkbaar programma kan landen geldt dat de beleidsnota omgevingsvisie 2040 een globale hoofdlijn schetst die bij verdere uitwerking nader onderbouwd zal moeten worden. In de directe omgeving van centrumgebied Overvecht delen we de mening dat hier geen overmatige concurrentie moet ontstaan, omdat dat afbreuk doet aan het geheel. Overvecht Centrum wordt een sterk hart van de wijk en ook voor de stad. Daarnaast zijn er 3 buurtwinkelcentra aangegeven. Aanvullend op de winkelcentra zijn er voorzieningenclusters met voorzieningen als sport, zorg, onderwijs (hier is geen nieuwe detailhandel mogelijk). Het beschreven kannibalisme voorkomen we door genoemde uitgangspunten vast te leggen in de beleidsnota omgevingsvisie 2040, vervolgens over te nemen met bouw- en gebruiksregels in omgevingsplannen. Deze omgevingsplannen dienen als basis voor het verstrekken van vergunningen voor nieuwe functies of aangepaste bebouwing. Voor de verdere uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 in deelplannen doorlopen we het Utrechts Plan Proces,

Nr.	Reactie	Antwoord
	is. Deze locaties liggen in de hoofdgroenstructuur of daar direct tegenaan. In de hoofdgroenstructuur mag niet gebouwd worden. De parken en andere groene zones zijn van groot belang voor de leefkwaliteit in de wijk, dit wordt door de ontwerp-omgevingsvisie ook onderkend. Het past daarom niet bij de ontwerpomgevingsvisie, en het in balans houden van verdichten en vergroenen, om op deze plaatsen sloop/nieuwbouw en uitbreiding van bebouwing toe te staan, hetgeen steeds ten koste gaat van de groene zone. *Het is zeer wenselijk aan de definitie van "transformeren in het groen" toe te voegen:* "In de als transformeren in het groen aangemerkte zones mogen bestaande bouwwerken en verharding worden vernieuwd en aangepast. Het is daarbij in geen geval toegestaan het bouwvlak of verhard oppervlak te vergroten, de vorm en plaats mogen wel aangepast. Vergroenen van deze zones door reductie van verharding of bouwvlak is wenselijk. **Binnenhoven in rode en oranje zones** We missen in de visie aandacht voor het grote belang van groen dichtbij huis, vooral voor mensen die in appartementen wonen. Recent zijn de hoven aan de Carnegiedreef en aan de Zamenhofdreef vanuit de (gezondheids-) ambities van het project Groene Lint aangepakt wat tot een grote kwaliteitsverbetering heeft geleid van de collectieve buitenruimte. De hoven maken dat mensen ondanks de al hoge bebouwingsdichtheid niet het gevoel hebben opgesloten te zitten. Ze zorgen voor optimale bezonning, verkoeling en woongeluk. Wij zijn dan ook tegen volbouwen of afsluiten van hoven zeker bij de bestaande hoogbouw in welke kleurzone deze zich ook bevinden. Op een aantal plaatsen, met name langs de Zamenhofdreef en Carnegiedreef, zijn deze hoven rood of oranje ingekleurd en daarmee aangewezen als plaats waar aanzienlijke verdichting van bebouwing mogelijk is. De inkleuring suggereert dat het mogelijk wordt om in de groene hoven bij te bouwen. Dit is onwenselijk gezien de geschetste waarde van deze hoven en strijdig met het doel van de ontwerp-omgevingsvisie om verdichten en vergroenen in balans te laten zijn. *Het is daarom zeer wenselijk dat aan de definities wordt toegevoegd:* "In de rode en oranje zones mag niet gebouwd worden in de tussen de gebouwen gelegen groene zones en speeltuinen. Nieuwe gebouwen dienen in lijn met de	waarbij belanghebbenden worden betrokken. Bovendien monitoren we de bevolkingsgroei en de behoefte aan bijbehorende voorzieningen. Met betrekking tot het voorzieningencluster aan de Gangesdreef het volgende: de roze vlek "voorzieningencluster" was te groot ingetekend. Ook waren er wellicht te veel concrete roze vlekken getekend. We hebben dit aangepast in de visie. Het beoogde doel van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is een levendige route te creëren tussen de twee winkelcentra en naar de HOV halte, met ruimte voor andere passende voorzieningen. Dit doel hebben we nu anders passender weergegeven op de kaart "Verschillend en Iedereen", namelijk door middel van een stippelzone rond de route. Bovendien maken we in de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 onderscheid in winkelcentra (met een winkelwagen op de kaart) en andere voorzieningenclusters (waar geen extra detailhandel wordt toegestaan). **Verdwijnen laagbouw, grondgebonden woningen met tuin** Wij zijn het met u eens dat grondgebonden eengezinswoningen een te koesteren product is. Het voorziet in een vraag en door druk op de ruimte in combinatie met stijgende bouwkosten en huizenprijzen wordt dit type woning minder gerealiseerd, helemaal in het betaalbare segment. Dit gegeven in combinatie met de terughoudendheid met sloop maakt dat het uitgangspunt is dat we deze woningen zoveel mogelijk ontzien. De opgave op woningen toe te voegen, zonder daarbij het groen aan te tasten, maakt dat er lastige keuzes gemaakt moeten worden. Op sommige plekken kan sloop van enkele (eengezins)woningen een grote bijdrage leveren aan de ambities uit de beleidsnota omgevingsvisie 2040, waaronder het toevoegen van 5.000 woningen. De rode en oranje kleuren geven aan dat áls dit aan de orde is, het plekken zijn voor stedelijke verdichting in hogere dichtheid. We maken bij de keuze voor sloop gebruik van de Leidraad bij sloop of renovatie. Sloop is daarmee alleen aan de orde als de meerwaarde voor de ambities groot is en eigenaren/bewoners hier in meerderheid achterstaan. Als aandachtspunt is in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 benoemd om de kwaliteiten van de traditionele eengezinswoning op te nemen in de verdichting. Denk aan maissonettewoningen met grote buitenruimtes. **Overig**

Nr.	Reactie	Antwoord
	bestaande gebouwen te worden geplaatst en niet op korte afstanden daar tussenin.” Het is goed dit ook zichtbaar te maken op de kaart. **3. Verdichting** **Carnegiedreef** Wij zijn er tegen dat op de Carnegiedreef “geknepen” wordt. De cultuurhistorische robuustheid en ruimtelijke kwaliteit dienen gekoesterd en beschermd te worden. We hebben uit alle open antwoorden in de enquêtes gezien dat wij daarin niet alleen staan. Zolang de 10-hoog flats blijven staan (we verwachten dat dit de komende 20 jaar zeker het geval zal zijn) zien we heel beperkt ruimte voor grootschalige toevoegingen van woningen rondom de Zamenhofdreef en de Carnegiedreef en bij de Rio Brancodreef, terwijl de ontwerp-omgevingsvisie wel ruimte biedt om flink bij te bouwen. We vinden het belangrijk dat ontwikkelingen rekening houden met de unieke en waardevolle kwaliteiten die zorgen voor bijvoorbeeld optimale bezonning, groen nabij, de ervaren ruimtelijkheid en verbondenheid met de Carnegiedreef door de open bouwblokken en lange en diagonale zichtlijnen. Voor ons staat voorop dat dit nu prettige gebieden zijn en moeten blijven en dat het maximaal toe te voegen woningen niet leidend mag te zijn. In met name de rode gebieden, maar ook de oranje gebieden lijkt verdichting een doel op zich, ongeacht de gevolgen voor de zittende bewoners. Daar maken wij bezwaar tegen. Kortom, voor de hoogstedelijke en stedelijke gebieden vinden we dat groei geen doel op zich mag zijn. De kwaliteit moet voorop staan, zowel voor zittende als nieuwe bewoners. Ook bij het station (Winterboeidreef) zien wij heel beperkt ruimte voor hoogstedelijke verdichting gezien de bestaande bebouwing (Tannhäuserdreef) en functies in het gebied (Moskee, school) en het feit dat de zone in de hoofdgroenstructuur ligt. Aan de Einsteindreef (Kaap Hoorndreef) zijn mogelijk verdichtingskansen, maar we lezen ook in de MER dat de verwachte verdere toename van verkeersdrukte het een erg lastige locatie maakt voor gezondheid van bewoners vanwege de geluidsoverlast en slechte luchtkwaliteit	De tekst op de buurtkaart van de Donaudreef m.b.t. de 1.000 woningen klopt inderdaad niet. We passen de tekst aan. **4. Participatie** **Participatie** We herkennen ons niet in het statement dat de gemeente en Posad Maxwan anderhalf jaar achter gesloten deuren aan de ontwerp omgevingsvisie hebben gewerkt. Er heeft een uitgebreid participatieproces plaatsgevonden en zijn er daarnaast nog diverse gesprekken met het wijkplatform en bewonersplatform gevoerd, zowel op proces als op inhoudelijk niveau. Het klopt dat sommige adviezen niet zijn meegenomen en dat andere keuzes en afwegingen zijn gemaakt. - NRU: Gedurende het gehele proces van de omgevingsvisie heeft er afstemming plaats gevonden tussen de projecten NRU en omgevingsvisie Overvecht. Na de laatste adviesgroep is per mail aan de adviesgroep medegedeeld dat naar aanleiding van de signalen van de adviesgroep nog een keer goed gekeken is naar de relaties tussen de omgevingsvisie en NRU lange termijn. We hebben mede op advies van de Adviesgroep een aanvullende NRU-studie gedaan. In deze studie kijken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken. - Visiedenkers na fase 1 van start; de afweging is hierbij gemaakt dat het eerste moment van participatie ook tegelijkertijd een uitnodiging was om deel te nemen aan de visiedenkers, en dat visiedenkers door de eerste bijeenkomsten en informatie zich al goed konden inlezen in de omgevingsvisie (een soort 'aanlooptijd'). Op deze manier wilden we het aantal visiedenkers vergroten. Op basis van de inschrijvingen naar aanleiding van de eerste bijeenkomsten kunnen we constateren dat dat ook gelukt is. - Visiedenkers betrokken bij opstellen indicatoren MER: Wij hebben ervoor gekozen om de visiedenkersbijeenkomsten in te zetten om samen inhoudelijke denkrichtingen voor Overvecht te bespreken. Op deze manier kan de waardevolle kennis en ervaring van de visiedenkers over de wijk Overvecht optimaal worden benut voor de verdere uitwerking van de omgevingsvisie. De bespreking van de NRD, een

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij willen dat de cultuurhistorische waarden van de Carnegiedreef en de hoven gerespecteerd worden. Groei mag geen doel op zich zijn. *Wij zijn tegen de voorgestelde mate van verdichting. Bij het uitwerken van een gemengde vorm van Variant 1 en 2 kan dit opgelost worden.* **i.Woningbouw bedrijventerrein** De ontwerp-omgevingsvisie beoogt een drastisch verandering van de wijk mogelijk te maken waarbij een groot volume aan woningen wordt toegevoegd en tevens meer werkruimte en voorzieningen mogelijk worden. Opmerkelijk genoeg is de ontwerp-omgevingsvisie echter zeer behoudend waar het om het bedrijventerrein gaat. Daar wordt niets mogelijk gemaakt aan extra activiteiten. Het is begrijpelijk dat op het bedrijventerrein ruimte moet blijven voor bedrijven, en juist ook bedrijven in wat hogere milieucategorieën, zoals die nu ook zijn toegestaan. Aan dergelijke ruimte is immers ook behoefte en er zijn in Utrecht nog maar beperkt locaties waar dit mogelijk is. Maar het bedrijventerrein biedt wel veel mogelijkheden tot verdichting, met een hoge haalbaarheid voor projecten, aangezien bestaande bebouwing grotendeels heel extensief is en goedkoop om te vervangen, waardoor herontwikkeling veel sneller kansrijk is. Aan de randen van het bedrijventerrein is het ook goed mogelijk om bijvoorbeeld woningbouw te realiseren zonder dat dit ten koste hoeft te gaan van vergunningruimte voor bedrijven in hogere milieucategorieën in de kern van het bedrijventerrein, waar die vergunningruimte zit. Met name aan de vergunningruimte en omgeving lijkt herontwikkeling kansrijk te kunnen zijn, aangezien daar ook de HOV-lijn geprojecteerd is, zodat er goede OV-verbindingen zullen zijn. Verder is de locatie bij het bedrijventerrein in principe ook geschikt voor woon/werk-combinatiegebouwen, juist omdat hier een overgang van een meer zuivere woonwijk naar een bedrijventerrein is. Aan de ontwerp-omgevingsvisie zou daarom moeten worden toegevoegd dat de randen van het bedrijventerrein zoekgebied zijn voor herontwikkeling en dat herontwikkeling naar o.a. wonen daar mogelijk is, mits dit niet ten koste gaat van vergunningruimte dieper in het bedrijventerrein.	technisch document dat de kaders en diepgang van het milieueffectrapport (MER) vastlegt, hebben we bewust niet in de volle agenda van deze bijeenkomsten opgenomen. Wel is de NRD bij de start van de periode van de ter inzage legging (op 27 juli) naar het NAAM toegestuurd om onder de aandacht te brengen en de mogelijkheid te geven om een zienswijze op de NRD in te dienen. - Afwegingskader: In het geval van een allesomvattende visie zoals de omgevingsvisie Overvecht worden stedenbouwkundige, landschappelijke mobiliteitsaspecten, sociale en financiële aspecten vanuit een holistisch perspectief worden bezien. Een afwegingskader is daardoor minder zinvol. Daarnaast is een afwegingskader minder zinvol omdat de door de raad vastgestelde uitgangspuntennotitie de basis zijn voor de uitwerking van de omgevingsvisie. - Dilemma's en kansen: deze zijn in de voorbereiding (fase 0) al voorbereid, en zijn in fase 1 ook voorgelegd aan Overvechters (op de panelen, in de online enquête). Op basis van gesprekken met o.a. het NAAM zijn deze dilemma's en kansen benoemd. Helaas heeft er door omstandigheden (gewijzigde planning, voortschrijdend inzicht, lopend onderzoek) geen apart overleg over dit onderwerp plaatsgevonden. - Belemmeringen zijn niet specifiek als belemmering benoemd, maar wel in diverse gesprekken aan de orde gekomen. Met name als argumenten om bepaalde afwegingen en keuzes voor te leggen. - Adviseren bij wijkberichten en enquêtes: wij waarderen dit aanbod en hebben hier ook zoveel mogelijk gebruik van gemaakt. Alle adviezen waren heel waardevol, en ook in te toekomst zouden we graag van jullie advies gebruik maken. - Participatie niveau: in de laatste versie van het participatieplan is per fase aangegeven welk participatieniveau gehanteerd werd. Ook (en vooral) werd er per fase omschreven hoe de participatie en besluitvorming eruit zag, waarmee het participatieniveau werd uitgelegd. - Einsteinkwartier: Omdat de voorstellen vanuit het Einsteinkwartier beter aansloten bij het proces van de omgevingsvisie dan bij het proces rondom het Masterplan centrum zijn de voorstellen van het Einsteinkwartier binnen het proces van de omgevingsvisie verder besproken waarna dit, zoals u ook aangeeft, heeft geleid tot periodiek

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij vinden het een gemiste kans dat de visie geen ruimte biedt om kansen voor woningbouw te verkennen op het bedrijventerrein. **Participatie en verdichting** Voor Centrum Overvecht loopt een apart traject waar ook zorgen zijn over de mate van verdichting. Bij bewoners in andere rode en oranje gebieden binnen de ontwerp-omgevingsvisie zijn grote zorgen over mogelijk grootschalige sloop/nieuwbouw, maar ook verlies aan collectieve groene buitenruimte dichtbij huis. Bewoners die hier wonen ervaren dit niet als wijkverbetering, integendeel. Maar ook bij bewoners die relatief weinig gevolgen gaan ondervinden van de voorgestelde veranderingen zijn er veel zorgen over de negatieve impact op de wijk van nog meer hoogbouw in gebieden waar de bebouwingsdichtheid al erg hoog is. **Hart van de wijk** Als de barrière tussen het Centrumplan Overvecht en de Kaaphoorndreef wordt weggenomen door de Einsteindreef te verleggen en te versmallen, dan kan daar een oversteek worden gemaakt; maar wat zijn de randvoorwaarden om dit te kunnen doen en hoe realistisch is dit gezien de verwachte toenemende druk op deze toegangsweg? De barrières rondom het Centrum Overvecht zullen blijven. Voor ons is van belang dat het centrum van Overvecht gaat functioneren als sterk hart van de wijk met bijvoorbeeld een goed ruim en aangenaam multifunctioneel plein. Daarom vragen we aandacht voor het volgende: We zien diverse voorziene ontwikkelingen rondom Centrum Overvecht. Onder andere aan de overzijde van de Zamenhofdreef en rondom de Einsteindreef/Carnegiedreef “Levendige en gemengde buurt met veel voorzieningen”. Hoe gaat voorkomen worden, dat deze ontwikkelmogelijkheden uiteindelijk kannibalisme plegen op dat sterke stadshart, dat in de actuele plannen voor centrum Overvecht wordt nagestreefd? Deze voorzien in uitbreiding van het commercieel, cultureel, economisch en maatschappelijk programma, teneinde een echt sterk stadshart/ontmoetingsplek te worden in plaats van een eenzijdig winkelcentrum.	overleg over het proces. In het najaar 2023 is samen met PosadMaxwan de omgevingsvisie verbonden met de suggesties voor het Einsteinkwartier. Dit heeft geleid tot het gelijkwaardig presenteren van varianten voor het Einsteinkwartier tijdens het participatieproces. - Uitleg keuzes MER variant 1 & 2: De in het MER onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd. Voor verdere onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de aanvulling MER. **Participatie bewoners algemeen** De participatie van de omgevingsvisie heeft veel inzicht gegeven in ideeën, meningen, zorgen en wensen van Overvechters. Dit vormde een belangrijke basis voor het maken van de omgevingsvisie. Het klopt dat de gemeente de (concept)keuzes en afwegingen heeft gemaakt, op basis van inzichten uit de participatie, maar ook op basis van bijvoorbeeld expertise en onderzoek. Soms heeft dit geleid tot andere keuzes dan uit de participatie naar voren komen. Dit stond in het participatieplan, en we hebben hier altijd transparant over gecommuniceerd. **Andere opmerkingen met betrekking tot participatie** Fijn om te horen dat jullie de visiebijeenkomsten goed georganiseerd vonden. - We hebben de ideeën en keuzes zo goed mogelijk op kaart proberen weer te geven. Echter is dit op sommige punten niet altijd even goed over gekomen. Dit is een leerpunt voor toekomstige projecten en aandachtspunt bij de uiteindelijke omgevingsvisie. - Bij het maken van de enquêtes hebben we gezocht naar een balans tussen een groot aantal factoren, zoals de manier van vragen stellen, informeren, hoeveelheid vragen, etc. Zodat deze voor een zo groot mogelijke groep geschikt was. Een moeilijke puzzel, juist omdat de omgevingsvisie over zoveel onderwerpen gaat en omdat Overvecht een wijk is met veel verschillende culturele achtergronden. We beseffen dat sommige Overvechters deze enquêtes nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl

Nr.	Reactie	Antwoord
	Concentratie en beloopbaarheid zijn daarbij belangrijke (voor)waarden. Maar het lijkt erop dat in de omgeving een vergelijkbaar programma kan gaan landen en wij zijn bang dat de spoeling daarmee erg dun wordt en bovendien de afstanden niet meer te belopen. Dat zou, bovenop de eerder genoemde verkeerstructuur, de grond onder de ontwikkeling van Centrum Overvecht weghalen. Ook op de kaart van de ontwikkelingen op de Tigrisdreef (p.68) is het voorzieningencluster van de Gangesdreef groter gemaakt waardoor ook bestaande gebouwen eengezinswoningen zijn meegenomen. Hoe draagt dit bij aan de versterking van het Centrum plan Overvecht? En kun je dan niet beter spreken van mogelijke uitbreiding, i.p.v. van versterking? *We missen de verbinding tussen de ontwerp-omgevingsvisie en het plan Centrum Overvecht.* **Verdwijnen laagbouw, grondgebonden woningen met tuin** In een aantal gebieden maakt de ontwerp-omgevingsvisie het straks mogelijk om laagbouwmilieus te vervangen door zogenaamde ‘stedelijke buurten’. Dit is onder meer het geval in de buurten rondom de Arnodreef-Moezeldreef, Zamenhofdreef en Rio Brancodreef-Orinocodreef. De inzet van deze mogelijke operaties is onder andere verdichting en verbetering van de ruimtelijke en functionele structuur. Waar ons inziens echter aan voorbij gegaan wordt, is het feit dat dit noodzakelijkerwijs inhoudt dat de bestaande bebouwing vervangen wordt en daarmee een binnen Overvecht onderscheidende kwaliteit verdwijnt: een groenstedelijk laagbouwmilieu. De ontwerp-omgevingsvisie streeft namelijk tegelijkertijd naar differentiatie van woonmilieus om zo de huidige dominantie van gestapelde sociale woningbouw te verminderen. De te transformeren gebieden bevatten momenteel grondgebonden woningen in diverse prijsklassen, van sociale huur tot dure koop. Behalve de diverse inkomensgroepen die hiermee bediend worden, zijn dit allemaal woonmilieus die bij uitstek aantrekkelijk zijn voor gezinnen. Goede huisvesting voor gezinnen is belangrijk voor Overvecht: Gezinnen verbinden zich vaak langdurig aan een plek, hetgeen de binding met de wijk	andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. Bij alle enquêtes is ruimte geweest voor toelichting en overige opmerkingen, soms wel bij een combinatie van vragen vanwege de opzet van de enquête. Daarnaast is het de vraag of er andere meningen dan de reeds opgehaalde meningen spelen in de wijk. Op basis van de reeds opgehaalde inbreng van Overvechters, schatten wij in dat dit gering is. Met andere woorden; wij verwachten dat de opbrengst uit de participatie een redelijk beeld geeft van wat Overvechters vinden. - Aantal reacties: De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. - we delen niet dat er een gebrek aan diversiteit en representativiteit was. De inloopbijeenkomsten geven niet een representatief beeld van wie we allemaal hebben gesproken over de omgevingsvisie. Met een veelzijdige participatieaanpak hebben we geprobeerd zoveel mogelijk verschillende mensen te benaderen en te spreken. Naast de bijeenkomsten die zijn georganiseerd tijdens de ter inzageperiode, zijn er tijdens het participatieproces 15 bijeenkomsten georganiseerd. Daarnaast zijn er 250 gesprekken in de wijk gevoerd op verschillende momenten en plekken. Naast de fysieke bijeenkomsten zijn er veel reacties opgehaald met online enquêtes. In totaal zijn er 2.433 enquêtes ingevuld. We weten dat een typische ‘participatiebijeenkomst’ past bij een bepaalde groep bewoners, en lang niet voor iedereen een aantrekkelijke manier is om mee te denken. Bij de bijeenkomsten was de diversiteit aan culturele achtergronden – zoals verwacht - niet groot. Daarom hebben we gekozen voor een brede mix van manieren dat bewoners mee konden denken. Bijvoorbeeld plaats- en tijdonafhankelijk via online enquêtes en in via een meer ‘outreachende’ aanpak op straat en met gesprekken in de wijk. De diversiteit bij de gesprekken in de wijk in het kader van spoor ‘bij u’ was groter dan de

Nr.	Reactie	Antwoord
	vergroot en goed is voor de sociale cohesie. Ook zijn kinderen een belangrijke motor voor ontmoetingen in de openbare ruimte. Daarbij is de relatie tussen privé en openbare ruimte bij laagbouw veel vanzelfsprekender dan bij hoogbouw, zeker bij hoogbouw zoals deze is voorgesteld (6 tot 10 lagen en hoger in geval van hoogstedelijk). Ook dat is bevorderlijk voor de veiligheid en het functioneren van de openbare ruimte en de sociale cohesie. Dat verdichting en differentiatie nodig is en zelfs als een kans wordt gezien voor Overvecht, is goed te volgen. Maar dat hiervoor juist een groot deel van de spaarzame grondgebonden woningen (koop en sociale huur) in Overvecht wordt opgeofferd, is eerder contraproductief naar onze visie. Hier wordt het kind met het badwater weg gegooid. Zie hiervoor ook onze brief d.d. 31 maart 2024 aan het College van Burgemeester en Wethouders n.a.v. ons woonwensenonderzoek. De buurten met grondgebonden eengezinswoningen die nu in een oranje zone liggen zijn gewild om naar door te stromen binnen de wijk. Het zijn vaak gemengde woonmilieus die wat ons betreft gekoesterd en behouden moeten worden. Deze woningtypen zijn juist schaars in Overvecht. Kunt u nader toelichten hoe dit samen kan gaan met een ambitie om hier te verdichten? *Behoud de grondgebonden eensgezinswoningen* **Overig** Bij de Donaudreef (p. 80) staat mogelijke transformatie van 1.000 eengezinswoningen, maar die 1.000 eengezinswoningen betreft toch heel Overvecht Zuid, niet alleen dit buurtje? Graag corrigeren naar het aantal woningen waar het hier om gaat. **4. Participatie** **Participatie NAAM** Wij zijn door het Projectteam al vroeg meegenomen de in de ontwikkeling van het participatieplan en werden regelmatig op de hoogte gehouden over het proces en hebben daar input op kunnen leveren. Dat leek zo mooi. Het projectteam van de gemeente en bureau Posad Maxwan heeft echter anderhalf	diversiteit bij de grote bijeenkomsten die we in het kader van het spoor ‘bij ons’ organiseerden. Van de online enquête invullers hebben we geen gegevens over culturele achtergrond. Ten behoeve van het vergroten van de diversiteit hebben we o.a. geflyerd bij de Omar-al-Farouk moskee en het winkelcentrum. Daarnaast waren de wijkberichten vertaald in het Arabisch en Engels. Tijdens het flyeren kregen wij vaak de reactie dat het wijkbericht goed ontvangen was. Terugkijkend was nog meer inzet op de al gevoerde 250 gesprekken in de wijk en aansluiten bij bijeenkomsten en evenementen waar Overvechters van diverse achtergronden aanwezig zijn, een overweging waard. Toch denken we met de opbrengst die er nu ligt dat we een goed beeld hebben van wat Overvechters belangrijk vinden en welke voorstellen uit de ontwerp omgevingsvisie ze goed of juist niet goed vinden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	jaar achter gesloten deuren gewerkt aan de inhoud van de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht zonder dat wij inhoudelijk meegenomen werden in hun voortgang. Onze adviezen aan het Projectteam werden soms meegenomen maar vaak helaas niet, bv. - Dat de NRU onderdeel van de integrale uitwerking zou moeten maken. - Het moment dat de visiedenkers erbij betrokken werden, was pas in fase 2. Ons advies was dat de bewoners die als visiedenker mee wilden doen, al vóór fase 1 bij het proces te betrekken: voordat de rest van de wijk benaderd werd. - Dat de visiedenkers niet meegenomen zijn in het opstellen van indicatoren voor het MER onderzoek. - Wij vroegen om een afwegingskader; waarin gevolgen en risico's in beeld gebracht zouden worden. Daar is niet op terug gekomen. - De dilemma's en kansen vaststellen, had al in fase 0 moeten starten. Uiteindelijk is er geen bespreking van dilemma's en kansen met ons geweest. - Ook ons advies om belemmeringen toe te voegen in fase 0 is genegeerd. Belemmeringen kunnen bepalend zijn en moeten in een vroeg stadium vaststaan. - Na het eerste wijkberichtbericht en de eerste enquête is afgesproken dat WPO en BPO de gelegenheid zouden krijgen om te adviseren over de inhoud van de wijkberichten en enquêtes. - Helaas ging dit mis in november toen ons - bij navraag daarnaar - werd meegedeeld dat daar geen tijd voor was geweest. Hierdoor was het wijkbericht te algemeen en vrijblijvend en niet duidelijk over de impact voor bewoners. Bijv. geen duidelijke taal over kansen op sloop. - Voor het wijkbericht over de ontwerp-omgevingsvisie in de inspraakperiode zijn onze adviezen wel grotendeels meegenomen. - De Omgevingswet heeft een eigen niveau van participatie, ergens tussen adviseren en co-creëren in. Ons voorstel was om dit te benoemen. Dit zou bekeken worden, maar hier is niet meer op terug gekomen. - Wat er met onze voorstellen voor Einsteinkwartier gebeurd is, is niet duidelijk gemaakt. Op de bijeenkomst die hierover met o.a. Posad Maxwan geweest is, is niet meer terug gekomen. Positief is dat deze punten met de	

projectleiding besproken zijn en dat dit daarna geleid heeft tot periodiek overleg over het proces.

Helaas was in het procesoverleg geen of weinig plek om inhoudelijk toelichting te krijgen hoe keuzes gemaakt zijn. Zo hebben we bv. niet de afweegcriteria gezien waarop de keus uit Varianten 1 en 2 voor Variant 1 gemaakt is.

Participatie bewoners algemeen

Bewoners hebben op verschillende momenten kennis kunnen nemen van de plannen en hun mening kunnen geven over denkrichtingen. Dat werd door veel bewoners gewaardeerd. Dit heeft (opnieuw) veel informatie opgeleverd over wat mensen belangrijk vinden en waar bewoners zich zorgen over maken. Echter, in een vroeg stadium waren al bepaalde keuzes gemaakt zoals het versmallen van de Carnegiedreef waarbij de mening van bewoners niet meegewogen is. Ook werden er twee uiterste scenario's voorgelegd alsof er daartussenin niet allerlei andere mogelijkheden of combinaties mogelijk zouden zijn. Ondanks duidelijke bezwaren maakt de gemeente vaak andere afwegingen, zoals we in het participatieverslag kunnen lezen.

Hier doet zich het gemis voor van een afwegingskader, omdat voor de keuzes die bewoners in de participatie maakten, niet aangegeven werd, wat daar de consequenties van zouden zijn. Daardoor blijkt nu dat voor veel voorgestelde veranderingen weinig draagvlak is.

Pas in de derde participatieronde in november 2023 werd duidelijker welke consequenties deze gemaakte keuzes voor de verschillende buurten zouden kunnen hebben. Bij ons als bewoners (de actieve bewonersorganisaties en inwoners die hebben meegedaan met inlopen en enquêtes) zijn wel de meningen gepeild, maar wij hebben geen aandeel gehad in de uiteindelijke keuzes die gemaakt zijn. En de meeste keuzes die in november voor het eerst gepresenteerd zijn, zijn ondanks geuite bezwaren en zorgen, in de concept-omgevingsvisie nagenoeg hetzelfde gebleven.

Uit de participatieverslagen en de enquêteresultaten blijkt duidelijk dat bewoners over de ideeën en keuzes t.a.v. het groen het meest eensgezind zijn, maar dat dit géén breed gedragen visie is voor verdichting en mobiliteit.

Nr.	Reactie	Antwoord

Andere opmerkingen met betrekking tot participatie

Positief is dat de visiebijeenkomsten goed georganiseerd waren. Echter:

- De kaarten in dl. A en dl. B van de ontwerp-omgevingsvisie zijn onduidelijk, vooral voor automobiliteit (knips).
- De vorm van de enquêtes was sterk sturend. Bij de 1e enquête was de keus tussen antwoorden zeer beperkt en ontbrak de mogelijkheid om een toelichting op de antwoorden te geven.
- Wij vinden de aantallen reacties dan ook laag.
- De adviezen die door Plan B aan het projectteam gegeven zijn, zijn voor ons niet transparant.
- De communicatie was onvoldoende gericht op bewoners met een migratieachtergrond en huurders.
- We zagen dan ook bij de visiedenkers en inloopbijeenkomsten dat een te eenzijdige groep bewoners hieraan meedeed.

4. Samenvattend

- Maak een nieuwe Variant waarbij de positieve punten van Varianten 1 en 2 gemengd worden, omdat de keus voor Variant 1 niet navolgbaar is en er te weinig draagvlak voor is. (kernteam)
- Wij zijn tegen de verkeersbeperkende maatregelen zonder verdere onderbouwing van de haalbaarheid. (Dirk Iede_
- Het realiseren van meer groen door op grote schaal parkeerplaatsen te laten vervallen vinden we niet acceptabel en haalbaar.
- Wij willen dat de groenstructuur intact blijft. We hebben behoefte aan verduidelijking daar waar in de visie staat dat er ruimte is in de hoofdgroenstructuur te bouwen en waar het aan de groenstructuur “raak”. (kernteam)
- Wij missen buurtgroen op de kaart en hebben behoefte aan verduidelijking rondom groenberekening en groencompensatie. (Uli)
- De term “Transformaties in het groen” behoeft verduidelijking (kernteam)
- Wij willen niet dat groene binnenhoven worden bebouwd (kernteam)
- We willen dat de cultuurhistorische waarden van de Carnegiedreef en de hoven gerespecteerd worden. (kernteam)

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Groei mag geen doel op zich zijn, ook niet in de rode en oranje gebieden; kwaliteit moet voorop staan voor zittende en nieuwe bewoners. - We vinden het een gemiste kans dat de visie geen ruimte biedt om kansen voor woningbouw te verkennen op het bedrijventerrein - We zien risico's bij het "hart van de wijk", zoals het nu in de ontwerp-omgevingsvisie staat. - We missen de verbinding tussen de ontwerp-omgevingsvisie en de planvorming rond de NRU. - We missen de verbinding tussen de ontwerp-omgevingsvisie en het plan Centrum Overvecht. - - Wij willen dat buurten met grondgebonden eengezinswoningen, die al zo schaars zijn in Overvecht, behouden worden.	
461	Wij vertegenwoordigen de 240 appartementen van de flatgebouwen Theemsdreef 262- 452, Naxosdreef 97-191 en Patmosdreef 2-192, hierna aangeduid als ThePatNax. Onze flatgebouwen zijn direct gelegen naast het Grootwinkelcentrum Overvecht aan de Zamenhofdreef. Algemeen Wij en onze leden/bewoners van de appartementen zijn geschrokken door de omgevingsvisie Overvecht met een buitenproportionele verdichting met 5.000 woningen en 3.000 werkplekken. Deze groei is gebaseerd op de RSU 2040 met een mogelijke projectie naar Overvecht, waarbij een verdichting van een derde ten opzichte van de bestaande 16.000 woningen zijn weerslag vindt in de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Groei die nooit onderwerp van enige participatie is geweest en een RSU 2040 die met een minimale meerderheid is aangenomen. Het ontwerp dat vooral gestuurd wordt door zelf vanuit de stad "verzonnen" aantallen, is niet alleen qua omvang een bedreiging voor Overvecht, maar ook de vorm met veel hoogbouw tot maar liefst 70 meter hoogte, de impact op de algemene voorzieningen, het milieu (ons groen), het verkeer/doorstroming en de leefbaarheid zijn zaken die wij niet als een positieve ontwikkeling zien voor Overvecht als geheel en voor onze directe leefomgeving in het bijzonder. Het stedenbouwkundig ontwerp van Overvecht is uniek in zijn tijd. Een wijk met relatief veel hoogbouw, met veel groen en een mooi uitzicht waardoor de	**Algemeen** Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering en geven we daar verdere invulling aan. De meeste nieuwe woningen en werkplekken bouwen we rondom de best bereikbare plekken. Zo stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer en verminderen we het autogebruik. Dit geeft niet alleen draagvlak voor een goede HOV-lijn, maar ook draagvlak voor goede voorzieningen, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. Door op deze plekken de verdichting te concentreren, blijft de hoofdgroenstructuur grotendeels intact én kunnen we bestaande buurten groener en meer leefbaar maken. Dat betekent dat we slimmer om moeten gaan met de bestaande ruimte: we bouwen hoger en mengen functies (wonen boven de kapper, een sportschool in het appartement of een tuin op het dak). Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel en passen we zorgvuldig in. We koesteren bestaande kwaliteiten en de positieve kanten van de Overvechtse Karakteristiek. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 komen de cultuurhistorische waarden aan bod, waar we op voortborduren. In de omgevingsvisie hebben we de hoogstedelijke gebieden opgesplitst in "hoogstedelijke gebieden" (Overvecht Centrum en stationsomgeving) en de

Nr.	Reactie	Antwoord
	hoogbouw niet als bedreigend of opgesloten wordt ervaren. Hoogbouw waarbij de flatgebouwen in een kenmerkende U-vorm zijn geplaatst, zodat zonlicht vrij spel heeft vanuit het zuiden/zuidwesten en waarbinnen natuurlijke groene ruimten bestaan waarin mensen verblijven, elkaar ontmoeten en hun kinderen veilig kunnen spelen. Wellicht herkent u deze laatste zinsnede uit de omgevingsvisie? Wij zullen u verklappen dat er wel meer punten in de omgevingsvisie staan die als nieuw, mooier en beter worden bestempeld, terwijl dat gewoon het Overvecht van nu is. In de ontwerpvisie worden de open zijden van deze U-vormen aangegrepen als mogelijkheid om te verdichten, waardoor het open en vrije karakter verdwijnt en tevens het uitzicht van de mensen in de bestaande hoogbouw wordt belemmerd. Onze wijk wordt door zijn rivierdreven (Donau, Moldau, Marne, Moezel, Theems, Tigris, Nijl, Japura, Orinoco, Rio Branco, etc.) uit alle werelddelen op een goede manier voor al het verkeer ontsloten. Deze rivieren worden in de ontwerpvisie van dammen voorzien en veroorzaken een congestie waardoor deze niet meer stromen voor iedereen. Er zijn voorbeelden waarbij visie en praktijk uiteenlopen zoals bij de ’t Goylaan en de Westelijke Stadsboulevard die in de omgevingsvisie wordt doorgetrokken over de Marnixbrug naar de Einsteindreef. De stedenbouwkundige opzet van Overvecht kenmerkt zich binnen de rivieren door duidelijk afgebakende buurten die tezamen het fundament van de wijk vormen. De Operettebuurt met namen als Rubicon, Oberon en La Traviata worden omsloten door de Moezel, Marne en Ebro. De Griekse buurt met dreven als Patmos, Naxos, Samos, Kreta door de Marne, Moezel, Theems en grote namen als Zamenhof en Einstein. De Carnegiedreef is één van de groene aders door de wijk Overvecht met ruimtelijke kwaliteiten die in de omgevingsvisie moet wijken voor een HOV-baan geflankeerd door een hoogstedelijke verdichting. Een directe bedreiging en aantasting van de kwaliteit en leefbaarheid voor de bewoners van de naastgelegen 10-hoog flats, waarbij de van oorsprong open structuur van de kenmerkende U-vorm teniet wordt gedaan.	overige hoogstedelijke gebieden waarbij we meer rekening houden met de bestaande ruimtelijke structuur, namelijk de rood-oranje "Centrale as" gebieden met de karakteristieke hoven. De uitgangspunten voor de kleuren gebiedstypen zijn opgenomen en aangepast in hoofdstuk "Ruimte voor groei". Een aantal hoven langs de Carnegiedreef zijn nu aan een kant open. Juist hier kan het logisch zijn om het hof meer in te kaderen met bebouwing (maar niet dichtbouwen), zodat er meer beslotenheid, gemeenschappelijkheid en een gezamenlijke binnenhof ontstaat. Met mogelijk meer eigenaarschap en ontmoeting tussen de bewoners. Andere omgang met de verharding en parkeren is daarbij wel een voorwaarde. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. Dit is maatwerk. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De groene ader van de wijk de Carnegiedreef moet in de omgevingsvisie niet wijken voor een HOV-baan met hoogstedelijke bebouwing. De Carnegiedreef verandert in een autovrije groene promenade, waar fietsers, voetgangers en OV centraal staan. Bewoners en bezoekers van Overvecht blijven hier het groene karakter van de wijk ervaren. Het groen op de Carnegiedreef/Zamenhofdreef krijgt juist meer ruimte, en gaat functioneren als nieuwe nieuwe parkzone die Park de Gagel en Park de Watertoren met elkaar verbindt. Aan deze centrale as is er ruimte voor nieuwe woningen, voorzieningen en werkplekken. Deze zullen voornamelijk geconcentreerd worden in het Overvecht Centrum en Stationsomgeving (55-60% van de totale verdichting van Overvecht). In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we de hoogstedelijke gebieden opgesplitst in "hoogstedelijke gebieden" (Overvecht Centrum en stationsomgeving) en de overige hoogstedelijke gebieden aan de centrale as waarbij we meer rekening houden met de bestaande ruimtelijke structuur, namelijk de rood-oranje "Centrale as" gebieden. De uitgangspunten voor de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een HOV-baan met daarnaast een hoge mate van verdichting gaat ten koste van een belangrijke ruimtelijke groene verkeersader. Bovendien bestaat er al een goed functionerend netwerk van buslijnen over de rivieren door de wijk waar een HOV-baan aangevuld met shuttlebusjes niet aan kan tippen. De ontwerpvisie Overvecht bestaat uit een veelheid van aannames, verwachtingen en afhankelijkheden die niet los van elkaar kunnen worden gezien en die voortkomen uit de opgelegde aantallen woningen en werkplekken. Deze aantallen staan als een paal boven water, maar worden in de participatie vaak weggewuifd in de trant van “nee hoor, de aantallen zijn niet leidend”. In de aanvullende afspraken RSU2040 (oplegger RSU2040) zijn de volgende principes voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad toegevoegd: a. De kwaliteit en leefbaarheid van de stad zijn leidend in de ontwikkeling van de bestaande en groeiende stad; b. Groei in balans. Volgens ons wordt niet aan deze principes voldaan in de omgevingsvisie Overvecht. *Wij zijn van mening dat in zijn algemeenheid de ontwerpvisie Overvecht wordt gedreven door opgelegde groei van woningen en werkplekken. Hierdoor worden extra problemen in de wijk veroorzaakt op het gebied van leefbaarheid, mobiliteit, algemene voorzieningen, sloop/nieuwbouw, milieu waardoor de kwaliteit en leefbaarheid van de wijk onder hoogspanning komt te staan enonomkeerbare stedenbouwkundige schade ontstaat. Bij opgelegde forse groei, is nooit sprake van groei in balans. Wij verzoeken u de groeidoelstelling voor Overvecht niet leidend te laten zijn, maar mogelijkheden voor wijkverbeteringen in zijn volle omvang als uitgangspunt te hanteren, zodat een organische groei van woningen en werkplekken kan plaatsvinden zonder onomkeerbare schade aan de oorspronkelijke stedenbouwkundige opzet.* ThePatNax en directe omgeving Wij zijn als VvE-bestuur en stuurgroep Verduurzaming inmiddels ruim 2 jaar bezig met een verregaand verduurzamingsonderzoek om onze flatgebouwen toekomstbestendig te maken. Wij willen een bijdrage leveren aan de energietransitie door van het gas af te gaan, onze gebouwen energetisch te verbeteren en toekomstbestendig te maken. Het gaat om een grootschalige	kleuren gebiedstypen zijn opgenomen en aangepast in hoofdstuk "Ruimte voor groei". In deze rood-oranje gearceerde gebieden (waaronder Patmos-/Naxosdeef) spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven én zorgen we dat er begeleidende bebouwing komt aan de Centrale as (Carnegiedreef/Zamenhofdreef). Begeleidende bebouwing draagt bij aan aangename routes met ogen op straat. Door hoven meer in te kaderen met bebouwing (maar niet dichtbouwen), ontstaat er ook meer beslotenheid, gemeenschappelijkheid en een gezamenlijke binnenhof. Met mogelijk meer eigenaarschap en ontmoeting tussen de bewoners. Groen krijgt bij de verdichtingsopgave altijd een belangrijke plek. Andere omgang met de verharding en parkeren is daarbij wel een voorwaarde. De mate waarin is maatwerk en een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we per kleur gebiedstype spelregels voor groen en openbaar gebied toegevoegd. De ambitie is dat verdichting ook tot een kwaliteitsverbetering leidt voor de huidige bewoners en dat iedereen groen dichtbij heeft. Overall krijgt Overvecht substantieel meer en beter groen, zoals bijvoorbeeld beoogd aan de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef. We erkennen het belang van groene ruimtes in Overvecht en streven ernaar om deze waar mogelijk te behouden en te integreren in onze plannen. De aanleg van een HOV-baan is een belangrijke stap in het verbeteren van de bereikbaarheid en mobiliteit binnen de wijk en met de rest van de stad. Echter, we zijn ons bewust van de noodzaak om hierbij een balans te vinden tussen infrastructuur en groenvoorziening. Bij de verdere uitwerking van de plannen zullen we ervoor zorgen dat de groene verkeersaders zo veel mogelijk worden beschermd en geïntegreerd worden in het ontwerp. Het bestaande netwerk van buslijnen speelt inderdaad een cruciale rol in de mobiliteit van de wijk Overvecht. Het HOV-systeem is bedoeld als een aanvulling op dit netwerk, met als doel snellere en efficiëntere verbindingen te creëren voor langere afstanden. Het buurtgerichte OV speelt een rol in het fijnmazig ontsluiten van gebieden die niet direct langs de HOV-route liggen. Wij zullen bij de verdere

Nr.	Reactie	Antwoord
	aanpak van de flatgebouwen met forse investeringen die zijn begroot op 23 miljoen euro. Er is onder onze leden de nodige onrust ontstaan over het eerder gepresenteerde toekomstplan Centrum Overvecht. We kregen veel vragen over wat dit zou betekenen voor onze gebouwen, bijvoorbeeld omdat woontorens van 50-70 meter op nog geen 50 meter afstand van onze flatgebouwen staan ingetekend. Bij sommige eigenaars is hierdoor twijfel ontstaan over de verduurzaming en de daarmee samenhangende investeringen. Daar is nu een golf aan onzekerheden bijgekomen door de omgevingsvisie Overvecht en het wijkbericht april 2024 voor Zamenhofdreef e.o. In voornoemd wijkbericht staan onze flatgebouwen in een roodgekleurd gebied wat staat voor hoogstedelijke gebieden. Namens de ThePatNax zijn vragen gesteld op een bijeenkomst op 9 november 2023 op locatie Younity. Aldaar was een afbeelding te zien waarop onze flatgebouwen roodgekleurd waren aangegeven. De gespreksleider dacht nota bene dat het gebouwen van een woningbouwcorporatie betrof! Wij hebben toen aangegeven dat het privébezit betreft. Hetzelfde geldt voor de garages die als toekomstige ”actieve plinten” werden bestempeld. Wij hebben toen nadrukkelijk gevraagd die rode kleur in toekomstige afbeeldingen te verwijderen. U kunt zich onze verontwaardiging voorstellen toen wij het wijkbericht onder ogen kregen waarin de flatgebouwen nog steeds rood staan ingekleurd. In de toelichting staat onder punt 4. in het gebied van onze gebouwen dat er ruimte is voor hoogstedelijke bebouwing met woningen, werkplekken en voorzieningen. Leden van onze VvE’s (mede-eigenaren) hebben onder meer de volgende vragen aan ons gesteld: 1. kunnen onze flatgebouwen worden gesloopt voor nieuwbouw? 2. kunnen de drive-in woningen aan de Zamenhofdreef worden gesloopt voor hoogbouw? 3. kan er in de binnentuinen worden gebouwd? Op de eerste 2 vragen hebben wij geantwoord dat het slopen van onze flatgebouwen en de drive-in woningen nooit zonder instemming van de	planning en uitvoering van het HOV-systeem nauw samenwerken met de huidige vervoerbedrijven en de provincie Utrecht om een goede balans te vinden tussen de HOV-lijnen en het buurtgerichte OV. De ontwerpvisie Overvecht is gebaseerd op uitgebreide analyses en onderzoeken. We erkennen dat er veel aannames en verwachtingen aan de visie ten grondslag liggen, en dat deze in onderlinge samenhang moeten worden bekeken. Het aantal woningen en werkplekken dat gepland staat, is inderdaad een belangrijke factor in de ontwikkeling van de wijk. Deze aantallen zijn gebaseerd op de behoefte aan woon- en werkruimte binnen de stad Utrecht. Hoewel deze aantallen leidend zijn, streven we ernaar om samen met bewoners en belanghebbenden een evenwichtige en haalbare visie te realiseren. Uw opmerkingen hierover nemen we ter harte. Wij zijn het met u eens dat wijkverbetering voorop moet staan. Tegelijkertijd zien we ook veel mensen op zoek naar een nieuwe woning. Het toevoegen van extra woningen kan juist bijdragen aan het vergroten van de leefbaarheid en kwaliteit van woningen, mits kwantiteit en kwaliteit in balans zijn. Dat hebben we verder uitgewerkt in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. **ThePatNax en directe omgeving** Indien initiatiefnemers en eigenaren niet tot overeenstemming komen over de planvorming dan is het niet uitgesloten dat de gemeente regie neemt voor de verdere planvorming. Als de gemeente een publiekrechtelijk vastgesteld plan niet op haar eigen grond kan uitvoeren en de eigenaar kan het niet zelf realiseren, dan wil de gemeente de woning(en)/bedrijfspand graag kopen. Natuurlijk probeert de gemeente altijd op vrijwillige basis met een grondeigenaar/-gebruiker tot overeenstemming te komen. Als de gesprekken niet tot overeenstemming leiden over een aankoop dan kan de gemeente eventueel overgaan tot onteigening. Gezien de ingrijpende gevolgen voor de eigenaar gelden bij een onteigening strikte wettelijk vastgelegde procedures, het kan bijvoorbeeld alleen als aangetoond wordt dat er sprake is van algemeen belang, noodzaak en urgentie. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 op zich biedt geen mogelijkheid tot een onteigeningsprocedure. Hiervoor zijn altijd andere besluiten nodig.

Nr.	Reactie	Antwoord
	eigenaren kan plaatsvinden. In de toelichting op de buurtkaart van het wijkbericht april 2024 staat namelijk: *Wij verzoeken u onomwonden aan ons te bevestigen dat indien voor sloop/nieuwbouw bij een plan of initiatief geen overeenstemming met eigenaren wordt bereikt, nooit zal worden overgegaan tot een onteigeningsprocedure.* Op vraag 3 hebben wij geantwoord dat ondanks de roodgekleurde zone wij het ons niet kunnen voorstellen dat er in de openbare binnentuinen gebouwd gaat worden. Deze binnentuinen zijn recentelijk na 60 jaar vanuit het project Groene Lint aangepakt met een kwalitatieve verbetering van het groen en met speelfaciliteiten. Per saldo is er meer groen bijgekomen door delen van het trottoir en enkele parkeerplaatsen te verwijderen. *Wij willen bevestiging dat de recentelijk opgeknapte binnentuinen vanuit het project Groene Lint in hun huidige vorm en omvang behouden blijven en dat daarin niet zal worden gebouwd.* Ons woongebied langs de Zamenhofdreef, tegenover het winkelcentrum Overvecht, is stedelijk bebouwd met een 6-tal flatgebouwen van elk 9 verdiepingen (8 woonlagen). In dit gebied is al sprake van een hoge woningdichtheid van afgerond 107 woningen per hectare, inclusief de gezamenlijke openbare binnentuinen. In het Centrumplan Overvecht komen de plannen op ca. 230 woningen per hectare en worden de groennormen niet gehaald. De openbare binnentuinen bij onze flatgebouwen en Park de Watertoren leveren een bijdrage aan de anders onhaalbare groennormen in het Centrumplan Overvecht. Overwegende dat er al sprake is van een hoge woningdichtheid in het gebied van ThePatNax en dat het wenselijk is dat de openbare binnentuinen voor de huidige bewoners en toekomstige bewoners in het Centrumplan Overvecht worden behouden, is de rode markering van het gebied niet reëel en ongewenst met het oog op de kwaliteit en leefbaarheid. *Wij zien het gebied waarin de ThePatNax is gelegen, gezien de aanwezige woningdichtheid en toekomstige uitbreiding van het naastgelegen Centrum Overvecht, als een gewone buurt waar gezocht kan worden naar*	Wij kunnen u deze bevestiging niet geven dat de recentelijk opgeknapte binnentuinen vanuit het project Groene Lint in hun huidige vorm en omvang behouden blijven en dat daarin niet zal worden gebouwd. De rode hoogstedelijke gebieden hebben we in de aangepaste omgevingsvisie opgesplitst in rode "Hoogstedelijke gebieden" en rood-oranje "Centrale as" gebieden. Dit gebied behoort tot de rood-oranje gebieden waar verdichting gewenst is. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. Overall zal in Overvecht het groen fors toenemen, waaronder de Zamenhofdreef als aantrekkelijke parkzone. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Hier valt ook het door u genoemde gebied in. Door te verdichten langs deze centrale as, kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Ïn dit kader nemen wij uw suggestie om het gebied te wijzigen naar het gele gebiedstype "Woonbuurten" niet over. Wel hebben we naar aanleiding van de participatie de rode hoogstedelijke gebieden opgesplitst in twee gebiedstypen met verschillende spelregels; namelijk de rode “hoogstedelijke gebieden” (Overvecht Centrum en Stationsomgeving), en de rood-oranje gearceerde “Centrale as" gebieden. Het door u genoemde gebied valt binnen het rood-oranje gearceerde gebiedstype. In het hoofdstuk “Ruimte voor groei” zijn hiervoor spelregels opgenomen voor type ontwikkeling, structuur, architectuur, programma, bouwhoogten en aangevuld met groen/openbare ruimte, parkeren en de woonmix. Wij zien hier wel verdichtingsmogelijkheden, waarbij ingespeeld kan worden op de bestaande ruimtelijke indeling met de hoven, maar dan in een meer stedelijke compacte vorm. Groen krijgt bij de verdichtingsopgave altijd een belangrijke plek. De mate waarin is maatwerk en een vervolgstap om te

Nr.	Reactie	Antwoord
	verbeteringen, maar waar geen plek is voor extra hoogbouw. Gebied wijzigen naar gele kleur! Wij vernemen graag uw schriftelijke reactie op alle vragen/opmerkingen die cursief in blauw zijn afgedrukt.	onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. In rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. Zo neemt bijvoorbeeld het groen toe in Centrum Overvecht, streven we ernaar dat het aandeel groen in de hoven ongeveer gelijk blijft. Er zal op plekken groen verdwijnen (bouwen in hoofdgroenstructuur), maar overall komt er veel groen bij in Overvecht (woonbuurten, parken versterkt groen raamwerk).
462	Hierbij willen wij graag een zienswijze indienen op het onderdeel Tigrisdreef e.o. van de Omgevingsvisie. Allereerst vinden wij de kaart van deze buurt zeer onduidelijk. Waar liggen onze woningen op het kaartje? Voor zover dit goed te detecteren valt op het kaartje, liggen onze woningen in een zone die als “Transformatie in het groen” wordt aangeduid. Aan de groenstrook langs de Klopvaart. Volgens pagina 176 van het MER rapport Is de Klopvaart een rijksmonument evenals de nabijgelegen Forten de Gagel en de Klop. Deze forten zijn, samen met de zone rond de Klopvaart en Klopdijk onderdeel van het UNESCO werelderfgoed de Hollandsche Waterlinie. Monumenten en cultuurhistorisch waardevolle objecten, ensembles en gebieden staan niet op zich, maar zijn ingebed in hun omgeving en staan daarmee in wisselwerking. Deze wisselwerking onderkennen legt een basis voor een wederzijds positieve ontwikkeling en voorkomt ‘ongelukkige’ ingrepen die achteraf worden betreurd, maar moeilijk te herstellen zijn (zie de zienswijze van de Historische Vereniging Oud-Utrecht, commissie Cultureel Erfgoed). In “Transformatie in het groen” kan volgens de definitie in de Omgevingsvisie gebouwd worden. Wij maken er bezwaar tegen wanneer de groenstrook t.o. de Aleppodreef en grenzend aan de Klopvaart, als mogelijk bouwgebied aangemerkt zou worden. Deze discussie is al eerder gevoerd tijdens de ontwikkeling van gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt.	De groenstrook tegenover de Aleppodreef is geen onderdeel van het gebied "Transformatie in het groen" maar maakt onderdeel uit van de groenstructuur van de Klopvaart. De omgevingsvisie ziet deze groene en cultuurhistorische zone als te behouden kwaliteit. De omgevingsvisie maakt hier geen bebouwing mogelijk. De groen-oranje gebieden "transformatie in het groen" hebben tot doel het groen en buitenruimte te verbeteren. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit kwalitatief en kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar en doorwaadbaar groen, behoud ecologische structuur. Wat hierin de (on)mogelijkheden zijn is maatwerk per plek. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "groene buurtranden".

Nr.	Reactie	Antwoord
	Toen heeft de gemeenteraad ermee ingestemd dat op de groenlocatie Aleppodreef (dit gold ook voor de Papyrusdreef) geen extra woningen gebouwd gingen worden. Zie de bijlage d.d. 23 november 2009. Nu wordt aan de Omgevingsvisie gewerkt, maar onze argumenten tegen bebouwing zijn nog steeds dezelfde. En zelfs nog versterkt doordat in 2021 de Klopvaart tot Unesco Werelderfgoed uitgeroepen is. Wij missen in de ontwerp-omgevingsvisie een visie op het cultuurhistorisch erfgoed verder dan het behoud van rijksmonumenten. Wij zijn van mening dat het van belang is om de cultuurhistorische waarden vanuit hun wisselwerking met de omgeving en hun mogelijkheden voor een wederzijds positieve ontwikkeling te bezien. Ter toelichting: Onze woningen aan de Aleppodreef [redacted] zijn gelegen aan de groenstrook langs de Klopvaart. De overige woningen aan de Aleppodreef [redacted] vormen een buurtje 2 met 21 woningen, dat overloopt in de Seoeldreef. Die eindigt bij de Yokohamadreef, waar zo te zien ook de zone van “Transformatie in het groen” eindigt. Op de groenstrook tegenover de woningen Aleppodreef 1 t/m 13 staat geen bebouwing. Wij vinden de definitie van “Transformatie in het groen” nogal vaag, reden waarom wij deze bezwaarbrief schrijven. De groenkwaliteit is volgens die definitie laag door verrommeling van bebouwing, verharding hekwerken. Er worden kansen gezien om door herstructurering van de bebouwing de kwaliteit, sociale veiligheid en de toegankelijkheid van het groen te verbeteren. Wij zijn van mening zijn dat deze definitie niet van toepassing is op de groenstrook t.o. Aleppo 1 t/m 13. De groenstrook ziet er prachtig uit, er staan bomen, langs de Klopvaart staan bomen. Kortom, een prachtig stukje natuur, dat bovendien tot het Unesco Werelderfgoed behoort, want liggend langs de Hollandsche Waterlinie. Ook is het een ecologische verbindingszone. Deze groenstrook is een belangrijk rustpunt in onze woonomgeving. Het gebied wordt veel gebruikt om te wandelen door omwonenden, die van de natuur genieten. Mensen ontmoeten er elkaar, waardoor het ook een sociale functie heeft. In deze omgeving met 10-hoog flats is het van groot belang dat bewoners een stukje buiten kunnen wandelen. Al is het alleen al om gezondheidsredenen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Verder is het belangrijk dat dit stukje groen behouden blijft omdat er behoefte aan groen is in deze omgeving met 10-hoog flats. Belangrijk is dat een deel ervan hondenuitlaatplaats is, een functie die niet kan verdwijnen in verband met het welzijn van honden en hondenbezitters. Dit stukje groen langs de Klopvaart moet behouden blijven en mag niet bebouwd worden. Zeker omdat het grenst aan een Rijksmonument dat behoort tot Unesco Werelderfgoed en de Hollandsche Waterlinie en daarmee in wisselwerking staat.	
463	Hierbij delen we graag onze reactie op de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht. Allereerst; wat een mooie visie! We kunnen ons grotendeels vinden in de plannen die er toekomstbestendig en fijn voor de wijk uitzien. Wel hebben we 2 grote zorgen die we bij dezen graag delen: **1. De HOV lijn over de La Bohèmedreef** Wij wonen zelf in deze straat en los van ons eigen prettige en rustige uitzicht dat verloren zal gaan door de HOV voor de deur zal de veiligheid en rust in de buurt met name voor ouders met jonge kinderen en ouderen sterk afnemen. Verder is een groot deel van het park incl. speeltuin, voetbalveld en schaatsbaan nu goed bereikbaar vanuit de wijk, wat niet het geval zal zijn met de HOV lijn er direct tussen. Daarom stellen we voor de HOV over bestaande grote wegen (Moezeldreef en Marnedreef) te laten lopen, wat tevens enorm veel extra kosten zal besparen. We waarderen de focus op groen in de plannen en denken dat het huidige Park de Watertoren groot genoeg is om uit 2 delen te laten bestaan, zoals nu het geval is. **2. Toegang tot de operabuurt** We kunnen ons erin vinden dat de auto een minder prominente plek in de stad moet hebben in de toekomst (lagere snelheden, meer drempels, etc.). Echter, als wij de plannen goed begrijpen dan blijft er per buurt maar 1 hoofdtoegangsweg voor auto's beschikbaar en dat lijkt ons a) niet veilig en b) niet toegankelijk voor de diversiteit aan inwoners die voor hun (essentiële) beroep vaak afhankelijk zijn van de auto/busje (vaak zonder de luxe om ook thuis te kunnen werken).	**1. De HOV lijn over de La Bohèmedreef** In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaats worden. De suggestie om de HOV lijn over de bestaande Moezeldreef/Marnedreef te laten lopen is ook onderzocht. Hier is niet voor gekozen omdat het park hierdoor meer opgedeeld wordt. **2. Toegang tot de operabuurt** We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	We zouden het op prijs stellen als jullie bovenstaande mee kunnen nemen in jullie afwegingen. Vast hartelijk dank, en fijn ook dat we zoals we begrijpen geïnformeerd zullen blijven over de toekomstige stappen.	
464	Wat betekent Tuinvereniging “Ons Genot “voor mij? In 2001 ging ik mijn dochter ophalen bij een vriendinnetje waarvan de ouders een tuin hadden bij “Ons Genot”. Komend uit de binnenstad van Utrecht vond ik het inderdaad een genot. Wat een rust en ruimte. Wat veel prachtige bomen die rondom het complex lagen. Wat een mooi stukje natuur. Wat een diversiteit aan tuinen. Al snel daarna stonden wij op de wachtlijst en na anderhalf jaar werd ons wachten beloond. In de ruim 20 jaar is de betekenis van de tuin voor mij deels veranderd. Was het in eerste instantie een plek voor ons om onze gedachten te verzetten, plannen te maken voor een nieuw tuinontwerp, met kinderen en vrienden de vrije tijd door te brengen op deze bijzondere plek is het de laatste jaren daarnaast vooral ook een plek om samen met anderen van de vereniging iets moois neer te zetten. Bijvoorbeeld door samen met anderen dahlia’s op te kweken en die in een groots opgezette tentoonstelling in een weekend in augustus/september aan anderen te tonen. Veel mensen van buiten de vereniging kwamen dan ook op het complex, inclusief de toenmalige burgemeester van Utrecht, Jan van Zanen, die een groot liefhebber van dahlia’s was. Behalve dahliatentoonstellingen werd er ook elk jaar een lathyrus en een chrysantententoonstelling georganiseerd die ook elk op veel bezoekers van buiten de vereniging konden rekenen. Op dit moment zijn er geen grote tentoonstellingen meer, wellicht in de toekomst wel weer want de liefde voor dahlia’s is bij veel leden, ook nieuwe leden wel aanwezig. De laatste jaren richt mijn aandacht zich vooral op natuurlijk tuinieren en zet ik mij samen met anderen in om o.a. bio tuinaarde, veenvrije potgrond,	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	organische mest en bijvoorbeeld wormenmest te verkopen in de tuinwinkel op ons complex. Bijzonder te merken dat ook mensen van buiten de vereniging “Ons Genot” weten te vinden op zaterdagmorgen wanneer de winkel open is. De biologische groenten die door een vrijwilliger worden gekweekt in de grote kas en als kleine plantjes op zaterdag worden verkocht spelen hier ook een belangrijke rol in! Er is op het tuincomplex veel kennis aanwezig op het gebied van natuurlijk tuinieren, het goed verzorgen van de bodem en het bodemleven. Ik doe daar zeker ook mijn voordeel mee en draag deze kennis ook weer over aan familie en vrienden buiten het complex. Het goed verzorgen van de tuin vertaalt zich tenslotte in een prachtig complex waar veel bijzondere insecten, reptielen (ringslang) ooievaars (al een aantal jaren een nest) bijzondere (inheemse) planten zich een plek hebben weten te veroveren. Ik moet er niet aan denken dat dit een grote grasmat wordt met witte lijnen, doelpalen en 24 paar voeten die hier over het gras denderen, aangemoedigd door enthousiaste fans. Wat een verarming! Liever zou ik zien dat het complex behouden blijft voor alle leden, de jonge gezinnen die net begonnen zijn op het complex en nog zoveel plannen hebben maar ook dat we er met elkaar voor kunnen zorgen dat nog veel meer mensen het tuincomplex gaan leren kennen. Dat we wandelaars wellicht kunnen inspireren door de grote diversiteit aan tuinen op ons mooie complex met al dat groen, net zoals dat met mij ruim 20 jaar geleden is gebeurd!	
465	Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid om mijn mening en zorgen te delen over de omgevingsvisie Overvecht. Allereerst wil ik aangeven dat ik het initiatief van een omgevingsvisie voor de hele wijk een goed initiatief vind. Er is duidelijk een meerjarenplan voor de hele wijk opgesteld en die werkwijze vind ik goed. Echter ik heb ook meerdere bezwaren en zorgen rondom de plannen die er nu liggen.	Goed te horen dat u met veel plezier woont in Overvecht. In uw reactie komen zorgen aan bod over leefbaarheid, inwonerdichtheid, hoogstedelijke gebieden en behoud van de groene rustige binnenhoven, uitzicht, hittestress, bouwhoogten en de effecten ervan. En u geeft 3 voorwaarden aan waarmee u met wat extra bebouwing zou kunnen leven. Hierna zal elk aandachtspunt worden beantwoord:

Nr.	Reactie	Antwoord
	Eerst volgen hier mijn opmerkingen over het gebied waar ikzelf woon: buurt Zambesidreef, gedeelte aan het begin van de Carnegiedreef: Zelf woon ik inmiddels 10 jaar met erg veel plezier en tevredenheid in de 10-hoog flat aan de Kwangodreef (de flat die aan de achterkant uitkijkt op het parkje van de Antilopedreef gelegen aan de Carnegiedreef). In de omgevingsvisie staat mijn flat en parkje samen met de parkjes en flats links en rechts van onze flat ingekleurd als rood, hoogstedelijk gebied waar extra woningen bijgebouwd kunnen worden. Nu ben ik niet perse tegen extra woningbouw. Ik snap heel goed dat er vanwege de woningnood extra woningen bijgebouwd moeten worden, ook in Overvecht. zelfs in het stukje waar ikzelf woon (dat gebeurt nu al bij de Ivoordreef). Maar ik maak me bij deze plannen wel zorgen over de leefbaarheid van de mensen die er nu al wonen en ook de mensen die erbij komen wonen. Als ik nu uit het raam van mijn tussenwoning kijk (dat is richting de Carnegiedreef), kijk ik naast de hele mooie, hoge bomen van het parkje uit op 5 andere 10-hoog flats. Wat ik daarmee wil aangeven is, dat dit deel van de wijk al heel erg dichtbevolkt is. Ik vraag me echt af waarom het de gemeente het een goed idee lijkt om dat heel erg dichtbevolkte gebied nog drukker te maken. De overlast die nu door bewoners wordt ervaren, komt vooral door dat er al erg veel mensen op een klein stukje grond wonen. In de plannen worden dit alleen nog maar meer mensen en ik denk dat de overlast daardoor ook echt alleen maar erger wordt en de leefbaarheid afneemt. Het kan er dan straks wel gelikter uitzien, maar het wordt echt nog drukker en dat geeft gewoon meer overlast. Bovendien vraag ik me af waarom de extra woningen gebouwd moeten worden op een plek waar het al zo dichtbevolkt is en niet op een plek waar de bevolkingsdichtheid minder is. Het voelt een beetje of ons deel van de wijk wordt opgeofferd om het in andere delen van de wijk leefbaarder te maken. Nu wordt het verkocht in deze omgevingsvisie als dat het een bruisend hoogstedelijk gebied wordt, maar als huidige bewoner ben ik daarvoor 10 jaar geleden niet op deze plek komen wonen. Als ik dat had gewild, was ik wel ergens anders gaan wonen. Ik woon nu in een fijne woonwijk en ik wil graag in een leefbare, fijne woonwijk blijven wonen. Bovendien maak ik me ook wel zorgen dat een verdere verstedelijking zorgt voor nog meer hitte in de zomer, want de hitte blijft nu al erg hangen tussen alle hoogbouw.	We streven er naar dat elke ruimtelijke ingreep bijdraagt aan bredere wijkverbeteringsdoelen voor de Overvechtse inwoners. inwonerdichtheid De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie geven we daar spelregels voor en verdere invulling aan. Dit is per kleur gebiedstype verschillend (hoofdstuk “Ruimte voor Groei”. Leefbaarheid Leefbaarheid en sociale cohesie zijn in de omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "Ruimte voor Groei" en “Verschillend voor iedereen” uitgangspunten gegeven die ingaan op: - een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen - het zorgdragen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied). - bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen) Hoogstedelijke gebieden en groene binnenhoven Na aanleiding van de participatie en de zorgen over de groene hoven en hoogstedelijke gebieden hebben we de rode hoogstedelijke gebieden opgesplitst in twee gebiedstypen met verschillende spelregels; namelijk de rode “hoogstedelijke gebieden” (Overvecht Centrum en Stationsomgeving), en de rood-oranje gearceerde “Centrale as" gebieden. In hoofdstuk “Ruimte voor groei” is per kleur gebiedstype de opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bovendien geeft de legenda kleur rood ook aan dat er de mogelijkheid is voor sloop en nieuwbouw. Zoals eerder gezegd woon ik met heel veel plezier, al 10 jaar in mijn woning en ik zou het echt verschrikkelijk vinden als mijn flat gesloopt wordt voor nieuwbouw. Ik zou heel graag nog vele jaren in mijn huidige woning willen wonen. Ik weet dat niet alleen de gemeente hier uiteindelijk over gaat, maar mijn woningbouwcorporatie, echter ik wil het hier ook aangeven. Als er in ons stukje toch extra huizen bijgebouwd moeten worden (wat waarschijnlijk de realiteit is), dan zou ik er mee kunnen leven dat er aan de plint (de kant van het parkje aan de Carnegiedreef) extra hoogbouw gebouwd wordt, mist er aan de volgende 3 voorwaarden wordt voldaan: 1) De Carnegiedreef daadwerkelijk een groenstrook wordt met busbaan en geen weg meer is voor "normaal verkeer", zodat we niet én met extra huizen (en de overlast die daarvan komt) zitten én we ook de overlast houden van een drukke verkeersstraat die de Carnegiedreef nu is. Dus niet dubbel inleveren op onze woonomgeving. 2). Het parkje (grotendeels) behouden blijft inclusief de hoge bomen die er nu voor zorgen dat ik woonende op de 9e verdieping toch het idee heb dat ik in het groen woon, terwijl ik in zeer dichtbevolkt gebied woon. Het parkje is de gedeelde achtertuin voor de bijna 200 huishoudens die er direct aan wonen. Hier kunnen onze kinderen veilig spelen terwijl we vanuit de flat zicht op ze hebben. Zeker na de opknapbeurt van "Het Groene Lint" wordt het park intensief gebruikt door de bewoners die allemaal geen tuin hebben, maar alleen een balkon. Ook is dit de plek waar we tijdens hete zomers verkoeling vinden, als het in onze huizen erg warm wordt. Dit is het enige groen waar ik op uitkijk in mijn tussenwoning. Deze parkjes zijn dus heel erg belangrijk voor ons en voor mij is het een van de belangrijkste redenen dat ik er met veel plezier woon. 3). De nieuwe hoogbouw is niet massief 50 meter hoog. Als we als een soort van compensatie voor de nieuwe hoogbouw de groenstrook van de Carnegiedreef krijgen, dan is het ook wel prettig als we daar vanuit onze huizen iets van kunnen zien en niet alleen uitkijken op een muur van 50 meter hoog, die ook een groot deel van ons zonlicht tegenhoudt. Liever heb ik het zelf zo laag mogelijk, maar waarschijnlijk wordt de nieuwbouw aan de Carnegiedreef hoge hoogbouw. In dat geval zou een getrapte gevel wel erg prettig zijn.	aangescherpt: type ontwikkeling (inclusief uitspraak over sloop-nieuwbouw), bouwhoogten en hoogbouw, groen/openbare ruimte, programma, parkeren en de woonmix. In de rood-oranje gearceerde gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven, maar in een meer stedelijke compacte vorm met begeleidende bebouwing aan de Centrale as (Carnegiedreef). Bestaande situatie en nieuwe ontwikkelingen smelten hier samen tot een nieuw verdicht woonmilieu met aangename menselijke maat. Bij de hoven in deze gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven én zorgen we dat er begeleidende bebouwing komt aan de Centrale as. Groen krijgt bij de verdichtingsopgave altijd een belangrijke plek. De mate waarin is maatwerk en een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. Afhankelijk van de huidige situatie zal het groen ter plekke: - kunnen toenemen (Overvecht Centrum), - ongeveer gelijk blijven (bijvoorbeeld groene hoven) - afnemen (bouwen in de groene hoofdstructuur), wetende dat je in de hele wijk (buurten, groen raamwerk,…) veel meer groen gaat toevoegen. Bouwhoogten In het hoofdstuk “Ruimte voor groei” zijn per kleur gebiedstype de uitgangspunten voor bouwhoogten, bebouwingstypologie en architectuur aangegeven. We gaan in de rood-oranje “Centrale as” gebieden uit van een stedelijke laag van 6 bouwlagen (lager indien nodig met bezonning) met mogelijk terugliggende hoogteaccenten tot 50 meter. Nieuwe bebouwing wordt altijd zorgvuldig ingepast, daarbij houden we rekening met een goed microklimaat: zoals wind, bezonning, geluid (zowel op de gevel als in de binnenhoven), voorkomen hittestress. Een en ander is voor hoogbouw in een apart kader en paragraaf aangegeven. We volgen hierin sowieso de kwaliteitsrichtlijnen uit de Stedenbouwvisie. Wat en hoe hoog

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dan heb ik voor de Zambesidreef e.o. nog een paar meer algemene opmerkingen: * Voor het gedeelte van de buurt grenzend aan de Einsteindreef staan er veel veranderingen ingetekend of zijn al aan de gang (Ivoordreef, ZONOR gebied en in de omgevingsvisie het roodgekleurde gebied waarin ik dus woon). Ik ben als bewoner een beetje bang dat we de komende 15 jaar in een grote bouwput wonen en ik vraag me af of de gemeente daar ook rekening mee houdt. We hebben nu ook al geluids- en bouwoverlast van de grote renovatie van de flats aan de overkant van de Carnegiedreef en de werkzaamheden aan de Ivoordreef. Begrijp me goed, ik ben niet tegen renovatie of wijkverbetering, maar bij deze plannen lijkt het erop dat we jarenlang overlast hebben. Dus ik zou graag willen dat jullie daar ook oog voor hebben en rekening mee houden, zodat dit beperkt blijft. * Mijn huisartsenpraktijk Dokters op Dreef (voorheen huisartsenpraktijk Carnegiedreef) is gevestigd in het parkje van de Giraffedreef. Dit is een hele fijne huisartsenpraktijk en ik hoop dat de gemeente hen vervangende huisvesting dicht in de buurt beschikbaar stelt als ze vanwege de wijkverbeteringen uit hun huidige huisvesting weg moeten. Dan nu nog wat algemene opmerkingen: * In de plannen worden veel doorgaande wegen afgesloten. Ik maak me serieus zorgen over de ontsluiting en bereikbaarheid van de wijk. Vooral ook voor mensen die bijvoorbeeld voor het bezoek aan een zorgverlener van de ene buurt in Overvecht naar de andere moeten en die dit niet per fiets of lopend kunnen. Ik ben zelf helemaal voor de wijk minder auto georiënteerd maken, maar als al het autoverkeer dat van het ene deel van de wijk naar een ander deel van de wijk moet via de ringweg moet, dan houd ik echt mijn hart vast. Ik ben bang voor net zo'n verkeersopstopping die nu al regelmatig bij de Marnixstraat voor problemen zorgt. * Ik denk dat er in de wijk best een aantal parkeerplaatsen kunnen verdwijnen om de wijk bijvoorbeeld groener te maken. Maar in deze wijk wonen veel mensen die onregelmatige diensten werken (vroege of late diensten in de zorg, vroege diensten bij PostNL). Als deze mensen (vooral vrouwen) in het donker ver moeten lopen naar hun geparkeerde auto, die ze nodig hebben omdat op hun werktijden het OV niet rijdt, dan kan dat zorgen voor een groot	de (on)mogelijkheden zijn vergt nader onderzoek. Het kan betekenen dat uw uitzicht verandert. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Mocht er toch sprake zijn van nadelige gevolgen voor u, dan kunt u in bepaalde gevallen aanspraak maken op nadeelcompensatie. Carnegiedreef-Zamenhofdreef wordt groene parkzone De Carnegiedreef-Zamenhofdreef transformeert naar een aantrekkelijke, bruikbare, groene, autovrije parkzone met een HOV-lijn. Fietsers en wandelaars krijgen hier ruimbaan. Dit en begeleidende bebouwing aan de Centrale as zorgt er voor dat de binnenhoven rustiger worden. De Carnegiedreef-Zamenhofdreef wordt levendiger en aangenamer met voorzieningen, wandelende, fietsende en recreërende mensen. De nota geeft richting, maar het is niet de bedoeling dat alles in één keer wordt uitgevoerd. We begrijpen uw zorgen goed; langdurige bouwoverlast kan een flinke impact hebben op uw leefomgeving. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie blijven we aandacht hebben voor een evenwichtige planning en zoeken naar manieren om de hinder voor omwonenden te beperken. Wij willen het voorzieningenniveau in Overvecht gelijk houden en waar mogelijk verbeteren. Mocht dit bij de uitwerking van de omgevingsvisie Overvecht aan de orde komen dat de huisartsenpraktijk aan de Giraffedreef daar niet kan blijven, dan wordt in nauwe samenwerking met eigenaar en huurders gezocht naar een geschikte alternatieve locatie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	gevoel van onveiligheid. Ik denk dat het belangrijk is dat de gemeente zich realiseert dat veel mensen in Overvecht geen 9 tot 17 kantoorbaan hebben en parkeren voor hun eigen flat dus geen extreme luxe is, maar noodzakelijk. * Ik zou graag zien dat er ook een goede en snelle busverbinding komt richting het USP. Er studeren ook veel in Overvecht wonende jongeren aan de universiteit en hogeschool. Voor corona was er tijdelijk een directe verbinding tijdens de ochtend- en avondspits. Het lijkt me wenselijk dat deze verbinding in de toekomst terugkeert. * Een van de kenmerkende dingen van Overvecht zijn de pierenbadjes die in de zomer altijd intensief gebruikt worden voor verkoeling door jonge kinderen. Ik zou het erg op prijs stellen dat deze behouden blijven, of in het geval van de Ivoordreef weer terugkomen. Na deze lange opsomming van zorgen en bezwaren wil ik tot slot meegeven dat ik veel dingen in de omgevingsvisie positief vind. Zo vind ik het bijvoorbeeld erg goed dat het gebied rondom het winkelcentrum Overvecht en het station Overvecht worden aangepakt en opgeknapt.	Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. In de ontwerp omgevingsvisie gaan we uit van een snelle busverbinding richting Utrecht Centrum/ Centraal en richting Utrecht Oost/USP. De spetterbadjes blijven behouden, ze zijn inderdaad erg belangrijk voor verkoeling tijdens hete zomerdagen. Bij de Ivoordreef komen het pierenbadje terug in het gebied.
466	<u>Zienswijze op ontwerp omgevingsvisie Overvecht (zie bijlage 2 voor de volledige zienswijze)</u> Op 8 april heeft het college de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht ter visie gelegd voor inspraak. Hierbij maken wij aan u onze zienswijze kenbaar op deze ontwerp-Omgevingsvisie. **1. Positionering** [redacted] [redacted] is belast met het beheer van alle collectieve voorzieningen in het winkelcentrum Overvecht en het bewaken van het collectieve belang van al haar leden. Daarnaast heeft de [redacted] eind 2022, met instemming van haar Algemene LedenVergadering, een intentieovereenkomst gesloten met de gemeente Utrecht met als doel om de haalbaarheid te onderzoeken van een Herontwikkelplan voor het gebied van het winkelcentrum, als significant onderdeel van het Masterplan Overvecht Centrum.	<u>Reactie op zienswijze op ontwerp omgevingsvisie Overvecht</u> *1. Laat betrekken* [redacted] [redacted] is later betrokken geraakt bij het proces van de omgevingsvisie Overvecht. De wijkberichten zijn in eerste instantie gestuurd naar adressen binnen de wijk Overvecht, waardoor de eigenaren van het winkelcentrum met een adres buiten Overvecht tot onze spijt niet zijn bereikt. U bent betrokken vanaf de presentatie van de eerste versie van de omgevingsvisie Overvecht in oktober/november 2023. Daarna hebben wij ook een aantal keren apart gesproken met vertegenwoordigers van [redacted], zodat u uw zorgen duidelijk onder onze aandacht kon brengen. *4. De twee varianten - PlanMER* De reacties op het planMER zijn beantwoord in onze reactie op de zienswijze op het planMER hieronder. *5.De twee varianten en het participatieproces*

Nr.	Reactie	Antwoord
	[redacted]. Het winkelcentrum omvat ruim 100 winkels en horecazaken. Bij elkaar zorgen deze winkels en horecazaken voor zo'n 1.000 banen. Daar is nog niet de indirecte werkgelegenheid in meegeteld,zoals bij toeleveranciers, onderhoudsbedrijven, schoonmaak, etc. Daarmee is winkelcentrum Overvecht een belangrijke maatschappelijke factor in de wijk. **Zeer laat aangehaakt** Als eigenaren hebben wij vanuit het team Omgevingsvisie van de gemeente bij de opeenvolgende participatierondes 1 in 2023 géén uitnodigingen, wijkberichten, enquêtes of wat dies meer zij ontvangen! Dat wordt misschien verklaard door het feit dat een eigenaar van een winkelpand zijn of haar postadres op een andere plek heeft dan het winkelpand. Maar betekent wel dat wij pas zeer laat in het proces door de gemeente op de hoogte zijn gebracht. Pas in september '23 kregen wij van het team Masterplan Overvecht Centrum bericht over informatiebijeenkomsten over de Omgevingsvisie Overvecht. **Twee zienswijzen** In de voorliggende zienswijze gaan wij in op de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht: de onnavolgbaarheid van de keuze voor Variant 1 als basis voor de ontwerp-Omgevingsvisie, de vooringenomenheid van de opsteller, onze kanttekeningen bij het participatieproces, de verwachte negatieve – maar niet onderzochte! – maatschappelijke en economische effecten van keuzes op gebied van mobiliteit, de ontbrekende randvoorwaarden voor die keuzes, en onze oproep om één stapje terug te doen zodat gekomen wordt tot een best of both worlds-variant waarmee de ambities en doelen van de Omgevingsvisie bereikt worden zónder de negatieve effecten. In een separate zienswijze gaan wij in op het PlanMER: de omissies, onjuistheden, tekortkomingen (zowel inhoudelijk als procedureel) en de vooringenomenheid van de opsteller. Beide zienswijzen dienen als complementair aan elkaar te worden beschouwd.	Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Zoals u ook aangeeft, blijkt bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij veel Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. We hebben alle meningen en belangen zo transparant mogelijk in beeld gebracht, zodat de gemeenteraad uiteindelijk een besluit kan nemen. *6. In een aantal stappen naar een onnavolgbare keuze* U geeft aan hoe opbrengst uit de participatie wel of niet is meegenomen in opeenvolgende fases. Het klopt dat de tussenproducten niet altijd één op één de opbrengst van de participatie weerspiegelen. De tussenproducten in de verschillende fases zijn niet alleen gebaseerd op de opbrengsten vanuit de participatie, maar bijvoorbeeld ook op basis van verder onderzoek, ontwerpstudies en voortschrijdend inzicht. Daarbij zijn soms andere keuzes gemaakt dan vanuit de participatie naar voren kwam. Ook hierbij geldt dat we deze keuzes zo transparant mogelijk hebben weergegeven, zodat de gemeenteraad uiteindelijk een besluit kan nemen. *7/8/9. Reistijd, autobereikbaarheid en variant 1* Bij het maken van de (ontwerp) omgevingsvisie en het masterplan Overvecht Centrum is ook gekeken naar het effect van ingrepen op de reistijd. Effecten specifiek voor Overvecht Centrum zijn ook met u besproken. Verder is ook, zoals ook door u benoemd, gezamenlijk opdracht gegeven voor een onderzoek naar de economische effecten en doen we op dit moment mee aan een breder onderzoek naar mobiliteit en bestedingen. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de Reactienota omgevingsvisie Overvecht en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht (paragraaf Veilig en verbonden). Met de verandering van een aantal knips tussen de buurten naar mogelijk locaties voor

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. Masterplan Overvecht Centrum: het doelenkader Alvorens in te gaan op de ontwerp-Omgevingsvisie, nemen wij u graag mee in de kaders en uitgangspunten van het Masterplan Overvecht Centrum, die voor [redacted] (en voor alle andere partijen die meedenken en -investeren in de planvorming van het Masterplan) vanaf de start op tafel liggen. Het proces is in 2022 gestart met het opstellen van de Gebiedsopgave (‘stuurdocument voor het Masterplan’) voorzien van een Doelenkader. Het derde hoofdaspect van het Doelenkader is Mobiliteit. Als één van de twee doelen is daarbij geformuleerd: 3.2 Goede publieke bereikbaarheid en toegankelijkheid: “De goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van het gebied maakt het aantrekkelijk en eenvoudig om het gebied te bezoeken. Naast een comfortabele verbinding via het openbaar vervoersnetwerk, is het gebied ook goed bereikbaar voor voetgangers, fietsers en auto’s.” Eind 2022 is de Ruimtelijke Basisstructuur tot stand gekomen, als opstap voor het Masterplan. Bouwsteen nummer 1 voor die Ruimtelijke Basisstructuur is ‘Verbonden centrum (er naar toe gaan en er komen)’. Over de verschuivende aandacht voor modaliteiten is gezegd: “Toen Overvecht werd gebouwd dacht iedereen dat de auto het antwoord was op alles. Daarom kreeg de auto in de stedenbouwkundige opzet en ruimtelijke plannen veel ruimte. Dit zien we terug in de ruime opzet van de wijk, met brede dreven en grote parkeervelden. Tegenwoordig zien we dat de auto voor sommige dingen zeker een goed vervoersmiddel is, maar dat hij ook erg veel ruimte inneemt. Daarom hebben we veel aandacht voor andere vervoersmiddelen: de voetganger, fiets en OV. Het betekent niet dat de auto helemaal verdwijnt; het centrumgebied en zijn functies blijven goed bereikbaar met de auto. Maar veel aandacht gaat in de oversteekbaarheid van de omliggende straten en het voor alle leeftijden goed toegankelijk maken van het gebied.” Op bovenstaande twee kaartjes is de structuur weergegeven van de OV-haltes en van het stedelijke en lokale autowegennet zoals opgenomen in de Ruimtelijke Basisstructuur voor het Masterplan. Te zien is dat de lokale autoverbindingen (rood pijltje in de legenda) hier het uitgangspunt zijn!	aanvullende maatregelen wordt het met name voor bewoners mogelijk om toch een kortere route te kiezen in plaats van om de wijk heen. Ook hebben buurten hiermee meer dan één in-/uitgang. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de verdieping van de omgevingsvisie hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Juist ook voor kortere verplaatsingen zien we door het investeren in goede alternatieven voor de auto ook veel kansen voor een verschuiving van de auto naar lopen, fietsen en openbaar vervoer. *10. Omgevingsvisie Overvecht deel B* Uitvoeringsstrategie De knips tussen de buurten waren in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen om doorgaand autoverkeer volledig uit de buurten te weren. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht worden deze knips echter niet langer vastgelegd en zijn ze ook niet noodzakelijk gekoppeld aan de vervanging van de riolering. Omdat we de openbare ruimte in één keer goed willen aanleggen, volgen we bij herinrichtingen wel de planning van de rioleringsvervangingsopgave. Deze planning is echter nog niet vastgelegd. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht bieden we inzicht in de fasering van de verschillende ontwikkelingen. Dit inzicht is niet bedoeld om exacte jaartallen te bepalen per ontwikkeling, maar om de onderlinge afhankelijkheden en prioriteiten te beschrijven. In de aanvulling MER is het onderscheid tussen de alternatieven 1 en 2 verder beschreven. *Onderbouwing mobiliteit*

Nr.	Reactie	Antwoord
	3. Twee varianten voor de Omgevingsvisie Overvecht De raad heeft uitgangspunten en doelstellingen meegegeven in een uitgangspuntennotitie (mei 2023). Daarop zijn door het gemeentelijke projectteam gaandeweg twee in hoofdzaak verschillende varianten uitgewerkt – overigens zónder dat deze ook echt als twee verschillende varianten in het participatieproces benoemd zijn, maar daarover later meer. Variant 1: 'Transformatieve ontwikkeling'. Dit alternatief gaat uit van een centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto- en HOV waarbij er wordt ingezet op de totale mobiliteitstransitie. De hiërarchie speelt binnen dit wegennet een grote rol. Vanuit een centrale sterk verdichte as door het hart van Overvecht wordt maximaal ingezet op het gebruik van het OV waarbij de Carnegiedreef als centrale as een belangrijke rol gaat vervullen. Dit alternatief zet in op autoluwe woonstraten waarbij autoverkeer met behulp van 'knips' naar de ontsluitingswegen geleid gaat worden. (citaat PlanMER) Variant 2: 'Organisch optimaliseren'. In dit alternatief verspreidt de verdichting zich over verschillende delen van Overvecht. De bestaande wijkstructuur is hierbij het uitgangspunt. Deze variant gaat uit van een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. De auto maakt in dit alternatief gebruik van de bestaande verkeerstructuur. (citaat PlanMER) **4. De twee varianten - PlanMER** Beide varianten zijn in het PlanMER doorgerekend op basis van een toevoeging van 7.000 woningen en 4.300 arbeidsplaatsen. Met beide varianten worden de meeste van de doelen bereikt, en met beide varianten is de gewenste verdichting mogelijk. De twee varianten scoren verschillend op de verschillende thema's. De effectanalyses in het PlanMER bevatten diverse hiaten en tekortkomingen. Die leggen wij bloot in de hierboven benoemde aparte zienswijze op het PlanMER. Toch laat ook dit gebrekkige PlanMER al zien dat een keuze voor Variant 1 allerminst een logische keuze is. Met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water scoort Variant 2 volgens dit PlanMER beter dan Variant 1. Als bovendien de scoretabel zou worden gecorrigeerd op basis van de omissies, onjuistheden en subjectieve waarderingen die wij in de separate zienswijze signaleren, dan zou Variant 2 óók beter scoren op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot.	Vanwege de gewijzigde inzichten met betrekking tot de knips, is dit hoofdstuk gedeelte herschreven. Zie ook 7/8/9 hierboven. *Relatie knips – NRU* In de genoemde NRU-studie die nu wordt uitgevoerd, wordt nadrukkelijk gekeken naar de effecten van de maatregelen uit de omgevingsvisie Overvecht. Met de aangepaste visie ten aanzien van de knips zullen de verkeerstoenames op de NRU minder zijn dan uit de eerdere modelberekeningen is gekomen. *Ontwikkelrichting woonsamenstelling Zamenhofdreef e.o.* Het percentage sociale huur in Zamenhofdreef is op dit moment 22%. Dat is een stuk lager dan gemiddeld in Overvecht en dan het stedelijk gewenste gemiddelde van 35%. Bij het toevoegen van woningen in het centrum vinden we het daarom belangrijk dat dit percentage groeit. *11.* De tussenproducten in de verschillende fases zijn niet alleen gebaseerd op de opbrengsten vanuit de participatie, maar bijvoorbeeld ook op basis van verder onderzoek, ontwerpstudies en voortschrijdend inzicht. Daarbij zijn soms andere keuzes gemaakt dan vanuit de participatie naar voren kwam. Ook hierbij geldt dat we deze keuzes zo transparant mogelijk hebben weergegeven, zodat de gemeenteraad uiteindelijk een besluit kan nemen. Wij herkennen ons niet in het beeld dat u schetst over wie de omgevingsvisie ontworpen heeft. Ook als gevolg van het uitgebreide participatieproces hebben we veel verschillende Overvechters gesproken. We hebben daarmee een goed beeld gekregen van wat veel Overvechters belangrijk vinden. Mede op basis hiervan hebben we de omgevingsvisie vorm gegeven en zijn keuzes gemaakt. Soms zijn ook andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. *Relatie NRU – Variant 1* Met de aangepaste visie ten aanzien van de knips zullen de verkeerstoenames op de NRU minder zijn dan uit de eerdere modelberekeningen is gekomen. De gekozen aanpak met monitoring en mogelijk aanvullende maatregelen biedt flexibiliteit om maatregelen later te bepalen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tenslotte: Variant 2 draagt niet de zeer negatieve effecten in zich voor autobereikbaarheid van woonbuurten en van wijkvoorzieningen. Het lijdt geen twijfel dat het totale scorebeeld in het PlanMER nog meer in het voordeel van Variant 2 zal wijzen indien bovengenoemde aspecten (alsnog) worden meegenomen in de beschouwing. Zie voor een onderbouwing van het bovenstaande onze separate zienswijze op het PlanMER. **5. De twee varianten en het participatieproces** Participatierondes. In een aantal rondes heeft de gemeente de wensen en ideeën van bewoners opgehaald en zijn er mogelijke uitwerkingen van de verschillende deelaspecten geschetst en voorgelegd. Bij een groot aantal deelaspecten is het beeld ófwel: • dat er geen principiële of grote verschillen zijn tussen Variant 1 en Variant 2, en dat men de geschetste denkrichting (dus van de beide Varianten) ondersteunt, ófwel • dat de meningen breed verdeeld liggen, zoals bijvoorbeeld over de vraag of de verdichting geconcentreerd zou moeten plaatsvinden of meer verspreid door de wijk. Maar bij het deelaspect ‘Veilig en verbonden’ komt een duidelijk beeld naar voren: dat men enerzijds zoekt naar vergroting van verkeersveiligheid, lagere snelheden, minder doorgaand verkeer dat geen bestemming heeft in de wijk, betere oversteekbaarheid en meer ruimte voor fietsers en voetgangers, maar dat men anderzijds het behoud wil van de autoverbindingen tussen buurten en wenst dat de buurten ook goed voor auto’s ontsloten blijven. Er is in (grote) meerderheid negatief response gegeven op de suggestie om allerlei ‘knips’ in het autonetwerk te leggen waardoor men bij autogebruik te maken zal krijgen met omrijden, langere reistijden naar voorzieningen in de wijk en flinke kans om vast te komen staan in de eigen wijk. Men heeft een duidelijke voorkeur 2 voor het versmallen van buurtstraten (aanpassing wegprofielen) in plaats van het leggen van knips. Daarmee kan zonder meer gesteld worden dat uit de participatierondes blijkt dat bewoners in (grote) meerderheid tegenstander zijn van dit onderscheidende aspect van Variant 1, namelijk de radicale ingrepen in het autonetwerk. Men vraagt de verkeersveiligheid te vergroten, de snelheden te verlagen etc. door	*Detailhandel op bedrijventerrein* “Wij delen uw stelling dat in de “gemengde zone” langs de Franciscusdreef geen reguliere detailhandel moet worden toegevoegd, omdat dit ongewenste effecten kan hebben op het functioneren van Shopping Center Overvecht en de buurtwinkelcentra in Overvecht. De Omgevingsvisie Overvecht heeft niet de insteek om extra detailhandel in de gemengde zone mogelijk te maken, dus uw zorg daarover delen wij niet. De vergunde reguliere detailhandel, zoals de Jumbo, mag hier wel gevestigd blijven. De genoemde branchebeperking is in het geldende Omgevingsplan vastgelegd en wordt ook als zodanig behouden, waardoor in die gemengde zone alleen perifere detailhandel mogelijk is plus vergunde reguliere detailhandel, maar geen extra reguliere detailhandel. De tekstpassages nemen we niet over, omdat de beperkende regels uit het Omgevingsplan afdoende zijn en op die plek de juiste nuances hierover zijn aangebracht. Door dit geheel of gedeeltelijk te herhalen in de omgevingsvisie vrezen we eerder verwarring dan verheldering.” *Best of both worlds-Variant 3* De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht bevat onderdelen uit beide alternatieven. De onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd. <u>Reactie op zienswijze op planMER</u> *Publicatie NRD* Voor de zomervakantie (op 29 juni 2023, Gemeenteblad) is er een vooraankondiging geweest van de aanstaande publicatie van de NRD in het Gemeenteblad. Wij nemen uw opmerking mee in de evaluatie van de participatie. *Aanvulling MER* Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de Aanvulling MER.

Nr.	Reactie	Antwoord
	aanpassingen van de wegprofielen én om daarbij de interne autoverkeersstructuur en onderlinge verbindingen binnen de wijk te behouden. Dat laatste is het kenmerk van Variant 2. Zie hieronder een illustratie van het bovenstaande beeld, uit de enquête van oktober ’23. Er wordt zeer positief gereageerd op deze tekst: “Buurtstraten worden groener en verkeersveiliger. Autoverkeer rijdt 30 of 15 kilometer per uur. Sommige straten worden ingericht als fiets- en voetgangerstraat, waarbij auto’s en/of openbaar vervoer te gast is. Door de buurt rijdt frequent buurtgericht openbaar vervoer.” Maar er wordt overwegend negatief gereageerd op deze tekst: “Met de auto kun je de buurt <naam buurt> alleen via de <naam dreef> in- en uitrijden.” Hier blijkt scherp uit dat het veel uitmaakt hoe een vraag gesteld wordt, wat er wordt gecombineerd in een vraagstelling, en dus welke conclusie je mag verbinden aan bepaalde uitkomsten van enquêtes of ‘ophaalrondes’. Een andere illustratie: Op p.16 van het Participatieverslag staat: “Uit verschillende gesprekken en enquêtes blijkt dat men het versmallen van buurtstraten wel ziet zitten, maar er vooral veel weerstand is tegen het beperken van doorgaand verkeer (zoals ook uitgelegd onder ‘verbeteren van de verkeersveiligheid’). Zo willen sommigen bijvoorbeeld niet dat de Gangesdreef afgesloten wordt voor autoverkeer. Dit is al eens eerder door de gemeente geprobeerd en destijds door bewoners tegen gehouden.” Bij die laatste zin dringt zich de vraag op: voor wie is de gemeente? Zie bijlage 1 voor een aantal annotaties bij het participatieverslag waarmee het bovenbeschreven beeld verder wordt geïllustreerd. Wij hechten er namelijk aan dat het Participatieverslag niet alleen maar gehanteerd wordt om ‘het vinkje te kunnen zetten’ op de geleverde inspanningen (die er zeker zijn geweest), maar dat óók intrinsiek wordt gekeken wat de werkelijke inbreng is geweest (ook: in reactie op welke voorstellen of beelden).	De genoemde maatschappelijke en economische effecten zijn inderdaad niet onderzocht in het MER omdat dit niet past binnen de scope en het detailniveau van het MER. *Meer ruimte voor lopen, fietsen en OV, maar auto blijft welkom* Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Deze en andere zienswijzen zijn gebruikt bij de doorontwikkeling van de omgevingsvisie. We hebben de omgevingsvisie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Een mobiliteitsaanpak waarbij monitoring en gerichte maatregelen centraal staan is nu opgenomen in de omgevingsvisie. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de omgevingsvisie. *Omgevingsvisie bevat onderdelen uit beide alternatieven* De onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd. *Knips* In het onderzochte alternatief 1 was ook op de Tiberdreef en de Amazonedreef geen doorgaand verkeer mogelijk. In alternatief 1 is voor de Amazonedreef uitgegaan van een knip meer naar het westen en voor de Tiberdreef meer in Overvecht (waardoor omgeving Rubicondreef afrijdt via Mr. Tripkade). In de (ontwerp) omgevingsvisie is het autonetwerk verder uitgewerkt en zijn onder andere deze voorgestelde knips inderdaad op een andere plek gelegd dan in alternatief, maar met de verwachting dat dit niet heel veel effect heeft op de effectbeoordeling.

Nr.	Reactie	Antwoord
	6. In een aantal stappen naar een onnavolgbare keuze Hieronder in vogelvlucht een weergave van wat er tijdens de verschillende fasen bij bewoners is ‘opgehaald’ en door de gemeente op tafel is gebracht om op te reageren, en de onnavolgbaarheid van de keuze om in de concept Omgevingsvisie enkel voort te bouwen op Variant 1. Uitgangspuntennotitie (raad, mei 2023). Het vertrekpunt was (citaat): Er zal spanning zitten tussen verschillende thema’s zoals bijvoorbeeld het behouden van de hoeveelheid groen en de toevoeging van woningen of het inpassen van mobiliteitsoplossingen. De Omgevingsvisie brengt de spanning in beeld zodat er door de Raad afgewogen keuzes kunnen worden gemaakt. Spoiler: de genoemde spanning is in het PlanMER inderdaad in beeld gebracht, in de ‘Onderbouwing’ (deel B) is op wankele argumenten naar een keuze toegeschreven, en in de concept Omgevingsvisie (deel A) is de spanning – dan wel een keuzemogelijkheid – geheel niet meer terug te lezen. Dus waar kan de raad dan nog ‘afgewogen keuzes’ over maken? Fase 1. In Fase 1 zijn veel waarden en deeloplossingen aangedragen die niet verwerkt zijn in Variant 1 en die dus niet terug komen in de concept Omgevingsvisie. Knips zijn in deze fase in het geheel niet genoemd door het gemeentelijke projectteam. En ook niet gevraagd door deelnemers. Fase 2. Op basis van input uit Fase 1 is door het gemeentelijke projectteam een aantal oplossingsrichtingen en uitwerkingen bedacht en aan bewoners voorgelegd. Daarbij zijn veel reacties, suggesties en nuances gegeven die niet terug komen in de concept Omgevingsvisie. Dit terwijl de belofte letterlijk luidde: De opbrengst van fase 2 wordt in fase 3 verwerkt in een contour omgevingsvisie waarover een volgende ronde participatie wordt gehouden. Fase 3. In deze fase is een ’50-70%-versie’ van de omgevingsvisie op tafel gelegd. Deze is gebracht als een resultaat van de voorgaande fasen, maar dat is aantoonbaar niet het geval. De keuzes zoals gepresenteerd in Fase 3 komen uit de lucht vallen en volgen niet als logische keuze op de eerder gepresenteerde mogelijkheden en de daarop gedane inbreng in de participatierondes.	*Groen in het gebied* De indicator 'Groen in het gebied' is beoordeeld op een vijfpuntschaal. Op deze schaalverdeling heeft het relatief beperkte verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2 niet geleid tot een andere beoordelingsklasse. *Ruimtelijke kwaliteit* Het planMER richt zich in eerste instantie op de milieueffecten. Ruimtelijke kwaliteit is als onderscheidend effect toegevoegd om de effecten op de structuren, identiteit en herkenbaarheid van Overvecht inzichtelijk te maken. We begrijpen dat de indiener vragen heeft bij de beoordeling, omdat dit thema's zijn die op verschillende manieren kunnen worden geïnterpreteerd. Wij zien echter geen aanleiding tot aanpassing van de scores omdat: - Het grootschalig toevoegen van programma in de buurten mogelijk een groter negatief effect heeft dan knips in de wegenstructuur op de belevingswaarde. - De verschillen op de thema's identiteit en herkenbaarheid niet dermate groot zijn dat daar een verschillende effectbeoordeling tussen alternatief 1 en 2 bij horen. - Wij zien geen aanleiding om aan te nemen dat een toename van aanbod en functies rondom HOV-haltes onzekerder is dan de spreiding in de wijk. *Woningtypen* Voor alternatief 1 en alternatief 2 zijn uitgangspunten bepaald t.a.v. percentages grondgebonden woningen en appartementen. Om een verdichting van 7000 woningen te behalen is er in beide alternatieven sprake van een hoog aandeel appartementen. Bij alternatief 2 is er iets meer ruimte voor grondgebonden woningen. Aangezien de alternatieven op dit punt weinig van elkaar verschillen is er ook geen onderscheid gemaakt in de uiteindelijke beoordeling van de alternatieven. De voordelen voor zowel energieverbruik als energieopwek zijn beide kanten op relatief beperkt. *CO2-uitstoot* In het MER is de indicator CO2-uitstoot kwalitatief beoordeeld om beide alternatieven te vergelijken. Het is de vraag of er inderdaad extra autokilometers

Nr.	Reactie	Antwoord
	Zie bijlage 2 voor een aantal annotaties bij de ‘opbrengst’ van bovenstaande fasen. **7. Het effect op reistijd – voor bewoners** Noch in het PlanMER, noch in de ‘Onderbouwing’ (Deel B) is onderzoek gedaan naar het effect van de ingrepen in het autonetwerk (de knips) op de reistijd om als wijkbewoner met de auto bij verschillende wijk- en buurtvoorzieningen te kunnen komen. In de concept Omgevingsvisie staat over het schrappen van verbindingen tussen buurten (het kenmerk van de gekozen Variant 1) het volgende vermeld (voetnoten zijn van inspreker): “Door op een aantal plekken gefaseerd geen autoverbindingen meer te maken tussen de buurten, rijdt autoverkeer zo lang mogelijk via de Zuilense Ring/NRU 3 om alleen het laatste stukje door de stad te rijden via de juiste route. Daarmee rijdt er alleen autoverkeer met een bestemming in de wijk, met uitzondering van de Einsteindreef 4 en Franciscusdreef. Hierdoor worden de buurten rustiger en veiliger 5. Iedere buurt blijft met de auto bereikbaar, maar niet altijd meer via de kortste route. Het gevolg van deze keuze is dat voor een aantal bestemmingen in de wijk de reistijd met de auto enkele minuten toeneemt.” De laatste volzin is een eufemistische – of beter gezegd onheuse – voorstelling van zaken. De ‘enkele’ minuten langere reistijd kan in de praktijk zomaar oplopen van nu 6 minuten naar straks 14 minuten (met uitschieters naar 20 minuten). Zie bijlage 3, met daarin enkele simpele testjes in Google Maps. Daarbij is gekeken wat het effect is van Variant 1 (de knips) op autoreistijd vanuit een aantal verschillende buurten naar ShoppingCenter Overvecht. Gekozen moment is maandag om 17 uur. Voor werkenden is dat door de week een ‘boodschappenmoment’ (hetgeen onderbouwd wordt door passentellingen in het ShoppingCenter). Toelichtend: • Op blad 2-3-4: het effect vanaf de Orinocodreef (ten westen van de Klopvaart). Te zien is, dat het omrijden via Zuilen (langs winkelcentrum Rokade) dan nog aantrekkelijker is dan via de NRU. • Op blad 5-6-7: het effect vanaf de Amazone-Nicaraguadreef. Ook hier is het omrijden via Zuilen (langs winkelcentrum Rokade) dan nog aantrekkelijker dan	gereden worden. Wij gaan uit van een verschuiving van auto naar fiets, ov, lopen doordat de alternatieven aantrekkelijker worden ten opzichte van de auto. Niet al het autoverkeer zal omrijden. Daarbij moeten we keuzes maken en hechten we daarbij veel waarde aan verkeersveiligheid. Daarbij is de visie op de knips aangepast. *PlanMER Overvecht Centrum* Het planMER dat betrekking heeft op Overvecht Centrum loopt gelijk op met het opstellen van het Masterplan en wordt ook dan ter inzage gelegd. Hierin zijn ook specifiekere uitgangspunten bepaald die aansluiten bij het open plan proces dat voor het Masterplan is gevoerd. Bij het opstellen van het MER is er alles aan gedaan om vooringenomenheid en subjectiviteit te voorkomen. Mede door een onafhankelijk adviesbureaus het planMER te laten opstellen. In de aanvulling MER is in hoofdstuk 4 een reflectie op de milieueffecten van de laatste versie van de omgevingsvisie gegeven. *Best of both worlds* De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht bevat onderdelen uit beide alternatieven. De onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd.

via de NRU. En de reistijd gaat van gemiddeld (op dit tijdstip) 6 minuten naar 12 minuten (via Zuilen) of naar 14 minuten
(via de NRU). Dat is dus veel meer dan de “enkele minuten” extra reistijd die in de Omgevingsvisie staat.
• Op blad 8 een special: ook vanaf de Amazone-Nicaraguadreef, maar dan gekeken wat het doet als nog steeds de Carnegiedreef wordt afgesloten, maar er wél verbindingen tussen de buurten mogelijk blijven – in dit geval de Tigrisdreef. Dit zou dus het beeld in Variant 2 zijn. De
reistijd wordt dan gemiddeld 9½ minuut.
• Op blad 9-10-11: het effect vanaf de Donaudreef. Hier gaat de reistijd van 4 minuten naar 11½ minuut via de NRU 6 of 9 minuten via Tuindorp (en kom je langs winkelcentrum De Gaard).

Tenslotte: er is geen onderzoek gedaan (noch in het PlanMER, noch in Deel B, de ‘onderbouwing’) ofde énige in- en uitgang per buurt (de ‘inprikker’ in Variant 1 cq in de Omgevingsvisie) voldoende capaciteit heeft voor het in- en uitgaande verkeer van elke buurt.

8. Het effect van langere reistijd voor Shopping Center Overvecht
Belang van autobereikbaarheid
Een winkelcentrum vervult een economisch-maatschappelijke functie en draagt bij aan de voorzieningenstructuur van de stad. Om economisch te kunnen functioneren is goede bereikbaarheid van groot belang. Bezoekers moeten er makkelijk kunnen komen, en zij moeten er ook willen komen.
De auto is daarbij een onmisbaar onderdeel van de totale modal split.

Huidig beeld SC Overvecht modal split
Het belang van omzet uit ‘het eigen Utrecht‘ is in de afgelopen jaren groter geworden. Daarvoor kangekeken worden in het koopstromenonderzoek 2021 (www.kso2021.nl). Een eerste analyse laat het volgende zien. De afbeeldingen zijn ontleend aan de online tool van www.kso2021.nl.

Totale bestedingen.
Het totaal van de bestedingen in SC Overvecht is tussen 2016 en 2021 gedaald van € 158 miljoen naar€ 92 miljoen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De toevloeiing (dat is het aandeel van de omzet van – in dit geval – buiten de gemeente Utrecht, meestens vanuit De Bilt en Stichtse Vecht) is in die periode gedaald van € 22 miljoen naar € 10 miljoen. Ofwel, het aandeel 'van buiten Utrecht' in de totale omzet is gedaald van 14% naar 10%. Andersom is de binding (de omzet uit het 'eigen' verzorgingsgebied) gestegen van 86% naar 90%. In de sector dagelijkse bestedingen is dit beeld nog sterker: daar is de binding in de genoemde periode doorgestegen van 93% naar 97%. Zie onderstaande figuur. Wat óók af te lezen is uit deze figuur, dat is dat het belang van dagelijkse artikelen ('boodschappen') in de totale brancheringsmix ook groter is geworden: in 2016 was 'dagelijks' goed voor ca. 58% van de totale bestedingen in SC Overvecht, in 2021 was dat gestegen naar ca. 65%. Dit is in lijn met een landelijk waar te nemen trend: de 'stadsdeelcentra' boeten in aan regionale betekenis en krijgen een kleiner primair verzorgingsgebied met een meer 'dagelijks' profiel. De rol van 'niet dagelijks' wordt kleiner, o.a. door afvloeiing naar online. Bezoekkenmerken: vervoermiddel Het aandeel van het aantal autobezoekers in het totale aantal bezoekers is in de periode 2016 – 2021 afgenomen, van 50% naar 37%. Het belang van de autobezoeker voor de totale omzet is echter groter dan de genoemde 37%, aangezien een autobezoeker minder vaak komt maar per bezoek méér besteedt dan een bezoeker te voet, per fiets of met OV. Bezoekkenmerken: bezoekmotief Wanneer we kijken naar het motief om SC Overvecht te bezoeken, dan is er één aspect dat in de periode 2016 – 2021 significant is gestegen en dat ook het hoogste scoort: het dichtst bij huis gelegen. Zie nevenstaande figuur: voor maar liefst 67% van de bezoekers (was 58%) is 'het dichtst bij huis' het motief om SC Overvecht te bezoeken. Bezoekkenmerken: waardering	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Aan bezoekers van SC Overvecht is gevraagd om rapportcijfers te geven voor een hele lijst van aspecten. Van de in totaal 12 gevraagde aspecten zijn er vier aspecten waar SC Overvecht een ‘goed’ op scoort. Dat zijn: (1) bereikbaarheid fiets, (2) bereikbaarheid auto, (3) bereikbaarheid OV en (4) parkeren auto. Zie onderstaande figuur. Toch nader onderzoek Gezien het hierboven geïllustreerde belang van de autobezoeker náást de bezoeker te voet, per fietsof met OV, én het belang van nabijheid – dat wil zeggen: op korte afstand / in korte tijd bij een winkelvoorziening kunnen komen – hebben wij oprechte zorgen over de niet onderzochte effecten van de bereikbaarheidsmaatregelen op het toekomstig economisch van het winkelcentrum. En daarmee, of het centrum de rol zal kunnen waarmaken die met het Masterplan wordt nagestreefd en die ook in de ontwerp-Omgevingsvisie is neergezet: een subcentrum van Utrecht met regionale functie en hét hart van de wijk Overvecht, dat met met een breed winkel- en voorzieningenaanbod veel bezoekers trekt. Daarom hebben wij, samen met het gemeentelijke projectteam Masterplan Overvecht Centrum, initiatief genomen om gezamenlijk een onafhankelijk inzicht te verwerven in de verwachte economische effecten van de bereikbaarheidsmaatregelen en meer specifiek, de in de Omgevingsvisie opgenomen verkeersknips. Er is een opdracht gegeven aan bureau BRO i.s.m. Movares. Helaas is het onderzoek op deze sluitingsdatum van de tervisieleggingstermijn nog niet afgerond. Wel kunnen we hier al enkele eerste bevindingen met u delen. Op basis van het KSO blijkt dat boodschappen doen het belangrijkste bezoekmotief is voor een bezoek aan ShoppingCenter Overvecht. Om iets te zeggen over hoe aannemelijk de kans is dat bezoekers door de verkeersmaatregelen een ander winkelcentrum gaan bezoeken is het van belang te kijken naar het huidige winkelaanbod. In algemene zin kiest men in de eerste plaats een supermarkt op basis van nabijheid. Echter ook andere overwegingen spelen mee zoals het type	

Nr.	Reactie	Antwoord
	supermarktformule, de aanwezigheid van andere supermarkten of aanbieders, de omvang van de supermarkten. Die context is hieronder in beeld gebracht. Vervolgens is de vraag: welk effect hebben de ‘knips’ op de autoreistijd vanuit de verschillende buurten van stadsdeel Overvecht? Daarvoor is met behulp van een Google maps-analyse vanuit elk postcode-4-gebied in Overvecht onderzocht wat de huidige reisafstand is tot de verschillende boodschappencentra, en wat de reistijd wordt bij toepassing van de knips zoals in de Omgevingsvisie ingetekend. Gekozen is voor zaterdag 13.00 u als meest gemiddelde ijkmoment. Aanvullend is gekeken of, en vanuit welke buurten, als gevolg van de knips alternatieve boodschappenlocaties aantrekkelijker kunnen worden (lees: beter scoren in de combinatie nabijheid-aanbod). In onderstaande tabel is één en ander samengevat. De oplopende reistijden spreken voor zich. Bovenstaande tabel is ook vertaald naar een kaartbeeld. Onderstaande figuur toont de extra reistijden per CBS-buurt naar het ShoppingCenter ten opzichte van de huidige situatie. De pijldikte geeft aan hoeveel extra reistijd er nodig is als gevolg van de knips. Tussenconclusie: de uitspraak in de ontwerp-Omgevingsvisie (zie Deel A, p.25) dat een bewoner van Overvecht “enkele minuten” zal moeten omrijden is zéker niet voor elke buurt van toepassing. De hamvraag die hier op volgt: wat betekent dit beeld voor de keuzes die bezoekers voor hun boodschappen zullen maken? Voor een aantal gebieden geldt dat er niet of nauwelijks verschuivingen zijn tussen de reistijd van de aankooplocaties. Wel wordt soms het ‘eigen’ wijk- of buurtcentrum aantrekkelijker, doordat het verschil in reistijd met het ShoppingCenter toeneemt. Voor een aantal gebieden worden wel alternatieve aankooplocaties interessanter voor het doen van boodschappen. Zie hieronder: de aanrijroutes per buurt en de gebieden/buurten (aangegeven met lichtbruine cirkels) van waaruit de bewoner aanzienlijk moet omrijden naar het ShoppingCenter als gevolg van de knips en waarbij deze bewoner voor andere opties zal kunnen willen kiezen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De afronding van het onderzoek zal bestaan uit een benadering van het daadwerkelijk te verwachten omzeteffect alg gevolg van bovenstaand beeld. Op dit moment geeft bovenstaande kaart wel een eerste gevoel. En dat gevoel is niet goed. **9. Het effect van een keuze voor 'Variant 1' op het Masterplan Overvecht Centrum** Als eigenaren van een groot stadsdeelcentrum, dat gesteld staat voor grote opgaven die besloten liggen in het Masterplan Overvecht Centrum, is dit de wereld waar wij, tezamen met onze huurders – de ondernemers – ons voor gesteld zien: • De stadsdeelcentra boeten in aan bovenregionale betekenis en krijgen een kleiner primair verzorgingsgebied dan voorheen, met een meer dagelijks profiel. Daarmee wordt de 'eigen wijk' steeds belangrijker. • ShoppingCenter Overvecht is afhankelijk van alle soorten bezoekers: te voet, met OV, met de fiets en óók met de auto. Wanneer die laatste categorie teveel wordt afgeknepen en het effect hier niet volledig wordt gecompenseerd dan zal dat het huidige Shopping Center gaan uithollen. De plannen voor het Masterplan kunnen alleen worden uitgevoerd als er voldoende vertrouwen is bij investeerders dat zij investeren in een toekomstbestendig centrumgebied. Goede autobereikbaarheid is en blijft daarbij essentieel als onderdeel van de totale modal split. De keuze voor Variant 1 haalt dit vertrouwen weg. De kans is groot dat daardoor de basis voor het Masterplan Overvecht Centrum wegvalt. Wij zouden dit zeer betreuren. **10. Deel B, de uitvoeringsstrategie en de 'onderbouwing'** Bij Deel B van de ontwerp-Omgevingsvisie zijn de nodige kanttekeningen te plaatsen. Zie bijlage 4 voor geannoteerde versie met deze kanttekeningen. Hieronder enkele kernpunten (maar voor een volledig beeld moet u wel naar de bijlage): • P.12: Het veiliger maken van buurtstraten hoeft niet per se met knips, dat kan óók met aanpassing wegprofiel / snelheidsremmende maatregelen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• P.12: Bij de uitrol van de knips wordt de planning van de vervangingsopgave van de riolering gevolgd. --> Die planning van de riolering is ons niet bekend. Wat betekent dit? --> Loopt dit gelijk met Fase 2 'straks' (tm 2035) en Fase 3 'later' (tm 2040)? --> En is die planning dan óók gekoppeld aan de aanpassing van de NRU? • P.12:: Hier staat: “Voordat knips gerealiseerd kunnen worden zal eerst onderzoek plaatsvinden naar het effect van de knips.” --> toevoegen: “waarbij berekende ongewenste maatschappelijke en economsiche effecten kunnen betekenen dat voor een ander model gekozen wordt.” • P.24/26/27: Op p.27 staat bij de fiets-/wandelverbindingen over de NRU: “koppelen aan transformatie NRU: fasering is daarmee afhankelijk van planning NRU”. --> deze randvoorwaarde is uiteraard OOK van toepassing op een eventuele doorvoering van de knips! • P.28/29: hier staan twee knips op de kaart die NIET zijn meeberekend in de effectbeoordeling van het PlanMER! • Hele rapport: Bij alle ‘Onderbouwingen’ (behalve bij Mobiliteit) is Variant 2 - of de vergelijking tussen Variant 1 en Variant 2 - geheel buiten beeld gelaten! • P.164/165: de getoonde kaartjes bijzonder klein en onleesbaar! Wat de geoefende lezer wel ziet: in deel B zijn de omrijdroutes alleen ‘bedacht’ via de NRU. Maar in de praktijk zal er óók omgereden worden (zie ook onder 7, bijlage 3) door Zuilen, Ondiep en Tuindorp. Deze omrijdroutes zijn niet in beeld in Deel B (en evenmin in het PlanMER en in Deel A). • P167/170: Diverse keren wordt de ‘buurtbinnenring’ van Variant 2 getypeerd als “meer asfalt door de wijken heen”. --> Deze typering is verre van neutraal en van zeer laag allooi. Ze riekt bovendien naar vooringenomenheid en framing! Ten eerste zal er niet 'meer asfalt' zijn ten opzichte van de huidige situatie (de 'refrentiesituatie, in PlanMER-termen) maar minder. Het gaat immers enkel om de 'binnenringstructuur' die op het kaartje van p.171 te zien is. Ten tweede zijn dan nog steeds de buurtverbindingswegen verkeersveilig te maken – alleen wordt dát niet benoemd. NB: ja het wordt wél benoemd, op p.183 bovenaan....	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• P.168: “Daarnaast blijkt uit deze modelberekeningen dat de NRU niet goed bestand is tegen de verkeerstoenames die daar optreden. Bij een aanvullende NRU-studie onderzoeken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken.” -->Dit wekt verbazing! Deze Omgevingsvisie is toch met een integrale blik opgezet? -->Dan zal toch echt éérst die NRU-studie gedaan moeten zijn vóórdat daadwerkelijk ten principale de keuze kan worden gemaakt voor een uitwerking op basis van Variant 1! • P.172: Hier wordt gesteld dat er een ‘afweging’ wordt gemaakt op het OV-netwerk. -->Er wordt géén afweging gemaakt, maar er wordt gewerkt aan de vormgeving en inpassing van de (kennelijk) gekozen variant. • P.179: Hier wordt gesteld dat er een ‘afweging’ wordt gemaakt op het auto-netwerk --> Er wordt ook hier géén afweging gemaakt. Het is een beschrijving van de ene en de andere variant, met een kennelijke maar niet of impliciet gemotiveerde keuze voor Variant 1. • P.182: Positief: een voorbeeld van weginrichting – nog toegankelijk voor auto’s – waarbij er meer ruimte is gekomen voor de fietser, minder asfalt is én waar de bus doorheen kan. • P.185: Hier komt de aap uit de mouw! --> De 'gewenste mobiliteitstransitie' maakt maar één keuze mogelijk, namelijk die voor Variant 1. --> Maar als dat écht het argument is, dan hadden we geen circus hoeven optuigen met een PlanMER op twee alternatieven en een participatietraject van ’n jaar! PS: de 'gewenste mobiliteitstransitie' volgt NIET als vanzelf-logisch uit het PlanMER en uit de hele 'onderbouwing' in dit Deel B, maar is een externe drijfveer. • P.190: Bewegingsrichting woonsamenstelling: --> Als met Zamehofdreef e.o. ook wordt gedoeld op het gebied van Overvecht Centrum: in het Masterplan wordt uitgegaan van veel desinvesteringen, dure grond door gebouwd parkeren,	

Nr.	Reactie	Antwoord
	duur bouwen door intensieve hoogbouw... daat gaat slecht samen met een '++inzet' op sociale huur. **11. Deel A, de concept Omgevingsvisie** Ook bij Deel A van de ontwerp-Omgevingsvisie zijn de nodige kanttekeningen te plaatsen. Zie bijlage 5 voor geannoteerde versie met deze kanttekeningen. Hieronder enkele kernpunten (maar voor een volledig beeld moet u wel naar de bijlage): • P.5: “Overvechters konden in mei en in oktober/ november 2023 hun stem laten horen tijdens bijeenkomsten, op verschillende plekken in de wijk of reageren op voorstellen via een online vragenlijst. Dat leidt tot de plannen en voorstellen die in dit document staan. -->De keuzes in dit document zijn door het gemeentelijk projectteam gemaakt, en zeker niet de weerslag van alle inbreng en reacties. • P.26: “Op dit moment is nog niet bekend welke maatregelen voor de NRU worden genomen. Daarover moeten met de provincie en het rijk afspraken worden gemaakt. De inhoud van de gemaakte afspraken is mogelijk van invloed op de uiteindelijke uitvoering van maatregelen in de wijk.” -->De borging van deze afspraken zal er toch echt moeten zijn vóórdat ten principale de keuze wordt gemaakt voor Variant 1, cq deze ontwerp-Omgevingsvisie!! • P.27: In de legenda van de kaart staan maar liefst drie manieren om knips en afsluitingen weer te geven. Daardoor is geen totaalbeeld te krijgen van de werkelijke knips. Vervolgens zijn er ófwel 3 bijzonder kleine en onleesbare themakaartjes (p.27) óf loopt is op de grote kaart (p.28/29) alles in elkaar over. -->voor ons eigen gebruik maar ook voor de lezer, hebben wij in bijlage 6 de werkelijke ligging van de knips zichtbaar gemaakt. • P.34: Op het bedrijventerrein wordt ingezet op intensivering van de productiefuncties. In de gemengde zone op het bedrijventerrein is ruimte voor een ander werkprogramma, zoals werkplekken en ateliers, gemengd met sportfuncties, perifere detailhandel en bijpassende voorzieningen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	-->Het is van groot belang dat de branchebeperking ‘perifere detailhandel’ goed wordt vastgelegd (en dus eerst gemotiveerd). Zie ook op p.200/201 in Deel B (bijlage 4). • P.42, Gemengde zone bedrijventerrein, laatste zin: “Hier bouwen wij geen woningen.” -->Toevoegen “en staan wij geen detailhandel toe.” • P50/51: In de legenda van de kaart staat ‘Gemengde zone: bedrijvigheid, sport, retail’ -->Het woord retail dient hier onvoorwaardelijk te worden geschrapt. • P.72: Bij toe te voegen woningen: --> In het Masterplan het Masterplan wordt uitgegaan van veel desinvesteringen, dure grond door gebouwd parkeren, duur bouwen door intensieve hoogbouw... dat gaat slecht samen met een '++inzet' op sociale huur. We zullen met projectbril en in overleg met gemeente en woningcorporaties moeten herbalanceren met wat in andere buurten mogelijk is! Wij vragen hier de benodigde ruimte voor. • P.97: “De reistijd voor autoverkeer binnen de wijk en de wijk uit neemt voor sommige verplaatsingen toe door de knips die voorzien zijn. Voor het openbaar vervoer zijn we afhankelijk van de provincie Utrecht. Nadere afspraken over de realisatie van de NRU, als onderdeel van het ARU, maken we samen met de provincie en het Rijk. De inhoud van de gemaakte afspraken is van invloed op de uitwerking van verkeersmaatregelen.” -->Dit is dus een randvoorwaarde die éérst ingevuld / gegarandeerd moet zijn voordat tenprincipale kan worden gekozen voor Variant 1 cq deze ontwerp-Omgevingsvisie. **12. Samenvattend** We onderschrijven de doelen om woningen toe te voegen in Overvecht, om buurten te vergroenen, om de wijk verkeersveiliger en beter bereikbaar te maken met fiets en OV. In de aanloop van deze Omgevingsvisie zijn twee varianten naast elkaar gezet, Variant 1 ('transformatieve ontwikkeling') en Variant 2 ('organisch optimaliseren'). Tijdens de participatie is steeds gebleken dat Overvechters kiezen voor (elementen van) Variant 2, maar de gemeente wil doorzetten op Variant 1. Dit terwijl bij de vergelijking van de twee varianten duidelijk wordt dat met BEIDE	

Nr.	Reactie	Antwoord

varianten de meeste van de doelen kunnen worden bereikt. Echter, bij Variant 1 zijn de effecten op de bereikbaarheid van voorzieningen in de wijk zeer negatief, én deze Variant 1 is afhankelijk van:
(1) herstructurering van de NRU die nog niet is geregeld, en van
(2) garantie van de provincie op het beoogde HOV met flankerend buurt-OV wat óók niet is geregeld.
Daarnaast zal een keuze voor Variant 1 er toe leiden dat het vertrouwen verdwijnt bij de partijen die zouden moeten investeren in het Masterplan Overvecht Centrum.
Daarom vragen wij u om één stapje terug te zetten en om met ons en alle andere betrokken Overvechters te werken aan een best of both worlds-Variant 3 die enerzijds wel invulling geeft aan de doelen en ambities voor de wijk zoals hierboven genoemd, maar die anderzijds niet de negatieve effecten met zich meebrengt (*) voor bewoners voor wat betreft langere rijafstanden en grotere kans op congestie, (*) voor ons winkelcentrum voor wat betreft slechtere bereikbaarheid voor autobezoekers, en (*) die een bedreiging vormen voor het welslagen van het Masterplan Overvecht Centrum.

[redacted] gaat graag constructief het gesprek aan met de gemeente voor een gedragen uitwerking van de Omgevingsvisie Overvecht.
Wij zijn uiteraard bereid om onze zienswijze nader aan u toe te lichten en met u te bespreken. Graag zien wij uw reactie tegemoet.

<u>Zienswijze planMER</u>
Het uitgangspunt voor dit Masterplan, zoals dat inmiddels op tafel ligt (zie bovenstaande stand van zaken mei ‘23), is een bijna totale sloop en nieuwbouw van het centrumgebied om te komen tot de gewenste verdichting en vernieuwing van dit centrumgebied. Daarvoor zullen forse desinvesteringen en investeringen gedaan moeten worden. Partijen in het gebied staan daar niet afwijzend tegenover, maar dan zullen wel de randvoorwaarden ‘goed’ moeten zijn.
Met de **ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht** wordt ingezet op een aantal **keuzes** die naar onze overtuiging **negatief zullen gaan doorwerken op de**

Nr.	Reactie	Antwoord

hiervoor genoemde randvoorwaarden en die ook op gespannen voet staan met de uitgangspunten die wij van de gemeente hebben meegekregen bij de start van het masterplanproces.
Onderlegger van de ontwerp-Omgevingsvisie is het PlanMER. In dat PlanMER zijn twee in hoofdzaak verschillende varianten getoetst op (milieu)effecten.

NRD en PlanMER
De voorloper van het PlanMER is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In het PlanMER staat in par. 2.3 dat de NRD van 28 juli tot 15 september ter visie heeft gelegen. Aan deze tervisielegging is geen enkele ruchtbaarheid gegeven: noch in een wijkbericht, noch op de projectpagina, noch in het participatieproces. Zie ook bijlage 1 (link).
Achteraf hebben wij de publicatie in het Gemeenteblad d.d. 27 juli ’23 (midden in de zomervakantie van regio Midden) kunnen vinden. Maar had deze ons tijdig bereikt 1, dan hadden wij onszelf en de gemeente veel tijd en energie kunnen besparen door in een zienswijze op die NRD aan te geven welke effectonderzoeken in onze ogen van belang zijn.

PlanMER
Het PlanMER is nooit ter sprake geweest bij participatiemomenten, ook zijn er nooit concepten gedeeld. Ook bij het PlanMER geldt dat de bekendmaking van de tervisielegging, behalve in de officiële publicatie in het Gemeenteblad, nergens is genoemd in de door de gemeente gebruikte communicatiekanalen. Noch in het wijkbericht, noch op de projectpagina is íets gezegd over de tervisielegging van het PlanMER. Zie ook bijlagen 2a en 2b.

3. Twee varianten voor de Omgevingsvisie Overvecht
De raad heeft uitgangspunten en doelstellingen meegegeven in een uitgangspuntennotitie (mei 2023). Daarop zijn door het gemeentelijke projectteam gaandeweg twee in hoofdzaak verschillende varianten uitgewerkt – overigens zónder dat deze ook echt als twee verschillende varianten in het participatieproces benoemd zijn. (Daarover meer in onze zienswijze op de Omgevingsvisie.).
Beide varianten zijn in het PlanMER doorgerekend / getoetst op basis van een toevoeging van 7.000 woningen en 4.300 arbeidsplaatsen. Met beide varianten

worden de meeste van de doelen volgens het PlanMER bereikt, en met beide varianten is de gewenste verdichting mogelijk. De twee varianten scoren verschillend op de verschillende thema's. De effectanalyses in het PlanMER bevatten diverse hiaten en tekortkomingen. Daar gaan wij hieronder nader op in.
Toch laat ook dit gebrekkige PlanMER al zien dat een keuze voor **Variant 1 *allerminst* een logische keuze is**. Deze uitspraak wordt hieronder gestaafd.
Effectbeoordeling van de twee onderzoeksalternatieven
Met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water scoort Variant 2 volgens dit PlanMER beter dan Variant 1. Als bovendien de scoretabel zou worden gecorrigeerd op basis van de omissies, onjuistheden en subjectieve waarderingen die wij hieronder signaleren, dan zou **Variant 2 óók beter scoren** op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Tenslotte: Variant 2 draagt niet de zeer negatieve effecten in zich voor autobereikbaarheid van woonbuurten en van wijkvoorzieningen.
Zie onderstaand de **effectbeoordeling van de twee Alternatieven** in het PlanMER (p.10/210/231), **voorzien van de correcties en aanvullingen** zoals in deze zienswijze gesignaleerd en onderbouwd.

Ontbrekende thema's / indicatoren
Het thema Ruimtelijke Kwaliteit is een vreemde eend in de bijt van te beschouwen *milieu*effecten in een PlanMER. Het geeft ons wel aanleiding om ook hier al te benoemen dat in dit kader meerdere **maatschappelijke en economische effecten niet zijn onderzocht**. Het gaat hier om:
• **toename van reistijd** (auto) voor bewoners vanuit verschillende buurten naar de wijk- en buurtvoorzieningen
• het negatieve effect op het **omzetpotentieel** van wijkvoorzieningen zoals ons winkelcentrum als gevolg van de toename van reistijd vanuit buurten binnen en buiten Overvecht
• het effect van **omrijden door de wijken Zuilen, Ondiep en Tuindorp** (hetgeen verwacht mag worden omdat omrijden door deze wijken op veel tijdstippen minder extra tijd kost dan via de NRU)
Voor bovengenoemde drie items kan op voorhand gesteld worden dat Alternatief 2 daar beter op scoort dan Alternatief 1.

Nr.	Reactie	Antwoord

Geen weging toegepast
Bij de effectbeoordeling is géén wegingsfactor toegepast. Op p.210 staat hierover letterlijk vermeld: "*Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de beoordeling van de milieueffecten van beide alternatieven. Hierbij is geen afweging gemaakt van het totaaleffect op het milieu van beide onderzoeksalternatieven, er is immers niet vastgesteld hoe zwaar indicatoren wegen binnen het planMER*."
Nu is het geen verplichte figuur om wegingsfactoren te verbinden aan de verschillende thema's en indicatoren in een PlanMER. Maar door het ontbreken van wegingsfactoren in dit PlanMER is het nóg minder navolgbaar en transparant hoe het komt dat in de ontwerp-Omgevingsvisie enkel op een uitwerking van Alternatief 1 is voortgeborduurd!

Effectanalyses ingezoomd: omissies, onjuistheden en tekortkomingen
Hieronder gaan wij in op de omissies, onjuistheden en tekortkomingen die wij hebben gesignaleerd in het PlanMER na grondige bestudering hiervan. Dit doen wij per onderzoeksthema waar wat over te zeggen valt. Daarbij verwijzen wij steeds naar bijlage 3. Daarin zijn onze annotaties weergegeven bij specifiek aangehaalde passages.

Verkeer
In par. 6.1 zijn de verkeersintensiteiten beschouwd, op kruispuntniveau en op wegvakniveau, in de huidige situatie, in 2030 volgens autonome ontwikkeling, en bij toepassing van Alternatief 1 resp. Alternatief 2.
• Bij de beschouwing van verkeersafwikkeling is **niet onderzocht** wat in de ochtend- en avondspits het beeld zal zijn van de verhouding intensiteit/capaciteit (**I/C**) van de **éne toegangsweg die elke buurt** in Alternatief 1 zal krijgen.
• In de ontwerp-Omgevingsvisie zijn ten opzichte van Alternatief 1 (netto) **nog twee extra knips** toegevoegd, te weten in de Amazonedreef en de Tripkade. Er heeft **geen effectbeoordeling** plaatsgevonden a.g.v. deze extra knips. Zie p.75.
• De vergelijking in resultaten tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt nergens overzichtelijk naast elkaar gezet. Dat maakt deze hele paragraaf een **zoekplaatje**.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Onder de indicator ‘verkeersafwikkeling’ krijgt Alternatief 1 een positieve score en Alternatief 2 een negatieve. Die score volgt kennelijk op het gegeven dat in Alternatief 1 meer autoverkeer uit de buurten wordt geweerd (door de knips) dan in Alternatief 2 – zie de parameter ‘verschuiving van autoverkeer’. Maar bij deze score is niet gekeken wat die verschuiving betekent voor de verkeersafwikkeling (sic!) op de gebiedsontsluitingswegen. En daarbij scoort Alternatief 1 nou net negatiever dan Alternatief 2 (zie volgend punt). Ook willen wij nog wijzen op een heel rare kronkel in dit deel van de effectanalyse: onder de indicator ‘verkeersafwikkeling’ wordt aan Alternatief 1 een positieve score gegeven voor iets anders dan verkeersafwikkeling, namelijk voor ‘verbeterde leefkwaliteit’. Zie passage en opmerking op p.74. • Onder de indicator ‘kruispunten’ worden Alternatief 1 en Alternatief 2 allebei gelijkelijk negatief gescoord. Die ex aequo volgt NIET uit een objectieve vergelijking van de intensiteiten zoals weergegeven in de tabellen 6.8 en 6.10 (beschouwing kruispunten) respectievelijk in de tabellen 6.7 en 6.9 (beschouwing wegvakken). Om hier klare wijn in te schenken, hebben wij de ‘zoekplaatjestabellen’ hieronder gecombineerd en leesbaar gemaakt. Bij de beschouwing van de *kruispunten* (o.b.v. I/C-factor) is te zien dat bij beide alternatieven het wijkontsluitingsnetwerk op meerdere plekken gaat vollopen. De twee alternatieven laten afwisselend beeld zien op de verschillende kruispunten, en het ene alternatief scoort niet overduidelijk slechter of beter dan het andere. Maar bij de beschouwing van de *wegvakken* is goed te zien dat bij Alternatief 1 op twee beschouwde wegvakken de intensiteit boven de wegcapaciteit uit gaat (lees: daar ontstaat een structureel doorstromingsprobleem), terwijl dit bij Alternatief 2 niet het geval is. Op basis hiervan kan gesteld worden dat **Alternatief 1 negatiever scoort op doorstroming** dan Alternatief 2. NB bij vorig punt: Zie p.74 – daar wordt gesteld dat de wegvakken “*de intensiteiten (bij 2x2 rijstroken als vormgeving) in principe prima aankunnen*”. Hierbij wordt niet vermeld dat in de Omgevingsvisie staat (Deel A, p.98 en Deel B, p.180) dat de Einsteindreef (geheel) en de Franciscusdreef (zuidelijk deel) zullen worden heringericht als 'stadsboulevard' met 2x1 rijstroken. **Gezondheid** • Zie p.138 en p.139. Daaruit blijkt dat bij Alternatief 1 ca. 63,4 ha aan groen wordt toegevoegd, en bij Alternatief 2 ca. 67,7 ha. Dat is 7% meer bij Alternatief	

Nr.	Reactie	Antwoord

2. Dat zou objectief gezien gewaardeerd kunnen worden met een hogere score bij Alternatief 2 op ‘groen in het gebied’ dan bij Alternatief 1.

Ruimtelijke kwaliteit
Zonder te weten of in dit PlanMER veel gewicht wordt toegekend aan het thema ‘ruimtelijke kwaliteit’ moeten we hier toch opmerken dat deze hele paragraaf 6.10 een **flink aantal subjectieve / niet objectiveerbare passages** bevat, en dat de verschillende scores met evenveel (of meer) gezag ‘de andere kant op geschreven’ kunnen worden:
• P. 189: Voor de indicator ‘belevingswaarde’ wordt Alternatief 1 onder de parameter ‘structuur’ als neutraal beoordeeld. Maar daarbij ontbreekt het aspect dat de bestaande wegenstructuur niet wordt behouden (a.g.v. de vele knips). Gezien de opmerking op p.187 zou dat voor Alternatief 1 tot een negatieve score moeten leiden.
• P.191: Voor de indicator ‘belevingswaarde’ wordt Alternatief 2 onder de parameter ‘structuur’ als negatief beoordeeld. Dat wordt opgehangen aan het gegeven dat er ‘in meer buurten ingrepen’ worden gedaan, maar waar dat negatief zou zijn wordt niet gemotiveerd. Tegelijk kan bij dit punt juist genoemd worden dat bij Alternatief 2 de bestaande wegenstructuur wordt behouden. Gezien de opmerking op p.187 zou dat voor Alternatief 2 tot een positieve score moeten leiden.
• P.189/191/224: Alternatief 1 en 2 worden allebei als positief (+) beoordeeld onder de parameter ‘identiteit’ (ook vallend onder ‘belevingswaarde’). Maar op p.224 is te lezen dat Alternatief 2 beter scoort op identiteit dan Alternatief 1. Dat zou dus een scoreverschil moeten opleveren tussen Alternatief 1 en Alternatief 2.
• P.191: Herkenbaarheid. Voor deze parameter krijgen beide alternatieven een neutrale score. Overvecht kent veel buurten met anonieme plinten en weinig herkenbaarheid en identiteit. Dan zou men verwachten dat het meer gespreid door de buurten toevoegen van vernieuwing en maatschappelijke functies (kenmerk van Alternatief 2) gaat zorgen voor meer herkenbaarheid (per buurt) en identiteit dan bij Alternatief 1.
• P.192. Voor de indicator ‘gebruikerswaarde’ wordt voor de parameter ‘diversiteit functies / aanbod’ gesteld dat bij Alternatief 1 de diversiteit aan functies / aanbod sterker zal toenemen dan bij Alternatief 2. Maar er zou óók

Nr.	Reactie	Antwoord

gezegd kunnen worden: de toename van aanbod en functies rondom HOV-haltes in Alternatief 1 is onzekerder dan de toename van (maatschappelijke) functies en voorzieningen in de per buurt gespreide nieuwe plinten. Daarmee kan de score tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 op dit item zomaar omdraaien.

Energie

Op p.13 staat vermeld: "*Bij een hogere verdichting, en daarmee meer stapeling van woningen, wordt het moeilijker om energieneutraal te bouwen. Zo is er minder dakoppervlak beschikbaar om zonne-energie op te wekken. Dit betekent dat Overvecht voor een groter deel afhankelijk is van energie die buiten de wijk is opgewekt.*" Energieneutraal bouwen is niet opgenomen als parameter, maar dat zou dus wel moeten (met een negatievere score voor Alternatief 1 dan voor Alternatief 2).

• De parameter 'totaal energieverbruik': Het citaat uit vorig punt is ook benoemd op p.198 onder 'energieverbruik', maar daar wordt voor Alternatief 1 aan toegevoegd dat appartementen een lager energieverbruik hebben dan grondgebonden woningen, waardoor het relatieve nadeel ten opzichte van Alternatief 2 zou worden opgeheven – vanuit de stellingname dat er "relatief veel" grondgebonden woningen zijn voorzien in Alternatief 2. Welnu, dit laatste is uit de lucht gegrepen: er wordt in de ontwerp-Omgevingsvisie NIET uitgegaan van de *toevoeging* van grondgebonden woningen (noch in Deel A noch in Deel B). Er wordt wel gesproken over de transformatie of renovatie van bestaande eengezinswoningen, maar niet over nieuwbouw daarvan. Zie Deel A, p.46: "*Uitdaging in de nieuwbouw is om kwaliteiten van eengezinswoningen mee te nemen in meergezinswoningen, denk aan maisonnettewoningen en ruime buitenruimtes.*" Daarmee kan niet gesteld worden dat Alternatief 1 op dit punt voordelen heeft t.o.v. Alternatief 2, aangezien ook Alternatief 2 gebaseerd is (lijkt te zijn) op enkel de toevoeging van gestapelde bouw. (Zie ook de tweede bullet onder 7.)

Daarmee blijft over de **negatievere score van Alternatief 1 op energieverbruik** dan die van Alternatief 2, omdat het bij meer stapeling moeilijker is om energieneutraal te bouwen.

CO2-uitstoot

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

effectbeoordelingen wel in aanmerking genomen worden, dan zal ook vanuit Doelbereik een keuze voor Alternatief 2 goed te volgen zijn.

Stap naar ontwerp-Omgevingsvisie?
Op p.209/210 wordt voor Alternatief 2 een opsomming gegeven van de positievere scores volgens het PlanMER ten opzichte van Alternatief 1. Op p.219 e.v. worden voor het doelbereik verschillende positieve resultaten voor beide Alternatieven beschreven.
Het is dan een vreemde gewaarwording om te zien dat ál deze positieve scores en resultaten van Altenatief 2 niet meer terugkomen in de zogenaamde 'onderbouwing' (deel B) van de ontwerp-Omgevingsvisie!
Het is zelfs zo, dat Alternatief 2 – in de 'onderbouwing' *Variant* 2 geheten – bij de beschouwing van de thema's (*) ruimte voor groei en behoud, (*) groen en profielen, (*) wonen, (*) werken en (*) maatschappelijke voorzieningen / opgaven geheel buiten beeld wordt gelaten, zónder dat dit ergens wordt benoemd of gemotiveerd.

7. Integratie met Masterplan Overvecht Centrum
In de zienswijze op de ontwerp-Omgevingsvisie gaan wij uitgebreider in op de relatie met het Masterplan Overvecht Centrum. Voor wat betreft het PlanMER maken wij nog wel deze opmerkingen:
• Op p.44 staat vermeld: "*In verband met de ruimtelijke samenhang tussen de omgevingsvisie en het masterplan is besloten om de mer-procedure en het MER-rapport voor Overvecht Centrum samen te voegen met de mer-procedure voor de omgevingsvisie Overvecht. In een aanvulling op dit planMER worden de effecten van masterplan Overvecht Centrum beschreven*."
Wij vragen ons af waar deze aanvulling is terug te vinden.
• Op p.51 en p.53 wordt gesproken over een aandeel van 21% aan grondgebonden woningen (van het totaal aantal woningen binnen het Masterplan). Wij herkennen dit percentage geheel niet.

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord
	[redacted] gaat graag constructief het gesprek aan met de gemeente voor een gedragen uitwerking van de Omgevingsvisie Overvecht.	
467	Dank u wel voor het beantwoorden van mijn vragen over de verschillende gebieden van de concept omgevingsvisie Overvecht 2040. Ik ben me er van bewust dat er met veel inzet en moeite door vele medewerkers aan de concept omgevingsvisie Overvecht 2040 is geschreven, maar de meeste wonen en/of werken hier niet. Het is fijn om aan de hand van deze visie inhoudelijk te kunnen reageren. **Tigrisdreef e.o.** **Buurtwinkels Gangesdreef.** In mijn visie zouden alleen de huidige winkels op de Gangesdreef als voorzieningencluster moeten worden aangeduid en niet het gehele blok met (koop-) woonhuizen én het aan de overkant van de straat gelegen huizenblok aan de Gangesdreef. De reden hiervan is dat in de omgevingsvisie staat dat er de wens is om meer betaalbare (koop-)woningen neer te zetten. Waarom dan déze woningen, en al helemáál de afzonderlijke rij aan de overkant van de weg van de buurtwinkels, aangeven als voorzieningencluster? Het betreffen allemaal koopwoningen, dus de eigenaren van deze woningen zouden om deze plannen te kunnen realiseren moeten worden uitgekocht of het onroerend goed zou moeten worden onteigend. Er wordt in de concept omgevingsvisie aangegeven dat dit niet de intentie is, maar niet dat dit uitgesloten is. Betekent dit dan ook dat er geen voorkeursrecht van de gemeente Utrecht op deze woningen wordt gezet? Kunt u hierover duidelijker zijn? Daarbij wil ik aangeven dat deze koopwoningen worden bewoond door mensen van allerlei etnische achtergronden en dat juist zij een voorbeeld zijn voor anderen wat er wél mogelijk is, wat je kan bereiken én dat het mogelijk is om goed te kunnen samenleven. Daarnaast zijn de eigenaren/bewoners door dezelfde gemeente Utrecht de afgelopen periode aangezet tot het verduurzamen van hun woning in het kader van de energietransitie 2030 en hebben daarvoor geïnvesteerd in hun	U heeft gelijk dat de roze vlek "voorzieningencluster" te groot was ingetekend en dat er wellicht ook te veel concrete roze vlekken waren getekend. We hebben dit aangepast in de visie. Het beoogde doel van de omgevingsvisie is een levendige route te creëren tussen de twee winkelcentra en naar de HOV halte, met ruimte voor andere passende voorzieningen. Dit doel hebben we nu anders passender weergegeven op de kaart "Verschillend en Iedereen", namelijk door middel van een stippelzone rond der route. In eerste instantie wordt het ontwikkelen van een locatie overgelaten aan de eigenaren of een ontwikkelaar/investeerder (met instemming van de eigenaren). Indien de initiatiefnemers en de eigenaren niet tot overeenstemming komen over de planvorming dan kan de gemeente regie nemen voor de verdere planvorming. Kan de gemeente een publiekrechtelijk vastgesteld plan niet op haar eigen grond uitvoeren en de eigenaar kan het niet zelf realiseren, dan wil de gemeente de woning(en)/bedrijfspand graag kopen. Natuurlijk probeert de gemeente altijd op vrijwillige basis met een grondeigenaar/-gebruiker tot overeenstemming te komen. Als de gesprekken niet tot overeenstemming leiden over een aankoop dan kan de gemeente eventueel overgaan tot onteigening. Gezien de ingrijpende gevolgen voor de eigenaar gelden bij een onteigening strikte wettelijk vastgelegde procedures, het kan bijvoorbeeld alleen als aangetoond wordt dat er sprake is van algemeen belang, noodzaak en urgentie. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 biedt geen mogelijkheid tot een onteigeningsprocedure. Hiervoor zijn altijd andere besluiten nodig. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	woningen. Dat zijn écht investeringen voor de lange termijn en niet tot 2040! Als de inkleuring van de woonhuizen niet wordt aangepast van roze (voorzieningencluster)naar geel (woonbuurten) dan verwacht ik hierdoor een verlaging van de waarde van de woningen. Als dit niet wordt aangepast zou ik geïnformeerd willen worden over de wijze waarop planschade kan worden ingediend. In de omgevingsvisie worden de huidige buurtwinkels als een buurtcentrum gekwalificeerd terwijl dat het niet is. Er staat: 'We verbeteren het buurtcentrum'. Er komen meer woningen en voorzieningen. Dit moet worden aangepast naar: We willen van buurtwinkels een voorzieningencluster maken. Er komen meer woningen en voorzieningen. Dit is NIET bij de participatie bijeenkomsten besproken. Wél hebben de buurtbewoners aangegeven de bestaande buurtwinkels te willen behouden en dat de panden een opknapbeurt kunnen gebruiken. Er is niet gesproken over het willen wijzigen van het bestemmingsplan van buurtwinkel naar buurtcentrum. **Knip Tigrisdreef.** In mijn visie is de knip Tigrisdreef ongewenst. Het is voor bewoners van Overvecht Noord dan niet meer mogelijk om, zonder gebruik te maken van de NRU, met de auto naar winkelcentrum Overvecht te gaan. Het is een centrale plek voor héél Overvecht en niet alleen voor Overvecht Zuid. De NRU is nu al een probleemweg met files en met de toename van het aantal woningen en bedrijven wordt dit alleen maar erger. Aangezien een oplossing op korte termijn nog niet voorhanden is vind ik de voorgestelde optie geen goed idee. Een tweede route om de wijk uit te kunnen lijkt me geen overbodige luxe. Zeker niet in geval van calamiteiten. **Nieuw Overvecht e.o. en Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel.** In mijn visie zou de tweede optie om géén sportvelden aan te leggen in het Noorderpark, maar deze bij de overige sportvelden op het industrieterrein Nieuw Overvecht e.o. toe te voegen de voorkeur hebben. Het aanleggen van sportvelden in het Noorderpark zal zorgen voor meer autoverkeer, benodigde parkeervoorzieningen aan het Noorderpark. Dit zal beter passen bij het gebied	Wij zijn het ermee eens dat de huidige tekst en dan met name het begrip 'buurtwinkelcentrum' niet goed aansluit bij de huidige situatie. We zullen de term 'buurtwinkelcentrum ' aanpassen. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. Een beveiligde hub voor bedrijfsauto's is een interessante, maar waarschijnlijk kostbare oplossing. Daarbij is het de vraag of mensen bereid zijn om hun (bedrijfs)auto die men vaak elke dag nodig heeft verder van huis te zetten. De bereidheid om iets verder van huis te parkeren is waarschijnlijk hoger bij mensen die hun auto relatief weinig gebruiken. We hebben dit idee nu niet verder onderzocht. In De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 zijn de kaarten aangepast en staan de locaties voor het Gagelkwatier op de goede plek met de aanduiding G.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nieuw Overvecht waarbij gebruik gemaakt kan worden van (parkeer-)voorzieningen die ook voor de uitbreiding van het bedrijventerrein noodzakelijk zullen zijn of die er al zijn. Er zal voornamelijk buiten de openingstijden van het bedrijven gebruik gemaakt worden van de sportaccommodaties. De volkstuinen verplaatsen naar het Noorderpark of het gebied tussen de bedrijven achterin lijken me gezien de visie op dit gebied meer voor de hand liggend. De volkstuinen in het Noorderpark betreffen minder verplaatsbeweging en vooral mensen die of met de fiets kunnen komen of gebruik kunnen maken van de parkeergelegenheid bij Fort de Gagel. Wellicht is het dan gelijk een optie om ook de hondenvereniging een plek te geven in het Noorderpark bij het losloopgebied voor honden achter fort de Gagel, maar niet te dicht bij het Gagelbos. De oversteek voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de Torontodreef, de Rio Brancodreef en de sportvelden zal verbeterd moeten worden. Het huidige hek belemmert loopt te ver door waardoor het zicht op de Franciscusdreef wordt beperkt. Het neerzetten van Windturbines in het Noorderpark is in mijn visie niet wenselijk. Het staat gepland in een natuurgebied dat juist is aangelegd voor recreatieve en ontspanningsdoeleinden met rust en ruimte. Het is juist zo fijn als je even uit het drukke, lawaaierige Overvecht kan ontsnappen. Windturbines dragen aan dit gevoel niet bij. Is het een optie om het bedrijventerrein Nieuw Overvecht van een beveiligde Hub voor bedrijfsauto's te voorzien, zodat deze niet meer in de woonwijk hoeven te parkeren. Dit zou zorgen voor meer parkeerruimte voor bewoners/bezoekers. **Naar aanleiding van mijn vraag/opmerking over Tigrisdreef e.o**. • het haalbaarheidsonderzoek Gagelkwartier en uw antwoord dat deze niet juist zijn gepositioneerd neem ik aan dat de aanduiding G bij de definitieve versie wordt aangepast. • de knip ter hoogte van huize Rosendael kreeg ik een antwoord over de knip van de Carnegiedreef. In deel B lees ik dat het Gagelpark	Het (op termijn) autovrij maken van de Carnegiedreef heeft inderdaad tot gevolg dat de Gangesdreef geen in-/uitgang meer is voor autoverkeer. Dit is in de kaart aangegeven met de 'autovrije zone'. In de definitieve versie van de omgevingsvisie is een icoontje voor sport geplaatst bij de Vechtsebanen. Zwembad de Kwakel en gezondheidscentrum Amazonedreef hebben geen apart icoon gekregen. Dit betekent echter niet dat wij deze voorzieningen niet waarderen. Vanwege de veelheid aan voorzieningen in Overvecht, hebben wij een keuze moeten maken wat wel of niet op de kaart te zetten. We weten dat een typische ‘participatiebijeenkomst’ past bij een bepaalde groep bewoners, en lang niet voor iedereen een aantrekkelijke manier is om mee te denken. Bij de bijeenkomsten was de diversiteit aan culturele achtergronden – zoals verwacht - niet groot. Daarom hebben we gekozen voor een brede mix van manieren dat bewoners mee konden denken. Bijvoorbeeld plaats- en tijdonafhankelijk via online enquêtes en in via een meer ‘outreachende’ aanpak op straat en met gesprekken in de wijk. De diversiteit bij de gesprekken in de wijk was groter dan de diversiteit bij de grote bijeenkomsten organiseerden. Ten behoeve van het vergroten van de diversiteit hebben we o.a. geflyerd bij de Omar-al-Farouk moskee en het winkelcentrum. Daarnaast waren de wijkberichten vertaald in het Arabisch en Engels. Tijdens het flyeren kregen wij vaak de reactie dat het wijkbericht goed ontvangen was. Terugkijkend was nog meer inzet op de al gevoerde 250 gesprekken in de wijk en aansluiten bij bijeenkomsten en evenementen waar Overvechters van diverse achtergronden aanwezig zijn, een overweging waard. Toch denken we met de opbrengst die er nu ligt dat we een goed beeld hebben van wat Overvechters belangrijk vinden en welke voorstellen uit de ontwerp omgevingsvisie ze goed of juist niet goed vinden. Bij de communicatie over de ontwerp omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken, binnen de beschikbare middelen. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid, inspirerend of wervend genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al

Nr.	Reactie	Antwoord
	doorloopt over de huidige Gangesdreef. Dat zou betekenen dat er een knip komt ter hoogte van huize Rosendael en dat het Gagelpark daar gaat doorlopen. Als dat het geval is dan zou er ook een knip getekend moeten worden bij huize Rosendael. **Vechtzoom-Zuid** • Zwembad de Kwakel en Gezondheidscentrum Amazonedreef. Uit uw antwoord blijkt dat zwembad de Kwakel en het gezondheidscentrum (op dezelfde locatie) blijven. Beiden staan op de gepresenteerde concept omgevingsvisie Vechtzoom-Zuid niet aangeduid met de daarbij behorende respectievelijke legenda Sport en Zorg. Ik neem aan dat dit bij de definitieve versie wordt aangepast. **Nieuw Overvecht e.o.** • Schaatsbaan Vechtse Banen. Uit uw antwoord blijkt dat de schaatsbaan Vechtsebanen op dezelfde locatie blijft gehuisvest. Deze staat op de gepresenteerde concept omgevingsvisie Nieuw Overvecht e.o. niet op die locatie aangeduid met de legenda Sport. Ik neem aan dat dit bij de definitieve versie wordt aangepast. **Algemene opmerkingen:** • **Zowel bij de participatiebijeenkomsten als bij de inloopavonden was er een lage opkomst van mensen met een niet Nederlandse achtergrond.** • Wijkberichten verspreiden op algemene plekken zoals een bibliotheek, kinderboerderij, buurtcentra, per e-mail niet voldoende! Het is bekend dat er nog al wat mensen in Overvecht zijn die geen computer hebben. • Wijkberichten worden op een (te) korte termijn voor de bijeenkomsten verstuurd en vaak rondom (school-)vakantie periodes. Dit zorgt ook voor een lagere opkomst en minder reacties. • Overzichtskaarten gebieden onduidelijk door het te weinig aangeven van de straatnamen. Het kunnen lezen van de overzichtskaarten vraag kennis van zaken en/of een studie. Sommige kleurcodes scheppen verwarring. Bijvoorbeeld roze is gebruikt voor het aangeven van een voorzieningencluster, maar ook voor hoe hoog er kan worden gebouwd.	(te) veel vonden. Het is hierbij altijd zoeken naar een balans. We hebben vernomen dat sommige kaarten onduidelijkheden bevatten. Dit passen we aan in de definitieve versie. In het participatieverslag is te lezen wat met alle inbreng uit het participatieproces is gedaan in de omgevingsvisie. We hebben inderdaad geen overzicht van alle wijzigingen tussen de kaarten van oktober/november 2023 en april 2024 laten zien. Dat had achteraf nog meer duidelijkheid gegeven in gemaakte keuzes. In deze reactienota is wel een overzicht van wijzigingen opgenomen van de voorliggende omgevingsvisie ten opzichte van de ontwerp omgevingsvisie. Wij zorgen ervoor dat in de definitieve versie van de omgevingsvisie de verschillende delen op elkaar afgestemd zijn. Dit is een goede suggestie om het wijkbureau langer open te stellen tijdens de ter visie legging van de ontwerp omgevingsvisie en er een betere plek voor in te richten. Dit hebben wij niet gedaan, maar nemen wij mee als optie bij toekomstige projecten. Wel hebben we onze contactgegevens beschikbaar gesteld voor vragen. Via deze weg hebben wij van meerdere mensen de vraag gekregen om de fysieke exemplaren (tijdelijk) thuis in te kunnen zien. Hier hebben wij gehoor aan gegeven. Tijdens formele en informele gesprekken tussen ambtenaren en Overvechters zijn veel vragen gesteld vanuit beide kanten. Veel open vragen, maar wellicht ook suggestieve vragen. Hierbij was geen sprake van een sturende strategie, maar om een compleet beeld te krijgen van wat Overvechters belangrijk vinden en welke wensen en zorgen zij hebben. Nadat het college heeft besloten de definitieve omgevingsvisie voor te leggen aan de raad, worden alle stukken openbaar gemaakt, ook de reactienota met alle zienswijzen en onze reactie daarop. Iedereen die een zienswijze heeft ingediend, wordt hiervan op de hoogte gesteld. De stukken zijn dan te vinden op de website van de gemeente Utrecht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Niet inzichtelijk wat er is aangepast naar aanleiding van de participatiebijeenkomsten. • Deel A en deel B sluiten niet altijd op elkaar aan. Zou wel moeten. • De omgevingsvisie fysiek raadplegen buiten de openingstijden van het wijkbureau niet mogelijk. Ik had verwacht dat deze tijdens deze, in ieder geval gedurende de periode van inzien, ook op de zaterdag en koopavond open zou zijn geweest. Het is bekend dat lang niet altijd iedereen over een computer beschikt. Eén exemplaar per locatie is erg weinig. De locatie op de Zamenhofdreef is niet geschikt gemaakt om de boeken langdurig te raadplegen. • Tijdens de inloopavonden werden er suggestieve vragen gesteld onder ander over de ervaring van de veiligheid achter de buurtwinkels op de Gangesdreef. Dit hadden open vragen moeten zijn om een accuraat beeld te krijgen van de situatie. **Algemene vragen:** • Wordt er nog gecommuniceerd wat er aan de concept visie wordt aangepast en dan niet alleen over hetgeen jezelf hebt aangegeven, maar ook wat er is aangegeven door anderen? Hoe en wanneer? • Waar wordt dit gedocumenteerd? In te zien? • In de zomer van 2024 wordt bepaald waarop de komende periode wordt bezuinigd. Hoe en wanneer wordt bekend gemaakt welke invloed dit heeft op de Omgevingsvisie Overvecht 2040. • De gemeenteraad kan een raadsinformatiebijeenkomst (RIB) organiseren. Hoe en wanneer worden we daarvan op de hoogte gesteld? • In de omgevingsvisie is de Hub uit de eerdere versie niet meer terug te vinden. Betekent dit dat deze er niet meer komt of valt deze onder een andere onderdeel van de legenda? Hubs aan de rand van de woonwijken voor bewoners/bezoekers niet gewenst.	We weten nog niet of huidige of toekomstige bezuinigingen van invloed zijn op de omgevingsvisie. Voor het merendeel van de ambities zijn nu nog geen middelen beschikbaar. We gaan de komende jaren dan ook op zoek naar structurele (beheer) en incidentele (realisatie) financiële middelen. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn. Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen zijn veel verschillende partijen nodig. Samenwerking tussen deze partijen op gebiedsniveau is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen. Niet alles zal gerealiseerd kunnen worden maar de gemeente ziet voldoende kansen en mogelijkheden om richting 2040 de ambities te verwezenlijken. Wanneer de bijeenkomsten van de raad zijn en welke onderwerpen op de agenda staan, staat op de website van de gemeente Utrecht: https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/gemeenteraad/hoe-werkt-de-raad/raadsinformatiebijeenkomst/ . Hier staat ook hoe u zich kunt aanmelden. Hoe we omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.
468	Op pagina 49 staat het volgende: Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. In het geval dat niet haalbaar blijkt,	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte

Nr.	Reactie	Antwoord
	onderzoeken we de verplaatsing van volkstuincomplexen, waaronder ‘Ons Genot’ naar het Noorderpark. Zodat op de huidige locatie van ‘Ons Genot’ sportvelden gerealiseerd kunnen worden. Op pagina 58 staat het volgende te lezen (bij de kaart): Betere verbindingen voor voetgangers en fietsers tussen de sportverenigingen, volkstuinen, groengebieden en over het bedrijventerrein. Ons Genot wordt publiek toegankelijk. Beide kunnen niet tegelijk waar zijn. Als er voor het eerste wordt gekozen vervalt al direct de tweede optie. Wij willen ervoor pleiten om de eerste optie helemaal te laten vallen en alleen de tweede optie op te nemen in de omgevingsvisie. Een volkstuincomplex is niet iets wat je zomaar kunt verplaatsen. Het kost minimaal 10 jaar om een tuin vanuit het niets weer op te bouwen. Je verliest met de verplaatsing van het complex een groot stuk biodiversiteit dat in vele tientallen jaren is opgebouwd. Het feit dat er zoveel verschillende soorten tuinen zijn – van groentetuin en grasland tot bomenparadijs en bloemenpracht – maakt dat er op dit relatief kleine stukje grond een enorme soortenrijkdom is ontstaan. Dat gaat allemaal in een keer verloren en is niet zomaar ergens anders weer opgebouwd. Als je spreekt over de huidige stand van bomengrootte, -aantal en -kwaliteit dan spreek je over een veelvoud van 10 jaar. De vraag is ook nog waarom, als het niet mogelijk is om in het Noorderpark sportvelden te realiseren, het dan wel mogelijk zou zijn om Ons Genot daarheen te verplaatsen. Dat lijkt niet logisch. Volkstuincomplex Ons Genot bestaat uit een zeer diverse gemeenschap van mensen uit alle sociale lagen van de samenleving die samen verantwoordelijk zijn voor het reilen en zeilen van de vereniging. Er zijn nog maar weinig plekken waar je elkaar op die manier tegenkomt. En doordat je binnen de vereniging gestimuleerd wordt om actief als vrijwilliger aan de slag te gaan kom je elkaar ook echt tegen. De vraag is of dit zo zal blijven bestaan als het complex verplaatst wordt. Ons Genot is dagelijks publiek toegankelijk. Met uitzondering van de wintermaanden staat het hek iedere dag open tot 20:00 uur en kan eenieder het terrein betreden. Deze functie zou versterkt kunnen worden door een tweede ingang te maken aan de noordkant en de avondopening te verlengen.	voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook zouden op het terrein verschillende recreatieve en educatieve functies kunnen worden versterkt (speeltuin, bankjes om te zitten, educatieve tuinen, bordjes met uitleg over planten en bomen) waardoor het aantrekkelijker wordt om er te recreëren. Wij vragen dan ook om in de omgevingsvisie Ons Genot op te nemen op de huidige locatie en de recreatieve functie daarvan te versterken en af te zien van de mogelijkheid om Ons Genot te verplaatsen.	
469	De werkgroep verkeer is een gezamenlijke werkgroep van NAAM Overvecht en NAAM Overvecht. Deze zienswijze is aanvullend op de zienswijzen van beide platformen en gaat meer gedetailleerd in op verkeer en mobiliteit. Wij zien daarbij de volgende aandachtspunten: • Er is nog geen financiële dekking. Er is uitgegaan van ambities en doelen. • Het potentiële succes van de visie is de som van de delen die op elkaar leunen en die voorwaardelijk zijn voor elkaars welslagen. Veel ambities worden benoemd waarbij projectontwikkelaars, woningcorporaties én bewoners (eigenaren en huurders) mee moeten werken. Het is niet onderzocht of dit haalbaar is. Op onderdelen hebben we twijfels over de haalbaarheid en wenselijkheid. • Nog niet alles is doorgerekend. Er wordt uitgegaan van aannames van effecten. • De projectgroep heeft aangegeven te werken volgens de stappen: Integraliteit > (verkeers)netwerk > weginrichting. De werkgroep verkeer heeft daar twee stappen aan toegevoegd: Integraliteit > Visie op de vervoersmodaliteit > Netwerk > Weginrichting > Handboek Openbare Ruimte. Met uitzondering van het laatste onderdeel (is van toepassing op projectniveau) zou volgens ons de Omgevingsvisie alle onderdelen moeten omvatten. Wat is haalbaar én wenselijk voor Overvecht? In deze reactie van de werkgroep verkeer reageren we op haalbaarheid en welke randvoorwaarden gesteld moeten worden om de voorstellen verkeer en mobiliteit uit de Omgevingsvisie te realiseren.	De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsprogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen. De haalbaarheid van ontwikkelingen is van een groot aantal factoren afhankelijk waaronder de invulling van de samenwerking tussen partijen. We zijn altijd op zoek naar een gemene deler zodat we voor alle partijen een win-win situatie kunnen realiseren. We beschrijven in deze visie de toekomst voor Overvecht in 2040. Niemand weet hoe de toekomst er echt uit zal zien, het is dus geen foto van de toekomst. Niet alles is daarom precies te berekenen, maar effecten van ingrepen zijn wel duidelijk. Bij toekomstige uitwerking is verder onderzoek nodig. Juist omdat alles niet exact is doorgerekend en bepaald is er ruimte voor een nadere invulling. Voor de algemene visie op mobiliteit sluiten we aan op de RSU en het Mobiliteitsplan 2040. **A. Wat is goed in de Omgevingsvisie?** 1-3. Dank voor uw positieve reactie met betrekking tot leefbaarheid, verkeersveiligheid en de mobiliteitstransitie. **B. Wat missen we?** 4. Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de aanvulling MER.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij verwachten op alle onderstaande punten een inhoudelijke reactie, niet in algemeenheden, maar specifiek en toegepast op het punt van de zienswijze. In onderstaande zienswijze wordt ingegaan op diverse punten, waarbij de notatie (met pijl) de randvoorwaarden aangeven: Deze punten zijn randvoorwaarden voor de haalbaarheid en/of uitvoering, dan wel kunnen deze punten leiden tot een andere keuze of uitwerking. **A. Wat is goed in de Omgevingsvisie?** 1. Het is goed dat verkeersveiligheid hoge prioriteit heeft. De wijk heeft last van te hard rijden door de woonbuurten. Auto's, scooters en inmiddels ook diverse soorten fietsen (waaronder de Fatbikes) rijden harder dan wenselijk of toegestaan is. Daarnaast trekt het toenemende stallen van auto's een zware wissel op de veiligheid en verblijfskwaliteit openbare ruimte. 2. Het is goed dat er aandacht is voor de leefbaarheid in de wijk. 3. Het is goed dat er wordt ingezet op een mobiliteitstransitie. Deze punten sluiten aan op de 'rode draad' van de werkgroep verkeer met de uitgangspunten: bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en slim inzetten van financiële middelen (koppelkansen benutten). **B. Wat missen we?** 4. In de MER zijn twee alternatieven voor mobiliteit uitgewerkt, die later in onderdeel B van de Omgevingsvisie varianten worden genoemd. De varianten hebben ook te maken met de plekken waar verdichting in de wijk kan plaatsvinden en waar voorzieningen kunnen komen. Het ontbreekt aan een duidelijk overzicht met concrete afwegingscriteria voor een keuze. De stap van het MER onderzoek naar de keuze voor variant 1 is niet transparant, onnavolgbaar en op sommige punten onlogisch. Het afwegingskader moet verdergaan dan de toetsing	5. Bij de communicatie over de ontwerp omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken, binnen de beschikbare middelen. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid, inspirerend of wervend genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. Het is hierbij altijd zoeken naar een balans. We hebben vernomen dat sommige kaarten onduidelijkheden bevatten. Dit passen we aan in de definitieve versie. 6. Voor de algemene visie op mobiliteit sluiten we aan op de RSU en het Mobiliteitsplan 2040. - Bestemmingen blijven bereikbaar met de auto, niet altijd via de kortste route. We hanteren hierbij geen harde normen over reistijden en kilometers. Met de groei van de stad zal zonder maatregelen ook Overvecht minder goed bereikbaar worden. Aantrekkelijker maken van de alternatieven (OV, fiets, lopen) is noodzakelijk om de wijk ook per auto bereikbaar te houden. - In de omgevingsvisie stellen we voor Overvecht twee type OV-lijnen voor. De komende tijd werken we dit samen met de OV partijen (OV-alliantie) verder uit. - We kiezen voor een goed en fijnmazig loop en fietsnetwerk. Dit netwerk is onder andere samen met de werkgroep verkeer en de fietsersbond bepaald. De uitwerking gebeurt hierna in projecten. - Door onder andere de centrale HOV-as kunnen ook nood- en hulpdiensten overal in de wijk snel ter plaatse komen. - Voor bevoorradingsverkeer gelden de hoofdroutes via Franciscusdreef en Einsteindreef zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040. **C. Wat is (waarschijnlijk) niet haalbaar en/of niet wenselijk?** - Dat Overvecht Centrum omgeven is door verkeersbarrières kunnen we niet helemaal oplossen. Wel verminderen we de barrières aan de noordoost en zuidoostzijde (Zamenhofdreef autovrij). Bij de Einsteindreef zorgen we voor een betere oversteekbaarheid door het toevoegen van een kruispunt/oversteek ter hoogte van de Seinedreef.

Nr.	Reactie	Antwoord
	vanuit de MER en ingaan op de nuances. Beide alternatieven voldoen immers aan de opgave om 5.000 woningen toe te voegen.	- De hoofdroute voor Overvecht Centrum is de Einsteindreef-Brailledreef. Verder routing binnen het gebied wordt/is uitgewerkt in het Masterplan Overvecht Centrum.
	. Voor een besluit genomen kan worden over de Omgevingsvisie dient de stap tussen de MER en de keuze voor variant 1 inzichtelijk te zijn, waarbij niet alleen mobiliteit, maar ook maatschappelijke en economische aspecten in samenhang beoordeeld zijn. Benoem meetbare indicatoren en beschrijf de klassen van de beoordeling. Beschrijf ook nuanceringen als dit nodig is om de beoordeling te duiden.	- De maatregelen tav autocirculatie zijn aangepast, zie hiervoor de reactienota hoofdstuk 2 - voor en nadelen van verschillende maatregelen zijn met variant 1 en variant 2 onderzocht (zie onderbouwing mobiliteit De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 en de MER). Er is gekozen voor een combinatie van maatregelen, vanuit mobiliteit sluiten deze keuzes het meeste aan bij variant 1.
	5. (Kernteam) De kaarten zijn onduidelijk en vaak ook veel te klein en onleesbaar. Zo is in de buurtkaarten niet te zien waar auto's wel of niet mogen rijden. Ook ontbreekt bij die kaarten een tekst een duidelijke beschrijving wat er gaat veranderen in de bereikbaarheid van de buurt. De kaarten voor het netwerk voor fiets en voetganger, het openbaar vervoer en autonetwerk zijn veel te klein en onleesbaar.	- De maatregelen tav autocirculatie zijn aangepast, zie hiervoor de reactienota hoofdstuk 2.
	. Laat voorafgaand aan een besluit over deze visie in hetzelfde afwegingskader zien welke voorkeuren bewoners hebben ten aanzien van alternatief/variant 1 en 2 en voeg daarbij de kwalitatieve informatie toe die in de participatiemomenten zijn opgehaald.	8. De omgevingsvisie beoogt het groen kwalitatief te versterken en parken zo aaneengesloten te laten zijn, met zo min mogelijk autowegen er doorheen. Ook beoogt de omgevingsvisie dat parken en groen beter toegankelijk worden voor bewoners en aantrekkelijke voorzieningen hebben. Bij uitwerking wordt hier concreter vorm aangegeven. De HOV baan is in de definitieve versie van de omgevingsvisie opgeschoven zodat de sport- en speelvoorziening vanuit de buurt veilig bereikbaar blijft.
	6. De werkgroep verkeer heeft eerder in een participatiesessie aangegeven dat een visie op de verkeersmodaliteiten noodzakelijk is. Daar is niets mee gedaan.	Niet bij alle loop en fietsroutes kan gezorgd worden voor direct zicht op de routes. Zeker bij routes door een groot park is dit niet haalbaar. Daarom bieden we een fijnmazig netwerk, zodat er bijvoorbeeld als het donker is alternatieven beschikbaar zijn.
	➢ Voeg in het onderdeel mobiliteit de visie op de verschillende vervoersmodaliteiten toe: • Ontwikkeling automobiliteit in de wijk en bereikbaarheid met de auto. Wat zijn acceptabele extra reistijden en kilometers? En wat betekent dit voor bewoners die afhankelijk zijn van een auto?	Bereikbaarheid van woningen is een voorwaarde die meegenomen wordt in de verdere uitwerking. We zetten in op goede OV- en fiets-/wandelverbindingen, waarmee voorzieningen goed bereikbaar blijven voor Overvechters en bezoekers van de wijk. Het realiseren van radialen is dusdanig kostbaar, dat we dat als onvoldoende realistisch inschatten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• (H)OV: wat maakt een robuust en toekomstbestendig netwerk en op welke wijze kan dat concurrerend zijn ten opzichte van de auto? Wat betekent dat voor de afstand naar bushaltes en dienstverlening? • Langzaam verkeer verbindingen: ontwikkeling fietsmobiliteit en lopen en fietsen door een groene wijk. Wat is een gewenst netwerk voor fiets en voetganger op wijk- en op buurtniveau? Met daarbij aandacht voor verschillende gebruiksvormen en eisen die dat stelt (maaswijdte, doorgaand versus fijnmazige buurtroutes, drukker en recreatief/rustig, overdag en 's nachts (sociale veiligheid) en oversteekbaarheid van drukke wegen? Waar kunnen routes voor fiets en voetganger gecombineerd worden en waar niet? Wat wordt de inrichting en zijn aandachtspunten voor de inrichting voor hoofdfietsroutes door het groen die ook gebruikt worden voor voetgangers? • Hoe kunnen nood- en hulpdiensten snel ter plaatse komen? • Wat worden logische routes voor bevoorradingsverkeer van de winkelcentra? **C. Wat is (waarschijnlijk) niet haalbaar en/of niet wenselijk?** Integraliteit De Omgevingsvisie Overvecht zou een integrale visie zijn. Wij missen dit op een aantal punten. ➢ De integraliteit met masterplan Overvecht Centrum ontbreekt. Overvecht Centrum moet een van de stadsharten worden (RSU). Een stadshart moet concurrerend zijn met omliggende centra. Er zijn voorbeelden waarbij een centrum goed bereikbaar is vanuit radialen in de omgeving. Het brengt een centrum naar de wijk en de wijk naar het centrum. Op dit moment ligt het centrum Overvecht op een 'eiland', omgeven door verkeersbarrières. ➢ De routes voor het bevoorradingsverkeer (voor met name de grote opleggers voor de supermarkten) naar het centrumgebied zijn niet in kaart gebracht.	De winkelcentra Gagelhof, De Klop en Overkapel, maken samen met Shopping Center Overvecht deel uit van de retailhoofdstructuur. Dit is vastgelegd in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Deze centra beschouwen we vanwege de aanwezige goedfunctionerende supermarkten als toekomstbestendige centra. Door de verwachte bevolkingsgroei hebben wij geen twijfels over de levensvatbaarheid van deze winkelcentra. We herkennen ons niet in de stelling dat het verzorgingsgebied kleiner zou worden. Wat een acceptabele afstand tot een parkeerhub is, hebben we niet vastgelegd in de omgevingsvisie. Sociale veiligheid van hubs en looproutes daar naar toe is onderdeel van de ontwerpopgave. Het onderzoeken van de effecten op wonen en leefbaarheid in alle aspecten met duidelijke indicatoren voert te ver voor een omgevingsvisie. Deze aspecten komen aan de orde in de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in diverse projecten. 9/10. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Het aantonen van overcapaciteit aan parkeren is zo opgenomen in De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf over parkeren. 11. Het is de bedoeling dat de volledige buurten (dus ook de buurtinprikkers) 15-30 km/u worden. In Overvecht blijven alleen de Franciscusdreef, de Einsteindreef en de Brailledreef 50 km/u. 12. De (H)OV routes door de parken worden in een volgende fase uitgewerkt/ontworpen. Wanneer dit niet veilig kan, is het verlagen van de snelheid een optie. 13. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is bij het nemen van maatregelen een randvoorwaarde.

Nr.	Reactie	Antwoord
	➢ Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de effecten van de autoknips voor de levensvatbaarheid van een (vernieuwd) winkelcentrum. Eerder is gebleken dat een volledige afkoppeling van de Moldaudreef nadelige effecten zou hebben voor het winkelcentrum Overkapel. Dat was de reden om de Moldaudreef niet volledig af te koppelen in spoor 1 van de NRU. De angst bestaat dat het opknippen van de verkeerstructuur leidt tot (ook qua voorzieningen) op zichzelf gerichte buurten, in plaats van gerichtheid op een groot stadsdeelhart. ➢ Onderzoek eerst de effecten van de voorstellen in de Omgevingsvisie op alle vervoersmodaliteiten van en naar het centrum Overvecht en bepaal dan pas de keuze voor Variant 1 of Variant 2 (of een slimme combinatie). ➢ Onderzoek de effecten van het voorgestelde mobiliteitsplan Overvecht op de levensvatbaarheid van een (vernieuwd) centrumgebied. Wat is een acceptabele aanrijtijd voor bewoners uit de wijk die afhankelijk zijn van een auto? Dan pas kan een uitspraak worden gedaan over de autoknips. Onderzoek in hoeverre de voorgestelde knips en daaruit voortvloeiende (auto)omrijdroutes het gebruik van alternatieve voorzieningencentra (zoals De Gaard of Rokade) in de kaart kan spelen ten koste van het verzorgingsgebied van Centrum Overvecht. Maak pas een keuze als hierover meer inzicht is verkregen. 8. Integraliteit met wonen en voorzieningen ontbreekt. • De wijk heeft veel ontmoetingsplekken met groen, speelvoorzieningen en pierenbadjes. De wijk is gebouwd met de achtergrond dat kleine kinderen (vooral in de hoogbouw) in de directe nabijheid naar een speelplek kunnen en iets oudere kinderen zelfstandig en veilig naar een speelplek kunnen. De HOV via La Bohèmedreef doorbreekt dit. Van een park dat verbonden is met de woonomgeving verandert het in een groen eiland tussen barrières. Een HOV via de Marnedreef en Moezeldreef deelt het park dan	14. De precieze inrichting van de Rio Brancodreef en het genoemde kruispunt wordt in de toekomst uitgewerkt. Er moet dan onder andere ook gekeken worden naar de noodzaak en mogelijkheid van een busbaan. 15. De geluidsbelasting op de Rio Brancodreef is inderdaad een aandachtspunt. Binnen de omgevingsvisie worden geen ontwerpen gemaakt. Bij de verdere uitwerking zal bepaald worden welke maatregelen genomen moeten worden om de geluidsbelasting zo beperkt mogelijk te laten zijn. 16. Versmallen van de Einsteindreef en de Franciscusdreef naar 2x1 is de wens, dit zal echter op korte termijn niet haalbaar zijn. Versmallen is in de uitvoeringsstrategie (de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040) opgenomen in de periode 2030-2035. Er zal dan gekeken worden of en waar versmallen mogelijk is. Het kruispunt Carnegiedreef-Einsteindreef wordt voor (H)OV (en langzaam verkeer) fors verbeterd, doordat hier geen afslaand gewoon autoverkeer meer rijdt. Verder kan OV prioriteit krijgen in de verkeerslichtenregeling. Voor de oversteekbaarheid van de Einsteindreef voegen we in ieder geval ter hoogte van de Seinedreef een kruising/oversteek toe. Met de omgevingsvisie zetten we zwaar in op het voorgestelde OV systeem waarbij er centraal door de wijk een HOV route komt in combinatie met het buurtgerichte OV. 18. Er is grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering, frequentie, etc. worden bepaald door de OV-partijen. Het voorgestelde OV-systeem is daarom samen met de provincie opgesteld. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV-systeem voor. Door de OV-alliantie is een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem verder uit te werken. Uitkomst van deze studie helpt de gemeente Utrecht om het gewenste dienstverleningsniveau stevig te borgen in lange termijn afspraken en garanties.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wel in twee stukken, maar geeft wel een veilige speelplek voor kinderen uit de hoogbouw Faustdreef, Dorbeendreef en omgeving. • Een groot park zonder zicht op voetpad en fietspad (door bijvoorbeeld het autoverkeer) geeft (het gevoel van) sociale onveiligheid 's avonds en 's nachts. • Het is onduidelijk hoe bewoners van het bestaande woonwagencentra aan de Moezeldreef en Gangesdreef hun woning kunnen bereiken. • Er wordt uitgegaan van voorzieningen in elke buurt. Niet elke buurt heeft voorzieningen (zoals een supermarkt). Door de compartimentering zullen weinig ondernemers investeren omdat het verzorgingsgebied veel te klein is. Bestaande kleinere winkelstrips zullen verdwijnen omdat het economisch niet meer haalbaar is. Dit pleit voor radialen naar het centrum Overvecht. • Er is niet onderzocht of de voorzieningen in de buurten (kleinere winkelcentra) levensvatbaar blijven als hun verzorgingsgebied kleiner wordt. • Wat is acceptabele afstand tot een parkeerhub? En hoe kan deze sociaal veilig en door iedereen worden bereikt? ➢ Onderzoek eerst de effecten op wonen en leefbaarheid in alle aspecten met duidelijke indicatoren. Neem daarin ook mee de ontwikkeling van voorzieningen in de buurt en het centrum Overvecht. Neem pas besluiten op basis van de uitkomsten van het onderzoek. ➢ Onderzoek de effecten en haalbaarheid van autoknips voordat de wijk wordt gecompartimenteerd in buurten die met de auto maar op één manier bereikt kunnen worden. Neem pas besluiten op basis van de uitkomsten van het onderzoek en pas zonodig de uitwerking aan. ➢ Eerst parkeren op orde brengen of overcapaciteit aantonen voordat parkeerplekken worden verwijderd. 9. Integraliteit met lange termijn ontwikkeling NRU ontbreekt.	19. We stellen andere inrichtingseisen voor OV dan voor bevoorradingsverkeer. OV willen we over het algemeen voldoende breedte geven zodat ze niet op tegemoetkomend verkeer hoeven te wachten, terwijl voor bevoorradingsverkeer even wachten en gebruikmaken van de volledige rijbaanbreedte in krappere situatie vaak goed mogelijk is. Bij herinrichtingsprojecten wordt dit uitgewerkt en wordt onder andere ook rekening gehouden met bevoorradingsverkeer. Ten aanzien van routes voor bevoorradingsverkeer volgen we de hoofdroutes uit het Mobiliteitsplan 2040 (Franciscusdreef en Einsteindreef). 20. - Op de kaart is inderdaad ook een alternatief zichtbaar als 'Doorgaande Fiets en wandelroute' die via de Gambiadreef en Rio Negrodreef loopt. - Het fietsnetwerk is in nauw overleg met de werkgroep verkeer en de fietsersbond opgesteld. Mede vanwege sociale veiligheid (oa dag/nacht en groen) is er gekozen voor een relatief fijnmazig netwerk van doorgaande fiets en wandelroutes, zodat de gebruiker verschillende opties heeft. - De OV route is in de omgevingsvisie verder van de bebouwing gelegd. - De ontbrekende schakels zijn al in beeld. In de omgevingsvisie worden een aantal ontbrekende schakels genoemd. O.a. de verbinding over de Einsteindreef. 21. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. De hoofdrijroutes van de nood-&hulpdiensten in Overvecht vallen samen met de belangrijkste autoroutes en de Centrale as. Doordat de Centrale as grotendeels autovrij wordt, kunnen nood-&hulpdiensten deze as gebruiken via de busbaan waardoor bestemmingen snel kunnen worden bereikt. **D. Wat is wél haalbaar en een gemiste kans** 22. De suggestie met en verdiepte ligging van de Einsteindeef is afgewogen bij de totstandkoming van de omgevingsvisie, maar niet overgenomen in de omgevingsvisie. Na onderzoek blijkt dat de optie waarbij de Einsteindreef direct langs Overvecht Centrum ligt, met daarnaast een groenstrook met bomen en daarnaast nieuwe bebouwing, de best haalbare optie is. Daarbij spelen we aan de zuidzijde (stadskant) in op de plannen voor Centrum Overvecht en houden we rekening met de belemmerende ondergrondse leidingen. De gehele Einsteindreef

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Bij autoknips in de wijk moet een groot deel van het verkeer omrijden via de NRU. Op de NRU staan nu al veel files en het is onduidelijk hoe de NRU in de toekomst eruit zal zien. De ambitie is om de groei van het autoverkeer af te remmen, maar er is dan nog steeds sprake van groei. • In de prognose is uitgegaan van het wegvak Karl Marxdreef. (Deel B pag 169). Dat is het wegvak met het laagste aantal voertuigen per etmaal. In de Scan varianten NRU met ARU is op pagina 9 een overzicht gegeven met andere (hogere) aantallen voertuigen per etmaal én zijn de andere wegvakken in beeld gebracht die aanzienlijk hogere getallen laten zien. Ook is duidelijk uit dat er een groot risico is op filevorming (pagina 21 en 22). Daar zijn de extra aantallen voertuigen per etmaal als gevolg van de autoknips in Overvecht nog niet meegenomen. De Omgevingsvisie geeft een vertekend en onvolledig beeld. • Er is in de MER bij de Moldaudreef uitgegaan van een halve aansluiting (spoor 1 NRU). Er wordt een flinke daling van aantallen voertuigen verwacht. In die berekening is een knip op de Tripkade nog niet meegenomen. Auto's zullen door die knip op de Tripkade via de Wolgadreef, Darwindreef naar de NRU moeten rijden om vervolgens naar het winkelcentrum te gaan. Er zijn immers ook knips in de Moezeldreef en Neckardreef. Voor bewoners die afhankelijk zijn van de auto wordt de reistijd aanzienlijk langer. De leefbaarheid van het buurtje rondom de Wolgadreef staat hierdoor waarschijnlijk onder druk. • Het ontbreekt aan een visie wat acceptabele extra auto-reistijden zijn. Enkele voorbeelden (via ANWB routeplanner berekend): Reistijd tussen Operabuurt (La Bohèmedreef) en het winkelcentrum (Seinedreef) zonder vertragingen: • Nu: 1,6 km en 5 minuten • Via Tripkade: 2,8 km en 8 minuten • Via Moldaudreef linksaf naar Albert Schweitzerdreef en vervolgens Einsteindreef 3,7 km en 11 minuten • Via Donaudreef en Darwindreef (linksaf vanaf Moldaudreef niet mogelijk) 5 km en 15 minuten	is en blijft een groene stadsentree van de wijk, waarbij er gekozen is om meer continuïteit in het totale profiel aan te brengen. We versmallen de weg en verleggen deze naar de zuidzijde, waarbij aan de noordzijde een robuuste continue groenzone mogelijk blijft. Dit moet een prettige plek worden om te wandelen. Het op termijn toevoegen van zorgvuldig in het groen ingepaste bebouwing aan de zijde van de Kaap Hoorndreef, draagt bij aan sociale controle van het groen en het verkleinen van de barriérewerking. 23. De huidige politiepost staat ingetekend als bestaande bebouwing, van verhuizing is vooralsnog geen sprake. 24. Naast dat de leden van de werkgroep verkeer zijn uitgenodigd voor de algemene bijeenkomsten en participatiemomenten, hebben ook meerdere aanvullende gesprekken met de werkgroep verkeer plaatsgevonden. Dit was in eerste instantie geen onderdeel van het participatieplan, maar bleek wel te voldoen aan een behoefte vanuit zowel de gemeente als de werkgroep verkeer. **E. Participatie** Naast dat de leden van de werkgroep verkeer zijn uitgenodigd voor de algemene bijeenkomsten en participatiemomenten, hebben ook meerdere aanvullende gesprekken met de werkgroep verkeer plaatsgevonden. Dit was in eerste instantie geen onderdeel van het participatieplan, maar bleek wel te voldoen aan een behoefte vanuit zowel de gemeente als de werkgroep verkeer. Wij zijn van mening dat we tijdens alle participatiemomenten en de aanvullende gesprekken met de werkgroep verkeer open en transparant zijn geweest over op dat moment beschikbare informatie inclusief de stand van zaken van alle documenten zoals het MER. Deze gesprekken hebben wij ook als constructief ervaren. Wij vinden het jammer om achteraf te moeten vernemen dat het beeld van de werkgroep verkeer over de communicatie anders was. Ontbreken afstemming adviesgroep NRU: Gedurende het gehele proces van de omgevingsvisie heeft er wel degelijk afstemming plaats gevonden tussen de projecten NRU en omgevingsvisie Overvecht. Na de laatste adviesgroep NRU is 14 maart 2024 per mail aan de adviesgroep medegedeeld dat naar aanleiding

Nr.	Reactie	Antwoord
	Reistijd tussen Overvecht Noord (Andesdreef) en de polikliniek in Overvecht Zuid (Neckardreef 6) zonder vertragingen: • Nu heen en retour: 2,4 km en 6 minuten • Via Franciscusdreef, NRU en Moldaudreef: 4,8 km en 11 minuten • Retour via Wolgadreef en Darwindreef (want linksaf Moldaudreef is niet meer mogelijk): 6,7 km en 18 minuten Een langzaam-verkeer oversteek in het verlengde van de Donaudreef-Apollodreef is volgens spoor 1 niet mogelijk bij een verdiept Robert Kochplein. ➢ Eerst moet de NRU op orde zijn voordat de Carnegiedreef afgesloten kan worden voor het autoverkeer en de knips uitgevoerd kunnen worden. Met het extra verkeer uit de wijk op de NRU mag de reistijd in de spits voor autoverkeer uit de wijk niet meer zijn dan tweemaal de reistijd zonder afsluiting Carnegiedreef en autoknips. 10. Integraliteit met omliggende wijken ontbreekt. • De autoknip op Tripkade hindert halen/brengen van passagiers naar NS Overvecht. Dit station is er niet alleen voor Overvecht, maar voor alle omliggende wijken. Deze ingreep vergroot de bestaande sociaal-economische barrière door het spoor. • Het is niet duidelijk en ook niet onderzocht wat de nieuwe verkeersstructuur met de autoknips voor effect heeft op sluipverkeer door woonwijken die buiten de scope van de Omgevingsvisie vallen, zoals Ondiep, Zuilen en Tuindorp. <u>Veiligheid</u> 11. De buurten worden 15 of 30 km per uur. • In deel B, pag 168 staat: *Deze variant (1) leent zich dan ook voor een basisinrichting van 15-30 km/u wegen, met uitzondering van de buurtinprikkers.* Dit betekent dat nog steeds onveilige buurtwegen zijn waar te hard gereden wordt! Het is raar dat die inprikkers 50 km zijn, terwijl je	van de signalen van de adviesgroep nog een keer goed gekeken is naar de relaties tussen de omgevingsvisie en NRU lange termijn. Wij zien de relaties op twee belangrijke onderdelen: 1. Verkeerskundige uitwisseling tussen Overvecht en NRU Door de omgevingsvisie zien we mogelijke verplaatsingen van autoverkeer naar de centrale ontsluitingswegen van de wijk, waaronder de NRU. We doen nu een aanvullende NRU-studie. Het verkeersbureau Goudappel, dat ook gerekend heeft aan de omgevingsvisie, voert deze studie voor ons uit. In deze studie kijken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken. Bij deze studie houden we rekening met de verkeersmaatregelen van de omgevingsvisie waaronder de knip op de Carnegiedreef. 2. Verbindingen tussen Noorderpark en Overvecht De omgevingsvisie voegt een aantal extra fiets- en voetganger verbindingen toe tussen Overvecht en het Noorderpark. Namelijk ter hoogte van de Klopvaart en Sint Anthoniedijk. Onze conclusie is dat de drie NRU-varianten die nu in de raadsbrief deze verbindingen deels al realiseren. En onze conclusie is ook dat als de nieuwe verbinding (nu) niet onderdeel is van een aanpak NRU, de extra verbinding toch mogelijk blijft. De extra verbinding kan dan op een later moment worden toegevoegd. In genoemde mail is aan de leden van de adviesgroep het volgende gevraagd: Mochten jullie andere belangrijke relaties zien tussen de omgevingsvisie en de NRU, horen we dat heel graag. Tijdens de Adviesgroep Noordelijke Randweg Utrecht dd. 25 juni is verder uitgelegd hou de inhoudelijke samenhang tussen NRU en omgevingsvisie onderzocht gaat worden. Op 19 november a.s. worden/zijn de resultaten met de Adviesgroep NRU besproken.

Nr.	Reactie	Antwoord

juist aan het begin duidelijk wilt maken dat je een woonbuurt inrijdt. Hier hinkt de visie op twee gedachten.

- Om duidelijk te maken dat auto's in een woonbuurt binnenrijden, moeten óók de buurtinprikkers een verkeersveilige snelheid van maximaal 30 km worden.

12. De HOV rijdt door twee parken. Ook buurtgericht OV kan door de parken rijden. Dit is niet (verkeers)veilig.

- Verlaag voor de veiligheid de snelheid van de (H)OV door de parken naar 15 km per uur.

Bereikbaarheid en leefbaarheid

13. Elke buurt is met de auto bereikbaar via één in/uitgang. Niet onderzocht is of met een verdichting dit leidt tot knelpunten bij die inprikkers. Bijkomend risico is dat bij een calamiteit bij deze uitgang (bijv Rio Branco/Tigrisdreef) de gehele buurt op slot zit, niet alleen voor bewoners maar ook voor hulpdiensten bij calamiteit in diezelfde buurt.

14. Kruising Franciscusdreef - Rio Brancodreef blijft een knelpunt waar verder niet op wordt ingegaan. Wordt hier gedacht aan een busbaan voor de HOV? Mag de bus dan 50 rijden? De gewenste max snelheid voor het autoverkeer is 30 km/u.

15. De geluidsbelasting van de Rio Brancodreef is nu al te hoog en dat blijft te hoog. Dit staat op gespannen voet met de leefbaarheid van (toekomstige) bewoners. Er wordt in de MER gedacht aan stil asfalt, maar dit is nog niet aantoonbaar effectief bij minder dan 50 km.

16. De Franciscusdreef en Einsteindreef worden drukker. Toch wordt al voorgesorteerd op een stadsboulevard met 2 x 1 rijstroken. Er wordt geen lering getrokken uit 't Goylaan en de Westelijke Stadsboulevard. Gezien de verwachte aantallen voertuigen per etmaal zijn (deels) 2 x 2 rijstroken

nodig. Hier ligt ook een relatie met het concurrerend kunnen aanbieden van HOV, dat door ruimtegebrek (gedeeld met de auto) niet mogelijk is.

- Onderzoek eerst de effecten van het verminderen van het aantal rijstroken, trek lering uit andere stadsboulevards en besluit dan pas voor een herinrrichting.

17. Ontsluitingswegen worden drukker en minder oversteekbaar. Het is aan te bevelen dit explicieter te benoemen zodat dit bij herontwikkeling wordt meegenomen. Ook zijn oplossingen nodig voor de buurtgericht OV die de ontsluitingswegen moeten oversteken en ten opzichte van de auto een concurrent in reistijd moeten zijn.

- Onderzoek eerst de effecten van compartimenteren op oversteekbaarheid voordat een keuze gemaakt wordt voor Variant 1 of Variant 2 (of een slimme combinatie).

18.In vergelijking met de autobussen door de wijk, verkort de HOV route de reistijd naar het station Overvecht. Bij een HOV route rijdt buurtgericht OV door de wijk. Dit staat in de Omgevingsvisie.

- Het ontbreekt aan reistijdinformatie voor de onderbouwing van de HOV. Wat is bijvoorbeeld de tijdwinst vanuit diverse delen vanuit de wijk naar het station Overvecht of het centrum station van Utrecht?
- Het ontbreekt aan een visie wat acceptabele afstanden zijn vanuit huis naar een bushalte of van een bushalte naar een voorziening.
- Gezien de verwachte daling van het aantal reizigers in de buurtgericht OV (zie deel B, tabel 4.1, pag 179), is het aannemelijk dat op termijn die lijnen niet meer rendabel zijn. Dit leidt tot verschaling van het OV en dus de concurrentie met de auto.
- De toegankelijkheid voor het OV-hangt af van de bereikbaarheid van het OV. In deel B, pag 168 staat: “*De centrale HOV-as levert naar verwachting ook een significante exploitatiebesparing op. Zodat er daarnaast budget is voor meer wijkgericht OV (buurtbus), zodat de centrale OVas goed bereikbaar is voor ouderen en mindervaliden.*” De aanname dat het buurtgericht OV bekostigd kan worden uit een

Nr.	Reactie	Antwoord

rendabele HOV lijn is een groot risico. De aanname wordt gedaan door de gemeente, maar het is niet de gemeente die het hier voor het zeggen heeft. Wij voorzien hier vervoersarmoede in delen van de wijk en dan met name voor ouderen en mindervaliden die een halte in de nabijheid nodig hebben.

- Gezien de bezuiniging die de gemeente moet doorvoeren en de ambtelijke notitie waarin staat dat er op OV bezuinigd kan worden, is dit een voorbode voor de vervoersarmoede voor bewoners die verder van de HOV wonen.

➢ Randvoorwaarde voor een mobiliteitstransitie naar (H)OV is:

- Een robuust systeem, gegarandeerd voor de lange termijn, met zowel buurtlijnen als de HOV die blijvend concurrerend zijn met de auto.
- Een netwerk dat voorziet in de bereikbaarheid van alle buurten, waarbij niet meer dan 400 m vanuit huis een halte is en de voorzieningen max 150 m vanaf een halte liggen.
- Een dienstregeling met voldoende frequentie met buslijnen die ook 's avonds en in het weekend rijden.

Netwerk en Weginrichting

19. Doordat er kleinere bussen komen, kunnen de wegen smaller worden. Echter, er zijn ook buurt winkelcentra waar grote opleggers komen om bijvoorbeeld de supermarkten te bevoorraden. Die hebben ruime bochten nodig. In de Omgevingsvisie lijkt het bevoorradingsverkeer niet te bestaan als verkeersdeelnemer.

➢ Geef aan waar de routes voor bevoorradingsverkeer (grotere voertuigen) komen.

20. Er is een fietsnetwerk gepresenteerd.

- Daar ontbreken nog enkele routes die vanuit sociale veiligheid toegevoegd moeten worden. Er is een zoekgebied voor een fietsroute door park de Gagel. Het is wenselijk dat er een alternatief is via Gambia-Rio Negro-Incadreef (als nacht alternatief).

- Er is onvoldoende aandacht voor alternatieven als ’s avonds/ ’s nachts de routes door de parken of langs weinig overzichtelijk buurtgroen sociaal onveilig zijn.
- Positioneer de fietsroute op de La Bohèmedreef nabij de woningen en de OV route iets verder weg.
- Ontbrekende schakels worden als eerste aangepakt. Zijn deze al in beeld?

21. ‘[De hoofdroutes met de nood- en hulpdiensten ontbreken. - - Aanrijtijden en veilige routes zijn niet mogelijk op stadsboulevards met 2 x 1 rijstroken. Rijden op 2 richting fietspaden, zoals nu al gebeurt, is onveilig voor fietsers.

D. Wat is wél haalbaar en een gemiste kans

22. In een eerdere versie hebben wij een verdiept deel van de Einsteindreef gezien ter hoogte van het winkelcentrum. Dit sloot aan bij de gedachte van het Einsteinkwartier, zoals in de zienswijze op de RSU is beschreven door het NAAM en NAAM Overvecht. Via een amendement is de Einsteindreef als ontwikkelgebied opgenomen in de RSU. Wij zien vanuit mobiliteit in relatie tot de bouwopgave én de ambitie om van het winkelcentrum een stadshart te maken (conform de RSU), dat:

- o Een verdiept deel van de Einsteindreef de verbinding met Overvecht Noord versterkt en het winkelcentrum beter toegankelijk maakt voor voetgangers en fietsers.
- o Er een mogelijkheid is om het plangebied centrum uit te breiden, rekening houdend met de kabels en leidingen. Als voorbeeld kan gekeken worden naar Rotterdam, waar de kubuswoningen op een verhoogd plein boven een stadsweg zijn gebouwd of Heerlen, waar een verbindend stadsdeel met plein boven het spoor is gerealiseerd.

Het is teleurstellend dat in de Omgevingsvisie al een keuze is gemaakt voor een deel bebouwing, een deel toekomstig groen en een deel voor de ontsluitingsweg.

- ➢ Beschouw het gehele deel Einsteindreef ter hoogte van het centrum als ontwikkelgebied waarbij de bestaande groenzone wordt behouden met de

voorwaarde om de verbinding met Overvecht-Noord te maken. Dit biedt meer mogelijkheden dan in de concept Omgevingsvisie is aangegeven.

23. De locatie van de politiepost met uitrukken van politieauto's op de Kaap Hoorndreef is onwenselijk. Het is beter deze post te verplaatsen naar een locatie bij een ontsluitingsweg en niet te handhaven op de huidige locatie, een woonbuurt met max 15 of 30 km/uur. Wij hebben het voorstel om de locatie hoek Einsteindreef-Brailledreef daarvoor aan te wenden (grond is van de gemeente) of de locatie van de eerder beoogde prostitutiezone. Dit voorstel is niet overgenomen noch is daar een motivatie voor gegeven. Wij herhalen in deze zienswijze dit voorstel.

➢ Geef duidelijk aan dat een andere locatie gezocht moet worden voor de nood- en hulpdiensten. Onderzoek dit in overleg met de nood- en hulpdiensten. Een mogelijke locatie is de zuidkant van de hoek Einsteindreef-Brailledreef.

E. Participatie

1. Hieronder een evaluatie van de werkgroep verkeer over de participatie bij de Omgevingsvisie.

24. De Werkgroep verkeer stond als belanghebbende in de participatienotitie. Toch duurde het nog een hele tijd en pas na aandringen van de werkgroep voordat er een eerste overleg plaatsvond.

- Enkele werkgroepleden nemen ook deel aan de adviesgroep NRU. Daar is een bijeenkomst geweest met projectleider korte termijn aanpak, projectleider lange termijn aanpak en projectleider Omgevingsvisie. In die bijeenkomst bleek dat de (inmiddels 10 jaar betrokken) adviesgroepleden zagen dat er onvoldoende afstemming was. Voorstellen vanuit de Omgevingsvisie bleken niet uitvoerbaar in combinatie met spoor 1 van de NRU. De adviesgroep NRU stelde voor dat zij hierop geraadpleegd konden worden. Daarvan is door het projectteam Omgevingsvisie geen gebruik gemaakt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Het voorstel om bij berekeningen voor de NRU gebruik te maken van een projectvariant met een afsluiting van de Carnegiedreef voor autoverkeer is niet opgevolgd. Dit resulteert nu in onvolledige en misleidende informatie. Zie punt 9. • De inbreng van de werkgroep is niet altijd opgevolgd maar daarbij is in onvoldoende mate beargumenteerd waarom niet. Ook is vaak op een laat moment een terugkoppeling gegeven. • Ondanks dat de werkgroep in vertrouwen de informatie behandelde, is niet tijdig informatie verstrekt. Zo werd de MER pas beschikbaar gesteld op het moment van vrijgeven van alle stukken. Dit had eerder (vertrouwelijk) gedeeld kunnen worden. De buurtkaarten zijn voor velen onleesbaar en de wegenstructuur voor auto's zijn verborgen onder andere kleuren. Dit leidt tot gebrekkige informatie en leidt tot misverstanden.	
470	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	

Nr.	Reactie	Antwoord
471	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegt aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrière? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en daarbij ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: 》 Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. 》 Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. 》 Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. 》 Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. 》 Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
472	Onderstaande eigenaren en bewoners zijn tegen het plan om de omgeving met de laagbouw eengezinswoningen te transformeren naar een stedelijk gebied met 10-hoog appartementen. Er zijn al teveel hoogbouw appartementen in Overvecht Noord. De eengezinswoningen zijn geliefd en voorzien in een woonbehoefte. Wij willen dat dit gebied in de Omgevingsvisie wordt gekenmerkt als woonbuurt (met geel).	De omgevingsvisie gaat uit van verdichten rondom de centrale as met de HOV knooppunten (zie aangepast hoofdstuk Overvecht 2040). Dit kan op verschillende manieren. Uw gebied was in een eerder concept omgevingsvisie rood, en is naar oranje gewijzigd. Oranje betekent dat we verdichtingskansen zien. Hiervoor zijn spelregels opgenomen in hoofdstuk "Ruimte voor groei" voor de wenselijke ontwikkelingen voor zowel bestaande bouw als nieuwbouw. Bij nieuwbouw is de basishoogte 4 tot 6 bouwlagen en zijn hoogbouwaccenten tot 10 bouwlagen

Nr.	Reactie	Antwoord
		mogelijk. Deze zullen niet de boventoon gaan voeren en eerder ondergeschikt aanwezig zijn. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.
473	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
474	It would be a shame to destroy the garden that 'Ons Genot' is. It is an archipelago of green and calm from the city, full of diversity in the insects, the animals, the plants, and the people. There is no other place like this one. To build another Ons Genot would take another 60 years, and there might be no protected species in a new location	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve

Nr.	Reactie	Antwoord
	Please consider not to destroy it to put concrete. Like you say on your own website, 'more people living and visiting Utrecht enjoy the green spaces that the city has to offer'.	mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".
475	Bij deze wil ik de reactie en vragen van een van mijn buren graag onderschrijven, ik zal hem bij deze mail doen. Maar ik wil er ook een punt aan toe voegen: Ik maak bezwaar tegen de totaal overbodige plannen voor fietsbruggen over de Vecht, maar: Wat ik vooral erg vindt is dat er na het dodelijke ongeluk van een kind op de Vleutense weg, wel aanpassingen zijn gedaan maar dat de gemeente ook geen geld heeft voor een echt grondige renovatie. Dit tot enorm verdriet van de omwoners die telkens oversteken met angst en beven. En dan wordt er een stukje verderop totaal onnodig geld uitgegeven omdat mensen 3 min (!!!!) moeten omfietsen. Mijn vraag is of jullie het geld voor de bruggen over de vecht als je blieft willen investeren in de Velutense weg. Dan zorg je er echt voor dat de stad veiliger wordt ipv de mooie Vecht doorbreken voor een toch al veilige manier van kunnen fietsen. Daarnaast onderschrijf ik de volgende reactie en vragen: **Betreft:** Zienswijze Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Geacht college, Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht.
Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.
Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact.

1. **Ontbrekende onderbouwing**

Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht.
Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden.
Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug.
De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken.
Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf.
Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn.
Daarom stel ik voor:

- De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie.

- De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen.
- Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

2. **Mobiliteit**

De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.
Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo’n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere

bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?
- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt.
- Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.
- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.

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

Nr.	Reactie	Antwoord

vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.

- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.

- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.
Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute.
- De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn.
- De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers.
- Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar

Nr.	Reactie	Antwoord
	ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden. Ik heb er vertrouwen in dat mijn reactie u helpt bij het optimaliseren van Omgevingsvisie Overvecht. Uiteraard zie ik met belangstelling uit naar uw reactie op alle door mij aangedragen punten.	
476	Op de plek waar op dit moment het Buurthuis Burezina staat zijn er nog al wat plannen gemaakt! Graag zou ik hier niet hoger dan drie hoog verdieping willen bouwen en vooral geen woningen. Wij als de bewoners die aan de overkant wonen willen graag een laagbouw buurthuis met een mooi moestuin buurt tuin willen behouden zoals op dit moment is!	In de omgevingsvisie valt de locatie in geel gebied, bovendien is de locatie aangemerkt op de voorzieningenkaart als voorzieningencluster. De omgevingsvisie voorziet in de harten van de buurten bijzondere functies of woonvormen voor de buurt. Dit zal per locatie maatwerk zijn en nader worden afgewogen en onderzocht op haalbaarheid. Het college heeft in 2023 voor deze locatie (Jeanne d'Arcdreef) en voor vijf andere locaties een collegebesluit genomen over de programmatische uitgangspunten van deze locaties. Voor de Jeanne d'Arcdreef is het ontwikkelconcept 'Buurthuis & maatschappelijk ondernemerschap'. Het bestaande buurthuis komt terug op de begane grond van deze locatie. Daarboven is ruimte voor aanvullende maatschappelijke functies, zoals een ondernemershuis of andere maatschappelijke activering. Of de moestuin / buurttuin behouden blijft, er woningen bijkomen en in hoeveel bouwlagen zal in de volgende fase nader onderzocht worden.
477	Wij hebben grote moeite met het maken van extra verbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp middels 2 extra tunnels. Ten eerste is het ergerlijk dat een dergelijk grote voorgenomen investering (het gaat hier om miljoenen euro per tunnel) met een grote invloed op een buurt, maar zeer summier wordt onderbouwd en met twee kleine pijltjes op een kaart in de visie gefietst wordt. Het woord tunnel komt welgeteld slechts 1x voor in de visie. Het betreft een papieren wensdenken vanuit bureaupolitiek waar vanuit bewoners van Tuindorp en vanuit Overvecht helemaal geen actuele behoefte bestaat of in een vraag voorziet. Er wordt helemaal niet aangetoond dat het spoor op dit deeltraject een negatieve invloed heeft op het woongenot, de bereikbaarheid van bewoners van Overvecht of Tuindorp, noch voor de natuur. Er zijn diverse verbindingen al aanwezig, die meer dan voldoende functioneren. Er wordt er maar vanuit gegaan dat er een oplossing moet komen voor een niet bestaand probleem.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

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

Nr.	Reactie	Antwoord
	spelen. Dit belemmert juist het buitenspelen (bewegen) van kinderen, waar de gemeente zo prat op gaat. Kortom, extra tunnels = wensdenken zonder concrete behoefte vanuit bewoners, betreft enorme geldverspilling, is een verslechtering van de veiligheid, zorgt voor onnodige verkeersbewegingen door de rustige woonwijken, draagt niet bij aan bereikbaarheid voorzieningen, neemt een groter ruimtebeslag in dan nu, zorgt voor verstening en verslechtert de klimaatadaptatie. In een tijd waarin de gemeente Utrecht al het financieel zo moeilijk heeft (bron voorjaarsnota 2024) en er 32 miljoen moet worden bezuinigd lijkt het ons zeer ongepast om een complexe en niet noodzakelijk aanpassing te doen aan fiets infrastructuur. Een beetje extra fietsen is nog nooit iemand slechter geworden en het gaat om een paar honderd meter “om” Wij gaan ervanuit dat u de juiste beslissing zal nemen en de kostbesparing van het niet hoeven maken van een of twee tunnels in de leefbaarheid van de wijk(en) zal investeren en/of in de armoede bestrijding en of scholing.	
478	Graag reageer ik op de omgevingsvisie Overvecht waarbij de dreiging is dat tuindersvereniging Ons Genot met de grond gelijk gemaakt wordt. Ik ben het hier niet mee eens en ik ben van mening dat het voor zowel jullie, als gemeente, als voor mij, als bewoner en tuinder, beter is als deze vereniging blijft bestaan en zelfs gevierd en beschermd wordt. 1) Beweging en gezondheid: Aangezien onze locatie aan de 2e polderweg gezien wordt als mogelijkheid voor een sportveld, ga ik er maar even vanuit dat dit te maken heeft met de doelstellingen voor sport van de gemeente. Tuinieren is echter een veel gezondere wijze van beweging dan bijna elke andere sport, dit komt steeds vaker uit onderzoek. Helaas heb ik nu niet de tijd om deze direct aan u te linken, maar ik vertrouw op jullie kennis en kunde om dit te vinden :) Tuinieren is een vorm van bewegen waarbij het hele lichaam in beweging is: langdurige, veelvoudige beweging van een lichte tot middelzware intensiteit is zo ontzettend bevorderlijk voor ons lichaam! Zowel fysiek als mentaal-emotioneel. Daarbij blijkt zelfs dat met je handen in de aarde werken	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	het voordeel heeft dat je in contact komt met grond-gebonden bacteriën die hetzelfde effect hebben als antidepressiva. Tel daarbij op de frisse lucht, ontspanning van zijn in het groen en op zo'n korte fietsafstand even weg zijn uit de drukte van de stad.. het is zo fijn en zo gezond om daar te zijn! 2) (Toekomst)Doelen en geld: jullie hebben bij de gemeente veel afdelingen en veel doelen, maar vergroening, bijdragen aan biodiversiteit - zowel lokaal als in een breder landschap, gezondheid, voedsel, verbinden van verschillende groepen mensen uit de stad en recreatie... het lijstje is geloof ik zelfs nog langer, maar het mag duidelijk zijn: Ons Genot draagt bij aan al deze doelen. En wat nog meer is: de gemeente maakt elk jaar geld beschikbaar om deze doelen te bereiken - zoals geveltuintjes en Utrecht Natuurlijk. Super fijn. Maar wij betálen er zelfs voor! Dus het is toch juist in jullie voordeel om Ons Genot in stand te laten? Ik vind dat de gemeente veel meer mag doen om Ons Genot te steunen en behouden, laat staan dreigen met weg halen of verhuizen. Op Ons Genot zijn zo ontzettend veel verschillende planten en dieren te vinden. De 2e polderweg slaat ook een prachtige brug tussen het bredere, landelijke groen richting Oud-Zuilen en richting de dichtbebouwde kom van Overvecht en met name het industrieterrein. Het is echt dramatisch gesteld met de bestuivers en een heel aantal vogelsoorten bijvoorbeeld, maar het valt mij steeds zo op dat er op het tuinencomplex zo enorm veel solitaire bijen rondvliegen! En het wemelt er van de vlinders, vandaag zal ik in een uur tijd al 4 verschillende soorten langs mijn tuintje vliegen. Het helpt natuurlijk ook dat de mensen die onderdeel zijn van deze vereniging gemotiveerd zijn om zo natuurlijk mogelijk te tuinieren, zowel in de tuinen als in het algemeen groen. Zo zijn er ontzettend veel waardevolle inheemse waardplanten te vinden. Iets heel anders, even een geldstroompje in zicht brengen: Gemeente Utrecht geeft geld uit aan vergroening van de stad en het gebruik hiervan door de bewoners. Onder andere via de stadstuinen die beheerd worden Utrecht Natuurlijk, waar een geldstroom naar toe gaat in de vorm van subsidies (als ik het goed heb begrepen). Op een aantal van deze tuinen mag De Tuinders gebruik maken van de ruimte om lessen te geven in moestuinieren. Nu zijn er mensen bij Ons Genot die deze moestuinlessen hebben gevolgd, zich op de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	wachtlijst hebben gezet bij de tuindersvereniging en inmiddels een tuin hebben gekregen waarbij ze het geleerde in praktijk kunnen brengen. Als we dan even terugdenken aan die subsidie: daar doen we het toch voor? :) Ik vind dit soort dingen machtig mooi en wil u graag overtuigen om Ons Genot te behouden! 3) Déze locatie: Laat alstublieft Ons Genot bestaan op de 2e polderweg. Ik heb begrepen dat er gezegd is dat "het wel kan verhuizen", de polder in. Hier ben ik het niet mee eens. Om te beginnen, heel persoonlijk: ik zit in de ziektewet en het is voor mij HEEL belangrijk om een plek te hebben waar ik gemakkelijk naartoe kan, om in de tuin bezig te zijn en met mensen in contact te komen. Het is daarbij ook belangrijk voor mij dat er bepaalde voorzieningen zijn, zoals drinkwater, toilet en een kantine. Dit is de enige tuindersvereniging die op 10 minuten fietsen van mijn huis zit (vanuit de wijk Ondiep). Verhuizen zou voor mij betekenen dat het te ver van huis wordt. Ik heb die laagdrempeligheid nodig. Bovendien heb ik geen auto en zou ik ook niet op auto-afstand willen zijn. En ik kan me voorstellen dat ik met 35 jaar misschien niet heel representatief ben, maar ik heb vernomen dat dit voor een deel van de oudere leden en de gezinnen met heel jonge tuindertjes ook zo is. Er zijn al twee of drie andere tuindersverenigingen aan de noordkant van Utrecht, laat Ons Genot daarom maar aan de 2e polderweg aub! En daarbij nog iets ontzettend belangrijks aan deze locatie: de natuurwaarde! Bijvoorbeeld biodiversiteit, maar ook simpelweg de hoeveelheid aan (inheemse) planten, waaronder volwassen struiken en bomen. Het aanleggen van sportvelden waar Ons Genot nu ligt, zou betekenen dat jullie actief een heel belangrijk en mooi stuk natuur stuk maken. Er staan prachtige volwassen bomen, zelfs historische bomen! (Mijn tuin kijkt uit op de Seqouia, wouw!) Al deze planten hebben een intrinsieke waarde. Daarnaast hebben ze ook functie, zo vertoeven er tientallen verschillende soorten vogels en ook vleermuizen. Daarnaast zijn er kikkers, padden, eekhoorns, hazen/konijnen, verschillende soorten muizen, miljoenen vormen van bodemleven, etc. Dit is gegroeid in decennia. Verhuizen is geen alternatief want verhuizen van een tuin is ontzettend moeilijk - je moet helemaal opnieuw starten - en het is niet mogelijk om deze biodiversiteit mee te verhuizen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op het gebied van financiën en voedselzekerheid zijn we ook afhankelijk van deze locatie. Duizenden euro's worden er geïnvesteerd, elk jaar weer, in onze tuinen. Het mooie van deze vereniging is dat je mag kiezen wat voor soort tuin je aanlegt: een siertuin of een moestuin, of een beetje van allebei. Zowel de tuin zelf als de huisjes/kassen/schuurtjes kosten geld, in aanvulling op de contributie om de grond te huren. Ik zou bijvoorbeeld niet graag zien dat mijn tuin-buurvrouw, die jaren heeft gespaard voor een huisje op haar tuin, dit nu opeens kwijt is. Zelf heb ik ook flink geïnvesteerd in mijn tuin, en dan met name in de bodemkwaliteit. De gezondheid van het bodemleven en de kwaliteit van de grond en humuslaag is essentieel voor het verbouwen van goed voedsel op de korte én lange termijn. Het kost geld en een aantal jaren tijd om dit goed op te bouwen. Het vernietigen hiervan, door het opheffen van onze vereniging of door een gedwongen verhuizing, zet ons jaren terug in de tijd en honderden/duizenden euro's per persoon in de min. Ik ben van plan om jaren lang te kunnen genieten van mijn tuin, en daar een heleboel groenten op te verbouwen. Daar heb ik ook op gerekend, ik heb mijn geld van tevoren al uitgegeven aan het inrichten van mijn tuin in plaats van in de supermarkt. Kom dus alstublieft niet aan mijn voedselzekerheid. Een andere belangrijke reden, die ook samenvalt met de plek aan de 2e polderweg is: De mensen. Ik ben heel erg blij verrast door hoeveel contact en verbinding er is, zowel met mede-tuinders als met mensen uit de omgeving die binnenwandelen op het complex. De speeltuin wordt goed gebruikt door gezinnen die wandelen in de omgeving. Ik zie regelmatig hardlopers een extra rondje maken over het terrein en/of gebruikmaken van de kantine in Het Polderhuis. Mensen uit de buurt weten ook het tuinwinkeltje te vinden en ik hoor al leuke berichten over mogelijke workshops. Daarnaast vind ik het als tuinder heel leuk hoeveel contact ik heb met andere tuinders! Zo wissel ik tips en gereedschap uit met een vastgoedontwikkelaar, communiceer ik graag met een niet-Nederlandstalige familie die ook veel van de tuin eten, waarbij we met maar een paar woorden een heel eind komen (heel tof, de opa van het gezin heeft weer heel andere planten en manieren dan die ik kende). En zo hebben mijn vriend en ik nieuwe vrienden gemaakt met andere jonge, nieuwe leden bij de vereniging die net als wij no-dig tuinen aanleggen (moestuinieren zonder	

Nr.	Reactie	Antwoord
	spitten). We delen tips, ruilen zaden en stekjes en helpen elkaar. Omdat ik al jaren heel veel thuis heb moeten zitten ivm mijn gezondheid was mijn sociale cirkel erg klein. Die is nu mooi gegroeid! De laagdrempeligheid van het tuinderscomplex is ontzettend fijn. En we doen het allemaal samen, allemaal zelf en met vrijwilligerstaken. Het gevoel van eigenheid en eigenaar van je eigen perceel én van de vereniging als geheel is er als vanouds. Het is heel tof hoe het ook groeit! Er zijn veel jonge tuinders bij gekomen, zoals wij, en steeds meer samen-tuinders. Poeh, het is een heel verhaal zo. Waar het hart vol van is, stroomt de mail van over :) Ik wil u vragen: alstublieft, herzie het voorstel van de Omgevingsvisie Overvecht en laat Ons Genot haar plek aan de 2e polderweg behouden. Beschermd en gevierd!	
479	In uw plannen staat dat de wijk in buurten opgedeeld moet gaan worden. Dit wilt bereiken door het voor auto's lastiger te maken om de wijk in te komen. Daarmee bereikt u straks ook dat hulpdiensten moeilijker de wijk in komen en dat daarmee aanrijdtijden verlengd gaan worden. Wat in veel situaties ongewenst is. Ook het pakken van de te snel rijdende scooters en aanverwanten zal bemoeilijkt worden en daarmee de pakkans afnemen. De plannen voor het openbaar vervoer zijn nog niet eens besproken met de provincie terwijl de provincie gaat over de verdeling van het openbaar vervoer in de gemeente. Straks zitten we dus met een afgesloten wijk zonder een uitbreiding van het openbaar vervoer omdat de provincie er niet aan wil mee werken. Overvecht is één van de groenste wijken van de stad dus meer groen is niet noodzakelijk. Het opknappen van de bestaande woningen is beter voor de wijk dan het slopen van huidge woningen en er kleinere voor terug bouwen. Met kleinere woningen trek je geen hoger opgeleide mensen naar de wijk en ook geen gezinnen. Het oplossen van de schulden en het helpen van mensen aan een baan is voor de huidige bewoners van meer belang en zorgt ook voor een betere leefomgeving. Wie zich zorgen maakt over geld en schulden let niet	De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. De plannen voor het openbaar vervoer zijn samen met de provincie (OV alliantie) opgesteld. Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In de Verdieping omgevingsvisie staat gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	meer op zijn leefomgeving. Help dat oplossen en men let weer op zijn leefomgeving. In het plan staat er onderwijs kan komen op Mooi Overvecht. De nieuwbouw die voor Auris gepland staat zou daar kunnen en op de plekken van het huidge Auris kunnen dan woningen gebouwd. Daarnaast is er op Mooi Overvecht ruimte voor de busjes die de kinderen komen brengen om de kinderen af te zetten en weer op te halen en ruimte voor het personeel in te parkeren. De plannen voor een middelbare school kunnen ook naar Mooi Overvecht. Dat scheelt ook meteen overlast van rondhangende scholieren in de wijk en bij winkels. Het maken van nog meer sportvelden ten koste van huidige sportbeoefening, zoals manege t Hoogt, of van tuindersverenigingen is niet goed voor de sociale interactie in de wijk. Beide zorgen voor een mix van mensen die naar de wijk komen maar ook voor sociale cohesie in de wijk. Een groot deel van de bewoners van koopwoningen hebben in Overvecht gekocht omdat je voor de deur kunt parkeren en omdat de straten er breed zijn zodat je ook nog fatsoenlijk kunt fietsen over straat. Naast dat de huizen ook relatief groot zijn. Om dan de auto uit het straatbeeld te gaan weren gaat er voor zorgen dat een deel van die bewoners ergens anders gaat wonen en dus hun geld niet meer bij winkeliers in de wijk gaat uitgeven. Wat weer voor problemen met leegstand bij winkels gaat zorgen. Daarnaast zijn deze mensen kapitaalkrachtig en met een hogere opleiding dan een groot deel van de bewoners van de wijk en dat verlies je dan ook. Dat er wat moet gebeuren in Overvecht daar zijn we het allemaal over eens maar die manier die in de omgevingsvisie is beschreven is niet de manier. Die manier gaat er voor zorgen dat er juist meer problemen komen in de wijk omdat mensen in een kleine woning snel willen verhuizen naar een grotere woning en dus geen binding aangaan met de wijk. Het opknappen van de huidige woningen, het helpen van mensen uit de schulden, mensen aan werk helpen en daarmee de levensstandaard van mensen verhogen zorgt voor verbetering van de leefkwaliteit in de wijk voor	In het programma Samen voor Overvecht wordt intensief ingezet op het ondersteunen van Overvechters met bepaalde hulpvragen, bijvoorbeeld schulden of werkloosheid. Tegelijkertijd is en grote behoefte aan extra woningen. Daarom is het wat ons betreft allebei belangrijk: huidige bewoners ondersteunen, maar ook nieuwe woningen toevoegen. We gaan ervan uit dat u met Mooi Overvecht het bedrijventerrein bedoeld. De planvorming voor de nieuwbouw van Auris is reeds gestart. Auris wenst op deze plek te blijven en ook wij vinden dit een geschikte plek. Onderwijs op het bedrijventerrein is voor de lange termijn. Voor de middelbare school wordt gezocht naar een locatie die eerder beschikbaar is. In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvechtzal dit worden aangepast. De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt,

Nr.	Reactie	Antwoord
	iedereen. Daarnaast ook beter onderhoud aan de wegen, het handhaven van de snelheid en handhaven op het met scooters/ motoren/ auto's door de wijk scheuren dat zorgt voor een betere leefbaarheid. Als de leefbaarheid op die manier verbetert dan verbetert de sociale cohesie ook. Mensen die zich geen zorgen hoeven te maken over geld of werk hebben tijd en zin om zich ook met hun buurt en leefomgeving bezig te houden. Zolang mensen geen werk hebben of schulden hebben bekommeren ze zich ook niet om hun omgeving. Wie zijn handen vol heeft aan zichzelf kan niet om zich heen kijken en zich bemoeien met de omgeving waarin hij/ zij zich ophoudt.	gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen". Wij verwachten niet dat dit effect optreed door het beter inrichten van de openbare ruimte en het terugdringen van (het ruimtegebruik door) de auto. Het is ook niet zo dat autogebruik in de toekomst niet meer mogelijk is. Een omgevingsvisie gaat over de fysieke leefomgeving en over de lange termijn. Het is meestal niet mogelijk om sociale problematiek met fysieke maatregelen op te lossen. Omdat het een visie voor de lange termijn is, past handhaving hier niet in, want dat is een korte termijn actie. We kijken hoe we met ruimtelijke maatregelen de wijk kunnen verbeteren.
480	De plannen voor de aanleg van twee fietstunnels, die de verbinding tussen de wijken Overvecht en Tuindorp moeten vormen heeft bij de bewoners van Tuindorp tot veel commotie geleid. De zienswijzen, die hierover zijn ingediend heb ik gelezen en in de door de inzenders geopperde bezwaren kan ik mij vinden. Wat ik in geen van de door mij doorgenomen stukken heb kunnen lezen is het feit, dat deze tunnels een bron vormen voor allerlei vormen van overlast. Mogelijk, dat men dit om wat voor reden dan ook niet heeft durven benoemen. Als ik het goed heb begrepen zijn bedoelde tunnels bestemd voor fietsers (en voetgangers) en zijn ze niet bestemd voor auto's en ander gemotoriseerd verkeer. Ik geef u op een briefje, dat een dergelijke bestemming ertoe zal leiden, dat deze tunnels 's-avonds en met name in de nacht (zodra het fiets- en voetgangersverkeer stilvalt) het domein worden voor hangjongeren en daklozen. Vervuiling en overlast zullen het gevolg zijn, om maar niet te spreken van de geweldige klankkasten, die de tunnels voor het afgestoken vuurwerk rond Oud en Nieuw zullen zijn. Ik en met mij veel andere bewoners verwachten dan ook van de gemeente Utrecht, dat zij naast een plan ook middelen heeft gereserveerd om overlast te bestrijden.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Uit bovenstaande spreekt, dat menig bewoner van Tuindorp niet zit te wachten op de twee voorgenomen tunnels. Een betere besteding van het geld en een belangrijkere bijdrage aan de stad zou naar mijn mening de ondertunneling van het spoor aan de Eykmanlaan zijn. Ondertunneling van dit stuk spoor levert namelijk doorstroming van het Verkeer en verlaging van schadelijke uitstoot op. Dit in tegenstelling tot de huidige situatie, waarbij om de tien minuten en soms zelfs korter de slagbomen dichtgaan en de zoveelste rij auto's hun uitlaatgassen staan te lossen. Een argument, dat ons College en Gemeenteraad zou moeten aanspreken lijkt mij. En als laatste, als ik het toch over het milieu heb. Bij het realiseren van de tunnels zou een deel van de groenstrook op de Albrecht Thaerlaan eraan moeten geloven. Waanzin! Ook het behoud van kostbaar groen zou ditzelfde College en Raad moeten aanspreken. Al bij al, naar mijn mening een slecht doordacht plan en verspilling van geld, die twee tunnels. Ik hoop toch van harte, dat dit plan wordt ingeruild voor een betere.	
481	Allereerst juichen we toe dat de gemeente werk maakt van het verbeteren van de leefomgeving in Overvecht en begrijpen we dat daar ook een visie op mobiliteit en bereikbaarheid bij hoort. Echter wij hebben grote moeite met de twee gepresenteerde tunnelverbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp. Dit om de volgende redenen: - De twee tunnels zijn aanvullend op drie bestaande tunnelverbindingen over een totale afstand van minder dan 1 kilometer. De investering van een extra tunnel bedraagt waarschijnlijk miljoenen euro's per tunnel: weggegooid geld. -tunnels staan er om bekend dat het onveilige plekken zijn met veel vandalisme, vuurwerkoverlast, gebruik als hangplek etc. De bestaande NS tunnel is in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. - de tunnels komen aan de tuindorp zijde niet uit op een goed toegankelijke fietsroute, maar midden in een woonwijk met veel eenrichtingsverkeer. Hierdoor	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ontstaat een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en daarmee meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert het buitenspelen van kinderen. Waar weinig voordelen in de zin van beter bereikbare voorzieningen in Overvecht of Tuindorp tegenover staan. - 1 van de tunnels is gepland uit te komen in Tuindorp ter hoogte van de Ritzema Boslaan. Als hier een tunnel gemaakt wordt dan zal door de hellingbaan de bocht van de Albert Thaerlaan naar de Ritzema Boslaan nog krapper moeten worden gemaakt met een nog moeilijker toegangelijkheid van onze garage die ligt in deze bocht. De bewoners van de hoek zullen met hun bus, die zij nodig hebben voor gehandicaptenvervoer, een nog groter probleem hebben. Kortom, de extra tunnels zijn een slecht plan. Ze voegen weinig toe aan de bereikbaarheid, kosten enorm veel geld, en hebben heel concrete en grote nadelen in de vorm van overlast en extra verkeer in onze rustige wijk en straat. We vragen de gemeente dit gedeelte van de omgevingsvisie te heroverwegen.	
482	Ik ben niet de eerste die u mailt over de plannen voor nieuwe fietsroutes tussen Overvecht en Tuindorp. Ik begrijp de behoefte voor meer verbinding tussen de wijken. Toch denk ik dat een fietsstraat, m.n. die dan door de Prof. Hugo de Vrieslaan moet gaan lopen, niet past in die straat. Het is een krappe en lange straat. Er spelen kinderen. Ook 's nachts zal het tot meer beweging leiden. Ik woon in de straat daarachter, de Prof. Wentlaan, en onze achtertuin grenst aan de Prof. Hugo de Vrieslaan. Je gaat dat verkeer zeker horen. Ook moet het verkeer daarna de bocht om richting de Prof Reinwardtlaan of de Copijnlaan. Dat gaat ook tot drukke situaties leiden. Ook vraag ik me af of er rekening wordt gehouden met de omliggende huizen vlak bij het spoor mbt heien, ontgraven etc. Ik kan me niet voorstellen dat dit niet leidt tot schade aan die woningen. Ik wil u dan ook vragen deze plannen te wijzigen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie geven

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook las ik over de 5000 extra woningen die gerealiseerd moeten gaan worden. Dat is een flink aantal boven op de huidige 17.000 woningen. Zeker als je vergelijkt dat er in heel Tuindorp maar 2500 woningen staan. Hoe gaat dit allemaal passen qua aantal mensen? Utrecht is al superdruk. Al die extra mensen bewegen zich in en rond de wijk. Op een gegeven moment zit er toch een max op? Ik maak me over de leefbaarheid in en rondom de stad zeker zorgen.	we daar spelregels voor en verdere invulling aan. Dit is per kleur gebiedstype verschillend (hoofdstuk “Ruimte voor Groei”.
483	Onlangs ben ik op een avond geweest waar een aantal medewerkers van de gemeente voorlichting gaven over de Omgevingsvisie Overvecht. Ik woon op de [redacted] en uiteraard had ik belangstelling voor de mogelijke gevolgen voor mijn directe woonomgeving. De Papyrusdreef bleek te vallen onder de kwalificatie 'transformatie in het groen', helaas kon geen van de aanwezige voorlichters uitleggen wat dat betekende voor de toekomst. Ik kon me er van alles bij voorstellen maar dit schept meer onduidelijkheid dan nodig en het geeft ook onrust bij de bewoners. De enige opmerking die ik te horen kreeg over de situatie in het gearceerde deel naast de Papyrusdreef was dat er sprake zou zijn van een onveilige situatie en dat er zwervers en dieven zouden slapen in het park aansluitend aan de huizen. Ik nodig hierbij de gemeente uit om langs te komen en mij aan te wijzen waar de betreffende slaapplaatsen zijn want ik ken het betreffende park erg goed en er slaapt nooit iemand. Kort samengevat is dit dus kletskoek. Wellicht ten overvloede, de helft van het gearceerde kavel is bebouwd, ik woon er zelf en hetzelfde geldt voor het gearceerde deel aan de andere kant van de Nijldreef. Ik vraag me dus af wat er aan onze huizen in het groen getransformeerd gaat worden want we onderhouden zelf onze tuinen. Dan rest dus het deel van het park naast de Papyrusdreef tegenover de huisnummers 1 t/13, een zevental huizen. Het betreft een begroeid deel van het park achter de huizen 22 t/m 30, dat deel wordt onderhouden door de bewoners d.m.v. een beheersovereenkomst en in goed overleg met de gemeentelijke dienst groenbeheer.. Als er hier al iets getransformeerd moet worden zou het erg handig zijn als dit parkdeel wat meer in het onderhoudsschema van de Gemeente kan worden opgenomen want het is erg	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	veel werk voor een klein aantal bewoners (één eigenlijk want de enige met een beheersovereenkomst ben ikzelf en af en toe helpt er iemand). Het overige deel van het park betreft het grasveld tussen de begroeiing en de Nijldreef. Dit wordt door de gemeente onderhouden en het wordt in de zomer ruim gebruikt om te picknicken, te zonnen en te spelen. In het verleden zijn er meerdere plannen geweest om het parkdeel langs de Papyrusdreef te bebouwen maar die zijn allemaal gesneuveld. Mocht het zo zijn dat er toch weer gedacht worden aan bebouwing dan geef ik u graag de volgende overwegingen mee: 1. Om daar te kunnen bouwen moeten er een fors aantal bomen van minimaal 35 jaar oud worden omgezaagd. 2. De grond is eigenlijk te nat want er zit een wel in het achterliggende deel 3. Bebouwing op die plek maakt het achterliggende deel tot een onveilig gebied want de doorgang naar het Noorderpark wordt dan een 'pijpenla'. 4. Er kan slechts een klein aantal woningen op dit kavel gebouwd worden en dat leidt tot hoge bouwkosten. 5. Omdat de gemeente ervoor gekozen heeft om geen aansluitingen op het gasnet toe te staan voor de nieuwbouw wordt het lastig om de huizen te gaan verwarmen. De stadsverwarming die in de straat ligt heeft te weinig capaciteit voor nieuwe aansluitingen want de aanpassing van een aantal huizen aan de 'even kant' van de straat d.m.v. een warmtewisselaar was al een punt van discussie. Verwarming d.m.v. een warmtepomp stuit op bezwaren van Stedin want ook daarvoor geldt een capaciteitsprobleem. 6. Als het kavel bebouwd zou gaan worden komt er zeker een financiële claim van een aantal bewoners van de aangrenzende huizen. Er zijn de afgelopen jaren een groot aantal huizen van eigenaar veranderd en de nieuwe bewoners hebben veel geld betaald voor een woning met een uitzicht op een groen park. Uiteraard is er door de meeste nieuwe eigenaren vooraf bij de gemeente geïnformeerd of er bouwplannen waren voor de nabije toekomst. Mijn voorstel voor de 'transformatie' is eenvoudig. Laat het park intact en overleg met de aangrenzende bewoners hoe het park beter kan worden onderhouden en wat hun aandeel in het onderhoud kan zijn. Als een aantal mensen daarin een rol willen vervullen met ondersteuning door de gemeente	

Nr.	Reactie	Antwoord
	heeft dat weinig tot geen financiële gevolgen voor de gemeente. Het park blijft dan leefbaar en het verhoogt de kwaliteit van de omgeving. Ik ben benieuwd hoe het vervolg zal zijn op de vage omgevingsvisie die op dit moment op tafel ligt.	
484	Al sinds 2009 deel ik met plezier een volktuin bij Ons Genot. Hier heb ik in de loop der jaren een soort van "tiny fruit forest" gecreëerd met hele bijzondere fruitsoorten zoals Pawpaws, Nashiperen, Grootvruchtige Kornoeljekersen met daartussen allerlei inheemse kruidachtige planten . Daarnaast met mijn liefde voor de biodiversiteit zit ik in het duurzaamheidsclubje op de tuin en proberen we medetuinders en andere geintresseerden te motiveren om ook iets te doen voor de dieren, zoals kikkers, egels etcetera en de velen soorten insecten en vogels die ons tuinencomplex bewonen of bezoeken. Zo hebben we als volkstuinvereniging nog behoorlijk recent twee jaar geleden de Gemeente Utrecht zover gekregen om onze middelste sloten van natuurvriendelijke oevers te voorzien. De beschoeing aan een kant van de sloten is verlaagd en de toplaag afgeschaapt waardoor de oevers geleidelijker naar het water aflopen. Dit was een behoorlijke klus waar we de Gemeente Utrecht heel dankbaar voor zijn. De vernieuwde oevers zijn ingezaaid met een inheems zadenmengsel en worden sindsdien met ecologisch maaibeheer beheerd, selectief maaien en afvoeren met de ouderwetse zeis. Met als doel de al aanwezige flora en fauna te versterken, met de kikker en egel populatie als boegbeelden. De eerste resulaten zijn al zeer hoopgevend, grote ratelaars en echte koekoeksbloemen bloeien waar eerst een strak beheerd gazon was! Nu ligt er dus als een van de opties ons mooie complex op tafel om mogelijk te wijken voor sportvelden. Graag wil ik pleiten voor behoud en wel hierom. Een terrein als Ons Genot huisvest een enorme variatie aan biodiversiteit en microklimaatjes die langzaam tot stand is gekomen door meer dan 70 jaar tuinieren door een al evenzeer diverse mengeling aan tuinleden. Dit kun je niet zomaar vervangen en zal een enorm verlies en vernietiging van de aanwezige flora, fauna en gemeenschap betekenen..	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Natuurinclusief bouwen en ontwikkelen binnen en rondom het stedelijk gebied zou nog veel meer aandacht mogen krijgen. De druk op de natuur is al zo groot en de biodiversiteit is tanende. Ik hoop van harte dat ons complex mag blijven.	
485	Als bewoner van Tuindorp wil ik mijn bezorgdheid uitspreken en bezwaar maken tegen het ontwerp omgevingsvisie Overvecht met betrekking tot de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Professor Van Bemmelenlaan. Het nut van deze nieuwe verbindingen is niet duidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes zijn. Het lijkt ongewenst om nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk aan te leggen, voornamelijk vanwege de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de extra overlast van doorgaand verkeer, wat de leefkwaliteit van de wijk niet ten goede komt. Ik las dat de barrièrewerking van het spoor verminderd zou worden door nieuwe tunnels en bruggen. Deze bewering is naar mijn mening niet voldoende onderzocht of onderbouwd. Wat wordt er precies bedoeld met barrièrewerking? Welke barrière en welke factoren spelen hierbij een rol? Daarnaast wordt in het ontwerp verwezen naar "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en het toevoegen van ontbrekende schakels in het netwerk." Echter wordt er nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden gezien. Het is onduidelijk waarom er meerdere tunnels nodig zijn naast de bestaande. Daarnaast staan ondergrondse tunnels op zichzelf niet bekend om de veiligheid. Wat betreft de verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er niet geïnvesteerd in het verbeteren, veiliger maken en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is onderzocht of dit niet een efficiëntere besteding van belastinggelden is? Als bewoner van Tuindorp maak ik veel gebruik van de fiets- en wandelroutes naar Overvecht en aangrenzende gebieden en ondervind ik geen belemmeringen. Wel zou de sfeer en veiligheid op de bestaande routes verbeterd kunnen worden. Een investering in deze bestaande routes lijkt mij een veel efficiëntere inzet van belastinggeld.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ten laatste zou de tunnel vanuit de Prof Hugo de Vrieslaan uitkomen op de Plutodreef/Vulcanusdreef. Dit gedeelte van Overvecht is nu echter al gekoppeld aan een doorgaande weg, namelijk de Darwindreef/Eykmanlaan. Het toevoegen van die tunnel zou daarom niet als doorgaande weg van toegevoegde waarde zijn, maar zou wel de verkeerssituatie in tuindorp negatief beïnvloeden. Samenvattend: • De nieuwe verbindingen zijn overbodig en hun realisatie zal leiden tot: • Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens en na de bouw. • Verspilling van belastinggeld, aangezien bestaande routes geen geografische of tijdsbesparingen opleveren en het geld beter kan worden besteed aan het verbeteren van deze routes. • Gebruik door de verkeerde doelgroep (zoals fatbikes, scooters, en uitgaansverkeer) wat onveilige situaties kan veroorzaken. • Onvoorziene kosten en complicaties, inclusief de kosten en bezwaren van ProRail en de mogelijke verstoring van het treinverkeer. • Verminderde veiligheid en kindvriendelijkheid in Tuindorp, een wijk vol jonge gezinnen waar kinderen vrij op straat spelen. Meer fiets- en bromfietsverkeer zou deze veiligheid ernstig verminderen, gezien de smalle straten.	
486	Naar aanleiding van het ontwerp Omgevingsvisie Overvecht willen wij onze zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Prof. Hugo de Vrieslaan en de Van Bemmelenlaan in Tuindorp. De noodzaak van deze verbindingen is ons onduidelijk, temeer omdat zij geen doorgaande routes vormen. Nieuwe routes dwars door een rustige en kindvriendelijke woonwijk, langs twee basisscholen, door smalle volgeparkeerde straten met eenrichtingsverkeer, zijn ongewenst en niet nodig. Hierdoor neemt de onveiligheid en tevens de (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer toe. In het ontwerp wordt “verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk” als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als “ontbrekende schakels” gezien worden. Ook wordt gesteld dat barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen dit niet oplossen. Extra doorsteken leveren weinig tijdwinst op. Als inwoners van Tuindorp ervaren wij geen belemmeringen via de bestaande dichtbij gelegen routes, die bovendien veel meer ruimte geven aan het verkeer, door gescheiden weggedeeltes voor fietsers en voetgangers. Wij zien daarom geen voordelen of noodzaak voor het bouwen van tunnels, waarbij miljoenen aan gemeenschapsgeld worden verspild. De tunnels zullen tijdens, maar ook na de bouw veel overlast veroorzaken voor omwonenden. Verder zetten wij grote vraagtekens bij de technische haalbaarheid. Kleine, lange tunnels staan bovendien niet bekend als plaatsen waar men zich sociaal veilig voelt. De geplande routes zullen het karakter, de rust en het woongenot van de wijk aantasten en veranderen. We hopen dat u hiermee meer inzicht heeft gekregen in wat de gevolgen van uw planningsvoorstel zullen zijn voor Tuindorp. De geplande verbinding is tussen Overvecht en Tuindorp, wij hebben gemist dat u de bewoners van Tuindorp tijdig betrokken heeft en van informatie heeft voorzien.	
487	Zienswijze Omgevingsvisie Overvecht 2040 In dit document geven wij onze reflecties op de Omgevingsvisie Overvecht 2024. Wij zijn [NAMEN], met onze drie kinderen (2, 4 en 6 jaar) sinds vijf jaar woonachtig in de wijk Vechtzoom-Zuid. We zien dat er mooie stappen gezet worden in het verbeteren van de wijk en zijn blij met het stuk dat er nu ligt om	**Vechtzoom-zuid** 1. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in concrete plannen voor de inrichting rondom winkelcentrum de Klop zal samen met inwoners, gebruikers en partners in de wijk hiernaar gekeken worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	daarop voort te bouwen! Overvecht is een ruim opgezette, groene wijk. De potentie voor een aantrekkelijke wijk is groot. Met veel van de voorgestelde aanpassingen zien wij dat die potentie nog verder wordt benut. Hieronder hebben we voor een aantal kaarten onze feedback op een rijtje gezet. De nummers corresponderen met de nummers op de kaarten. We wensen jullie succes met alle reacties die binnenkomen en kijken ernaar uit onze wijk in de komende 16 jaar stapje voor stapje nog mooier te zien worden! 1. We zijn er erg blij mee dat er aandacht komt voor het vergroenen van het winkelcentrum De Klop. Er is hier nog veel te verbeteren. a. Daarbij zouden we graag zien dat ook de parkeerplaats aan de Victoria Regiadreef wordt meegenomen. Dit is nu een erg onprettig gebied en is voor veel mensen de wandelroute naar het winkelcentrum. b. Ten zuid-westen van het winkelcentrum is een groot grasveld met wat bomen en struiken. Dat is nu niet ingetekend als ‘groen’, terwijl het dat wel is. Deze plek zou nog beter benut kunnen worden voor recreëren of biodiversiteit. 2. We zijn blij met een snelle busverbinding. Daarbij hebben we een aantal aandachtspunten: a. Naar station Overvecht is op zich fijn, maar veel liever zouden we een snelle busverbinding naar het centrum hebben. De huidige bus rijdt vanuit deze buurt met een enorme omweg naar het centrum. Het zou mooi zijn als daar een snellere route voor wordt ingericht, bijvoorbeeld over de Brailledreef. b. De bushalte van de snelle buslijn staat nu ingetekend op een punt waar bus 1 niet stopt. Het zou mooi zijn als overstappen van bus 1 naar de snelle bus op dezelfde halte kan gebeuren. c. We zouden het mooi vinden als bus 1 richting het noorden doorrijdt tot Natuurgebied Zuilen. Dit kan de bereikbaarheid en daarmee de bekendheid en het gebruik van het natuurgebied, dat nog maar heel beperkt bezoekers trekt, enorm kunnen vergroten. 3. We vinden het fijn dat de Carnegiedreef/Rio Brancodreef een groen gebied wordt en onderdeel van Park de Gagel. Het is een dreef met een ontzettend groot ruimtebeslag; het zou mooi zijn als we daar als inwoners van Overvecht meer van kunnen genieten!	2. Naast een snelle busverbinding naar station Overvecht en USP kijken we ook naar een verbinding naar het centrum en Utrecht Centraal. Op dit moment wordt onderzocht hoe deze verbinding richting de binnenstad moet lopen. Ook wordt gekeken naar de routing van de overige buslijnen (buurtgericht OV). De suggesties worden meegenomen bij het verder uitwerken van het OV systeem voor Overvecht. 3. Fijn dat uw het idee van een groene promenade tussen Park de Gagel den Park de Watertoren waardeert. 4. Bij de uitwerking van de plannen wordt de verbinding tussen het Vechtzoompark en Park de Gagel meegenomen, dank voor dit aandachtspunt. 5. Een aantal straten wordt autovrij, dit is aangegeven op de kaarten met de aanduiding 'autovrije zone'. Buurtstraten worden zoveel mogelijk ingericht als gewone 30 of 15 km/uur straten. Het echt autovrij maken van (delen van) straten kan bij een toekomstige herinrichting altijd besproken worden. 6. Het is op dit moment nog niet bekend welke voorzieningen hier komen, dit wordt uitgewerkt in vervolgprojecten. 7. Goed om te horen dat u zeer betrokken bent en zoveel ideeën heeft voor de verbetering van het Vechtzoompark. In de uitvoeringsstrategie fasering nu (tot 2030) is er sprake van een opknapbeurt van het Vechtzoompark. Op het moment dat we als gemeente hiermee aan de slag gaan we de bewoners betrekken. Voor overige ideeën verwijzen we graag naar het wijkbureau en het initiatievenfonds. We willen geen nieuwe bebouwing in het Vechtzoompark. 8. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	4. De verbinding tussen Vechtzoompark en Park de Gagel zou super zijn. Daarbij valt ons wel op dat een deel van de ingetekende verbinding (in het gebied tussen de Rio Negrodreef en de Paranadreef) nu niet echt als een groen gebied wordt ervaren. Op sommige delen lijkt het ook wel een uitdaging te worden om daar aantrekkelijke fiets- en wandelroutes doorheen te realiseren. Dit is een aandachtspunt. 5. Fijn dat de woonbuurten zo veel mogelijk blijven zoals ze zijn. We lezen dat straten en groen aantrekkelijker worden. Dat is zeer gewenst, want de wegen in de woonbuurten in deze buurt zijn er waanzinnig slecht aan toe. a. Er zijn veel plekken met erg brede stoepen. Zonder de toegankelijkheid te verminderen, kan hier veel ruimte voor groen worden gecreëerd. b. We zijn ook benieuwd; worden er ook straten verwijderd? In een algemeen stuk over de Omgevingsvisie lazen we dat het schrappen van straten onderdeel is van de plannen, maar we zien dat beperkt terug. Dit zou op sommige punten in de wijk een impuls kunnen geven aan de veiligheid, zeker ook voor (kleine) kinderen en senioren, die hier volop aanwezig zijn. De straten zijn dikwijls erg breed, oversteekplaatsen zijn er vrijwel niet en geparkeerde auto's belemmeren heel vaak het zicht.	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. 9. Het is in uw reactie niet duidelijk welke plek/weg u hier precies bedoelt. Op diverse plekken (bijvoorbeeld de Einsteindreef) stellen we voor om de middenberm te versmallen. In de uitwerking van de omgevingsvisie en bij toekomstige herinrichtingen kijken we altijd naar de beste profielindeling/inrichting. 5. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. **Vechtzoom-noord** 1. Eens. Wij verwachten dat deze oversteek gelijkvloers kan. Deze oversteek zal in samenhang met de toekomstige inrichting van de Franciscusdreef uitgewerkt moeten worden. 2. De gebieden langs de Franciscusdreef met de aanduiding "stedelijke buurten" zijn gesitueerd ter plaatse van de huidige bebouwing en het groen dat daar achter ligt. Dat is ook te zien op de buurtkaart "Vechtzoom Noord". Het groen langs de Franciscusdreef is onderdeel van de groenstructuur langs de Franciscusdreef, daar is geen mogelijkheid voor bebouwing. 3. Dank voor het ondersteunen van de ambitie voor het bevaarbaar maken van de Klopvaart maar tegelijkertijd ook de mededeling dat het een lange termijn ambitie is waarbij veel aspecten tegelijk samen moeten vallen. Er is ook een grote afhankelijkheid van Waternet. 4. Dank voor uw positieve reactie op het aantrekkelijker maken van fietsen. 5. De suggesties worden meegenomen bij het verder uitwerken van het OV systeem voor Overvecht. In de ontwerp omgevingsvisie gaat de HOV lijn naar het bedrijventerrein of door naar Zuilen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	 	Nieuw Overvecht Dank voor uw enthousiasme voor het vergroenen en verduurzamen van het bedrijventerrein. Noorderpark. Ruigenhoek en Blauwkapel Bedankt voor uw positieve reactie. Zamenhofdreef e.o. 1. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. De omgevingsvisie voorziet in het maken van meer gemengde buurten met verschillende woningtypen, zodat bewoners wooncarriére kunnen maken in de wijk. De omgevingsvisie stimuleert en faciliteert wooncoöperaties, een passend woonconcept voor veel doelgroepen. Waar welk initiatief kan worden ingepast is nadere uitwerking. Verdichting betekent niet alleen hoogbouw. Ook bij hoogstedelijke gebieden is er plek voor verschillende woningtypen en eengezinswoningen met goede buitenruimte, maar dan niet in een niet traditionele vorm. Bij de hoogstedelijke rood-oranje gebieden is er ruimte voor sociale huurwoningen, woningen voor middeninkomens en duurdere woningen. Ook wat betreft woningtype moet er ruimte zijn voor kleine huishoudens (jong en oud), gezinnen en bijzondere woonvormen zoals wooncoöperaties, woongroepen of gemengd wonen. Bij de rode hoogstedelijke gebieden is er meer ruimte voor kleinere huishoudens. 3/8. Fijn dat u onze koers met betrekking tot Overvecht centrum kan ondersteunen.

Nr.	Reactie	Antwoord



Brede wegen, onduidelijke parkeerplaatsen en het gebrek aan oversteekpunten maakt het voor met name kinderen en senioren onveilig om over te steken. Zo is deze nieuwe oversteekhelling (middelste foto) zeer recentelijk aangelegd voor senioren, maar dikwijls niet toegankelijk.

6. We zijn benieuwd welke voorzieningen hier zijn voorzien.
7. We lezen hier eigenlijk niets terug over de ontwikkeling van het Vechtzoompark, terwijl in eerdere stukken te lezen was dat het Vechtzoompark nog op de lijst staat voor kwalitatieve verbetering. Wij zien hier grote kansen om zowel de biodiversiteit te verhogen, als het gebruik van het park te vergroten. Het Vechtzoompark is een park dat heel beperkt gebruikt wordt, zelfs op zonnige dagen zijn er heel weinig mensen te vinden.



a. Er zijn in de buurt veel inwoners die het leuk zouden vinden om een rol te spelen in de verdere ontwikkeling van het park. Het concept van ‘Plukpark’ is al ontstaan: een plek vol vruchten, kruiden en bloemen om te plukken. Dit sluit goed aan bij de huidige kracht van het park: er is al een kruidentuin, veel bramen, rozenbottels en kastanjes en de nieuwe

Nr.	Reactie	Antwoord
	strook lentebloemen achter Zuylenstede werd dit jaar al goed gebruikt. Verder is het gebruik echter helaas nog zeer beperkt. Het groen in het park is verder nog heel eenzijdig. Bloemenweides en voedselbosjes zouden het park voor mens én dier een stuk aantrekkelijker maken. Wij worden heel erg graag betrokken bij de plannen!	

Nr.	Reactie	Antwoord





Nr.	Reactie	Antwoord



Kinderen, jongeren en ouderen genieten van de pluktuin in het Vechtzoompark

b. Wij stellen voor om de ‘Kans voor nieuwe voorzieningen’, die nu op de naastgelegen speeltuin aan de Colombiadreef is ingetekend, te verplaatsen naar het park. De speeltuin aan de Colombiadreef daarentegen achten wij niet geschikt voor nieuwe voorzieningen, los van wellicht een drinkwatertappunt. Een drinkwatertappunt, picknickplekken; het zouden voorzieningen kunnen zijn die een impuls kunnen geven aan het gebruik van het park. Bovendien is het Vechtzoompark een goede uitvalsbasis voor wandelen naar Natuurgebied De Klop en Natuurgebied Zuilen. Wanneer het Vechtzoompark beter bezocht wordt, wordt die oversteek ook logischer. Er zou zelfs gedacht kunnen worden aan een ‘buurthuis in het groen’, om sociale verbinding en verbinding met het groen hand in hand met elkaar te laten gaan. Samen appels plukken (in de nabijgelegen appelboomgaard), bramen plukken in het park, kruiden plukken in de pluktuin en daarna samen koken en vieren: wij zien het wel zitten!

Nr.	Reactie	Antwoord





8. Het zou geweldig zijn als de brug naar de overkant er zou komen! Dat zou de oversteek naar Zuilen vele malen makkelijker maken, inclusief flexibiliteit in het gebruik van voorzieningen (zoals het winkelcentrum en de natuurspeeltuin). Bij sommige buurtbewoners zijn er zorgen over overlast. Wij delen die zorgen niet, maar het is natuurlijk wel een aandachtspunt, laten de andere bruggen in de buurt zien (afval en ongewenste gasten op parkeerplaatsen bij de bruggen komen veel voor).
9. Om de dominantie van de weg hier terug te dringen, zou de middenberm drastisch versmald moeten worden, waardoor de twee weghelften veel dichter op elkaar liggen. Aan de zijkant zou hierdoor enorm veel ruimte vrijkomen, onder andere voor groen en de voorstelde nieuwe voorzieningen.
10. Het hier aangegeven stuk om af te sluiten is reeds afgesloten voor autoverkeer. Alleen bussen kunnen hier langs. Het autoluwer maken van

Nr.	Reactie	Antwoord
	verschillende wegen zien we als een goede manier om de wijk aantrekkelijker te maken. Vechtzoom-Noord 1. Op deze oversteek/wandelroute zitten wij al jaren te wachten; dit zou geweldig zijn! Met een wegversmalling ter hoogte van het Fort aan de Klop (zoals voorgesteld) zou dit wellicht een simpele oversteek kunnen zijn. Indien dit onveilig blijkt, kunnen we ons eventueel een wandeltunneltje voorstellen. De ring ligt verhoogd, waardoor een tunnel misschien niet erg diep hoeft te gaan. Een betere verbinding tussen het Vechtzoompark, Natuurgebied De Klop en Natuurgebied Zuilen zou wat ons betreft van grote waarde zijn. 2. We zijn blij met de voorgestelde wegversmalling. De stedelijke bebouwing kunnen we ons voorstellen, maar wel pas ná het eerste deel van de Franciscusdreef: ter hoogte van het groen heel graag juist geen bebouwing. 3. Dit zou natuurlijk ontzettend leuk zijn. 4. Heel fijn, dat fietsen aantrekkelijker wordt gemaakt in de wijk! 5. Zoals al eerder voorgesteld: wat ons betreft zou het mooi zijn als de snelle busverbinding ook doorrijdt naar Natuurgebied Zuilen. Nieuw Overvecht e.o. Wij zijn heel blij dat het bedrijventerrein groener en duurzamer wordt ingericht. Dat kan dit gebied wel gebruiken! Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel Dit gebied in het algemeen kan een enorme impuls gebruiken wat betreft de kwaliteit van het groen. Sommige delen zijn al aangepakt en moeten vooral nog even flink groeien, andere delen hebben ook zo'n aanpak nodig. We zijn ook blij dat de (fiets)verbindingen met de wijk worden verbeterd. Zamenhofdreef e.o. 1. We zijn benieuwd of het echt nodig is om hier hoogstedelijk gebied van te maken. Zou dit gebied zich niet juist ook goed lenen voor alternatieve woonvormen? Uit eerder woonwensenonderzoek is volgens mij gebleken dat er ook veel mensen zijn die graag binnen de wijk 'wooncarrière' zouden willen maken. Voor ons geldt dat ook. Klopt het dat de Omgevingsvisie daarin niet voorziet? Er komt vooral hoogstedelijk wonen bij, in de vorm	

Nr.	Reactie	Antwoord
	van hoogbouw. Juist gezinshuizen met ruimere tuinen lijken er niet echt bij te komen, klopt dat? De groene wijk Overvecht zou zich wat ons betreft bijvoorbeeld perfect lenen voor een ‘ecowijk’-achtig initiatief. Wellicht zou een deel van het RWZI-gebied zich daarvoor kunnen lenen. Dergelijke typen woonbuurten zouden naar ons idee in een grote behoefte in Utrecht kunnen voorzien en de diversiteit in de wijk nog verder kunnen doen toenemen. Wellicht zijn er ook andere locaties in de wijk voor aan te wijzen. 3. Wij zijn erg blij dat dit gebied grondig ontwikkeld wordt. Van een wijkgenoot hebben we ook signalen gehoord dat het belangrijk is om overdekt winkelen te blijven faciliteren, vanwege de vele regen in Nederland. Zij denkt dat mensen er anders niet meer naartoe zullen gaan. Zelf zijn we juist erg blij met een meer ‘groene’ opzet voor het winkelgebied. 4. We zijn erg blij dat de Brailledreef een impuls krijgt met onder andere betere oversteekpunten.	
488	Middels deze mail willen wij bezwaar maken tegen het voornemen om extra tunnels aan te leggen tussen Tuindorp en Overvecht. Gelet op de 3 reeds bestaande verbindingen (Tripkade, station en Eykmanlaan) zien wij niet welk probleem hiermee opgelost wordt en tegelijkertijd maken wij ons zorgen om de veiligheid; sowieso van tunnels in het algemeen (staan bekend om overlast) maar met name gelet op wat doorgaand verkeerd richting de van Bemmelenlaan gaat doen met de veiligheid van op straat spelende kinderen en de toegang tot de basisschool.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
489	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor het maken van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk. Dit omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een smalle, kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst. Met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. Iets wat niets toevoegt aan het woongenot in Tuindorp. Nu is het woongenot moeilijk te	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	kwantificeren, maar het is de uitstraling en de rust van de wijk die ons twee jaar geleden heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen. Voor mij is dit daarom een belangrijk punt, wat met een fietsroute door de wijk verstoord wordt. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Daarnaast staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. Op dit moment zijn rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren. Dit geeft een overduidelijk nadeel voor de fietsveiligheid. Wat ook makkelijk kan leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden gezien. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Samengevat zijn nieuwe verbindingen niet nodig en de realisatie ervan leidt tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties en afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Kortom een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van drie minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf.	
490	Wij hebben het voorstel gezien dat in de omgevingsvisie twee extra fietstunnels worden geplaatst tussen Overvecht en Tuindorp. De inrichting van de wijk Tuindorp is krap en kent al veel verkeer. Er wordt hard gereden door auto's en er zijn veel fietsers en brommers. Met twee extra tunnels zal dit alleen maar erger worden. Met de huidige verkeersdrukte is het eigenlijk al wachten op de eerste ongelukken. De twee bestaande doorgangen via de Tripkade en de Pan/Rietveld zijn al voldoende en relatief veilig ingericht. Wij verwachten dat bij twee extra tunnels er nog meer verkeer door de prof. dr. Maguslaan zal gaan. Wij denken dat het geld voor de investering veel beter op een andere manier kan worden ingezet (bijvoorbeeld verkeersveiligheid).	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
491	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend, nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: - Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. - Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. - Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. - Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. - Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
492	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter,	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
493	Met veel interesse hebben wij de omgevingsvisie Overvecht 2040 bekeken. Als inwoner van de wijk Zuilen met schoolgaande kinderen in Overvecht komen wij	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek

Nr.	Reactie	Antwoord
	dagelijks in deze wijk. Fijn dat er veel aandacht is voor verbetering van de leefbaarheid van de wijk door vergroening, klimaatadaptatie en het langzaam verkeer. Als lid van Volkstuinvereniging ‘Ons Genot’ en tuinder op dit complex zijn wij echter niet te spreken over de mogelijkheid die er open wordt gehouden om dit complex op termijn te verplaatsen ten behoeve van de realisatie van sportvelden. Gelukkig zijn de plannen al wat afgezwakt ten opzichte van een eerdere versie maar wij zouden graag zien dat het volkstuinencomplex als zoekgebied voor sportvelden geheel uit de omgevingsvisie wordt gehaald. Sinds enkele jaren zijn wij lid van de volkstuinvereniging maar al veel langer komen wij regelmatig op dit complex als onderdeel van ons ‘rondje vecht’. De rust, de sfeer, het groene karakter en de toegankelijkheid heeft ons altijd getrokken. Inmiddels werken wij als lid van de vereniging aan ons eigen groene paradijsje en zorgen we samen met de andere tuinders voor het beheer van het gehele complex. De volkstuinvereniging is een actieve vereniging met bijna 200 tuinen en nog meer actieve leden van jong tot oud, allerlei pluimage en afkomst. Wat de leden bindt is een liefde voor de natuur, de rust op het complex en de gezamenlijke passie voor het tuinieren. De saamhorigheid op het complex is enorm groot en mensen helpen elkaar wanneer nodig. De volkstuinen hebben hierdoor een zeer belangrijke functie voor jong en oud als groene ontmoetingsplek dichtbij de stad waar je kan leven en werken met de natuur en waar je kan beleven hoe ons eten groeit. Ook dit is een belangrijke kwaliteit voor een wijk als Overvecht. Het opnemen van het volkstuinencomplex als zoeklocatie voor sportvelden zorgt nu voor een grote onzekerheid over de toekomst van het complex. Tuinders zijn hier vaak al jaren bezig met het creëren en onderhouden van hun eigen natuurlijk paradijsje en willen dit ook in de toekomst voortzetten. Nu deze toekomst onzeker is geworden zal dit ook een effect hebben op het beheer van tuinen en opstallen. Waarom zou je nog investeren als je niet weet hoe lang je er nog van kan genieten? Ook doorstroom van tuinders die willen stoppen kan in gevaar komen, zijn er straks mensen die de tuin met opstal willen	genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	overnemen? Hierdoor ontstaat er een grote onzekerheid over de toekomst van de vereniging. Hiernaast is het realiseren van sportvelden op deze locatie geen goed idee. Het lijkt misschien logisch om sportfaciliteiten te bundelen op één plek maar door deze faciliteiten te spreiden over de wijk zullen sportvelden juist voor veel meer mensen bereikbaar zijn. Belangrijker vinden wij echter dat het volkstuinencomplex gelegen is naast het natuurgebied Zuilen dat deel uitmaakt van het natuurnetwerk van de Provincie Utrecht. De gemeente is juist bezig met het maken van plannen om dit gebied natuurlijker te maken en beter geschikt als wandelgebied voor de inwoners van Utrecht. Het volkstuinencomplex vormt nu een natuurlijke en extensieve buffer tussen dit gebied en het bedrijventerrein Overvecht. Sportvelden op deze plek zullen er juist voor zorgen dat er veel overlast voor deze natuur zal ontstaan door het intensief gebruik in de weekenden en avonden (verlichting en herrie). De rust en de natuurwaarden van natuurgebied Zuilen zullen daardoor sterk onder druk komen te staan. Ook wandelaars in natuurgebied Zuilen zullen veel hinder ondervinden van deze sportvelden. Het volkstuinencomplex is nu overdag openbaar toegankelijk. Vele mensen zijn hierdoor in aanraking gekomen met deze unieke locatie en zo op één of andere manier betrokken geraakt bij de vereniging. Deze waarde moet wat ons betreft blijven en kan mogelijk, in overleg met de vereniging, versterkt worden door bijvoorbeeld meer educatieve functies of wandelmogelijkheden. Zoals er nu echter, op de kaart op p58, een verbindingslijn voor voetgangers en fietsers tussen sportverenigingen, volkstuinen, groengebieden en bedrijventerrein dwars door het complex wordt getrokken, gaat ons veel te ver. Het complex wordt nu in de avond en nacht afgesloten, juist om te voorkomen dat onbevoegden hier ’s nachts rondspoken en zaken slopen of stelen. Dit dient wat ons betreft zo te blijven. Wij verzoeken u om het volkstuinencomplex van volkstuinvereniging ‘Ons-Genot’ als zoeklocatie voor sportvelden én de verbinding voor voetganger en fietsers uit de visie te halen zodat het huidige volkstuinencomplex kan blijven bestaan zonder onzekerheid over het toekomstig voortbestaan en haar	

Nr.	Reactie	Antwoord
	belangrijke en unieke bijdrage aan de kwaliteit van Overvecht kan blijven leveren.	
494	Ik maak u er graag op attent dat de afsluiting van de Carnegiedreef niet zal leiden tot meer fietsgebruik. Het zal juist leiden tot verkeersopstoppingen en nog veel meer milieuvervuiling en overlast op de Ringweg. Ook geeft het een opgesloten gevoel dat er zo weinig “ vluchtwegen” zijn, voor het geval mensen in nood zijn, of hulp nodig hebben. Goedkoper openbaar vervoer kan mensen misschien verleiden tot het regelmatig laten staan van de auto. Flitspalen kunnen misschien helpen bij het beperken van de rijsnelheid, deze kan naar 30 km. Omdat het gebouw dat aan de Trinidaddreef staat, behoort bij de Experimentele flats die een Monumenten status hebben, is het niet gewenst en niet mogelijk om iets te veranderen aan dit gebouw. In het kader van het vergroenen van de wijk en de woonomgeving kan het grasveld aldaar worden veranderd in een Tuiny forest,of wijkboomgaard, verzorgd door de bewoners. Er staat in uw plan een“ Kans voor nieuwe voorziening en Spelen” op een grasveldje tussen Amazonedreef en de Cayennedreef. Hier was vroeger een glijbaan en een zandbak, die expres zijn opgeheven vanwege veel overlast van hangjongeren en ook veel zwerfvuil tot gevolg had. Omdat het park in samenspraak met de bewoners wordt onderhouden, zou het passend zijn om de bewoners hierbij te betrekken en samen tot een plan te komen.	Naast ingrepen in het autonetwerk stellen we ook verbeteringen voor het Openbaar Vervoer en verkeersveiligheid voor. De maatregelen voor het autonetwerk zijn aangepast, zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota. De beoogde verdichting en vergroening in de omgevingsvisie is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer zal verder moeten worden uitgewerkt. Als het zover is dan zullen omwonenden hierbij betrokken worden en nemen we uw suggestie ter overweging mee. Met het symbool kans voor een nieuwe voorziening is een nieuwe/verbeterde speelplek bedoeld. Goed dat u ons hierop wijst. Op moment dat we hier concrete plannen hebben nemen we contact met u op!
495	Volgens mij zal geen enkele zienswijze, hoe goed onderbouwd of beargumenteerd ook, enige fundamentele verandering in de omgevingsvisie bewerkstelligen. De gemeente heeft tijdens de zogenaamde participatiefase laten zien totaal niet geïnteresseerd te zijn in wat er bij de bewoners leeft en wat hun belangen zijn. De enige reden om participatie en inspraak te organiseren is om de ambities van de gemeente een zekere legitimiteit te geven. Dat is duidelijk te zien in het verslag van de participatiefase dat onlangs zonder brede aankondiging gepubliceerd werd. Als je dat verslag oppervlakkig	Wij zijn ons ervan bewust dat sommige voorstellen in de ontwerp omgevingsvisie grote zorgen geeft bij bewoners. Een omgevingsvisie is een relatief abstract ruimtelijk document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat met name in fase 1 en 2 de impact op Overvechters te weinig duidelijk werd. In het bijzonder wanneer de impact een mogelijke sloop zou kunnen betekenen. De gesprekken gingen toen

Nr.	Reactie	Antwoord
	leest, krijg je de indruk dat de gemeente het overgrote deel van de kernpunten die beschreven worden van de bewoners heeft overgenomen. Dat is een vervalsing van de werkelijkheid. Veel van de kernpunten waren voorstellen van de gemeente waar de bewoners zich niet over hebben uitgelaten, andere kernpunten waren zo algemeen geformuleerd dat je het er niet mee oneens kon zijn (wij verbeteren het groen en wij verbeteren de veiligheid bv.). Het meest schrijnend is dat de bezwaren van bewoners worden weggemoffeld bv. het idee dat de Moezeldreef dé entree van de wijk wordt met terrasjes, winkels en gezelligheid. Veel bewoners hebben dit als idée fixe gekarakteriseerd. Er is nu al grote leegstand van winkels, voor terrasjes is geen belangstelling ook niet als er 1000 woningen bijkomen, voor uitgaan en gezelligheid ga je naar de binnenstad. Daar brengt die ene bioscoop in Overvecht centrum echt geen verandering in. Een ander bezwaar dat weggemoffeld wordt is tegen de megalomane hoogbouwplannen rond het station Overvecht. Sociale onveiligheid, misdaad en isolement zullen toenemen terwijl het buurtje Taagdreef, Rubicondreef daar momenteel relatief van gevrijwaard is. In maart 2024 hebben wij hierover al een brief naar de gemeente geschreven en uit het feit dat een antwoord na tweeëneenhalve maand nog niet gekomen is kunnen we wederom zien hoe weinig de gemeente zich aantrekt van de mening van bewoners. Het participatie- en inspraakproces laat zien hoe de gemeente over bewoners denkt. Wij weten als gemeente wat goed is voor de bewoners en alle bezwaren die zij uiten zijn niet meer dan emoties voortkomend uit eigen belang. Die emoties moeten gekanaliseerd worden met vage uitspraken dat het nog niet zo ver is en dat uitvoering niet zonder instemming van de bewoners kan. Dat is dus gewoon niet waar. Met een dergelijke instelling zal de kloof tussen politiek en burgers alleen maar groeien. De gemeente lijkt zich niet te realiseren welke enorme macht zij heeft om in te grijpen in de persoonlijke levens van haar burgers en dat een dergelijke macht uiterste zorgvuldigheid bij de uitvoering van dit soort beleidsprocessen vereist.	vooral over wijkbrede onderwerpen en modellen, zoals geclusterd of gespreid bouwen. In fase 3 en tijdens de inspraakperiode werden de ideeën meer concreet op buurtniveau besproken. We hebben zo zorgvuldig en concreet mogelijk gecommuniceerd tijdens bijeenkomsten, in (online) berichten en in gesprekken met Overvechters. Desondanks heeft het sommige bewoners onaangenaam verrast. Wij hebben onderschat wat het effect van de ontwerp omgevingsvisie op sommige bewoners is geweest. Bij een omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt. Vanaf fase 3 werden de ideeën concreter op buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten met tafelgesprekken per buurt zijn deze ideeën met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor deze bijeenkomsten duidelijker hadden kunnen zijn over de status en duiding van de voorgestelde ideeën voor de buurten. Het door de gemeenteraad vastgestelde participatieproces is gevolgd, waarbij stap voor stap, rekening houdende met wat Overvechters belangrijk vinden, is toegewerkt naar een ontwerp omgevingsvisie. Zie ook het Participatieverslag. In fase 1 zijn gesprekken gevoerd met Overvechters over wat zij belangrijk vinden voor de toekomst van hun wijk, zoals bijvoorbeeld verkeersveiligheid. In fase 2 zijn, mede op basis van wat Overvechters belangrijk vinden, oplossingsrichtingen bedacht en besproken met Overvechters. In fase 3 is mede op basis van wat Overvechters belangrijk vinden een 50-70% versie van de omgevingsvisie gemaakt en voorgelegd aan Overvechters. Het resultaat van fase 3 is verwerkt in de ontwerp omgevingsvisie die ter inzage heeft gelegen en waarop eenieder een zienswijze kon indienen (fase 4). Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de ontwerp omgevingsvisie aangepast op wat mensen in Overvecht belangrijk vinden. In het participatieverslag is te lezen hoe we daarmee zijn omgegaan. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt,

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als de gemeente werkelijk belang had gehecht aan de inbreng van bewoners had zij geen top-down benadering moeten hanteren maar kunnen experimenteren van bottom-up benaderingen zoals die door Rob van Engelenburg en Peter van Hoesel beschreven worden in hun boek Burgerparticipatie in het openbaar bestuur (2023). Dit boek heeft als ondertitel ‘burgers willen wel, nu de overheid nog’ wat een goede omschrijving van het proces van deze omgevingsvisie is. Het meest waarschijnlijk is dat financiële belangen van gemeente, investeerders en bouwbedrijven de bepalende factor zijn geweest bij het opstellen van de omgevingsvisie. Uit vele onderzoeken van ‘Follow the money’ en ‘Investico’ blijkt dat geld vaak de doorslag geeft. Het enige wat ik kan doen is eisen dat er aan de omgevingsvisie een uitgebreide compensatieregeling wordt toegevoegd voor alle schade die bewoners nu en in de toekomst zullen leiden door de omgevingsvisie o.a. daling van huizenprijzen, onaantrekkelijke woonbuurt, kosten voor gedwongen verhuizing, last van jarenlange bouwactiviteiten naast de deur, meerkosten van een vergelijkbare woning elders. Dan maar wat minder winst voor aandeelhouders.	bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen. Of omdat vanuit het gemeentelijke en externe expertteam keuzes zijn gemaakt rekening houdende met de toekomstbestendigheid van de wijk. Over de brede belangenafweging, waar de opbrengst vanuit participatie een deel van is, zijn wij altijd transparant geweest.
496	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn bezorgdheid uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. Allereerst wil ik aangeven dat ik het plan om Overvecht te verbeteren waardeer en steun. Het is een positief initiatief dat de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de wijk kan verhogen. Echter, de geplande fietstunnels roepen bij mij aanzienlijke zorgen op. Onduidelijke noodzaak: De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. De bestaande infrastructuur lijkt voldoende te zijn voor het huidige fietsverkeer. Bovendien zijn er reeds voldoende tunnels en oversteekmogelijkheden in de buurt, zoals de tunnel bij de Einsteindreef en de Zamenhofdreef. Het ontbreken van een duidelijke onderbouwing waarom deze	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	extra tunnels noodzakelijk zijn, maakt het moeilijk te begrijpen waarom deze investering gerechtvaardigd zou zijn. Verhoogde onveiligheid: Het aanleggen van nieuwe fietsroutes door een kindvriendelijke woonwijk verhoogt de onveiligheid voor kinderen aanzienlijk. Meer fietsverkeer, inclusief scooters en e-bikes, zal de straten onveiliger maken voor spelende kinderen. De Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan zijn smalle straten die niet zijn ontworpen voor hoge verkeersdruk. Daarnaast bestaat het risico dat deze tunnels gebruikt worden door hardrijdende voertuigen/fietsen, wat de kans op ongevallen vergroot. Overlast en gebruik door ongewenste doelgroepen: De tunnels kunnen ongewenste overlast veroorzaken door gebruik door de verkeerde doelgroepen zoals fatbikes, scooters, en uitgaansverkeer in de late avond en nacht. Dit kan leiden tot onveilige situaties en overlast voor de buurtbewoners. Hangplekken in tunnels kunnen bovendien leiden tot vervuiling, geluidsoverlast en vandalisme, wat de leefbaarheid van de wijk negatief beïnvloedt. Onvoldoende Onderbouwing: In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. Het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. Het ontbreken van concrete data en verkeersanalyses die deze noodzaak ondersteunen, maakt het moeilijk om dit voorstel te rechtvaardigen. Barrièrewerking: In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is naar mijn mening niet voldoende onderzocht en onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen hierbij	

Nr.	Reactie	Antwoord
	een rol? Een grondige analyse van de huidige situatie en alternatieven lijkt te ontbreken. Efficiëntere Alternatieven: Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Financiële Overwegingen: De aanleg van nieuwe tunnels is een kostbare onderneming. Is er een gedegen kosten-batenanalyse uitgevoerd? Is rekening gehouden met mogelijke extra kosten door complicaties zoals het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts op het gebied van verkeer en stedelijke ontwikkeling kunnen de kosten vaak aanzienlijk hoger uitvallen dan begroot. Ook moeten de maatschappelijke kosten van overlast en verminderde leefbaarheid worden meegenomen in de overweging. Effect op de Wijk Tuindorp: Tuindorp is een kinderrijke wijk met veel jonge gezinnen. De realisatie van nieuwe tunnels zal de kindvriendelijkheid en veiligheid van de wijk aantasten. Meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van spelende kinderen drastisch verminderen. Smalle straten worden nog onveiliger en minder geschikt voor spelende kinderen. Dit kan leiden tot een vermindering van de leefkwaliteit en een verschuiving van gezinnen naar andere, veiligere wijken. Waardedaling van Woningen: De aanleg van fietstunnels in de directe omgeving kan leiden tot een waardedaling van de woningen in de wijk. Potentiële kopers kunnen afgeschrikt worden door de toename van verkeer en de mogelijke overlast die dit met zich	

Nr.	Reactie	Antwoord
	meebrengt. De overlast tijdens de bouw en de veranderde verkeerssituatie na voltooiing van de tunnels kunnen de aantrekkelijkheid van de buurt verminderen, wat directe financiële gevolgen heeft voor de huidige bewoners. Wordt hier in de berekening ook rekening mee gehouden? Ecologische en Milieu-impact: De aanleg van nieuwe tunnels kan een aanzienlijke ecologische en milieu-impact hebben. Dit omvat de verstoring van bestaande groenvoorzieningen en mogelijk negatieve effecten op de lokale fauna. Daarnaast kan de bouw van tunnels leiden tot geluidsoverlast en luchtvervuiling door bouwactiviteiten. De ecologische waarde van de groene gebieden in en rondom Tuindorp moet worden beschermd. Sociale Impact: De sociale cohesie en de leefbaarheid van de wijk kunnen door de aanleg van de tunnels negatief beïnvloed worden. Buren zullen geconfronteerd worden met bouwoverlast en een mogelijke vermindering van de woonkwaliteit. De aanwezigheid van meer doorgaand verkeer kan de rust en veiligheid in de wijk ernstig verstoren. Ik verzoek u dringend om mijn bezwaren serieus te nemen en het plan te herzien. Investeer liever in de verbetering en verfraaiing van de bestaande infrastructuur, wat een efficiëntere en minder ingrijpende oplossing zal zijn voor de bewoners van Utrecht.	
497	Ook wij sluiten ons aan bij de grote groep bezorgde bewoners in onze straat omtrent de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. Het zal u inmiddels ongetwijfeld duidelijk zijn waaruit onze bezwaren bestaan ten aanzien van een doorgaande route richting de stad. Zoiets hoort ons inziens niet midden door een stille straat te gaan die getypeerd wordt door de vele buiten spelende kinderen in onze wijk. Wij gunnen de bewoners van Overvecht eveneens verkeersluwte en denken	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	dat de ongelooflijke hoeveelheid geld die dergelijke tunnels kosten beter besteed kan worden aan het veiliger maken maken van de huidige verbindingswegen (bredere fietspaden, meer rotondes en drempels etc.) en/of andere belangrijkere zaken zoals groenvoorziening, huisvesting, armoedebestrijding, jeugdzorg etc. Wij hopen dat u al onze reacties net zo serieus neemt als medeinwoners van Utrecht en vernemen graag uw reactie op de geplande informatie-avond evenals het door u geschatte budget voor deze vermoedelijk extreem dure tunnels, die ons inziens weinig bijdragen aan de door u gestelde plannen.	
498	Ik woon in een gebied met een al hoge bebouwingsdichtheid aan de Zamenhofdreef. In de concept-omgevingsvisie is ons gebied aangemerkt als hoogstedelijk. Er wordt gezegd dat dat komt omdat wij straks langs een toekomstige HOV-lijn wonen. Maar ik zie dat er ook oranje en gele gebieden liggen langs diezelfde lijn. We krijgen straks ook te maken met een hyperstedelijk gebied in het centrum. Hier zal weinig ruimte zijn voor groen en daardoor sprake zijn van hitestress. Bij ons aan de overkant van het centrum, langs de Zamenhofdreef, zijn al voorzieningen zoals een dierenartsenprak□jk, tandarts en kapper. Functiemenging of levendigheid hoe□ hier dus niet mogelijk te worden gemaakt door het gebied te bestempelen als hoogstedelijk. In de hoven van de Zamenhofdreef waaraan wij wonen zien wij geen ruimte voor nog meer (hoog/laag)bouw. De openbare gemeenschappelijke groene ruimtes zijn geliefd en denk ik straks juist ook belangrijk voor toekomstige bewoners van het centrumgebied. Ik maak dan ook bezwaar tegen het rood kleuren van onze buurt zoals ik (en anderen) ook al hebben gedaan bij eerdere participatiemomenten. Daarnaast zit ik nog steeds met een aantal vragen: • Bij welke bouwvolumes (woningen per hectare) is sprake van een stedelijk gebied en vanaf welke bouwvolumes is een gebied eigenlijk hoogstedelijk? • Welke extra ruimte bieden de hoogstedelijke zones voor het toevoegen van bouwvolumes t.o.v. een oranje gebied (los van de hoogtes)?	Hoogstedelijke gebieden hebben een hogere dichtheid en zijn sterker gemengd dan stedelijke gebieden. Bij welke woningdichtheden of bouwvolumes dat precies is, is niet gedefinieerd. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels per kleur gebiedstype aangescherpt en aangevuld met uitgangspunten voor bouwhoogten, woonmix, groen en openbaar gebied en parkeren. Bovendien is verduidelijkt dat het grootste deel van de opgave (55-60%) plaats gaat vinden in de hoogstedelijke gebieden Overvecht Centrum en Stationsomgeving. De overige hoogstedelijke gebieden zijn anders van opzet door bijvoorbeeld de karakteristieke hoven en hier is een beduidend kleiner deel van de opgave bedacht (15-20%). Dit is een reden dat we nu 2 typen hoogstedelijke gebieden hebben opgenomen: de rode "Hoogstedelijke gebieden" en rood-oranje "Centrale as" gebieden. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Is het niet veel realistischer -gezien de bestaande bebouwing- om het gebied langs de Zamenhofdreef, Carnegiedreef en Rio Brancodreef aan te merken als stedelijk overgangsgebied (oranje)? • Zo niet, kunt u toelichten waarom niet? • Wat kunnen de consequenties zijn van ofwel stedelijk of hoogstedelijk aanmerken voor de huidige woonblokken, parkeerplekken en het groen dat niet voor niets ruim bemeten is gezien de al hoge bouwdichtheden rondom onze flats? Als kind van Overvecht ben ik drie jaar geleden al erg geschrokken van de massaliteit van de plannen. Van bovenaf is zonder dat het overgrote deel van bewoners hiervan wist of hier iets over te zeggen had, midden in de zomer 2021 bepaald dat onze wijk zwaar moet verdicht omdat er “opgaves” zijn. De stad heeft grote groeiambities (RSU 2040) en allemaal binnenstedelijk. Waar ik vooral moeite mee heb, is dat we het in Overvecht vooral moeten zien als “wijkverbetering”, het is voor ons “eigen bestwil” want we zijn zo kwetsbaar en we hebben zoveel problemen. Het zal allemaal, maar wij willen ook rustig wonen net als onze buren in Tuindorp. Ik vind het goed dat de visie eindelijk duidelijk maakt dat er in onze parken niet gebouwd wordt. Maar deze visie maakt van Overvecht verder wel 1 grote potentiële verdichtingslocatie. En waar vooral flink bijgebouwd mag worden met nog meer hoogbouw is op plekken waar de bebouwingsdichtheid al heel erg hoog is. Ik ben opgegroeid aan 1 van de 10-hoogflats aan de Carnegiedreef en heb ervaren hoe gezond en weldadig het is om vrij uit te kunnen kijken op het groen van die dreef en hoe fijn het is om tussen de flats ook een flinke groene buffer te hebben waardoor je niet het gevoel hebt opgesloten te ziten. Later leerde ik dat er principes achter zaten van licht, lucht en (groene) ruimte. Christine de Ruijter sprak van genereuze woningbouw in de Rietveldlezing van 2022. Groen dichtbij is belangrijk voor de gezondheid, maar met name in rode en oranje gebieden lijkt verdichten voorop te staan. Ik word daar ongelukkig van en velen met mij.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Maak van Overvecht geen opeengepakt geto waar mensen zo snel mogelijk weer uit weg willen. Nu al hoor ik mensen zeggen dat ze gaan verhuizen als deze plannen allemaal doorgaan. Dat zijn dan mensen die een keuze hebben. Ik maak me zorgen om al die mensen die nog van niets weten en deze mogelijkheid niet hebben maar wel het hardst geraakt zullen worden. Het groen en de openheid houdt dit gebied leefaar. Blijf af van het groen dichtbij huis en de binnentuinen van Overvecht. Overvecht vangt al zoveel op, leg ook niet nog eens de hele woningcrisis en alle stedelijke ambities op onze schouders. Sluit Overvecht niet op. Er kunnen in Overvecht echt wel woningen bij maar zo massaal legt een te zware wissel op de wijk. Ik heb ook thuiswonende kinderen die wellicht straks ook in Overvecht willen blijven wonen -, maar ik moet er niet aan denken dat ze ingeklemd tussen 10-hoogflats zouden moeten wonen of aan een 10-hoog hof die aan alle kanten helemaal dichtgezet is. Als je bijbouwt, ga voor kwaliteit en niet voor kwantiteit en doe het met respect voor Overvecht en de bedoeling die de stedenbouwers ooit hadden, juist in de ‘rode’ danwel ‘oranje’ gebieden. “Enkele mensen gaan uitkijken op bebouwing in plaats van groen” lees ik in het participatieverslag. “Enkele mensen” . Alsof het er maar een paar zouden zijn en het iets heel onbeduidends is. Terwijl er een megabebouwing en verbouwing van de wijk voor ons ligt. Daarbij maak ik me ook zorgen over de betaalbaarheid van al deze woningen. Nee, ik ben er met deze visie niet gerust op dat Overvecht aangenamer en mooier wordt en houd mijn hart vast voor al die delen in mijn wijk waar de weg alvast wordt vrijgemaakt voor sloop/nieuwbouw en de onrechtvaardige gevolgen daarvan voor de gemeenschappen en gezondheid van mensen die hierdoor lang in onzekerheid moeten leven. • Wat zijn eigenlijk de “mitigerende” maatregelen om de gezondheidsschade daarvan te beperken? Want over het ongeluk dat deze visie kan brengen voor bewoners die hier nu gelukkig wonen, daar lees ik helemaal niets over.	

Nr.	Reactie	Antwoord
499	Via deze weg wil ik graag reageren op de visie. Met name op de plannen voor de locatie burezina. Het uitbreiden van de locatie voor maatschappelijke functies vind ik goed. Echter vind ik het onnodig om een woonlaag toe te voegen. Overvecht draagt qua aantal mensen per m2 op bepaalde plekken al veel bij, zeker rondom de burenzina met de grote flats in de wijk. De woonlaag bovenop de flat voegt hooguit extra overlast voor de omwonende toe, die al voldoende hoogbouw om zich heen hebben. Daarnaast zou ik het fijn vinden als de locatie niet hoger wordt dan 3 verdiepingen, liever nog 2. Er is al een parkeer tekort, genoeg verkeer en daarnaast dus al voldoende hoogbouw.	In de omgevingsvisie valt de locatie in geel gebied, bovendien is de locatie aangemerkt op de voorzieningenkaart als voorzieningencluster. De omgevingsvisie voorziet in de harten van de buurten bijzondere functies of woonvormen voor de buurt. Dit zal per locatie maatwerk zijn en nader worden afgewogen en onderzocht op haalbaarheid. Het college heeft in 2023 voor deze locatie (Jeanne d'Arcdreef) en voor vijf andere locaties een collegebesluit genomen over de programmatische uitgangspunten van deze locaties. Voor de Jeanne d'Arcdreef is het ontwikkelconcept 'Buurthuis & maatschappelijk ondernemerschap'. Het bestaande buurthuis komt terug op de begane grond van deze locatie. Daarboven is ruimte voor aanvullende maatschappelijke functies, zoals een ondernemershuis of andere maatschappelijke activering. Of de moestuin / buurttuin behouden blijft, er woningen bijkomen en in hoeveel bouwlagen zal in de volgende fase nader onderzocht worden. Of de moestuin / buurttuin behouden blijft, er woningen bijkomen en in hoveel bouwlagen zal in de volgende fase nader onderzocht worden. De gevolgen voor omwonenden en de parkeeroplossing zijn belangrijke aspecten die in de verdere planvorming goed meegenomen en afgewogen zullen worden.
500	Ik woon in een appartementencomplex aan de Tiberdreef en heb uw informatieavond in het wijkbureau bezocht. Graag laat ik u weten dat ik me zorgen maak over de toekomstige ontwikkelingen en de impact die deze zullen hebben op onze directe omgeving, het stationsgebied. Mijn medebewoners van het appartementencomplex hebben een zienswijze opgesteld die ook enkele zorgen en vragen bevat. Ik sluit me aan bij deze zienswijze. **Zienswijze bewoners Complex Aida op de Omgevingsvisie Overvecht (Stationsgebied)** De voorgestelde ontwikkelingsplannen voor de wijk Overvecht, zoals uiteengezet in de Omgevingsvisie, tonen een aanzienlijke ambitie om de leefbaarheid en infrastructuur van de wijk te verbeteren. De plannen omvatten onder meer de bouw van 5000 nieuwe woningen, de ontwikkeling van groenvoorzieningen en de creatie van extra werkplekken.	Wij begrijpen uw zorg. De locaties voor hoogbouw zijn gekoppeld aan de knooppunten die in de RSU2040 zijn vastgelegd. Deze (nieuwe) knooppunten kennen een hoge dichtheid, waarbij hoogbouw als een van de middelen ingezet kan worden om deze dichtheid te bereiken. In de omgevingsvisie verdichten we op de best bereikbare plekken. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting met grotere en hogere gebouwen op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. Hiervoor zijn wel in het hoofdstuk "Ruimte voor groei" van de omgevingsvisie spelregels opgenomen voor structuur, ontwikkeling, architectuur, programma, woonmix, parkeren, groen en openbare ruimte.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Onze algemene zorgen richten zich op het stationsgebied: geplande hoogbouw, veiligheid, drukte en het behoud van groen. Onze zienswijze en zorgen: Wij pleiten ervoor om geen hoogbouw rond het station te plannen, om de volgende redenen: 1. Hoogbouw, Sociale Veiligheid en Drukte: ☐ De bouwdoelstelling van 5.000 nieuwe woningen zal het totale aantal woningen verhogen naar 21.000, een stijging van 30% ten opzichte van de huidige 16.000. Dit zal naar verwachting leiden tot een bevolkingsgroei tot bijna 50.000 inwoners, een toename van circa 12.000 mensen. Deze groei zal zich voornamelijk concentreren rond de hoogbouwcentra: het winkelcentrum Overvecht en het stationsgebied, waar wij wonen; er wordt gesproken over ca. 750 extra woningen en 475 extra werkplekken in het stationsgebied en directe omgeving. ☐ In een woonwijk als Overvecht, met haar problematische geschiedenis, is het essentieel dat bewoners elkaar kennen en zich veilig voelen. Hoogbouw en hoge bevolkingsdichtheid leiden tot anonimiteit, verminderde sociale cohesie en ondermijnen de sociale veiligheid in het stationsgebied. ☐ Het beperken van het autoverkeer, de verwachte toename van het aantal bewoners en de toevoeging van 3.000 nieuwe werkplekken, zal leiden tot meer mensen en intensiever openbaar vervoer, wat de drukte in het stationsgebied aanzienlijk verhoogt. Dit heeft nadelige gevolgen voor de woon-leefbaarheid. Onze zorgen en vragen: ☐ Nieuwe woningen: Indien men 750 woningen en 475 werkplekken in het stationsgebied en omgeving wil bouwen, dan schatten wij dat dat neerkomt op circa 5 tot 8 woontorens en een kantoorgebouw. Op welke plaatsen denkt de gemeente dit te kunnen realiseren, zonder sloop van bestaande gebouwen?	Ook is er een paragraaf opgenomen over de zorgvuldige inpassing van hoogbouw. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. We zijn het met u eens dat sociale cohesie en veiligheid essentieel zijn in de herontwikkeling van de wijk. Hoogbouw leidt niet per definitie tot anonimiteit maar kunnen de leefbaarheid, de sociale veiligheid en de cohesie juist ook versterken. In het hoofdstuk "ruimte voor groei" worden uitgangspunten gegeven die hier aan bijdragen; 1 het zorgdragen bij ontwikkelingen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied. 2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In de rode hoogstedelijke gebieden kunnen ontwikkelingen ten koste gaan van bestaand groen, maar we gaan uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. De voetganger krijgt prioriteit en de openbare ruimte is zoveel mogelijk autovrij. Overall zal in Overvecht het groen fors toenemen. Het Spoorzoompark is een groene verbindingszone parallel aan het spoor die Fort Blauwkapel verbindt met de Vecht, Overvecht en de binnenstad. Centraal in het Spoorzoompark ligt Station Overvecht. Dit is één van de hoogstedelijke gebieden waar we woningen, werkplekken en voorzieningen willen toevoegen. Hoe we dat doen is nog niet

Nr.	Reactie	Antwoord
	☐ Consequenties voor ons gebouw: In de omgevingsvisie wordt het woord ‘slopen’ slechts twee keer gebruikt, maar in de omgeving maakt men zich zorgen dat er hele woonblokken worden afgebroken. Bestaat er een mogelijkheid van onteigening en afbraak? Indien het antwoord ja of mogelijk is, dan ontvangen wij graag een gedetailleerde toelichting en ook een overzicht van de regels en procedures, die van toepassing zijn, wanneer het naast een VvE ook de individuele bewoners betreft. ☐ Uitzicht/zichtlijn: We zijn hier komen wonen vanwege het huis, de locatie bij het station en het groene uitzicht. We maken ons zorgen over de zichtlijnen en de groene spoorzoom, alsmede de groene strook van de moskee tot en met het spoor. Als op deze plaatsen hoge gebouwen worden gebouwd, dan kijken straks we naar een stenen muur, wordt ons uitzicht beperkt tot de Mr Tripkade en verliezen we ook alle zon ☐ Veiligheid: Hoe verhouden de veranderingen die voorgesteld worden zich met het aangenomen beleid van de gemeente met betrekking tot criminaliteit en sociale cohesie? 2. Behoud van Groen: ☐ Overvecht is primair een woonwijk met behoefte aan meer woonplekken en voorzieningen voor alle leeftijdsgroepen. Het behoud van groene ruimtes is van groot belang. ☐ Hoewel het doel is om Overvecht groener te maken, dreigt de hoogbouw in het stationsgebied ten koste te gaan van het al schaarse groen, die onder anderen onderdeel is van de spoorzoom, alsmede het groen in de strook tussen de Winterboei- en de Tiberdreef met de scholen en de moskee. In buurten met hoge gebouwen is aantrekkelijke groene buitenruimte essentieel om criminaliteit als gevolg van gebrek aan sociale controle tegen te gaan. Onze zorgen en vragen: ☐ Groene ruimte: We vinden het belangrijk om het groen in onze wijk te behouden, vooral het groen langs het spoor en tussen de Tiberdreef en de Winterboeidreef, dat een onderdeel vormt van de spoorzoom die ons dagelijks	duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden. Op de kaart zijn hiervoor groene pijlen aangegeven.

Nr.	Reactie	Antwoord
	uitzicht verrijkt (zie foto's). Gaat de gemeente de nodige maatregelen treffen om deze groene ruimte te beschermen en zo ja, welke? ☐ Sociale veiligheid: Het thema ‘sociale veiligheid’ wordt in de Omgevingsvisie alleen benoemd in de toelichting op pagina 38 en 39 en alleen bij woonbuurten, wat vragen oproept. We vragen de gemeente om duidelijkheid over hoe zij de veiligheid willen handhaven en criminaliteit willen voorkomen, vooral in relatie tot hoogbouw en beperkt groen. Kortom: *Wij hechten grote waarde aan het behoud van de groenstrook, die zich uitstrekt van de moskee, langs de scholen, tot aan het spoor en een integraal onderdeel vormt van de spoorzone. Het is voor ons essentieel dat ons groene uitzicht niet beperkt wordt tot slechts de Mr Tripkade door de komst van (hoog)bouw. Wij pleiten er dan ook voor om daar geen hoogbouw te plaatsen. Mocht de gemeente toch besluiten tot bouwen op die plek, dan verzoeken wij de gemeente om met onze zichtlijnen rekening te gehouden en dat nieuwe gebouwen achter de groenstrook gesitueerd worden, in tegenstelling tot de huidige tekeningen in de omgevingsvisie die een groenstrook achter hoogbouw ter hoogte van de Tannenhauserdreef laten zien. Op deze manier blijft het gewaardeerde groene uitzicht behouden en versterken we de groene entree van Overvecht, zoals de Tiberdreef die momenteel biedt.* We kijken uit naar verdere discussie en participatie in dit belangrijke proces.	
501	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk).	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
502	Op 8 maart ontvingen burgemeester, wethouders en gemeenteraadsleden een brief van een aantal bewoners van de Arnodreef, Butterflydreef en Rubicondreef met daarin grondige kritiek betreffende het proces van inspraak en participatie rondom de Omgevingsvisie Overvecht. Op 14 maart zijn hierover vragen gesteld door van Gert Dijkstra van EenUtrecht. We zouden vervolgens binnen enkele weken een antwoord van B&W kunnen verwachten maar hebben dat helaas nog niet ontvangen. Al hadden we niet verwacht dat het traject gelijk stop zou worden gezet op basis van onze kritiek, toch ben ik heel verbaasd dat dit traject zonder enkele correctie of bijsturing is doorgezet en dat er nu een ontwerp Omgevingsvisie ligt waarin eerder gesignaleerde fouten en mankementen worden herhaald. Natuurlijk wil ik gebruik maken van mijn recht om inhoudelijk te reageren: dat kan echter nauwelijks zonder daarbij de kritiek te benoemen op de gebrekkige communicatie, het onhandige taalgebruik en ook op het verhullende taalgebruik binnen dit proces. **1. De plannen voor mijn directe omgeving:** Toevoeging van zo'n 1000 woningen tussen station Overvecht en het groot winkelcentrum. Realisatie daarvan vooral in hoogbouw, 50 tot 70 meter hoog, met veel winkels en horeca en voorzieningen in de plinten. Er wordt ook een knooppunt van hoogwaardig openbaar vervoer, HUB, ingericht. Het centraal	We beseffen dat u sommige documenten en reacties op brieven erg laat heeft ontvangen. Dat vinden wij erg vervelend en dit had niet mogen gebeuren. We waarderen daarom des te meer uw aanhoudende betrokkenheid en uw bereidheid om nog wel in de pen te klimmen en een zienswijze in te dienen. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek). We hebben op twee momenten in het proces een wijkbericht naar alle adressen in Overvecht gestuurd. Sommige Overvechters vonden deze wijkberichten te algemeen en te weinig de urgentie en impact van de omgevingsvisie benadrukken. Om deze reden hebben we bij de start van de inspraakperiode weer een wijkbericht naar alle adressen gestuurd, met daarbij een kaart van hun buurt met de belangrijkste voorstellen uit de omgevingsvisie. Op die manier was duidelijker te zien wat de omgevingsvisie voor elke Overvechter betekent. Ook voor vervolgprojecten blijft het een aandachtspunt om in de communicatie de urgentie van meedenken en de impact van projecten goed te laten zien. 1. De plannen voor uw directe omgeving In uw reactie lezen we zorgen over de ontwikkelingen, waaronder een zorg over 'rood'. Uw gebied rond de Butterflydreef is inmiddels als oranje "Stedelijk gebied"

Nr.	Reactie	Antwoord
	station moet worden ontlast, er moet meer verkeer om het centrum heen worden geleid, maar alles moet wel naar station Overvecht, de moskee en de bestaande scholen kunnen. Er komt een snelle busverbinding over de Tripkade aangevuld met meer kleine bussen in de wijk. Parkeerplekken aan de rand van de wijk of in ondergrondse garages. Inmiddels wordt onderzocht of er een VO-school op de Winterboeidreef bij kan. **Help !** Ergens in november drong tot onze wijk door dat onze huizen “in het rood staan”. De een trok die conclusie uit de plaatjes van een enquête, een ander kreeg het te horen op het sportveld: “dat zijn toch jullie huizen die ze gaan afbreken?”. Op de participatieavonden, tijdens een paar extra bijeenkomsten en tijdens de inloopbijeenkomsten hebben we vaak onze zorg hierover geuit: we staan in het rood, wat betekent dat voor onze situatie? Keer op keer kregen we sussende en inhoudsloze antwoorden: Uw verkoopwaarde daalt niet. Wel dus, mensen kopen geen huizen die op de nominatie staan om afgebroken te worden. Dat wordt tegen die tijd bekeken. Welke waarde wordt vergoed als de gemeente onze huizen zou aankopen? Verbouwen? Dat mag u zelf weten. Daarmee wordt het risico voor de investering bij de bewoner/eigenaar gelegd. Wat als geïnvesteerd wordt en sloop toch sneller aan de orde is dan hier voorgespiegeld? Onteigening komt bijna niet voor, kan eigenlijk niet, zolang er geen initiatiefnemers (eh..investeerders) zijn gebeurt er niets. …maar waarom dan al die heisa??? Het is toch de bedoeling dat er op onze plek hoogbouw komt, dan moeten wij toch weg ?? Maakt u zich geen zorgen, zover is het nog niet… Wat als er naast je huis wordt gebouwd? Hoe zit dat met overlast van stof en geluid?	aangemerkt in plaats van rood "Hoogstedelijk". Dit kunt u zien op de buurtkaart "Taagdreef, Rubicondreef" In deze "Stedelijke buurten" gelden andere regels ten aanzien van de bouwhoogten; optoppen van bestaande bouw mag met maximaal 2 bouwlagen, nieuwbouw heeft een hoogte van 4-6 bouwlagen met mogelijke hoogteaccenten tot maximaal 10 bouwlagen. Mits dit zorgvuldig en goed in te passen is in de omgeving. Hoogbouwaccenten tot 10 bouwlagen zijn mogelijk, maar zullen niet de boventoon gaan voeren en eerder ondergeschikt aanwezig zijn. In de "stedelijke buurten" is sloop-nieuwbouw eventueel mogelijk, mits dit bijdraagt aan bredere doelen voor buurtverbetering, zoals woningmix, leefbaarheid, voorzieningen en de openbare ruimte. Maar in zijn algemeenheid blijven we terughoudend met sloop-nieuwbouw (zie paragraaf "Sloop-nieuwbouw?"). En gaan we in de omgevingsvisie uit van behouden wat goed is en vernieuwen waar nodig. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af. De Gemeente kan op dit moment uw onzekerheid over de waarde-ontwikkeling van uw huis niet voor u wegnemen.De gemeente zal niet eerder dan na de wijziging van het omgevingsplan besluiten om over te gaan tot aankoop (minnelijke verwerving/ onteigening) van onroerende zaken. Een onafhankelijke taxatie vormt voor de gemeente de basis voor het bepalen van een marktconforme aankoopprijs om overeenstemming te kunnen bereiken met een eigenaar. Deze vergoeding van de gemeente betreft een schadeloosstelling volgens de onteigeningswetgeving. Of een investering in uw woning rendabel is, is afhankelijk van de marktwaarde van de woning op het moment van verkoop. Deze marktwaarde in de toekomst is altijd onzeker. Of en in hoeverre een verbouwing leidt tot een hogere marktwaarde op het moment van verkoop is niet op voorhand vast te stellen. We proberen de overlast bij bouw zoveel mogelijk te beperken. Bij een bouwaanvraag dient de aanvrager een BLVC-plan toe te voegen. Hierin staan afspraken over bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeerveiligheid en communicatie tijdens de bouw. De gemeente moet het BLVC-plan goedkeuren. Als een bouwer zich niet aan de afspraken houdt, kunt u een handhavingsverzoek indienen bij de afdeling Toezicht en Handhaving Bebouwde Omgeving van de dienst Vergunningen, Toezicht en Handhaving.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De kern van dit verhaal: <u>Er is nooit open en eerlijk over gesproken dat deze “ambities” voor onze wijk niet gerealiseerd kunnen worden zonder dat de eengezinshuizen en drie of vier omringende flats verdwijnen.</u> Wij hebben laten weten dat veel buren zich dit niet realiseerden omdat voorgaande folders te algemeen waren geformuleerd. Op ons verzoek om tenminste in de laatste wijkfolder duidelijk te benoemen dat het om mogelijke sloop van de woningen kregen we een “ja” maar toch is dat niet gebeurd. Vervolgens hebben wij zelf een folder verspreid en daarvoor een ruwe schatting gemaakt van het aantal woningen in onze wijk dat dat risico loopt. We kwamen uit op zo’n 600 (huur- en koop)woningen rondom onze buurt en aan de overzijde van de Moezeldreef. Wij concluderen dat er in dat geval niet 1000 maar 1600 woningen gebouwd moeten worden maar hebben op de vraag of hier rekening mee is gehouden in de plannen nog geen antwoord gekregen. Wat zou het **voordeel** voor de gemeente kunnen om geen open kaart te spelen op dit punt? • Misschien de gedachte dat men geen onrust moet zaaien zolang er geen concrete plannen zijn? • Of de gedachte dat de gemeente toch niets voor bewoners kan doen / geen verplichtingen heeft zolang er geen duidelijkheid is over sloop? • Of (erg negatief gedacht) dat het voordeliger is voor de gemeente om niet te benoemen dat grond in de nabijheid van een station in de afgelopen decennia aantrekkelijker geworden is voor investeerders? De **nadelen**, ook voor de gemeente, zijn: • de onrust is wél gezaaid: bewoners zijn ernstig ongerust geworden over hun woonsituatie • bewoners hebben geen vertrouwen meer in oprechtheid van de gemeente	Wij zijn ons ervan bewust dat mogelijke sloop grote zorgen geeft bij bewoners. Een omgevingsvisie is een relatief abstract ruimtelijk document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat met name in fase 1 en 2 de impact op Overvechters te weinig duidelijk werd. In het bijzonder wanneer de impact een mogelijke sloop zou kunnen betekenen. De gesprekken gingen toen vooral over wijkbrede onderwerpen en modellen, zoals geclusterd of gespreid bouwen. In fase 3 en tijdens de inspraakperiode werden de ideeën meer concreet op buurtniveau besproken. We hebben zo zorgvuldig en concreet mogelijk gecommuniceerd tijdens bijeenkomsten, in (online) berichten en in gesprekken met Overvechters. Desondanks heeft het sommige bewoners onaangenaam verrast. Wij hebben onderschat wat het effect van de ontwerp omgevingsvisie op sommige bewoners is geweest. In de beleidsnota omgevingsvisie hebben we op pagina 9 (A1 Introductie) aangegeven wat de omgevingsvisie betekent voor huiseigenaren en huurders. Voor de meeste zaken in de omgevingsvisie zijn nog stappen en besluiten nodig om dit ook daadwerkelijk mogelijk te maken. Als er in de toekomst plannen komen die het eigendom van een ander raken, is altijd medewerking nodig van de eigenaren. Het uitgangspunt is dat we daarover in gesprek gaan en onderhandelen over aan-/verkoop. Op basis van deze omgevingsvisie kan geen onteigeningsprocedure worden opgestart. Als een woning gehuurd wordt van een woningcorporatie zal de woningcorporatie contact zoeken als er plannen zijn voor renovatie, sloop of andere wijzigingen. Ook voor deze plannen is altijd medewerking nodig van de huurders. Voor renovatie bijvoorbeeld moet 70% van de bewoners instemmen. Voor sloop geldt dat er een draagvlakmeting moet worden gehouden waarbij 60% van de bewoners instemt. Op basis van deze omgevingsvisie kan er dus geen woning worden gesloopt; er zijn altijd andere besluiten voor nodig. Bij een omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt. Vanaf fase 3 werden de ideeën concreter op

Nr.	Reactie	Antwoord
	• bewoners hebben niet het gevoel dat de gemeente zich medeverantwoordelijk voelt voor nieuwe, gelijkwaardige, passende huisvesting • bewoners staan niet meer open voor communicatie terwijl een open houding heel hard nodig is gezien de complexiteit en de samenhang met andere onderdelen van de Omgevingsvisie. Ik denk dat dat deels voorkomen had kunnen worden: A. door van meet af aan te benoemen dat er te weinig ruimte in Overvecht is om alle gewenste zaken te realiseren zónder dat er gesloopt moet worden. En dat liefst in duidelijke taal: in plaats hiervan kregen bewoners teksten met “zoekstrategiëen” en “denkrichtingen” op hun bordje. B. door van meet af aan te benoemen dat iedere bewoner van een huis dat gesloopt zal moeten worden op alle mogelijke steun van de gemeente kan rekenen. Die steun kan bestaan uit financiële compensatie, uit meezoeken naar alternatieve woonplekken, maar ook uit het organiseren of ondersteunen van buurtbijeenkomsten of het zoeken naar gelijkgestemden wanneer bewoners een bepaald ideaal hebben voor hun nieuwe woonomgeving. (zie D) C. door van meet af aan een stevig meldpunt in te richten waar mensen die zich zorgen maken over het dak boven hun hoofd terecht kunnen voor bovengenoemde hulp: nu of in de toekomst, zo lang als nodig is. Dit zou gekoppeld kunnen worden aan de steun die de gemeente wil bieden aan initiatieven van bewoners. D. door het aanbod tot ondersteuning van die eigen initiatieven véél duidelijker vorm te geven en aan te bieden. Dit aanbod, zoals nu beschreven op blz. 15 in bijlage B, is in de participatiefase nauwelijks genoemd. Bewoners zouden daarvoor wooncoöperaties moeten oprichten. Dat is een mooi idee maar het zal voor de meeste bewoners niet haalbaar zijn om zelf plannen daarvoor te maken en te realiseren. Daar is veel meer steun voor nodig. Te beginnen met voorlichting, enthousiasmering, actieve steun, ook in de beginfase waarin redenen, doelen en mogelijkheden nog onduidelijk zijn.	buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten met tafelgesprekken per buurt zijn deze ideeën met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor deze bijeenkomsten duidelijker hadden kunnen zijn over de status en duiding van de voorgestelde ideeën voor de buurten, waaronder mogelijke sloop van woningen. 2. Hoogbouw Hoogbouw is nodig om meer woningen en werkplekken te kunnen bouwen én het levert een bijdrage aan het verbeteren van de buurt. Denk aan variatie aan woningen, prettiger verblijfsgebied. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Leefbaarheid en cohesie zijn ook in de omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "ruimte voor groei" uitgangspunten gegeven voor ontwikkelingen die in gaan op: 1. het zorgdragen bij ontwikkelingen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied. 2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen. We herkennen het aandachtspunt voor de gemeenschappelijke ruimten. Deze moet passen bij de bewoners en vraagt om programmering om deze ruimtes ook daadwerkelijk te laten leven. Dit aandachtspunt zal in de uitwerking binnen concrete projecten worden meegenomen. Er wordt in heel Utrecht ingezet op het vergroten van het aantal sociale huurwoningen. In de meeste wijken geldt dat het aandeel sociale huur moet stijgen. Niet voor niets geldt voor nieuwbouw dat 40% uit sociale huurwoningen

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. Hoogbouw Hoogbouw biedt meer mensen per vierkante meter onderdak dan laagbouw. Dat is het enige sterke voordeel van hoogbouw boven laagbouw. Het blijft de vraag of dit voordeel zo groot is dat we de nadelen ervan willen accepteren: veel mensen naast, onder en boven elkaar brengt een grote sociale druk met zich mee en werkt onveiligheid en criminaliteit in de hand. De gemeente denkt dit gedeeltelijk te kunnen voorkomen door het bouwen van portiekflats die zodanig zijn gebouwd dat mensen elkaar wel moeten tegenkomen: in portiek en opgang, in gezamenlijke ontmoetingsruimtes, in gedeelde (dak)tuinen. Als voorbeeld hiervoor worden de Experimentele Flats in Overvecht Noord genoemd. Maar bewoners hiervan hebben een dusdanig sociale instelling en/of behoefte om met anderen hun woonomgeving te delen dat ze die woonsituatie zelf hebben opgezocht! Wat is er te verwachten wanneer mensen in zo'n woonsituatie belanden zonder dat ze hier zelf voor gekozen hebben? Er is best kans dat er een goed leefklimaat ontstaat in deze soort flats maar de kans is even groot dat dat niet gebeurt. Bedenk hierbij dat gemeenschappelijke ruimtes waarmee geen binding ontstaat, waar bewoners zich niet verantwoordelijk voelen, het risico van verwaarlozing lopen en op die manier verworden tot een bron van ergernis en conflict. Voor zover mij bekend zijn er geen vergelijkende onderzoeken gedaan, zijn er hieromtrent geen cijfers bekend en is er geen reden om het model van de experimentele flats als oplossing naar voren te schuiven. Ik hoor het graag van u als die onderzoeken er wél zijn. Een tweede oplossing zoekt de gemeente in het brengen van meer evenwicht tussen sociale woningbouw en de wat duurdere huur- en koopwoningen. Dit is gebaseerd op de veronderstelling dat bewoners van sociale woningbouw vaak meerdere problemen met zich meedragen. Vermenging van de verschillende lagen van de bevolking zou dan tot minder druk leiden.	moet bestaan (coalitieakkoord 2022). Omdat het aandeel sociaal in Overvecht al relatief hoog is, geldt dit percentage niet voor Overvecht. Het aandeel mag in deze wijk dalen, maar het aantal sociale huurwoningen moet minimaal gelijk blijven. Een hoogstedelijke gebied heeft een hoge dichtheid en gebruiksintensiteit. Het kenmerkt zich door intensief en meervoudig ruimtegebruik en door functiemenging. Vaak liggen dit soort gebieden in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer. Een hoogstedelijk gebied hoeft niet per definitie te bestaan hoogbouw. Er zijn hoogstedelijke gebieden die bestaan uit stedelijke blokken. Deze voorbeelden kennen we uit Berlijn, Parijs of Barcelona. Daar kan hoogbouw onderdeel van zijn. Hoogbouw is een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. En ook een middel om de herkenbaarheid van belangrijke stedelijke gebieden, wegen of knooppunt ruimtelijk te accentueren en een bepaalde hiërarchie daar in aan te kunnen geven. Hoogbouw moet ook echt heel goed zijn. Hierbij gaat het niet om de hoogste toren, maar om het fijnste straatleven. Het gaat om een prettige (werk- of) woonplek, onder meer vanwege de grote diversiteit aan voorzieningen waar je naartoe kan lopen. In dit soort gebieden kunnen grote en kleine gebouwen door elkaar staan. Hoogbouw passen we zorgvuldig in. Hierbij houden we rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgen we voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Bovendien geven we voor hoogbouw specifieke hoogbouwprincipes en volgen we de kwaliteitsprincipes en ambities van de Stedenbouwvisie. 3. Uitbreiding winkels en winkelcentra We begrijpen uit uw zienswijze dat u de omgevingsvisie op een aantal fronten te globaal en te algemeen vindt, waardoor voor u niet duidelijk is aan welke concrete verbetering dat bijdraagt. Daarom benadrukken we dat de omgevingsvisie de hoofdlijn van de gewenste toekomstige ontwikkeling van de wijk schetst met 2040 als horizon. Daarbij zijn nog veel onzekerheden en daarom is de omgevingsvisie op sommige punten globaal. Voor de extra woningen, werkplekken, verduurzaming en vergroening etc. is verdere uitwerking tot concrete projecten noodzakelijk. Over die projecten is opnieuw participatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	De wijk Overvecht is hiertoe opgedeeld in acht buurten. Zoals de tabellen op blz. 186 – 189 van bijlage B laten zien kent de Taagdreef e.o. een redelijke verdeling op dit punt en mag het aantal huurwoningen gelijk blijven. In andere buurten zou het percentage onevenwichtiger zijn en moeten er meer of minder sociale huurwoningen komen. Zou een andere verdeling in Overvecht echt helpen om “de pijn eerlijker te verdelen”? Schiet de ene buurt er iets mee op als de andere buurt op gelijke wijze belast wordt? Het is voor mij zeer de vraag of deze redenering klopt en de “sociale opgave” echt gehaald wordt wanneer bij het verdelen van de pijn alleen gekeken wordt naar de wijk Overvecht. Is het niet zo dat het etiket “zwakste wijk” in de loop der geschiedenis keer op keer doorgeschoven is? Vroeger droegen wijken als Ondiep en Sterrenwijk die titel, daarna werd het Kanaleneiland. Sinds die wijk gerenoveerd is en bewoners daarvan een plek kregen in Overvecht, schoof het etiket “vanzelf” door naar onze wijk. Gemeente Utrecht: verdeel die pijn en die zorgen nou eens echt door in elke wijk het percentage sociale huurwoningen in evenwicht te brengen met de duurdere behuizing! Het begrip “hoogstedelijk” komt niet voor in het woordenboek. Ik vind het wel terug op websites van projectontwikkelaars en architectenbureaus. Ik ervaar het als een verhullende manier om te spreken over hoogbouw: laten we vooral het beestje niet bij de naam noemen want men zal schrikken. Jazeker, ik schrok toen ik uiteindelijk in de wijkfolder van april las dat het om bouw van 50 tot 70 meter hoog gaat. Deze flats zullen in plaats van en tussen de huidige bebouwing inkomen. Fietst u eens in de wijk rond, kijk goed naar de huidige hoogtes, naar de plekken waar u de blauwe lucht wel of niet kunt waarnemen en bedenk dan hoe de geplande steenmassa’s ons blikveld in de toekomst zullen belemmeren. **3. Uitbreiding winkels en winkelcentra.**	mogelijk en de tijd zal moeten uitwijzen wat voor initiatiefnemers wanneer mogelijk is qua ontwikkelingen. De omgevingsvisie maakt het toekomstperspectief in ieder geval beleidsmatig mogelijk en initiatieven die daar binnen passen kan de gemeente zo faciliteren. Tot slot gaat u in op winkelcentra en online winkelen. Op basis van de verwachte bevolkingsgroei blijkt uit onze inschattingen dat de vernieuwing en eventuele groei van voorzieningen - waaronder winkels -nodig is. Juist door winkels te moderniseren en te mengen met andere publieksgerichte functies zoals sport, horeca of cultuur ontstaan er aantrekkelijke plekken, die van meerwaarde zijn voor de wijk en voor de buurten in de wijk. 4. Versterking van het groen en mobiliteitstransitie We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek).

Nr.	Reactie	Antwoord
	“Hoogstedelijk” staat in de visie van de gemeente niet alleen voor hoogbouw maar voor hoogbouw met veel kantoren, winkels en horeca die tot “bedrijvigheid” moeten leiden en Overvecht een echt stads karakter moeten geven in plaats van het karakter van de buitenwijk dat het sinds jaar en dag heeft. Zou dat misschien komen doordat Overvecht een buitenwijk ís? In het ontwerp Omgevingsvisie, deel A, blz. 5 staat te lezen: “We willen graag dat bewoners het beter krijgen. Dat doen we door te houden wat goed is en te verbeteren wat dat nog niet is.” Varianten hierop lezen we in alle infomateriaal en hoorden we op elke bijeenkomst. Waarom toch die vage, algemene bewoordingen? Als iets nog niet duidelijk en exact geformuleerd kan worden: zeg dat dan of benoem het niet. Laat de blabla achterwege want juist dat roept wantrouwen op. *Wat is goed? Wat is verbetering? Verbetering voor wie? Wie beoordeelt dat?* Zelf geniet ik van de rust van Overvecht en heb ik geen behoefte aan meer winkels, horeca of bedrijvigheid. Dat terzijde want ik begrijp goed dat de woningnood zo hoog is dat het belang van het individu misschien moet wijken voor het belang van anderen die ook willen wonen. De nieuwe bewoners hebben waarschijnlijk ook graag een supermarkt in de buurt. Er is zeker ook ruimte voor een goede biologische supermarkt. Verder verwacht ik dat nieuwe bewoners hetzelfde gedrag zullen vertonen als andere consumenten in Overvecht, Utrecht en Nederland: online bestellen, geen tijd meer besteden aan het bezoeken van winkels, zeker niet aan drukke winkelcentra met parkeerkosten. Online winkelen heeft het overgenomen. Een nieuw groot winkelcentrum bouwen, nieuwe winkels rondom het station, meer winkelstrips….al deze plannen komen voort uit wensdenken, zijn luchtfietserij, onlogisch en zullen opnieuw tot leegstand leiden. **4. Versterking van het groen en mobiliteitstransitie** Ook het begrip “mobiliteitstransitie” is nog niet in van Dale terug te vinden. Gezien de commotie op de sociale media en de demonstratie van 11 mei jl.	Bedankt voor uw adviezen met betrekking tot het beter uitdragen van de ambities van de gemeente Utrecht op het gebied van mobiliteit en groen etc., zowel stadsbreed als voor Overvecht. - We zullen er over nadenken hoe we het instand houden van particuliere groene daken op lange termijn juridisch kunnen borgen. - Appartementen hebben vaak groene binnentuinen terwijl we bij de laagbouwwoningen veel verhard tuinen zien. En we zijn blij dat veel bewoners door acties als tegels wippen hun tuin hebben vergroend en hopen dat dat in de toekomst nog gaat toenemen. We zijn ook heel zuinig op de bestaande (sociale) eengezinswoningen en zien alleen op plekken met een heel goede OV bereikbaarheid mogelijkheid en wenselijkheid voor verdichting. - Als u uw eigen gevel wil vergroenen mag dat. Als u niet zelf eigenaar bent moet u eerst toestemming vragen van de eigenaar. 5. De fiets gaat een grote rol spelen in de autovrije/autoluwe wijk. De fiets is inderdaad een essentieel vervoermiddel in onze omgevingsvisie voor Overvecht en zal een centrale rol spelen in de uitvoeringsplannen. Het behoud van duidelijke scheidingen tussen fiets- en wandelpaden is belangrijk voor de veiligheid van zowel fietsers als voetgangers. We streven ernaar om in de ontwerpen die gemaakt worden in de uitwerking duidelijke en veilige scheidingen aan te brengen waar mogelijk, om conflicten tussen verschillende weggebruikers te minimaliseren. Uw opmerking over het toenemend gebruik van elektrische fietsen en brommers en de bijbehorende veiligheidsrisico's is zeer terecht. Hiervoor hebben we ook stadsbreed aandacht. De ruimte voor het stallen van fietsen, zowel bij woningen als in de openbare ruimte, is een belangrijk aspect. We erkennen de uitdaging om in de uitwerking voldoende fietsenrekken te plaatsen zonder dat dit ten koste gaat van groenvoorzieningen. Bij de uitwerking van plannen kijken we hier goed naar. Daarbij houden we uiteraard rekening met de toegankelijkheid voor fietsers met een beperking en oudere fietsers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	vermoed ik dat dat voor een deel van de Overvechters nu gelijk staat aan het afsluiten van Overvecht voor de auto. Ambtenaren hebben meerdere malen gezegd dat ze het moeilijk vinden om informatie helder, duidelijk en evenwichtig over te brengen. Dat is heel begrijpelijk: de materie is complex en het is niet vreemd als niet elke ambtenaar elk onderdeel ook echt overziet. Dat mag er echter niet toe leiden dat de burger onvoldoende informatie krijgt en gesprek en besluitvorming hierover gehinderd worden. Dat lijkt zeker het geval te zijn bij dit onderwerp: belangrijke aspecten zoals opwarming van de wijk door het vele gesteente, de waterhuishouding binnen de wijk, het belang van vergroening en groene verbindingen kwamen nauwelijks aan bod. De discussie versimpelde snel tot: wel of geen auto door de dreven, wel of geen parkeerplaats naast mijn huis. In bijlage B vind ik dan ook voor het eerst een toelichting op de noodzaak tot het autoluw maken van de wijk, het versterken van fiets- en wandelpaden, het versterken van openbaar vervoer en het vergroenen van de wijk. Deze onderbouwing is uitgebreider en informatiever dan alles wat in eerdere documenten stond of op bijeenkomsten is uitgelegd. Ik krijg eindelijk een beeld van de manier waarop is nagedacht over het “robuuste groen” en ik krijg een heel klein beetje meer vertrouwen in de oprechtheid van de gemeente om de doelstelling van 80 ha groen ook daadwerkelijk te willen behalen. Er blijkt bijvoorbeeld ook uit dat regulering van de verkeersstromen geleidelijk zal gaan en bijsturen in de komende jaren mogelijk is. Die nuance ontbrak in de presentatie. Dat wil niet zeggen dat alles wat in deze hoofdstukken staat helder of begrijpelijk is. Een veelgehoorde klacht is dan ook dat al deze informatie alleen door academici te lezen is. In mijn visie is elke boodschap, hoe ingewikkeld de inhoud ook is, in heldere taal te vatten en voor iedere lezer begrijpelijk te maken. Met name de hoofdstukken 3 (Onderbouwing Groen en Profielen) en 4 (Onderbouwing Mobiliteit) uit bijlage B hadden in heldere taal en duidelijke afbeeldingen in de participatiefase uitgedeeld en besproken moeten worden.	6. Hoe haalbaar zijn de plannen? Voor het verwezenlijken van meerdere ambities op korte termijn zijn deels financiële middelen beschikbaar. Voor het merendeel van de ambities zijn deze middelen er nog niet. We gaan de komende jaren dan ook op zoek naar structurele (beheer) en incidentele (realisatie) financiële middelen, Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn. De realisatie van de doelstellingen is naast de gemeentelijke beschikbare middelen ook afhankelijk van de mate en snelheid waarin door private partijen ontwikkeld wordt. Thema's als energievoorziening, aardgas en veiligheid van elektrische auto's zijn thema's die niet op wijkniveau worden georganiseerd. De omgevingsvisie richt zich vooral op ruimtelijke en strategische thema's en niet op specifieke thema's zoals netcongestie en veiligheid van elektrische auto's.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In mijn ogen is het terugdringen van het autoverkeer een goed streven: het is nodig voor onze gezondheid en voor het leven van de generaties die na ons komen. Dit onderwerp is naast de woningbouw het belangrijkste element van de Omgevingsvisie en daarmee ook een heet hangijzer. Voor veel bewoners misschien wel het heetste hangijzer: als huurder kun je bij gedwongen verhuizing immers wel rekenen op vervangende woonruimte. Het “afnemen” van de auto wordt als een ernstige inbreuk op de privacy ervaren. De aanpassing van onze omgeving aan de klimaatsverandering is ook een ingewikkeld onderwerp en maatregelen grijpen ook daadwerkelijk in op ons dagelijks leven. De manier waarop de informatie nu is verspreid helpt niet om bewoners van de noodzaak te doordringen, goodwill te kweken en iedereen mee te krijgen in deze transitie. Àls het bereikt kan worden dan alleen door volledige en open informatie, geschreven of verteld door mensen die inhoudelijke kennis van zaken in heldere taal weten om te zetten. Dit vraagt tijd en geduld. Ik begrijp dat de Omgevingswet zoals deze de afgelopen jaren ontwikkelt is veel aspecten van het dagelijks bestaan en onderling verkeer omvat en daarmee flink verschilt van de vroegere regelgeving. Ik zie ook wel de noodzaak daartoe. Toch denk ik dat de gemeente te veel vliegen in één klap heeft willen slaan. Die klap veert terug in het eigen gezicht. Ik stel daarom voor: A. Zet stadsbreed in op voorlichting, informatie- en gespreksbijeenkomsten over de manier waarop Utrecht om wil gaan met klimaatverandering, vergroening, auto, openbaar vervoer, milieu. B. Leid de discussie richting de wenselijkheid / noodzaak van autoluwe wijken. Probeer vergelijkbare maatregelen in meerdere wijken te introduceren zodat Overvecht niet alleen staat in het “trekken van de kar”. C. Maak een serie van brochures waarin de nu bekende feiten, stand van zaken rondom klimaatadaptatie en de onderbouwing van de voorgestelde	

Nr.	Reactie	Antwoord

maatregelen in begrijpelijke taal worden verwoord. Verspreid die serie en zorg dat de deeltjes makkelijk verkrijgbaar zijn.

D. Blijft de noodzaak om Overvecht op korte termijn autoluw te krijgen overeind, overweeg dan een overgangsperiode waarin bewoners mogelijkheid krijgen om te verhuizen als zij zich niet kunnen vinden in deze keus. Het meldpunt genoemd onder 1.C kan daar ook een rol in vervullen.

Ter afsluiting nog een opmerking over de relatie vergroening en hoogbouw: in de plannen wordt gesproken over de gemeenschappelijke, groene ruimte tussen de flats, daktuinen en verticaal groen waardoor de hoogbouw niet ten koste zal gaan van versterking van het groen in de wijk. Dat zal tegenvallen:

- De huidige situatie van het groen in Overvecht wordt beschreven als “rommelig” en “verwaarloosd”. Dat klopt en dat is ten dele te wijten aan het feit dat het gemeenschappelijk groen betreft. Te weinig mensen voelen zich betrokken bij het stukje groen voor hun deur of bij het parkje waarin ze hun hond uitlaten. De gemeente Utrecht weet dat wel en daarom zijn er allerlei acties om mensen meer bij het openbaar groen te betrekken en hen het gevoel te geven toch een beetje eigenaar te zijn: Adopteer een boomspiegel; Gratis plantjes voor je geveltuin; Groene Buurtbon, Boomspiegelfeest.

Zal er over een jaar of tien ook actie moeten worden ondernomen om bewoners te bewegen hun gezamenlijke daktuinen groen te houden?
Er is nog niet veel ervaring opgedaan met verticale tuinen en begroeiing van zulke hoge gevels. Is dit een vorm van tuinieren waar bewoners zelf nog iets aan bij kunnen dragen?

- Hoewel er natuurlijk ook veel betegelde tuinen zijn (of waren, met dank aan de actie Tegel Wippen) zijn er ook veel tuineigenaren die zich inzetten voor “hun” groen en zo bijdragen aan de leefbaarheid in de wijk. Met het verdwijnen van laagbouw zullen de bijbehorende tuinen ook grotendeels verdwijnen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	5. De fiets gaat een grote rol spelen in de autovrije/autoluwe wijk. Toch krijgt de fiets in de hele documentatie weinig aandacht. Worden fiets- en wandelpaden een geheel, zoals bijvoorbeeld in sommige parken, of blijft er een scheiding? Ik mis visie op het toenemend gebruik van elektrische fietsen en brommers en op het gevaarlijke rijgedrag van deze verkeersdeelnemers: met het verdwijnen van de auto op straat verdwijnt de prikkel voor deze groep om voorzichtig te rijden. Dit gaat ten koste van de gewone fietser en de wandelaar. Routes waar auto's geweerd worden zijn daarom niet per definitie veiliger! Er wordt geen woord gewijd aan de ruimte die nodig is voor het opbergen en het stallen van fietsen, bij huis en in de openbare ruimte moet daarvoor plek gemaakt worden. Veel fietsen in de openbare ruimte vragen veel fietsenrekken. Veel fietsenrekken zullen ruimte aan het groen onttrekken. Mocht men denken aan ondergrondse fietsenstallingen dan wijs ik erop dat die niet geschikt zijn voor fietsers met een beperking en voor oudere fietsers en die laatste groep is ruim vertegenwoordigd in Overvecht. **6. Hoe haalbaar zijn de plannen?** Misschien geen onderwerp waar ik me als burger druk over zou moeten maken: als de gemeente met voorstellen komt dan zullen die toch getoetst zijn op praktische haalbaarheid? Toch heb ik vragen: • Er zijn problemen met de huidige energievoorziening: het stroomnet loopt hier en daar vast, om nieuwe woonwijken te kunnen aansluiten zijn nieuwe stroomcentra en passende nieuwe bekabeling nodig. • De aardgasplannen stagneren. • Er zijn problemen met de watervoorziening. • Er zijn grote vraagtekens omtrent de veiligheid van elektrische auto's in parkeergarages.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Al met al is mijn boodschap aan de gemeente niet: stop alle plannen maar in de ijskast. Mijn boodschap is wel: houd bij alle voorstellen en plannen veel meer rekening met de invloed hiervan op bewoners. Verschuil je daarbij niet achter participatieprotocollen maar bekijk per wijk, per situatie wat nodig is om tot goed gesprek en goede besluitvorming te kunnen komen.	
503	Oud-Utrecht zet zich in voor het cultuurhistorisch erfgoed. Overvecht is een relatief jonge wijk met een directe omgeving waarin vele eeuwen aan ontwikkeling van landschap en bebouwing zichtbaar en beleefbaar zijn. Overvecht is ook een wijk die al 25 jaar sociaaleconomisch, sociaal-cultureel en ruimtelijk een dynamische ontwikkeling doormaakt en de komende jaren tegemoet gaat. Erfgoed kan in deze ontwikkeling een inspirerende en stimulerende rol vervullen. Erfgoed is niet alleen drager van de identiteit van een gebied, maar ook van de identiteit van (groepen in) de samenleving. Die identiteit kan ook en zal mogelijk steeds meer meervoudig zijn, vanuit verschillende waarden, benaderingen, generaties en groeperingen. Overvecht kent een grote diversiteit aan bewoners met een verscheidenheid in achtergrond en bewoningsgeschiedenis: mensen die als het ware de eerste paal nog hebben zien slaan en mensen die net aankomen. Erfgoed kan voor al deze bewoners een belangrijke verbindende factor zijn door het te behouden, te benutten en te beleven.	Wij onderschrijving dat erfgoed en de cultuurhistorische waarden identiteit geven aan de wijk en dat het van belang is voor de diverse (huidige en toekomstige) bewoners van de wijk. Het zorgvuldig omgaan met deze waarden - en waar mogelijk versterken - is één van de uitgangspunten van de omgevingsvisie Overvecht. Met name in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 worden deze waarden in beeld gebracht om zo bij uitwerking te kunnen sturen op de karakteristiek van Overvecht en de bijbehorende cultuurhistorische waarden.
504	Graag deel ik met u mijn zienswijze m.b.t. omgevingsvisie Overvecht en in het bijzonder het scenario waarbij tuindersvereniging Ons Genot moet verplaatsen naar een andere plek. In 2017 mochten wij (een jong gezin met een dochter van toen 3 en een tweede dochter op komst) na ongeveer een half jaar op de wachtlijst te hebben gestaan, een tuin overnemen op het complex: tuintje 64. Het is een tuin van 250 vierkante meter met daarop twee mooie grote wilgen die zorgen voor sfeer en schaduw. We hebben de (toen flink verwaarloosde) tuin flink onder handen genomen: aanleggen van moesvakken, een nieuw gazon, borders, compostbakken en de daarbij behorende nieuwe beplanting. Dit deden - en doen wij samen met twee andere huishoudens .	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De plek is letterlijk een oase voor ons, die met 10 minuten fietsen goed en makkelijk te bereiken is. We leren onze kinderen hoe dikke pompoenen groeien uit kleine zaadjes en hoe belangrijk die 'vieze wormen' zijn voor de grond. We schuren en verven onze huisjes. We vieren er verjaardagen, zoeken jaarlijks de paaseieren, BBQ-en met vrienden en gaan er naar toe voor verkoeling als de zomers te heet worden. Het is een bijzondere vereniging met inmiddels een vertegenwoordiging van meerdere generaties, culturen en gezinssamenstellingen. Wij als 'groentjes' weten dat we altijd mogen aankloppen bij de oudgedienden voor advies of hulp. De vereniging is hecht en zorgzaam voor elkaar en voor het complex en voor de grond waarop al het groen groeit. Het zou onbeschrijfelijk zonde zijn als deze plek zou worden opgeheven. De grondkwaliteit, de biodiversiteit en de hechte gemeenschap van jong en oud is niet zomaar te 'copy pasten'. Er zal veel verloren gaan.	
505	Een nieuwe fietstunnel tussen Tuindorp en Overvecht lost geen direct probleem op, er zijn immers al goede fietspaden langs Tuindorp die aansluiten op scholen (Gerrit Rietveld Academie), winkelcentrum (De Gaard) en doorgaande routes naar het centrum van Utrecht. Het aanleggen van een nieuwe fietstunnel creëert wel problemen in een rustige wijk. Met name de verkeersveiligheid wordt een issue. Er zijn drie basisscholen in Utrecht en veel kinderen spelen op straat. Een extra fietstunnel leidt niet alleen extra fietsers door de wijk, maar ook brommers, scooters, fatbikes en andersoortige snelle elektrische fietsen. Waarom zouden we zoveel extra verkeer door een woonwijk willen leiden, met allemaal smalle straten, terwijl er al veilige routes om de wijk liggen? Dit is in strijd met het feit dat er juist veel extra aandacht wordt besteed aan verkeersveiligheid rondom de drie scholen in de wijk. Naast verkeersveiligheid is ook afname van de algemene veiligheid te verwachten. Een fietstunnel, ook wanneer deze verlicht is, trekt gedoe aan. Hangjongeren, graffiti, vuurwerkoverlast, extra vluchtroutes waar de politie met de auto niet bij kan, etc. Dit geldt voor beide kanten van de tunnel.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naar onze mening lost de extra tunnel geen direct probleem op, maar worden er wel enorme kosten gemaakt om de tunnel aan te leggen. Volgens ons kan dit geld beter besteed worden, bijvoorbeeld aan groenvoorziening of verduurzaming. De verschillen tussen beide wijken zijn groot, maar dat zal niet veranderen door het aanleggen van een nieuwe tunnel tussen beide wijken.	
506	Wij hebben grote moeite met het maken van extra verbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp middels 2 extra tunnels. Ten eerste is het ergerlijk dat een dergelijk grote voorgenomen investering (het gaat hier om miljoenen euro per tunnel) met een grote invloed op een buurt, maar zeer summier wordt onderbouwd en met twee kleine pijltjes op een kaart in de visie gefietst wordt. Het woord tunnel komt welgeteld slechts 1x voor in de visie. Het betreft een papieren wensdenken vanuit bureaupolitiek waar vanuit bewoners van Tuindorp en vanuit Overvecht helemaal geen actuele behoefte bestaat of in een vraag voorziet. Er wordt helemaal niet aangetoond dat het spoor op dit deeltraject een negatieve invloed heeft op het woongenot, de bereikbaarheid van bewoners van Overvecht of Tuindorp, noch voor de natuur. Er zijn diverse verbindingen al aanwezig. Misschien wordt het spoor voor omwonenden, dieren of wat dan ook, wellicht juist wel als prettig ervaren. Maar door het stukje spoor tussen Overvecht en Tuindorp zonder argumenten te benoemen als “barrière” wordt het spoor negatief geframed en wordt er maar vanuit gegaan dat er een oplossing moet komen voor een niet bestaand probleem. Wie heeft aangegeven dat er een zogenaamde barrièrewerking doorbroken moet worden? Er is ons inziens helemaal geen behoefte aan extra tunnels. Er zijn al 3 verbindingen (Tripkade, spoorovergang bij Rietveld en NS station). Dit zijn logische routes naar voorzieningen. Waarvan er 1, de NS tunnel, nota bene in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. Tunnels staan er niet om bekend dat dit de veiligheid bevordert. Bijvoorbeeld omdat er geen sociale controle is. Gebruik als hangplek, onveilig ’s nachts,	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wordt regelmatig zwaar vuurwerk afgestoken, veel onderhoud vanwege vandalisme/ graffiti, gebruik crimineel gedrag/vluchtroute etcetc. Tuindorp is, net als de Marie van Hongarijedreef, een rustige woonwijk zonder bijzondere (buurtoverstijgende) voorzieningen. De wijkoverstijgende voorzieningen die er in Tuindorp zijn, het Gerrit Rietveld en WC De Gaard, liggen direct buiten/aan de rand van de wijk. De bereikbaarheid hiervan ten opzichte van Overvecht is prima en de fietspaden zijn net nieuw en worden goed gebruikt. Het winkelstripje nabij Station Overvecht ligt ook aan de rand van de buurt Maria van Hongarijdreef. Ook dit stripje is prima bereikbaar. De bereikbaarheid van de voorzieningen (aan beide zijden van het spoor) wordt niet positief beïnvloed door het maken van extra tunnels op de beoogde plekken midden in het rustige woongedeelte van de beide wijken. De nieuw beoogde fiets- of looproutes vanuit Overvecht naar de voorzieningen, of vanuit Tuindorp naar de winkeltjes in Overvecht Station, worden niet ineens veel korter of logischer. Er is dus helemaal geen noodzaak om meer verbindingen te maken. Een tunnel (inclusief de bijbehorende hellingbaan) heeft een aanzienlijke ruimtelijk impact en daarmee een groot ruimtebeslag, het gaat samen met nieuw aan te leggen fietspaden juist ten koste van het aanwezige groen. Dit draagt niet bij aan het tegengaan verstening en verbeteren klimaatadaptatie. Als er al gebruik gemaakt zou worden van deze nieuwe tunnels, zorgt dit voor een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en daarmee meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert juist het buitenspelen (bewegen) van kinderen, waar de gemeente zo prat op gaat. Kortom, extra tunnels = wensdenken zonder concrete behoefte vanuit bewoners, betreft enorme geldverspilling, is een verslechtering van de veiligheid, zorgt voor onnodige verkeersbewegingen door de rustige woonwijken, draagt niet bij aan bereikbaarheid voorzieningen, neemt een groter ruimtebeslag in dan nu, zorgt voor verstening en verslechtert de klimaatadaptatie.	
507	**Gezamenlijke zienswijze buren Arnodreef, Butterflydreef, Rubicondreef**	Wij zijn ons ervan bewust dat mogelijke sloop grote zorgen geeft bij bewoners. Een omgevingsvisie is een relatief abstract ruimtelijk document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om de inbreng vanuit

Nr.	Reactie	Antwoord
	De bedoeling van de zienswijze is dat met name gereageerd wordt op de inhoud van het ontwerp Omgevingsvisie zoals dat er nu ligt. Toch komt in bijna elke zienswijze die ieder van ons persoonlijk heeft gestuurd steeds ongenoegen, verbazing, ontgoocheling over de manier van communiceren van de gemeente tot uiting. Het is erg lastig om het alleen over de inhoud te hebben. Het helpt daarbij natuurlijk niet dat we geen antwoord hebben gekregen van de gemeente op onze brief van 8 maart. Het participatieproces liep verder, mét de door ons gesignaleerde “weeffouten”. Als buren brengen we de volgende punten en vragen onder de aandacht van de gemeente: **Inhoud inloopbijeenkomsten:** Om goed voorbereid te zijn op de inloopbijeenkomsten hebben we als groep vragen verzameld. In onze nabespreking bleek echter dat er bijna geen antwoord is gekomen op die vragen. Daarom sturen we de lijst mee als bijlage bij deze gemeenschappelijke zienswijze. We kunnen inhoudelijk moeilijk commentaar geven als we de feiten nog niet voldoende kennen. De tevredenheid over het verloop en de gegeven informatie van de inloopbijeenkomsten was wisselend: voor sommigen was met name de presentatie via de borden verhelderend. Enkele bewoners voelden zich door het gesprek op de inloopbijeenkomst gerustgesteld wat betreft mogelijke onteigening: dit zou echt niet aan de orde zijn en niet kunnen. Op de bijeenkomst van 30 april kantelde dat gevoel van geruststelling weer: toen luidde het antwoord op deze vraag weer: het is zeer onwaarschijnlijk, het ligt zeker niet in de bedoeling, de gemeente doet er alles aan om samen tot overeenstemming te komen maar in het uiterste geval kan overgegaan worden	Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat met name in fase 1 en 2 de impact op Overvechters te weinig duidelijk werd. In het bijzonder wanneer de impact mogelijke sloop zou kunnen betekenen. De gesprekken gingen toen vooral over wijkbrede onderwerpen en modellen, zoals geclusterd of gespreid bouwen. In fase 3 en tijdens de inspraakperiode werden de ideeën meer concreet op buurtniveau besproken. We hebben zo zorgvuldig en concreet mogelijk gecommuniceerd tijdens bijeenkomsten, in (online) berichten en in gesprekken met Overvechters. Desondanks heeft het sommige bewoners onaangenaam verrast. Wij hebben onderschat wat het effect van de ontwerp omgevingsvisie op sommige bewoners is geweest. In beleidsnota omgevingsvisie geven we op pagina 9 (A1 Introductie) aan wat de omgevingsvisie betekent voor huiseigenaren en huurders. Voor de meeste zaken in de omgevingsvisie zijn nog stappen en besluiten nodig om dit ook daadwerkelijk mogelijk te maken. Als er in de toekomst plannen komen die het eigendom van een ander raken, is altijd medewerking nodig van de eigenaren. Het uitgangspunt is dat we daarover in gesprek gaan en onderhandelen over aan-/verkoop. Op basis van deze omgevingsvisie kan geen onteigeningsprocedure worden opgestart. Als een woning gehuurd wordt van een woningcorporatie zal de woningcorporatie contact zoeken als er plannen zijn voor renovatie, sloop of andere wijzigingen. Ook voor deze plannen is altijd medewerking nodig van de huurders. Voor renovatie bijvoorbeeld moet 70% van de bewoners instemmen. Voor sloop geldt dat er een draagvlakmeting moet worden gehouden waarbij 60% van de bewoners instemt. Op basis van deze omgevingsvisie kan er dus geen woning worden gesloopt; er zijn altijd andere besluiten voor nodig. U geeft aan dat u de fasering van de inspraakperiode niet correct vindt. Bij vrijgave van de ontwerp omgevingsvisie is dit gepubliceerd via de wettelijk verplichte kanalen. Daarnaast hebben we verschillende communicatiemiddelen ingezet om zoveel mogelijk Overvechters te informeren over de ontwerp omgevingsvisie en de inspraakperiode. Bijvoorbeeld met een wijkbericht, via

Nr.	Reactie	Antwoord
	tot onteigening. De procedure hiervoor staat beschreven in de folder “Als de gemeente uw eigendom wil verwerven.” (ter plekke uitgedeeld) Er blijft dus onzekerheid op dit punt. **Procedure van de inspraakfase.** We brengen onder de aandacht dat de fasering van de inspraakfase niet correct is. Tijdens de inspraakfase van zes weken werden er inloopbijeenkomsten gehouden. Naar onze mening hoort alle informatie goed gedeeld te zijn met betrokkenen voordat de inspraakprocedure begint. De gegeven inspraaktermijn loopt van 8 april tot 20 mei. Op 9 en 10 april viel het wijkbericht in de bus met daarin de data van drie inloopbijeenkomsten, de laatste op 25 april. Dat betekent dat degenen die tijdens de inloopbijeenkomsten pas informatie kregen niet zes maar drie weken de tijd hadden. Drie weken om zich te verdiepen in de schriftelijke en digitale informatie, deze tot zich te laten doordringen, buurtgenoten op te zoeken voor overleg of samenwerking en vervolgens nog een zienswijze te schrijven. Gelet op de complexiteit van de Omgevingsvisie vraagt de gemeente daarmee onevenredig veel van bewoners en ontzegt hen de kans om zich voldoende te kunnen verweren. Op vragen hierover gaven ambtenaren het antwoord dat deze fasering van de inspraak is voorgeschreven door de nieuwe Omgevingswet. Het betreft algemene afspraken waar niet van afgeweken kan worden. Anderzijds horen we ook dat de Omgevingswet ruimte laat aan gemeentes voor eigen invulling en aanpassing. We doen een dringend beroep op de gemeente om informatie en inspraak/beroeps/bezwaar termijnen in het vervolg gescheiden te houden.	sociale media en via mail. Tussen het geven van een opdracht voor het versturen van ruim 16.000 wijkberichten en het ontvangen daarvan kan enkele dagen zitten. U geeft aan dat u vindt dat de bijeenkomsten vooraf aan de inspraakperiode hadden moeten plaatsvinden. Wij hebben de bijeenkomsten bewust twee weken na de start van de inspraakperiode georganiseerd. Op die manier kregen Overvechters vooraf de tijd om zich in te lezen, zodat ze zich daarmee zo goed mogelijk konden voorbereiden op de bijeenkomsten en eventuele vragen konden formuleren. U vindt dat de moskee te weinig is betrokken bij het participatieproces. Naast de gesprekken die door u zijn genoemd, is met de voorzitter van de moskee ook contact geweest over het organiseren van een informatiebijeenkomst op 27 oktober 2023 in de moskee. Deze is toen uiteindelijk niet doorgegaan door de ontwikkelingen in Gaza, waar wij uiteraard veel begrip voor hadden. We weten dat een typische ‘participatiebijeenkomst’ past bij een bepaalde groep bewoners, en lang niet voor iedereen een aantrekkelijke manier is om mee te denken. Bij de bijeenkomsten was de diversiteit aan culturele achtergronden – zoals verwacht - niet groot. Daarom hebben we gekozen voor een brede mix van manieren dat bewoners mee konden denken. Bijvoorbeeld plaats- en tijdonafhankelijk via online enquêtes en via een meer ‘outreachende’ aanpak op straat en met gesprekken in de wijk. De diversiteit bij de gesprekken in de wijk was groter dan de diversiteit bij de grote bijeenkomsten. Van de online enquête invullers hebben we geen gegevens over culturele achtergrond. Ten behoeve van het vergroten van de diversiteit hebben we o.a. geflyerd bij de Omar-al-Farouk moskee en het winkelcentrum. Daarnaast waren de wijkberichten vertaald in het Arabisch en Engels. Tijdens het flyeren kregen wij vaak de reactie dat het wijkbericht goed ontvangen was. Terugkijkend was nog meer inzet op de al gevoerde 250 gesprekken in de wijk en aansluiten bij bijeenkomsten en evenementen waar Overvechters van diverse achtergronden aanwezig zijn, een overweging waard. Toch denken we met de opbrengst die er nu ligt dat we een goed beeld hebben van wat Overvechters belangrijk vinden en welke voorstellen uit de ontwerp omgevingsvisie ze goed of juist niet goed vinden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Informatie aan de moskee We hebben in de diverse extra gesprekken die we de afgelopen tijd met de gemeente hebben gevoerd steeds aangegeven dat wij de indruk hadden dat buren met een niet-Nederlandse achtergrond niet voldoende geïnformeerd waren. We hebben daarom gevraagd om een extra bijeenkomst voor hen en gevraagd of de moskee wel goed geïnformeerd was. Volgens antwoord op de bijeenkomst van 30 april heeft de gemeente een gesprek of gesprekken gevoerd met de bestuursvoorzitter van de moskee. Directe aanleiding hiervoor was de wens van de moskee om aan de achterkant te mogen uitbreiden. De Omgevingsvisie is toen toegelicht en daarbij is afgesproken dat bij toekomstige plannen, zoals een mogelijke uitbreiding van de moskee, de gemeente en de moskee samen in overleg zouden gaan. Deze week bleek echter uit contact van [NAMEN] met de bestuursvoorzitter dat hij toch niet voldoende geïnformeerd is. Het gevoerde gesprek in oktober was ging inderdaad over de wens tot uitbreiding. Van eventuele ingrijpende plannen voor buurt en moskee was hij niet op de hoogte, en dat terwijl de moskee toch op grond staat die in het ontwerp Omgevingsvisie in het rood is aangemerkt als “hoogstedelijk gebied”. Onze vraag: de moskee is met zo’n 2000 bezoekers, waarvan velen ook buurtbewoners zijn, toch een belangrijk element in dit deel van Overvecht. Hoe kan de communicatie met de moskee dan toch zo onduidelijk verlopen? Informatie aan de buren: Tuindorp De wijk Overvecht is opgedeeld in 8 buurten. De wijkfolder die ieder in de bus kreeg bevatte een plaatje van de eigen buurt. Daarmee zagen wij als bewoners van de ene zijde van de Moezeldreef bijvoorbeeld niet wat er aan de andere zijde zou gebeuren. Om een totaalbeeld te krijgen moest je de puzzelstukjes naast elkaar leggen of je verdiepen in de nota plus bijlagen. De buren in Tuindorp kregen geen wijkfolder in de bus want ze zijn nu eenmaal geen Overvecht. Maar ja, het zijn wel buren wiens uitzicht in de toekomst misschien flink zal veranderen. Ook het onderlinge verkeer kan drastisch veranderen met de nieuwe plannen. We hebben zelf zo onze gedachten over	U geeft aan dat u de aparte buurtkaarten niet duidelijk vond. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We hebben voor kaarten op buurtniveau gekozen omdat deze het meest concreet vertellen wat er in iemands buurt aan voorstellen in de ontwerp omgevingsvisie staan. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek). U geeft aan dat de gemeente Tuindorp onvoldoende heeft betrokken. We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Desondanks erkennen wij dat we meer hadden moeten doen om bewoners van Tuindorp te bereiken en betrekken. U geeft aan dat in het participatieverslag de wensen, plannen en ambities hetzelfde gewicht hebben en er geen onderscheid wordt gemaakt in impact van deze veranderingen op Overvechters. Dit klopt. Wij denken dat dat onmogelijk kan, omdat iedere Overvechter een ander gewicht hangt aan de verschillende waarden die in de wijk aanwezig zijn. U geeft aan dat u de betrokkenheid van Overvechters bij de participatie laag vindt. De inloopbijeenkomsten geven niet een representatief beeld van wie we allemaal hebben gesproken over de ontwerp omgevingsvisie. Met een veelzijdige participatieaanpak hebben we geprobeerd zoveel mogelijk verschillende mensen te benaderen en te spreken. Met name de bijeenkomsten in oktober/november 2023 (totaal ongeveer 200 bezoekers) en de laatste online enquête (bijna 1500 keer ingevuld) hebben een relatief hoge betrokkenheid. Op de inloopbijeenkomsten tijdens de inspraakperiode zijn bijna 300 bezoekers geweest.

Nr.	Reactie	Antwoord
	verdeling van de nieuwbouw over de Utrechtse wijken en hebben hier en daar nagevraagd hoe onze Tuindorpse buren daarover denken. Nee. Ze bleken nog weinig van de plannen gehoord te hebben. We hebben dat op 30 april ingebracht. Inmiddels heeft de gemeente contact gezocht met Tuindorps Belang: er blijken veel vragen te leven over “onze” Omgevingsvisie en er is nu een informatiebijeenkomst gepland op 27 mei. Het bestuur van Tuindorps Belang wijst er wel op dat een zienswijze ingediend moet worden voor 20 mei. Onze vraag: is het verstandig om zulke scheidslijnen aan te brengen tussen buurten en wijken waar het gaat om het informeren en besluiten over zulke ingrijpende wijzigingen? De bij bewoners opgehaalde informatie Op de website van DenkMee bleek in april 2024 een nieuw stuk geplaatst te zijn: het Participatieverslag Omgevingsvisie Overvecht van April 2024 met als ondertitel “De 101 waarden van Overvecht”. Op blz. 22 van dit stuk wordt tenslotte min of meer benoemd dat de hoogstedelijke bouw hand in hand zal gaan met sloop. Het moet nog maar eens opgeschreven worden: In alle gesprekken, in alle documentatie, in alle enquêtes en ook in dit samenvattend verslag lijken de wensen, plannen en ambities allemaal van hetzelfde gewicht te zijn. Er wordt ook in dit deel niet duidelijk gemaakt dat de ene verandering veel meer impact en consequenties zal hebben dan de andere! Dat schrijnt! We wijzen erop dat de aantallen bewoners die op de enquêtes hebben gereageerd niet bepaald indrukwekkend zijn. Dit in tegenstelling tot wat er gesuggereerd wordt in het Participatieverslag. Hier wordt ook de indruk gewekt dat er heel, heel veel wensen van bewoners gehonoreerd worden in de Omgevingsvisie. Toch hebben we al eerder	Naast de georganiseerde bijeenkomsten hebben we in het kader van het spoor ‘bij u’ ongeveer 250 gesprekken in de wijk gevoerd met bewoners en andere betrokkenen. Tijdens het gehele participatieproces zijn nog eens 15 bijeenkomsten georganiseerd. Naast de fysieke bijeenkomsten zijn er veel reacties opgehaald met online enquêtes. In totaal zijn er 2.433 enquêtes ingevuld. Ook hebben we bijeenkomsten voor ‘visiedenkers’ georganiseerd. Visiedenkers zijn gevraagd door onder andere een uitnodiging naar 800 middels loting bepaalde visiedenkers en een uitnodiging naar bij de gemeente bekende contactpersonen te sturen. Voor het maken van de ontwerp omgevingsvisie hebben we geprobeerd zoveel mogelijk Overvechters te betrekken. Dit is aan bepaalde kaders gebonden, zoals beschikbare tijd, mensen en middelen zodat we ook binnen het participatieproces keuzes hebben moeten maken. Binnen die kaders denken we voldoende Overvechters te hebben gesproken om in beeld te hebben wat Overvechters belangrijk vinden en wat ze van bepaalde ideeën vinden. 1. In grote lijnen kiezen we ervoor om langs de centrale as door Overvecht, rondom de haltes van het Hoogwaardige Openbaar Vervoer en het station, de hoogstedelijke gebieden te realiseren met veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen. Concrete plekken geeft de omgevingsvisie niet aan, maar benoemd wel gebiedstypen met verschillende spelregels en ambities in hoofdstuk "Ruimte voor groei". Hierbij gaan we in op het type verbetering, ontwikkeling, bouwhoogten, programma, architectuur, groen, parkeren en woonmix. 2. Wanneer wat gaat gebeuren en of er iets gaat gebeuren is nog onduidelijk. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Wel hebben we op de buurtkaarten de eerste kansrijke ontwikkelplekken aangeduid.

Nr.	Reactie	Antwoord
	beargumenteerd dat de vraagstellingen van de enquêtes niet eenduidig waren en daarmee de “opgehaalde informatie” bepaald niet betrouwbaar is. Ook de opkomst bij de inloopbijeenkomsten lijkt ons erg mager: 100, 60 en 120 bewoners op het totaal van zo’n 34.000. Verzamelde Vragen 18-4-2024 Sloop en Hoogbouw 1. Waarom zou er op de plek waar onze huizen staan hoogbouw moeten komen? 2. Op welke termijn gaat dat gebeuren? Als dat tot 2040 duurt hebben wij dus de komende jaren veel zorgen. 3. Wij wilden verbouwen maar durven dat nu niet meer aan. Krijgen we de kosten daarvan er nog uit? 4. Heeft het nu nog zin om zonnepanelen te nemen? 5. De gemeente weigert om de verzakking van de straat en de stoep voor ons huis te herstellen. Is dat vanwege deze plannen? 6. Is er nagedacht over de plek waar wij dan naartoe moeten? 7. Hoe komen wij aan een vergelijkbaar huis met tuin in een buitenwijk van Utrecht? 8. Als er om je heen hoogbouw wordt neergezet kunnen de huizen toch niet blijven staan? Dan word je toch vanzelf gedwongen om je te laten uitkopen? 9. Wat zijn onze rechten wat betreft uitkopen? 10. Welke waarde krijgen we terug voor de huizen? 11. Wordt er dan rekening mee gehouden dat we nooit meer een hypotheek kunnen nemen zoals we die nu hebben of hadden?	3/4. De omgevingsvisie geeft geen beperkingen op het investeren in uw woning of bedrijfspand. 5. Het niet herstellen van de stoep heeft geen relatie met de omgevingsvisie Overvecht. 6/7/8. De omgevingsvisie Overvecht geeft een toekomstbeeld op hoofdlijnen voor de wijk tot 2040. Het geeft de gemeente niet het recht om een woning te slopen. Hiervoor zijn meerdere besluiten nodig. In de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in projecten zullen deze vragen aan de orde komen. 9-13. Eerst moet een omgevingsplan zijn vastgesteld. De gemeente zal niet eerder dan na de wijziging van het omgevingsplan besluiten om over te gaan tot aankoop (minnelijke verwerving/ onteigening) van onroerende zaken. Een onafhankelijke taxatie vormt voor de gemeente de basis voor het bepalen van een marktconforme aankoopprijs om overeenstemming te kunnen bereiken met een eigenaar. Deze vergoeding van de gemeente betreft een schadeloosstelling volgens de onteigeningswetgeving. Of een investering in uw woning rendabel is, is afhankelijk van de marktwaarde van de woning op het moment van verkoop. Deze marktwaarde in de toekomst is altijd onzeker. Of en in hoeverre een verbouwing of het plaatsen van zonnepanelen op het dak van de woning leidt tot een hogere marktwaarde op het moment van verkoop is niet op voorhand vast te stellen. 14. De verkoopbaarheid van een woning wordt door veel factoren bepaald, zoals de huidige woningnood in Utrecht. 15. We herkennen ons niet in uw stelling dat er een groot winkelgebied met horeca moet komen bij het station en aan de Moezeldreef. De omgevingsvisie gaat uit van behoud en vernieuwing van het centrum Overvecht aan de Zamenhofdreef. De bestaande winkels aan de Arnodreef-Tiberdreef kunnen blijven bestaan, maar zullen niet worden uitgebreid met extra winkels. Station en vervoer 1/2. De hoofdroutes zijn te zien op het auto-kaartje in de paragraaf Veilig en verbonden van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040. Ten opzichte van

Nr.	Reactie	Antwoord
	12. Het kan nog een aantal jaren duren. Wordt er rekening gehouden met geldontwaarding? 13. Ons spaargeld zit in dit huis en deze hypotheek. Hoe moet dat verder? 14. Wie koopt er een huis dat nu in een rode of oranje zone staat? 15. In de plannen staat dat er een groot winkelgebied met horeca moet komen bij het station en aan de Moezeldreef. Maar de winkels en de horeca in en bij het station hebben nog nooit goed gelopen. In al die jaren verdween het ene zaakje na het andere. Waarom zou dat ineens anders worden? Station en Vervoer 1. Hoe kom je in de toekomst met de auto in de wijk? 2. Hoe lopen de verkeersstromen precies? 3. Wat gebeurt er met de garages als we de auto aan de rand van de wijk moeten parkeren? 4. Hoe kunnen artsen, ambulances, brandweer, thuiszorg, taxi's, mensen met mobiliteitsproblemen toch met de auto bij de huizen komen als de straten worden versmald? 5. Zijn de parkeerplekken voor mensen die hun auto nodig hebben voor hun werk gegarandeerd? 6. Waar en hoe vaak gaan de kleinere bussen rijden? 7. Is er garantie dat ze blijven rijden ook als er weinig gebruik van wordt gemaakt? 8. Blijft Station Overvecht zoals het nu is? Kan het dan al die nieuwe passagiersstromen aan? 9. Op wat voor manier zijn ProRail en/of NS betrokken bij de plannen?	de ontwerp omgevingsvisie zijn het autonetwerk en de maatregelen aangepast. Zie hiervoor ook hoofdstuk 2 in de reactienota. 3. Er is geen sprake van dat het parkeren naar de rand van de wijk gaat. Wel streven we naar minder parkeren op straat. 4. Bij een herinrichting versmallen we de rijbanen, hierbij houden we uiteraard wel rekening met de minimaal benodigde breedte voor autoverkeer. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is altijd een randvoorwaarde. 5. Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. De herinrichting van straten is maatwerk en zal altijd in overleg met bewoners bedacht worden. 6/7. Er is een grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering en frequentie worden bepaald door de provincie en vervoerder. Daarom is het voorgestelde OV-systeem samen met de provincie (OV-Alliantie) opgesteld en wordt de visie door de OV-Alliantie ondersteund. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV systeem voor (zie uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). Er is inmiddels een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken. 8/9. Op dit moment wordt samen met NS en Prorail nagedacht over uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen bij station Overvecht om in de toekomst ook de toenemende passagiersstroom die met de fiets komt goed te kunnen faciliteren. Daarnaast zullen vanuit de omgevingsvisie de looproutes worden verbeterd zodat ook de toename van de voetgangersstromen goed kan worden gefaciliteerd. Tot slot wordt onder andere gekeken of de P+R locatie opnieuw ontwikkeld kan worden waarbij de parkeerplaatsen voor de auto verdwijnen. Dat zorgt ervoor dat er minder autoverkeer kan komen waardoor er ruimte ontstaat voor de fiets, voetganger en bus. Op die manier wordt er voor gezorgd dat het station Overvecht in de toekomst de toename van de passagiersstromen goed kan faciliteren zonder dat het ten koste gaat van de leefbaarheid.

Nr.	Reactie	Antwoord
	10. Er komen torens van 50m tot 70m hoog bij het station aan de Overvechtzijde. De verhouding met de laagbouw aan de Tuindorpzijde wordt dan wel heel raar. Is daar over nagedacht? 11. Is er nagedacht over de geluidsweerkaatsing van het treinverkeer tegen de flatwanden richting Tuindorp? 12. Als er een of twee van die torens komen, hoeveel woningen komen daar dan in?	10-12. Het gebied rondom het station is aangeduid als 'hoogstedelijk'. Een hoogstedelijk gebied hoeft niet per sé te bestaan uit hoogbouw. In het hoogstedelijk gebied zijn hoogte accenten mogelijk, mits die zorgvuldig worden ingepast. In het stationsgebied is de mogelijkheid voor hoogteaccenten tot 70 meter. Of deze er zullen komen en waar moet verder worden uitgewerkt. De wijk Tuindorp heeft in de huidige situatie ook al een andere structuur en opzet dan de wijk Overvecht. Het is niet de ambitie om de ruimtelijke samenhang van deze wijken te vergroten. Of er sprake is van geluidsweerkaatsing en in welke mate zal bij de verdere uitwerking meegenomen moeten worden. Of hier hoogteaccenten komen en hoeveel woningen daar in kunnen is nog niet duidelijk.
	Winkels en bedrijven: bouwen voor leegstand? 1. Er moeten 3000 werkplekken bijkomen in Overvecht. Maar er staan al veel kantoorpanden leeg. Waarom moet er dan bijgebouwd worden? 2. Als er meer bewoners komen zullen er waarschijnlijk meer supermarkten nodig zijn en er kan misschien een tweede marktdag komen. Wat zijn de berekeningen daarvoor? 3. Volgens de plannen zouden de winkels en horeca in heel Overvecht opgeknapt en uitgebreid moeten worden. Maar net zoals alle andere winkelcentra in het land doen de winkels het hier niet goed. Het grootwinkelcentrum en de winkelstrips gaan achteruit. Er staat al veel leeg en/of ruimtes worden bezet door tijdelijke winkels als outlets. Er wordt nu eenmaal steeds meer online gekocht. Waarom denkt de gemeente dat er andere winkels bij moeten komen? 4. Kunnen al deze plannen wel worden waargemaakt? • Het afsluiten van het aardgas blijkt op veel plekken moeilijker en duurder te worden dan gedacht. Het experiment in Overvecht Noord is nu ook gestopt. • Aansluiting op het stroomnet is voor bedrijven en nieuwe woonwijken nu al onzeker. Het gaat dan om de voorraad energie maar ook om	Winkels en bedrijven: bouwen voor leegstand? 1. De 3000 werkplekken zijn voor diverse werkfuncties: kantoorbanen, zorgbanen, creatieve makers, industriebanen, horecabanen, onderwijsbanen etc. Verschillende kantoorpanden in Overvecht blijken inderdaad minder aantrekkelijk voor bedrijven, waardoor deze soms leeg staan. Door de woningnood zijn en worden deze regelmatig getransformeerd naar woongebouwen. Desondanks zijn er nog steeds gebouwen nodig om de overige werkplekken een plek te bieden. 2. De extra bewoners zullen niet allemaal in 1 keer erbij komen. Dat betekent dat nieuwe bewoners in eerste instantie van bestaande supermarkten gebruik maken. Als de bevolking van Overvecht voldoende gegroeid is, zal er wellicht een supermarktketen een locatie zoeken om zich in de wijk te vestigen. Een extra supermarkt zien we het liefst in de bestaande winkelcentra landen (Shopping Center, Gagelhof, Overkapel, De Klop). Hiervoor zijn geen berekeningen uitgevoerd. Over een extra marktdag doet de omgevingsvisie geen uitspraken en hier zijn evenmin berekeningen voor uitgevoerd. Dit is te gedetailleerd voor de omgevingsvisie. 3. We delen het beeld dat sommige winkels het niet goed doen. Tegelijkertijd zijn er ook winkels die het juist heel goed doen, zoals de supermarkten. We verwachten dat de bevolkingsgroei zorgt voor meer draagvlak en meer bestede euro's voor winkels. We denken niet dat er winkels bij moeten komen, wel dat winkels moeten vernieuwen en mee moeten gaan met de tijd.

Nr.	Reactie	Antwoord
	vernieuwing van de bekabeling. Hoe weet men of de nieuwbouw in Overvecht tegen die tijd wél aansluiting kan krijgen? • De watervoorziening voor huishoudens en bedrijven komt ook onder druk te staan. • Overal zijn mensen te kort: ook in de bouw. Groen: In het wijkbericht, in het ontwerp-Omgevingsvisie en in alle eerdere versies en enquetes staat steeds dat de versterking van het groen een belangrijk punt is. Dat wordt altijd in één zin gekoppeld aan: verbinding van woningen, voorzieningen, recreatie en sportparken. Hoe kan dat allemaal worden samengeperst? Het groen, de natuur, lijkt er juist erg slecht vanaf te komen: • Met het verdwijnen van de laagbouw verdwijnen ook veel tuinen. • Er zijn plannen om in de “voortuinen” tussen drie hoogbouwflats een vierde flat te plaatsen. • Het volkstuincomplex “Ons Genot” moet verdwijnen. • Recreatie in het Noorderpark, het Gagelpark en in park de Watertoren wordt uitgebreid. 4 Op welke manier krijgt het groen in deze plannen voorrang? 5 Op welke manier wordt er nagedacht over verdroging en afwatering? 6 Wat zijn de concrete plannen op deze punten?	4. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsprogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen. Of alle plannen in de toekomst kunnen worden waargemaakt is nu nog niet duidelijk. Voor het verwezenlijken van de ambities zijn namelijk veel verschillende partijen nodig zoals marktpartijen en woningcorporaties. Samenwerking tussen deze partijen is cruciaal voor een kwalitatieve en integrale ontwikkeling van de wijk. Thema's als energievoorziening, watervoorziening en personeelstekorten in de bouw zijn thema's die niet op wijkniveau worden georganiseerd. De omgevingsvisie richt zich vooral op ruimtelijke en strategische thema's en niet op specifieke thema's zoals netcongestie en veiligheid van elektrische auto's. Groen Behouden en verbeteren we de kwaliteit van het groen en het aantrekkelijker maken voor sporten, spelen en ontmoeten is een belangrijke ambitie van de omgevingsvisie. Het is mogelijk dat door een ontwikkeling het groen op een plek verdwijnt. Dit wordt binnen Overvecht gecompenseerd door het toevoegen van meer groen. Dit doen we bijvoorbeeld door pleintjes en straten groener te maken. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Groen speelt een belangrijke rol bij het reguleren van verdroging en de opvang van hemelwater. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. De omgevingsvisie schetst een toekomstbeeld voor Overvecht in 2040 en is geen concreet plan. De uitvoeringsstrategie geeft weer hoe we naar dit toekomstbeeld toewerken. Op het moment dat er concrete plannen zijn voor de door u genoemde punten zal u als bewoner van Overvecht hierover geïnformeerd worden. 1-4. Een doel van de omgevingsvisie Overvecht is wijkverbetering. Dit kunnen we bijvoorbeeld bereiken met het verbeteren van sommige plekken in de openbare ruimte, maar ook door het aanpassen of nieuw plaatsen van bebouwing. Hierbij wordt bijvoorbeeld gekeken naar de staat van de openbare ruimte en bebouwing, maar ook naar sociale veiligheid. Het is niet zo dat de woningen aan de Arnodreef en Butterflydreef in oranje gebied liggen omdat ze minder goed zijn. In grote lijnen kiezen we ervoor om

Nr.	Reactie	Antwoord
	In het wijkbericht staat:…plekken die we goed vinden te behouden en om plekken die we minder goed vinden te verbeteren… 1. Wat wordt hier bedoeld met goed en minder goed? Waar kijk je dan naar? 2. Onze huizen zijn rood en oranje gekleurd. Zijn die minder goed of zo slecht dat ze weg moeten? 3. Er zijn inderdaad minder goede plekken in Overvecht. Dan hebben we het over onveiligheid, drugshandel, illegale activiteiten, dumpen van afval. We kennen die plekken. De gemeente kent die ook maar juist die slechte plekken lijken in het geel te staan. Waarom worden die niet gericht aangepakt? 4. De meeste onveilige situaties doen zich toch voor in de hoogbouwbuurten? Waarom dan hoogbouw neerzetten? Juist door de laagbouw hebben we een aangename leefomgeving. Waarom wordt die dan afgebroken? 5. Er staat dat er tussen Station Overvecht en het winkelcentrum Overvecht 1000 woningen moeten worden gebouwd. Naar onze schatting kunnen er zo'n 600 woningen worden gesloopt. Dan moeten er toch minstens 1600 woningen worden bijgebouwd? Waar kunnen we die berekening vinden? 6. Wat wordt bedoeld met "verbeteren van de woningmix"? Op blz. 17 van het ontwerp-Omgevingsvisie staat een onduidelijke alinea over de gemengde wijk. • Blijft het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk of blijft het percentage sociale huurwoningen minimaal gelijk? • Als de genoemde percentages geen doelstellingen zijn wat zijn dan wel de doelstellingen? • Hoeveel koopwoningen komen er dan bij? • Hoe wordt besloten waar welke soort woning komt? • Hoe groot worden de nieuwe huizen?	langs de centrale as door Overvecht, rondom de haltes van het Hoogwaardige Openbaar Vervoer en station Overvecht, ruimte te maken voor (hoog)stedelijke bebouwing met veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen. Uw woningen liggen in of nabij deze zone, welke een rode, rood/oranje en oranje kleur hebben gekregen. De omgevingsvisie geeft ook mogelijkheden voor wijkverbetering in de gele gebieden (woonbuurten). Hierbij zal het gaan om kleinschalige transformaties en nieuwbouw en om het verbeteringen van de openbare ruimte. Het klopt dat de meest veiligheidsissues in Overvecht zich op dit moment voordoen op plekken met veel hoogbouw. Dat wil niet zeggen dat hoogbouw per definitie leidt tot problemen en dat er een directe relatie is tussen hoogbouw en onveiligheid. Er zijn immers in de wijk en in de stad ook hoogbouwcomplexen waar geen veiligheidsproblemen spelen. De oorzaak van de huidige veiligheidsproblemen heeft ons inziens vooral te maken met de wijze waarop de bestaande hoogbouw en de omliggende openbare ruimte in Overvecht is ingericht in combinatie met de concentratie van kwetsbare bewoners op bepaalde plekken in de wijk. Een goede mix van woningen, meer ogen op straat, toepassen van de menselijke maat, aandacht voor de invulling van de begane grond, functiemenging en eigenaarschap zorgen ervoor dat er een prettige woonomgeving ontstaat. Bij de eventuele ontwikkeling van hoogbouw zal hier aandacht aan worden besteed. Voor sloop/nieuwbouw zijn de uitgangspunten per gebiedstype opgenomen. De Utrechtse Liedraad voor sloop of renovatie wordt altijd gevolgd. gelden zowel in rood als in oranje gebied strenge voorwaarden, zoals significante verdichting, een goede woningmix, verbeterde wijkstructuur en menging van functies, buurtverbetering, woningmix, leefbaarheid, voorzieningen en de openbare ruimte. 5. Hier zijn indicaties genoemd. Door de oogharen heen gekeken denken we dat er met een combinatie van nader te bepalen plekken voor bijbouwen, optoppen, aanbouwen en eventueel acupunctuur sloop-nieuwbouw tot een aantal van 1000 woningen kunnen komen. Dit betekent dat we slim om moeten gaan met de beperkte ruimte en ruimte moeten creëren door bijvoorbeeld functies te stapelen, anders met parkeren en mobiliteit en parkeerterreinen om te gaan. "In het hoofdstuk Ruimte voor groei" van de omgevingsvisie staan spelregels voor verdichting per type kleur gebiedstype. Ook is hier een aparte paragraaf

Nr.	Reactie	Antwoord
	7. Die plattegronden en de toelichting in het Wijkbericht april 2024 komen niet overeen met de plattegronden zoals die in het concept Omgevingsvisie staan. Van welke versie moeten we uitgaan? Initiatiefnemers en stakeholders In het Wijkbericht en de ontwerp-Omgevingsvisie staat dat de uitvoering van de plannen nog lang niet zeker is en afhankelijk is van de “initiatiefnemers”. Er wordt ook gesproken over “stakeholders”. 1. Zijn dat investeerders en projectontwikkelaars? 2. Zo’n groot verbouwingsplan kun je toch niet opstellen zonder dat je weet of er investeerders in zijn geïnteresseerd? Dat blijkt ook wel want er is een Wijkakkoord afgesloten tussen gemeente Utrecht en investeerders. Hierin staat ook dat de gemeente een grote rol heeft in de regie. Waarom wordt dan toch gezegd dat het allemaal nog zo onzeker is? 3. Wie zijn de investeerders? 4. Wat willen ze ontwikkelen? 5. Wat zijn de afspraken hierover tot nu toe?	opgenomen die ingaat op sloop nieuwbouw. Algemene lijn is dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie’. Per kleur gebiedstype is hier aandacht aan besteed. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. 6. Voor heel Overvecht streven we naar een verdeling van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector. Deze percentages zijn geen doel op zich, maar geven de ontwikkelrichting voor Overvecht aan. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen in Overvecht. Hoeveel woningen exact en in welk segment worden gebouwd is op dit moment niet te zeggen. Dit kan per project verschillen. Ook de grootte van woningen wordt pas concreet wanneer een project tot ontwikkeling komt. 7. Soms is de tekst in het wijkbericht iets anders omschreven, maar de betekenis is hetzelfde. De teksten zoals in de omgevingsvisie zelf staan, zijn leidend. Initiatiefnemers/stakeholders Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen in de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht zijn veel verschillende partijen (stakeholders) nodig. Naast de gemeente gaat het hierbij onder andere om bewoners, marktpartijen (ontwikkelaars, beleggers etc.), woningcorporaties, ondernemers en organisaties uit de wijk. Samenwerking tussen deze partijen is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen. Er zijn nog geen concrete afspraken met partijen gemaakt over de uitwerking van de omgevingsvisie Overvecht. Het is een uitnodiging aan partijen om gezamenlijk te bouwen aan de toekomst van Overvecht. Het is daarom nu nog niet zeker dat alle doelstellingen van de omgevingsvisie behaald kunnen gaan worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
		In het wijkakkoord Overvecht hebben 13 organisaties, waaronder de gemeente, afspraken gemaakt over hoe ze samenwerken aan wijkverbetering, met meer betrokkenheid van bewoners. De omgevingsvisie borduurt voort op deze afspraken. Meer over de samenwerking met andere partijen kunt u lezen in de Uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, in de paragraaf ‘Gezamenlijk ontwikkelen en samenwerken’.
508	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. **1. De geplande tunnels voegen niks toe** • Beide wijken zijn middels meerdere tunnels prima met elkaar verbonden, extra tunnels voegen niks toe. • Tevens is de wijk Tuindorp niet ingericht op extra 'tussendoor' verkeer. **2. De geplande tunnels zijn enorme verspilling van belastinggeld** • De tunnels voegen niks toe (zie 1) en de aanleg gaat enorm veel geld kosten -> een ergere verspilling kan ik mij niet voorstellen. • De bouw gaat daarnaast voor onnodige overlast zorgen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
509	Als bewoonster van appartementencomplex Aida, nr 40, wil ik mijn zorgen uitspreken de door U gecommuniceerde visie voor Overvecht en de impact daarvan op mijn directe omgeving Iberdreef/Tripkade en het ‘stationsplein’. Daarbij denk ik primair aan de geplande hoogbouw, de veiligheid in dit gebied, de te verwachten drukte, behoud van groen en zeker mijn woongenot. De eerste vier punten zijn ook meegenomen in het bezwaarschrift van onze VvE Aida. Mijn appartement ligt op de 1e etage en kijkt uit op de Tripkade/ groen, scholen , moskee en de Arnodreef, parkeerplaats en winkels.	Het zal in de toekomst zeker drukker worden op en rond het station. Het station heeft zeker nog capaciteit om meer reizigers te verwerken. De omgevingsvisie gaat niet over overlast door drugshandel en handhaving. Wij begrijpen uw zorg. In de omgevingsvisie is het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. In het hoofdstuk ”Ruimte voor groei” van de omgevingsvisie is een paragraaf opgenomen over hoogbouw waarin we uitleggen dat hoogbouw nodig is en hoe we dit zorgvuldig inpassen. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. Ook is nog niet duidelijk of dit effecten heeft voor uw uitzicht en de bezonning van uw dakterras. Hoogbouw dient in elk geval rekening

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik heb een heel groot dakterras dat wij door een tuinarchitect hebben laten inrichten tot een heuse ,groene tuin: palmbomen, heel veel groen, bloemen, een vijver ingericht op de ligging: het zuid-westen. Kosten € 22.000. Door Uw plannen ben ik ernstig dat de zon, letterlijk en figuurlijk uit mijn leven verdwijnt. De gedane investering zoals het vergroenen van dit getegelde terras zal teniet gedaan worden, alsmede de waarde van mijn appartement. Ik heb dit app. In 2004 gekocht na de gedwongen verkoop van mijn huis in Tuindorp. Dit appartementencomplex is ooit ontwikkeld als complex voor senioren waardoor ik besloot tot de aankoop ervan: hier kan ik probleemloos oud worden en ik houd verbinding met mijn geliefde Tuindorp. Maar dat wordt teniet gedaan. Het stationsplein is enorm opgeknap: groener, overzichtelijker en veiliger door het verdwijnen van het koffiehuis. Er wordt zichtbaarder minder gedeald . Ik vrees dat de beoogde visie op dit plein, het te promoten tot een levendig stationsplein alleen maar voor ellende gaat zorgen: weer ellende door extreem veel fietsen, vervuiling door bussen die naar ik vernam niet allemaal electrisch zijn, overlast door visie op horeca etc. Het station op zich is klein, hoe moet het de reizigersaantallen in goede banen leiden? NS/Pro Rail zijn niet voornemens uit te breiden. En ja hoe zou dat moeten. Ik kijk uit op de parkeerplaats bij de winkels en heb regelmatig de politie gebeld over wat ik daar aan drugshandel allemaal aanschouw. Helaas is het extreem moeilijk de dealers op heterdaad te betrappen. Het bezorgt een gevoel van onveiligheid maar ja het is de overkant waar ik in de avond niet verkeer. Ik heb begrepen dat het aantal sociale huurwoningen zal worden teruggebracht naar 50%. Dat is nog te veel.	te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Bij de verdere uitwerking zullen we zo veel mogelijk rekening houden met de gebruiksmogelijkheden van omwonenden. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking tot de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. Overvecht moet een plek blijven waar je ook met een lager inkomen goed kunt wonen. Het aantal sociale huurwoningen blijft gelijk en ook in de nieuwbouw willen we variatie toevoegen, waar sociale huur onderdeel vanuit maakt. Daarmee zal het percentage sociale huur op minimaal 50% blijven. Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade. Wij verwachten niet dat het weren van doorgaand autoverkeer uit een naastgelegen buurt leidt tot meer segregatie. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gearceerde gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Veel hoogbouw met sociale huurwoningen bevolkt door zwakkeren en kwetsbaren zal zorgen voor meer overlast. Luister maar naar de visie van burgemeester Aboutaleb van Rotterdam. Ook heb ik moeite met de afsluiting van de Tiberdreef/Meester Tripkade. Het leidt tot nog meer segregatie tussen het 'witte' Tuindorp en het multicult Overvecht. Hoewel ik mij realiseer dat ik dan wel verlost raak van idioten die vlak voor de doorgang extra gas geven. Maar ik ben ook bang dat al het verkeer via De Brailledreef voor extreme overlast zal gaan zorgen door filevorming en daarmee gepaard gaande luchtvervuiling. Alhoewel ik begrijp dat de omgevingsvisie Overvecht ontwikkeld is om en de leefbaarheid van Overvecht te verbeteren en om de enorme vraag naar het aantal woningen te realiseren, lijkt het mij geen goed plan om Overvecht Ziud/cq Stationsgebied conform de onthulde plannen vorm te geven.	
510	De plannen voor Overvecht Noord heb ik met grote interesse bekeken en heb daar enig kanttekeningen bij. De teksten die gebruikt worden zijn "verkooppraatjes", te positief ingestoken. Het is op onderdelen te veel, te groot. <u>Wat betreft Bouwen:</u> Ik snap dat er woningnood is en er wat moet gebeuren. Als je alleen stelt dat er 5000 woningen in Overvecht bij moeten komen is dat een ander gegeven als wanneer je meld dat er ± 15.000-20.000 inwoners bij komen. Want dat zal het gaan worden schat ik in. Dat is in mijn optiek wel heel erg veel. Bij de Carnegiedreef staat op de flats tussen Gambia/Kwango/Zebra/Kasai/Tafelbergdreef ingetekend dat op de U-vorm die er nu is aan de kant van de Carnegiedreef een extra flat wordt geplaatst.	Inwonerdichtheid De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie geven we daar spelregels voor en verdere invulling aan. Dit is per kleur gebiedstype verschillend (hoofdstuk "Ruimte voor Groei". Binnenhoven Bij de hoven in deze gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven én zorgen we dat er begeleidende bebouwing komt aan de Centrale as. Deze gebieden hebben in de aangepaste omgevingsvisie een

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit gaat inhouden dat de binnentuinen die er nu zijn en die intensief gebruikt worden, de ruimte kleiner wordt. Dat er bij de nu staande flats een groot deel van het zonlicht wordt weggenomen. Wat te denken dat er middenhuur woningen komen en zoals gebruikelijk families in de binnentuinen gaan bbq-en? Dat zijn meestal vrij grote groepen mensen, al het geluid gaat in een vierkant galmen. De druk die op sommige stukken wordt gelegd is dan veel te groot. Hier en daar staan enorme woontorens ingetekend. In de 10-hoog flats is op dit moment de sociale cohesie al erg laag. Dat gaat in dit soort torens ook gebeuren. Hoe willen jullie dat voorkomen? Wat wil je doen om ervoor te zorgen dat het geen getto wordt? <u>Wat betreft Groen en Prettige buurten:</u> Er wordt steeds vermeld dat het groen kwalitatief beter moet worden. Wat is er nu dan niet goed aan? Wie gaat dat onderhouden? Eerste jaren plantjes water geven? Komen er weer alleen maar onderhoudsarme struikjes die ook niets aan bio-diversiteit toevoegen? In de plannen staat ook sedumdaken vermeld. Realiseren jullie je wel dat sedum het eerste jaar onderhouden moet worden en water moet krijgen? Vermeld wordt nestkasten: door mensen geplaatste kasten moeten jaarlijks schoongemaakt. Aangezien groen in het budget altijd onderaan bungelt, heb ik het idee dat dit een worst is die ons voorgehouden wordt? Wie gaat onderhoud etc betalen en uitvoeren? Het groen wordt nu al zeer intensief gebruikt. Onderhoud is op dit moment al erg mager. De buurt is nu veilig genoeg. Wat er gebeurd, kan omdat er nauwelijks handhaving is. Als er zoveel mensen bijkomen, wordt handhaving dan ook uitgebreid?	rood/oranje arcering gekregen en een nieuwe naam “Centrale as" gebieden”. Groen krijgt bij de verdichtingsopgave altijd een belangrijke plek. De mate waarin is maatwerk en een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. In rode en rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving (zoals bijvoorbeeld de autovrije parkzone aan de Carnegiedreef). Bouwhoogten In het hoofdstuk “Ruimte voor groei” zijn per kleur gebiedstype de uitgangspunten voor bouwhoogten, bebouwingstypologie en architectuur aangegeven. We gaan in de rood-oranje “Centrale as” gebieden uit van een stedelijke laag van 6 bouwlagen (lager indien nodig met bezonning) met mogelijk terugliggende hoogteaccenten tot 50 meter. Nieuwe bebouwing wordt altijd zorgvuldig ingepast, daarbij houden we rekening met een goed microklimaat: zoals wind, bezonning, geluid (zowel op de gevel als in de binnenhoven), voorkomen hittestress. Een en ander is voor hoogbouw in een apart kader en paragraaf aangegeven. We volgen hierin sowieso de kwaliteitsrichtlijnen uit de Stedenbouwvisie. Wat en hoe hoog de (on)mogelijkheden zijn vergt nader onderzoek. Het kan betekenen dat uw uitzicht veranderd. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Mocht er toch sprake zijn van nadelige gevolgen voor u, dan kunt u in bepaalde gevallen aanspraak maken op nadeelcompensatie. Leefbaarheid Leefbaarheid en sociale cohesie zijn in de omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "Ruimte voor Groei" en “Verschillend voor iedereen” uitgangspunten gegeven die ingaan op:

Nr.	Reactie	Antwoord
	Want er zal vaker irritatie ontstaan als er veel meer bewoners bijkomen. En het vuil/afval hebben we het maar niet over. <u>Over Verkeer:</u> In de plannen staat dat een aantal dreven afgesloten gaan worden. De bewoners moeten van een deel in de wijk via de NRU naar een ander deel gaan. De NRU staat nu al zo vaak vast. Dit gaat alleen maar meer luchtvervuiling en geluidshinder geven. Voor mensen die slecht ter been zijn, en met een “kleine" buslijn naar de geplande HOVlijn moeten: als deze buslijn te weinig gebruikt wordt, wordt deze dan geschrapt? Ik ben voor meer fietsen, maar pak dan de verkeersovertreders eerst eens aan. Die maken het fietsen nu gewoon gevaarlijk. De vele kleine zwarte autootjes dus, die maar rond scheuren. <u>Over Energie:</u> Een windmolen in het Noorderpark? Veel te dicht bij de bebouwing denk ik. Het is bewezen dat mensen ziek worden van de herrie. Ik woon nu ruim 30 jaar naar grote tevredenheid in Overvecht. In die jaren heb ik de buurt zien veranderen. Deels positief: veel verschillende mensen en culturen. Deels negatief: veel problematiek, veel mensen waar iets mee is komen o.a. in Overvecht te wonen. Sinds het idee participatie is ingevoerd heb ik de wijk zien afzakken op dat gebied. Pak het oude systeem weer op, van toen Cumulus er nog was. Veel nieuwe bewoners: daar zal ook in de sociale huur weer veel problematiek kunnen komen. Daar zitten buren in hun (dure) middenhuurwoningen niet op te wachten met alle gevolgen van dien. Oftewel: op naar een getto of naar gentrificatie met deze plannen. Van beiden geen voorstander.	- een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen - het zorgdragen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied). - bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen) In De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, hoofdstuk groen kunt u nalezen welke mogelijkheden we zien voor een kwalitatieve verbetering van verschillende groenstructuren in Overvecht. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Parallel aan de omgevingsvisie geldt als uitgangspunt voor de openbare ruimte dat bij de realisatie van openbare ruimte projecten (waaronder vergroening) rekening wordt gehouden met het toekomstige (dagelijkse) beheer en onderhoud. Voor particuliere daken en natuurinclusief bouwen zijn particuliere initiatiefnemers aan zet en verantwoordelijk voor het onderhoud. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De buslijnen door de buurt gaan ook naar de belangrijkste bestemmingen in de buurt. Er is dus geen sprake van dat er altijd overgestapt moet worden op de HOVlijn. Het Noorderpark is een zoekgebied voor het opwekken van hernieuwbare energie. De locaties worden onderzocht op verschillende randvoorwaarden. Als uit het onderzoek blijkt dat de afstand tot gebouwen te klein is, dan is de locatie niet geschikt voor een windmolen. De extra woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Voor heel Overvecht streven we

Nr.	Reactie	Antwoord
		naar een verdeling van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector. Deze percentages zijn geen doel op zich, maar geven de ontwikkelrichting voor Overvecht aan. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen in Overvecht. De ontwikkeling naar een meer gemengde wijk bereiken we door nieuwbouw waarin ook ruimte is voor nieuwe sociale huurwoningen. In de bestaande bouw biedt dit ruimte voor corporaties om bijvoorbeeld woningen in het middensegment te verhuren. Investeren in meer gemengde wijken gaat snel gepaard met zorgen over gentrificatie. We begrijpen deze zorg, de wijk zal namelijk veranderen. Er komen nieuwe woningen, nieuwe bewoners, nieuwe voorzieningen en ook de inrichting van de openbare ruimte zal op plekken veranderen. Belangrijk uitgangspunt is dat bestaande bewoners een fijne plek houden in de wijk. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen. Het toevoegen van woningen, voorzieningen en verbetering van de openbare ruimte moet bijdragen aan een fijne, gezonde leefomgeving voor bestaande en nieuwe inwoners. Het gegeven dat het aantal sociale huurwoningen niet daalt, het bouwen voor Overvechters (waarbij we ook de lessen uit het woononderzoek benutten) en het benutten van de ruimte voor buurtvoorrang zorgt ervoor dat Overvecht voor Overvechters blijft. Tegelijkertijd is ook verandering in de stad een gegeven. In Overvecht gaan we voor verandering die de wijk een fijnere plek maakt voor huidige en nieuwe Overvechters die meer aansluit bij de maatstaven van deze tijd.
511	Het is een heel boekwerk geworden nagenoeg onnavolgbaar voor menigeen. Gageldijk zo op het eerste gezicht geen spectaculaire plannen voor de percelen gelegen aan de Gageldijk wel samen vergroening en o.a. onderzoek opwekking duurzame energie. Door spittende kwam ik er achter dat gemeld wordt dat er plannen / mogelijkheden zijn voor 3 voetbalvelden i.v.m. de toename van bevolking Overvecht. Wellicht is buiten de plankaart me verdere ontwikkelingen voor de Gageldijk in de bijlage ontgaan. Onderzoek mogelijkheden voor onderstaand open houden voor de woning behoefte.	Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	Waarom niet; de plannen / mogelijkheid open houden voor beperkte woningbouw langs de Gageldijk op de diverse ruime kavels die er zijn. E.a. zou best goed inpasbaar zijn. Waarom niet ; Bestaande gebouwen / schuren op Gageldijk transformeren voor wonen.	waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten.
512	Punt 1 van pagina 79: Ik maak bezwaar tegen de route van de snelle busverbinding HOV. Er is bedacht dat die over het fietspad van de Don Carlosdreef, en vervolgens over het buurstraatje La Bohèmedreef zal gaan. Dit is een onzalig plan, omdat daarmee de toegang tot de speeltuin en het park enorm wordt belemmerd, komende vanuit de wijk Taagdreef/Rubicondreef e.o. Ook is de HOV-route gepland over het fietspad van de Normadreef. Hoe komen wij in het park, hoe steken wij de busbaan veilig over? En de kinderen die nu met een bal onder de arm gaan spelen in het park? En dan heb ik nog niet eens over de geluidsoverlast die gepaard gaat met een snelle busverbinding, dichtbij de flat aan de Don Carlosdreef en de huizen aan de La Bohèmedreef en de Fideliodreef. Punt 2 van pagina 79: Park de Watertoren wordt aan elkaar geplakt, waar het nu 2 delen heeft. 'Park de Watertoren krijgt een sterke identiteit door 'natte' natuur en sportfuncties''. In het deel van het Park de Watertoren dat langs de La Bohèmedreef ligt, is al een speeltuin, er is een spetterbadje, er is een basketbalveld, er is een Cruyff-veldje, en er is een ijsbaan. Van geen van deze sportactiviteiten staat iets vermeld op de ontwerpkaart. Betekent dat, dat alleen in het Park de Watertoren dat om de vijver ligt gesport en gerecreëerd gaat worden in het plan? Ik mis de tekentjes voor spelen en sport in ons parkje dat aan de La Bohèmedreef ligt. Er gebeurt al heel veel in ons gedeelte van het park. Er worden honden uitgelaten, er wordt gebarbecued, er wordt gepicknickt bij de speeltuin. Dat willen we niet kwijtraken door een HOV-lijn! Punt 3 van pagina 79: Automobilisten gaan via een andere route van en naar het winkelcentrum. Als wij met de auto naar het winkelcentrum willen, moeten	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden. De kaart is een schematische weergave van de functies die in het gebied moeten landen. Voor Park de Watertoren geldt dat sport- en speelfuncties een belangrijk onderdeel van de identiteit vormen. Op dit moment is er nog geen definitief ontwerp gemaakt voor inrichting van het park in de toekomst. In de omgevingsvisie blijven de sport- en speelvoorzieningen die er nu al zijn onderdeel uitmaken van het park, mogelijk met aanpassing en/of uitbreiding. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	we nu al omrijden via de Moezeldreef, omdat de Rubicondreef is afgesloten voor autoverkeer. Op dit moment is de afstand 1,4 km met de auto. De route die we dan zouden moeten nemen is kilometers langer, via de Moldaudreef of de Donaudreef. Via de Mr Tripkade is dan ook geen optie meer, want die wordt afgesloten. Meer autokilometers om ergens te komen is toch juist niet groen! Wij hebben dan in plaats van 4 nog maar 2 uitvalswegen om onze wijk met de auto te verlaten, terwijl er woningen bijgebouwd worden, en dus meer bewoners. Hiermee zorg je toch voor problemen, in plaats van oplossingen! Samenvattend maak ik bezwaar tegen het idee van een groter Park de Watertoren, door het kleinere deel van het Park de Watertoren aan de La Bohèmedreef minder waard te maken. Met dit plan wordt voorrang gegeven aan 'groen' en 'blauw', en wordt de bewoner in de steek gelaten. En daarnaast maak ik bezwaar tegen het inperken van de mogelijkheid om met een auto onze straat te bereiken, en te verlaten. Dat zal voor veel files gaan zorgen.	
513	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De geplande tunnels voegen niks toe. Beide wijken zijn door middel van meerdere tunnels prima met elkaar verbonden. Ook is de wijk Tuindorp niet ingericht op extra ‘tussendoor’ verkeer. Nieuwe tunnels voegen dus niets toe. Ook zijn de geplande tunnels een verspilling van belastinggeld. De aanleg gaat ontzettend veel geld kosten, wat veel beter aan andere dingen besteed kan worden. Zonde dus. Ook gaat de bouw voor onnodige overlast zorgen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
514	Wat ik in onze zienswijze niet heb opgenomen, is onze waardering voor al het werk dat u voor onze wijk doet, en alle goede punten die de omgevingsvisie bevat. Bij deze! In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de	Dank voor uw positieve reactie op de omgevingsvisie Overvecht. Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er

Nr.	Reactie	Antwoord
	noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “ Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen*	woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	gebiedsplan naar aanleiding van inspraak, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen. " De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als	

Nr.	Reactie	Antwoord
	bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
515	De omgevingsvisie Overvecht is groots en omvangrijk. En als je je verder verdiept veelomvattend. In het wijkbericht zie ik deels voornemens die ik begrijp en waar ik nieuwsgierig naar ben, maar ook een aantal voornemens die ik niet	1. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet

Nr.	Reactie	Antwoord
	begrijp, onvoldoende beargumenteerd zijn en waar ik ernstige zorgen heb bij de haalbaarheid en het praktisch effect op de wijk én de leefbaarheid in de wijk. Ik wil het college vragen de Omgevingsvisie op een aantal punten te heroverwegen en aan te passen, hieronder mijn argumenten: • Een prettige en leefbare wijk is óók een bereikbare wijk voor inwoners en ondernemers. Het afsluiten van de Tigrisdreef, Gangesdreef en Carnegiedreef leidt ertoe dat wij als bewoners en werkenden ver moeten omrijden om bijvoorbeeld naar werk te rijden of naar het groot winkelcentrum te gaan, wat leidt tot meer km en dus meer CO2. De Tigrisdreef wordt daarmee de enige ingang voor zoveel huishoudens, dat leidt tot enorme opstopping en vertragingen. Er er komen nog 500 woningen en dus verkeersbewegingen bij! Er zijn voldoende verkeerskundige alternatieven om deze doorwegen groener en veiliger te maken. Ik ben hier komen wonen omdat de wijk ruim, groen én bereikbaar is. Dat wordt door deze maatregelen ernstig aangetast. • De stapeling van aanpassingen in de verschillende buurten baart mij ernstige zorgen: het versmallen van de Franciscusdreef en het sluiten van de Carnegiedreef, Gangesdreef en de doorgang op de Tigrisdreef. Ten eerste wordt er zwaar onderschat hoeveel verkeer er gebruik maakt vanuit de Zuilense ring om de wijk en de stad in te komen. Niet in de minste plaats door ondernemers en werkenden die voor hun werk (noodgedwongen) gebruik maken van deze wegen. Ook wordt zwaar onderschat wat de stapeling van onder andere deze voornemens en de andere buurten zal zijn op de verkeersdrukte op alle omliggende wegen. Met name de Karl Marxdreef/Ring Utrecht is een enorme bottleneck waar in de ochtend- en avondspits al ontzettend veel verkeer en vertraging is. Door daar nog meer verkeer aan toe te voegen loopt het helemaal vast. Idem geldt voor omrijden via Zuilen. Ten tweede ontbreken er verkeerskundige onderzoeken die onderbouwen dat dit überhaupt een haalbare zaak is. Ik haal hierbij de versmalling van de Marnixlaan aan waar de hoop was dat er of werd omgereden via de ringweg of gebruik werd gemaakt van OV. Daar staan dagelijks lange files en kunnen hulpdiensten nauwelijks langs. Ten derde mis ik verkeerskundige alternatieven die ook goed en beschikbaar zijn om de doelen te behalen. Denk aan	meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. 2. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. In De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 vindt u een onderzoek over mobiliteit waarin de effecten van maatregelen zijn verkend. Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht staat in hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. 3. Een onderbouwing voor het toevoegen van de HOV lijn is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietspaden, aanpassing door middel van drempels, enkel doorgang voor belanghebbenden/omwonenden, om en om parkeervakken of plantenbakken. Ten vierde leiden deze aanpassingen tot langere omwegroutes waarbij er meer km worden gereden en er meer uitstoot is. Een perverse prikkel van niet onderbouwde en niet realistische voornemens! En ten vijfde is de wijk al ontzettend groen, het groenste van heel Utrecht. Dat is een prettig pluspunt. Om nog meer groen te creëren en meer groene doorgangen te creëren zijn er genoeg zeer geschikte alternatieven beschikbaar die de bereikbare infrastructuur niet aantasten. Daarnaast vraag ik me af waar deze behoefte vandaan komt, ook deze is niet onderbouwd. Als inwoner is de buurt en wijk qua groep perfect zo! Tot slot en niet in de minste plaats maak ik me ernstige zorgen over de veiligheid van mij en mijn wijkgenoten wanneer hulpdiensten in onze wijk moeten zijn en de bereikbaarheid zo ernstig wordt aangepast. Dat betekent dat de Tigrisdreef de enige ingang is voor de hele wijk! Veel te kwetsbaar voor zoveel huishoudens. Alle bovenstaande argumenten worden versterkt door 500 extra woningen in mijn wijk met minstens evenveel verkeersbewegingen. Er wordt gesproken over het toevoegen van een HOV-lijn. Daarvoor is er in de huidige situatie al een meer dan voldoende infrastructuur waardoor deze makkelijk kan worden opgestart. Ik mis een onderbouwing waarom er überhaupt een snellijn nodig is, waar er deze behoefte ligt (welk probleem wil het college ermee oplossen?) en waarom de huidige buslijnen niet voldoende zijn. Als wijkbewoner en gebruiker zie ik dat deze buslijnen goed gebruikt worden. En dat er nu al een grote uitdaging is om de buslijnen te bemannen. Het toevoegen van een aparte HOV-lijn is onvoldoende onderbouwd. Daarbij is het OV nu al ontzettend duur, zeker ook voor een deel van de inwoners van Overvecht. Is het daarmee haalbaar voor de inwoners? Is niet veel effectiever om het gebruik van (deel)(e)fietsen te stimuleren? Ditzelfde argument geldt ook voor de fietspaden in de buurt, die zijn al zeer ruim en bijna overal beschikbaar. En waar nog heel veel meer	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. 4. Ook in De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 vindt u meer informatie over de onderbouwing. 5. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek). De inloopbijeenkomsten geven niet een representatief beeld van wie we allemaal hebben gesproken over de ontwerp omgevingsvisie. Met een veelzijdige participatieaanpak hebben we geprobeerd zoveel mogelijk verschillende mensen te benaderen en te spreken. Naast de bijeenkomsten die zijn georganiseerd tijdens de ter inzageperiode, zijn er tijdens het participatieproces 15 bijeenkomsten georganiseerd. Ook zijn er 250 gesprekken in de wijk gevoerd op verschillende momenten en plekken. Naast de fysieke bijeenkomsten zijn er veel reacties opgehaald met online enquêtes. In totaal zijn er 2.433 enquêtes ingevuld. Voor het maken van de ontwerp omgevingsvisie hebben we geprobeerd zoveel mogelijk Overvechters te betrekken. Dit is aan bepaalde kaders gebonden, zoals beschikbare tijd, mensen en middelen zodat we ook binnen het participatieproces keuzes hebben moeten maken. Binnen die kaders denken we voldoende Overvechters te hebben gesproken om in beeld te hebben wat Overvechters belangrijk vinden en wat ze van bepaalde ideeën vinden. **Tot slot**

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkeersbewegingen bij passen. Ook hier ontbreekt een onderbouwing en verkeerskundige argumentatie waarom er aanpassingen nodig zijn. Er is alle plannen en enorme denkfout gemaakt wordt hoe de Utrechter minder gebruik gaat maken van de auto en overstapt op de fiets of het OV. De huidige voornemens gaan eerder leiden tot meer opstopping, vertraging en irritaties. Ik verwijs hiervoor naar de uitwerking van de aanpassingen aan de Marnixlaan en hoe dit uitwerkt in de praktijk. Ik ben niet tegen het promoten en stimuleren van andere vervoersmiddelen, maar geloof niet in deze redenatie. En denk dat er hele andere zaken nodig zijn. Ik mis hier onderzoek naar bewezen praktijken in vergelijkbare steden en wijken. Letterlijk in het milieukundig onderzoek: '*Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen in Overvecht is de meest effectieve maatregel om de hoeveelheid verkeer in Overvecht te verminderen en de problemen met de doorstroming te verkleinen*'. Ook hier mis ik een onderzochte onderbouwing cq wetenschappelijk bewijs hiervan. Het verminderen van de parkeerplaatsen leidt tot langer zoeken, tot meer kilometers rijden en het toenemen van de onveiligheid. Nogmaals, een prettige en leefbare woonwijk is ook een bereikbare wijk! Qua proces vind ik dat er mager gecommuniceerd wordt in een wijk als Overvecht. We hebben een wijkbericht ontvangen waar een klein stuk van de aanpassingen in weergegeven wordt. De gemiddelde Overvechter heeft meer nodig en verdient dat ook! Het kost veel tijd om erin te duiken en de maatregelen te snappen op buurtniveau en dan ook nog op de aansluitende wijken en dat moet veel beter! De stapeling van plannen en de samenhang met de andere buurten moet veel toegankelijker én zichtbaarder in de wijk aanwezig zijn. Elke Overvechter moet dit gezien hebben in zijn eigen buurt, de impact ervan zien op zijn dagelijks leven en de keuze hebben gehad om er wat van te vinden. Ik ben naar het Wijkbureau gegaan waar geen enkele inhoudelijke vraag beantwoord kan worden. En waar je alleen drie superdikke boekwerken in je handen gedrukt krijgt. Geen maquette, geen poster, geen hoofdlijnen per ambitie. Kortom, mager en veel te minimaal. Helaas was ik door vakantie niet in	Middelen: Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie willen wij schaarse middelen effectief inzetten voor de belangrijkste opgaven. Met de besluitvorming over de omgevingsvisie gaat niet over deze middelen besloten worden. De omgevingsvisie schept kaders waarna na vaststelling van de omgevingsvisie keuzes worden gemaakt hoe middelen kunnen worden ingezet. In de toekomst zal steeds per project en opgave moeten worden afgewogen in hoeverre middelen beschikbaar worden gesteld. Daarbij is het op dat moment beschikbare financieel kader, zoals opgenomen in de meerjaren programmabegroting randvoorwaardelijk. Projecten starten pas op het moment dat er voldoende financiële middelen voor het project voorhanden zijn. Mobiliteit: De knips tussen de buurten waren in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen om doorgaand autoverkeer volledig uit de buurten te weren en de buurten zo verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken. Uit de reacties blijkt dat veel mensen deze autoknips te ingrijpend vinden en niet willen dat autogebruik minder aantrekkelijk/gemakkelijk wordt. In de omgevingsvisie leggen we de knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren niet meer vast. Deze knips worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. In de kaarten zijn enkele mogelijke locaties (Amazonedreef, Tigrisdreef en Neckardreef) opgenomen voor toekomstige maatregelen. Meer of andere locaties zijn ook mogelijk. Eerst worden buurtstraten veilig en aantrekkelijk ingericht. Straks wordt de centrale as zoveel mogelijk autovrij gemaakt: Carnegiedreef, Zamenhofdreef, Marnedreef en deel Moezeldreef worden autovrij en bij de Tiberdreef/Mr.Tripkade komt een knip voor autoverkeer. We gaan het aantal auto's in de buurten monitoren en nemen waar nodig aanvullende maatregelen gericht op het verminderen van autoverkeer. Verder is het belang van de mobiliteitstransitie voor Utrecht en Overvecht, zoals hierboven beschreven, in de omgevingsvisie verduidelijkt. De voorstellen voor openbaar vervoer en fietsverkeer hebben we mede op basis van de ingediende zienswijzen verder verfijnd waardoor het fietsnetwerk bestaat uit een fijnmazig netwerk met herkenbare, comfortabele en veilige fietsroutes door de wijk. Het voorstel voor openbaar vervoer bestaat niet alleen uit een HOV-lijn. In de buurten zal ook een bus (blijven) rijden. Dit

Nr.	Reactie	Antwoord
	de gelegenheid om naar de inspraakavonden te gaan, dus daar kan ik niet over oordelen. 6. Tot slot, gezien de forse bezuinigingsopgave waar de gemeente voor staat roep ik het college en de raad op om betere keuzes te maken voor onze mooie stad. Bij het besteden van schaarse middelen en capaciteit van de organisatie zijn er opgaven die veel groter en belangrijker zijn dan de voornemens die er nu voor liggen. Daarbij roep ik het college op pas plannen te maken en de buurten te laten participeren wanneer er ook daadwerkelijk budget is. En de wijk met kleine stappen door te ontwikkelen. Met de ambities als richting. De nu ontstane onrust, de grootsheid en stapeling van alle maatregelen en de nog talloze onzekerheden helpen niet in het vertrouwen in de overheid en het dichten van de kloof tussen inwoner en gemeente. En dat lijkt me nooit de bedoeling! Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp omgevingsvisie. Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp omgevingsvisie gewijzigd vast te stellen, namelijk door het college en de raad op te roepen om de voornemens ernstig te heroverwegen. Om de keuzes en alternatieven aan te vullen én te onderzoeken met verkeerskundig onderzoek. Om de voorgenomen afsluiting van Carnegiedreef, Gangesdreef en Tigrisdreef ter hoogte van het park terug te draaien en te kiezen voor andere verkeerskundige alternatieven. Om de buurt leefbaar én bereikbaar te houden! Om de HOV-lijn te heroverwegen en om te zoeken naar het verbeteren van de huidige ov-lijnen het stimuleren van fietsverkeer. En tot slot om de participatie in de wijken en buurten veel beter vorm te geven.	is nodig om alle bestemmingen in de buurten goed bereikbaar te houden en de loopafstand naar bushaltes te beperken.
516	[redacted] Goed dat groen en water een belangrijke leidraad vormen voor de Omgevingsvisie. Zorg er inderdaad voor dat er verbinding blijft bestaan voor de natuur, en dat waar dat kan verbindingen verbeterd worden, en dat het groen beter en diverser wordt: niet alleen gazons met bomen, maar ook een	Bedankt voor uw reactie. Uw aanbevelingen komen grotendeels overeen met de ambities en doelen van de omgevingsvisie. De aanbevelingen om weer actuele beheerplannen op te stellen voor de parken zijn terecht. Op moment dat wij hiermee aan de slag gaan zullen we de stakeholders betrekken. In het openbaar groen en in gebieden met ecologische waarde passen we geen of als noodzakelijk passende verlichting toe (Spoorzoompark, uitbreiding Sportpark Vechtzoompark) zodat dieren geen last ondervinden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	tussenlaag. 'Groen' is niet alleen een prettige omgeving voor mensen, maar is ook het leefgebied van planten en dieren. Klimaatadaptatie kan heel goed samen met vergroening en 'verblauwing': wateropvang die tevens ruimte biedt aan de natuur. Houd de parken intact: geen bebouwing in de parken en groenzones die er nu zijn: Vechtzoompark, omgeving fort Aan de Klop, Klopvaartzone, Sjanghaipark, Park de Gagel, groenstrook langs NRU, Watertorenpark, Spoorzoompark, gebied rond fort Blauwkapel, enz. Zorg dat er weer actuele beheerplannen komen voor de parken in Overvecht, en betrek bij (uitwerking van de) plannen de mensen erbij die nu al vrijwillig meedenken over het groen, zoals de NMO, de beheergroep Park de Gagel, bewoners die meedenken over het Watertorenpark, zelfbeheerders, enz. Zij kunnen meedenken (en meebeslissen) over de inrichting van de parken en over de keuze van bomen en planten. Uiteraard horen er geen auto's en fietsen in de parken, hooguit fietspaden waar die nu al zijn, zoals in het Spoorzoompark. Als er een vergunning wordt afgegeven voor verlichting van bijvoorbeeld sportvelden, spreek dan direct af dat er beperkingen zijn, zodat omwonenden en dieren (vleermuizen bijvoorbeeld) geen last hebben van ledverlichting. Er zijn armaturen en lampen op de markt die geen ongewenste uitstraling hebben, en die verlichten in een kleurschakering (amber) waar vleermuizen geen last van ondervinden.	
517	Ik heb het ontwerp omgevingsvisie Overvecht doorgelezen. Ik maak via deze weg graag van de gelegenheid gebruik om mijn zorgen te uiten en bezwaar te maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Prof. Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De nadelen van deze nieuwe routes zoals kosten, verkeersveiligheid (scooters/fatbikes) en het breed gedragen idee in de wijk Tuindorp dat dit het	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	algehele gevoel van onveiligheid op straat doet toenemen, wegen niet of nauwelijks op tegen de voordelen van zeer beperkte tijdswinst die deze routes opleveren ten opzichte van bestaande routes. Hierbij speelt meer dat Tuindorp zelf zelden het eindpunt van deze route zal zijn. De doorstekende fietsers moeten vanuit Tuindorp toch grotendeels weer afbuigen naar bestaande routes, omdat ze richting oversteekplaatsen van de Kardinaal de Jongweg moeten. Met andere woorden: de noodzaak van deze nieuwe verbindingen is voor mij onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen en zeer beperkte tijdswinst opleveren ten opzichte van bestaande fietsroutes. Bovendien weegt de zeer beperkte tijdswinst (als die er al is) niet op tegen de nadelen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer en hangjeugd. Mijn vrouw en ik zijn in deze wijk gaan wonen omdat kinderen hier op straat kunnen spelen, ook in de avonduren, en er nauwelijks doorgaand verkeer is. Deze bijna karakteristieke eigenschap van Tuindorp wordt door de toevoeging van de tunnels beperkt, waarbij er als gezegd nauwelijks voordelen tegenover staan. Kunt u verder toelichten waarom voor deze doorsteekplekken is gekozen? De aansluiting op de Hugo de Vrieslaan bijvoorbeeld, gaat vanuit Overvecht gezien 'tegen het (eenrichtingsverkeer)verkeer in' wat met name in de relatief drukke ochtenduren tot gevaarlijke situaties kan leiden. Ik hoop dat deze email voor u mede aanleiding is het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen hebben zeer beperkte toegevoegde ten opzichte van bestaande routes en realisatie ervan zal leiden tot overlast, (verkeers)onveiligheid in de toch al zeer smalle straten en verspilling van belastinggeld. Bovendien tast het het karakter van Tuindorp als verkeersveilige, beschutte, kindvriendelijke wijk aan.	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
518	In de omgevingsvisie Overvecht zijn twee fietstunnels onder het spoor ingetekend tussen Overvecht en Tuindorp. Het gaat om de onderdoorgang van de Plutodreef naar de Professor Hugo de Vrieslaan en de onderdoorgang van de Aidadreef naar de Professor van Bemmelenlaan. Deze verbindingen zijn	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten

Nr.	Reactie	Antwoord
	volgens ons onnodig, kostbaar en zullen voor verkeersoverlast zorgen. Graag daarom uw reactie op onderstaande punten. 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Waarom is er geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten? 2. Is het effect van de geluidsdruk nog onderzocht tav deze fietstunnels voor de omgeving? 3. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef. We lichten onze verbetersuggesties graag aan u toe. 4. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen deze schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 5. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan. De groenstrook zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? 6. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen	van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 7. Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer sluipverkeer (e.g. zowel fietsers als scooters) door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de huidige routes. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden? 8. Daarnaast wil ik graag opmerken dat de tunnels ook een reductie van de al beperkte parkeergelegenheid zullen geven. Deze auto's moeten dan in naburige straten worden geparkeerd.	
519	Geacht gemeentebestuur, graag wil ik verzoeken om het plan om de tuin vereniging Ons genot te laten opheffen/verplaatsen omwille van extra sportvelden. Het complex verstrekt het cultuurhistorisch landschap, tuinieren krijgt extra dimensie door het genot van de aangesloten natuurgebied en slot zuilen. Statistieken laten zien dat een aantal mensen met psychische klachten gestaagd toeneemt. De stad biedt weinig mogelijkheden tot rust, maar juist is dit gebied is er relatief weinig verkeerslawaai en is er ook betrekkelijk veilig. Dankzij mijn tuin heb ik een moeilijke tijden doorstaan, dat geldt ook voor veel andere leden, bijvoorbeeld voor mijn buren die op tragische wijze hun dochter hebben verloren. De vereniging zelf is behalve plek voor veel dieren en planten ook een unieke sociale organisme met 70 jarig geschiedenis. Sommige leden zijn geridderd, als waardering voor hun levenslange betrokkenheid. Voor mij persoonlijk is dat een plek waar ik mijn sociale netwerk enorm het versterkt. Mijn meeste vrienden en kennissen komen via de tuin. Als de inwoner van Overvecht ervaar	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	ik vooral de verloedering en vervreemding in mijn buurt. Zonder de tuin zou mijn leven erg eenzaam en ongelukkig zijn. ik waardeer de de diversiteit van onze vereniging en openheid van de leden naar elkaar. Er zijn ook mensen met kwetsbaarheden, ik zag diverse keren wat een geweldig positieve invloed de vereniging op deze mensen heeft. Er is ruimte om te ondernemen en eigen kwaliteiten te laten zien, en er wordt ook omgekeken naar elkaar. Het is een soort dorp in de stad. Vooral de verscheidenheid van leeftijden, achtergronden en culturen uniek in deze tijden van de polarisatie. Verder vraag ik mij waarom het aanleggen van extra velden als noodzaak wordt gezien. Deelname van kinderen aan voetbal loopt al jaren achteruit, in elk geval volgens de trainers in jeugdteams. Dit terwijl aantal ouderen groeit, en tuinieren schijnt zo gezond te zijn dat de verzekeraars korting bieden voor deze doelgroep. Op dit moment zijn er diverse faciliteiten aanwezig in dit stuk van overvecht. David Lloyd, Vechtse banen, tennis atletiek en 2 voetbalvelden. een groot gedeelte van de tijd staan zowel de atletiekbaan als voetbalvelden leeg. . Wellicht een idee om te kijken naar de intensivering van de beschikbare accommodaties. Dit in combinatie met strengere beleid op het gebied van geluidshinder. De hoeveelheid van de geluidsinstallaties en hun sterkte groeit met de jaren, terwijl de stilte steeds schaatster wordt. Vriendelijk verzoek om de omgevingsvisie te heroverwegen en geen extra sportvelden in te plannen maar juist grotere wandel en rustgebied, aangezien hier grote behoefte aan is. Persoonlijk merk ik dat veel wandelaars en rustzoekers graag gebruik maken van deze mogelijkheid. Gezien de enorme groei van mensen met psychische klachten is het erg belangrijk ook rust en ruimte te bieden aan deze doelgroep.	
520	Graag laat ik u weten dat ik tegen het plan ben om 2 fiets- / wandeltunnels te maken onder het spoor Overvecht uitkomend op de A. Thaerlaan. Het zal veel verkeersonveiligheid teweeg brengen. Daarbij zonde van al het geld want er zijn al prima mogelijkheden om per fiets/voet van de ene wijk naar	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten

Nr.	Reactie	Antwoord
	de andere wijk te komen in dit stuk Utrecht. Een overbodig plan naar mijn mening.	van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
521	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Voor mij persoonlijk is manage ’t Hooft een belangrijke plek voor training en de omgang met paarden. De manage heeft landelijk aanzien vanwege de manier waarop paardenwelzijn centraal wordt gesteld. Ik woon op enige afstand en kom er graga. Juist aan de rand van de stad is het mooi dat mensen met dieren leren omgaan. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Paarden en paardrijden mogen niet vervangen door voetbal. Graag ontvang ik uw reactie.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
522	Wij hebben grote moeite met het maken van extra verbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp via 2 extra tunnels. Ten eerste is het ergerlijk dat een dergelijk grote voorgenomen investering (het	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers

Nr.	Reactie	Antwoord
	gaat hier om miljoenen euro per tunnel) met een grote invloed op een buurt, maar zeer summier wordt onderbouwd en met twee kleine pijltjes op een kaart in de visie gefietst wordt. Het woord tunnel komt welgeteld slechts 1x voor in de visie. Het betreft een papieren wensdenken vanuit bureaupolitiek waar vanuit bewoners van Tuindorp en vanuit Overvecht helemaal geen actuele behoefte bestaat of in een vraag voorziet. Er wordt helemaal niet aangetoond dat het spoor op dit deeltraject een negatieve invloed heeft op het woongenot, de bereikbaarheid van bewoners van Overvecht of Tuindorp, noch voor de natuur. Er zijn diverse verbindingen al aanwezig. Misschien wordt het spoor voor omwonenden, dieren of wat dan ook, wellicht juist wel als prettig ervaren. Maar door het stukje spoor tussen Overvecht en Tuindorp zonder argumenten te benoemen als “barrière” wordt het spoor negatief geframed en wordt er maar vanuit gegaan dat er een oplossing moet komen voor een niet bestaand probleem. Wie heeft aangegeven dat er een zogenaamde barrièrewerking doorbroken moet worden? Er is ons inziens helemaal geen behoefte aan extra tunnels. Er zijn al 3 verbindingen (Tripkade, spoorovergang bij Rietveld en NS station). Dit zijn logische routes naar voorzieningen. Waarvan er 1, de NS tunnel, nota bene in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. Tunnels staan er niet om bekend dat dit de veiligheid bevordert. Bijvoorbeeld omdat er geen sociale controle is. Gebruik als hangplek, onveilig ’s nachts, wordt regelmatig zwaar vuurwerk afgestoken, veel onderhoud vanwege vandalisme/ graffiti, gebruik crimineel gedrag/vluchtroute etcetc. Tuindorp is, net als de Marie van Hongarijedreef, een rustige woonwijk zonder bijzondere (buurtoverstijgende) voorzieningen. De wijkoverstijgende voorzieningen die er in Tuindorp zijn, het Gerrit Rietveld en WC De Gaard, liggen direct buiten/aan de rand van de wijk. De bereikbaarheid hiervan ten opzichte van Overvecht is prima en de fietspaden zijn net nieuw en worden goed gebruikt. Het winkelstripje nabij Station Overvecht ligt ook aan de rand van de buurt Maria van Hongarijdreef. Ook dit stripje is prima bereikbaar. De bereikbaarheid van de voorzieningen (aan beide zijden van het spoor) wordt niet positief beïnvloed door het maken van extra tunnels op de beoogde	en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	plekken midden in het rustige woongedeelte van de beide wijken. De nieuw beoogde fiets- of looproutes vanuit Overvecht naar de voorzieningen, of vanuit Tuindorp naar de winkeltjes in Overvecht Station, worden niet ineens veel korter of logischer. Er is dus helemaal geen noodzaak om meer verbindingen te maken. Een tunnel (inclusief de bijbehorende hellingbaan) heeft een aanzienlijke ruimtelijk impact en daarmee een groot ruimtebeslag, het gaat samen met nieuw aan te leggen fietspaden juist ten koste van het aanwezige groen. Dit draagt niet bij aan het tegengaan verstening en verbeteren klimaatadaptatie. Als er al gebruik gemaakt zou worden van deze nieuwe tunnels, zorgt dit voor een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en daarmee meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert juist het buitenspelen (bewegen) van kinderen, waar de gemeente zo prat op gaat. Kortom, extra tunnels = wensdenken zonder concrete behoefte vanuit bewoners, betreft enorme geldverspilling, is een verslechtering van de veiligheid, zorgt voor onnodige verkeersbewegingen door de rustige woonwijken, draagt niet bij aan bereikbaarheid voorzieningen, neemt een groter ruimtebeslag in dan nu, zorgt voor verstening en verslechtert de klimaatadaptatie.	
523	Allereerst wil ik mijn steun uitspreken voor de beoogde ontwikkeling van stadsdeel Overvecht. Ik hoop oprecht dat de leefbaarheid van de wijk Overvecht wordt verbeterd. Tuindorp blijkt echter als zoekgebied aangemerkt voor het aanleggen van drie (3) fiets- en wandelroutes om Overvecht met Tuindorp te verbinden. Hierbij wil ik graag als bewoner van Tuindorp mijn zorgen uitspreken over de voorgestelde fiets- en wandelverbindingen die ingetekend zijn, specifiek in de straten Professor Hugo de Vrieslaan en de Professor Van Bemmelenlaan. Ik verzoek de Gemeente om reactie te geven op onderstaande zienswijze. • Logica en veiligheid fietsroutes o De gekozen positie van de fietsroutes in de twee betreffende straten lijkt onlogisch omdat er geen doorgaande route wordt	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord

gevormd. Er zijn geen belangrijke bestemmingen die bereikbaar worden gemaakt met de voorgestelde tunnels die momenteel niet bereikbaar zijn vanuit Overvecht. Tuindorp bestaat uit vele kriskras straten waardoor fietsers een zeer inefficiënte route moeten volgen richting een bestemming als centrum. Zowel de Prof. Hugo de Vrieslaan als de Prof. Van Bemmelenlaan zijn geen doorgaande routes, zelfs wijkbewoners dwalen weleens door de wijk. Tuindorp is hiermee niet geschikt om herkomst (Overvecht) en bestemming rechtsreeks met elkaar te verbinden gezien gebrek aan directheid en comfort (veel haakse bochten en onduidelijk routeverloop).

- Door bovenstaande karakteristieken voldoen de voorgestelde verbindingen niet aan kenmerken voor een veilige fietsroute (SWOV, 2022), te weten:
  - routelengte zo kort mogelijk
  - reistijd zo kort mogelijk
  - zo min mogelijk links afslaan
  - zo min mogelijk overgangen en onderbrekingen

De toevoeging van grote stromen (sneller) fietsverkeer zou gescheiden moeten worden van ‘de verblijvende” en meest kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen. Door deze fietsverbindingen aan te leggen wordt het tegenovergestelde bereikt. Er wonen veel gezinnen met jonge kinderen in de straten waar volop buiten wordt gespeeld en op de Prof. van Bemmelenlaan zitten maar liefst twee basisscholen.

- Verkeersveiligheid van de wijk
  - In de betreffende straten is het eenrichtingsverkeer. Fietsers vanuit de richting Overvecht komen vanuit tegengestelde richting, waardoor er conflicten ontstaan met gemotoriseerd verkeer en gevaarlijke situaties kunnen ontstaan.
- Sociale veiligheid
  - Met de komst van tunnels in een kleinschalige woonwijk als Tuindorp neemt de sociale veiligheid af. De toegankelijkheid van de wijk voor niet-bewoners wordt vergroot. Ik vrees gebruik van de verbindingen door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters,

Nr.	Reactie	Antwoord
	uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. • Inpassing en impact op de straten o Het inpassen van een tunnel impact hebben op de leefbaarheid van de straten voor de bewoners. De straten hebben beperkte breedte en er is aan weerszijden ruimte nodig voor het parkeren van auto's voor bewoners. Die ruimte en ruimte voor verblijven wordt beperkt als er nieuwe verkeersstromen komen. Daarnaast twijfel ik aan de haalbaarheid (bouwkundig en financieel) van een onderdoorgang op de voorgestelde plekken. • Impact op karakteristieken van de wijk o In de Visie Eykmanlaan uit 2010 wordt onderzoek aangehaald dat aantoont dat Tuindorp tot de meest gewaardeerde woongebieden van Utrecht horen. Dit heeft te maken met hun ligging, de architectuur en de ruime opzet met veel groen. Er staat in de visie (p.8) "de visie is om het hier vooral te laten zoals het is". De uniformiteit van de subwijk en (huizen, scholen en materiaalgebruik) is kenmerkend. De straatwanden zijn door de hele wijk identiek uitgevoerd en hebben accenten op de hoeken. De ingetekende fiets- en wandeltunnels maken grote inbreuk op het beschreven karakter, beeld en kwaliteit van de wijk. Mijn verzoek aan gemeente is als volgt: • Geef onderbouwing van de positie van de voorgestelde verbindingen via Tuindorp. Maak opnieuw de afweging van nut en noodzaak van deze routes, en neem hierin de zienswijzen zoals van ondergetekende en andere bewoners mee. Onderzoek of de herkomst en bestemmingen op voorgestelde wijze wel goed/veilig/logisch met elkaar verbonden worden of dat er een beter alternatief denkbaar is. • Onderzoek alternatieven; verbreed de scope van het zoekgebied naar andere (meer logische) zoekgebieden voor fiets- en wandelverbindingen die rekening houden met de karakteristieken van de wijk Tuindorp. Te denken valt aan verbindingen op de kruisingen/hoeken van de wijken aangrenzend aan Overvecht.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Verminder het aantal verbindingen; kies voor kwaliteit in plaats van kwantiteit. In de visie staan maar liefst drie verbindingen ingetekend. Dit lijkt onnodig veel voor het aantal bewoners/fietsers.	
524	Het is verstandig om tijdig na te denken en secure, concrete plannen te ontwikkelen die Overvecht versterken en op draagvlak kunnen rekenen. Om die doelen te bereiken doe ik (namens diverse betrokken bewoners) een aantal voorstellen n.a.v. uw ontwerp-omgevingsvisie Overvecht 2040. Van harte hopen wij dat u ze mee kunt nemen in uw definitieve plannen, bij voorbaat hartelijk dank. 1. Wilt u **wonen** aantrekkelijk maken in deze kanswijk (vroeger ook wel 'achterstandswijk' genoemd, met dank aan de ministers Vogelaar [PvdA] en Pechthold [D66]), zorg dan s.v.p. ook in de toekomst voor goede bereikbaarheid voor auto's, gratis parkeren en betaalbaar wonen. Uw ontwerpvisie bemoeilijkt dat helaas. Geen goed idee dus. 2. Overvecht is zwakker dan andere wijken o.a. o.g.v. wijk**economie** & **werkgelegen-heid**. De afgelopen jaren heeft u als Raad & College meerdere malen gezegd: *we willen deze wijken economisch, onderwijskundig en sociaal versterken*. Geef dan de (wijk)economie serieuze kansen en beperk hen niet met slechtere bereikbaarheid en betaald parkeren. Uw ontwerpvisie bemoeilijkt dat helaas. Geen goed idee dus. 3. Een goede economie heeft goede **bereikbaarheid** nodig. U wilt meer banen in de wijk en u wilt de wijk bereikbaarder maken, zo schrijft u op meerdere plekken in uw ontwerpvisie. Het grootwinkelcentrum (GWC), o.a. vanwege de markt en bijzondere winkels, is nu een van de wijkoverstijgende, economische trekkers van Overvecht. Het is een wijk met grote uitdagingen. Dan is het echt onverstandig om belangrijke doorgaande wegen te schrappen voor auto's, zoals de zuidkant van de Franciscusdreef (dat wilt u van 2x2baans naar 2 enkele wegen degraderen), de Carnegiedreef, de Zamenhofdreef, Tigrisdreef, Marnedreef en Moezeldreef. Gevolgen van uw voorstel: de winkels zullen veel minder klanten kunnen ontvangen. Dringende oproep: behoud de doorstroming van autoverkeer. 4. **Ouderen en vervoer**. Van oudsher telt Overvecht veel bejaardentehuizen en seniorenwoningen. Op meerdere plaatsen geeft u aan dat er meer ouderen zullen gaan wonen in Overvecht. Veel ouderen zijn minder goed ter been;	1. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Gratis parkeren is in de toekomst geen optie om de wijk Overvecht leefbaar te houden. Betaald parkeren vermindert namelijk parkeeroverlast en moedigt duurzame andere keuzes voor de auto aan. Als het aantal auto's op straat niet toeneemt, blijft er meer ruimte over. Bijvoorbeeld voor groen, ontspannen, spelen en duurzaam vervoer zoals wandelen, fietsen en deelvervoer. Op die manier blijft de wijk leefbaar en juist aantrekkelijk om er te wonen. 2. We streven naar een goede balans tussen verschillende vormen van mobiliteit om de wijk toegankelijk te houden voor zowel bewoners als ondernemers. Hoewel we het gebruik van duurzame vervoersmiddelen willen stimuleren, begrijpen we dat goede bereikbaarheid per auto belangrijk blijft voor de economische vitaliteit van de wijk. Om die reden is het uitgangspunt ook dat alle bestemmingen (winkels, woningen en andere voorzieningen) altijd met de auto bereikbaar blijven. 3. Zoals eerder aangegeven blijven alle bestemmingen (ook winkels in het Grootwinkelcentrum) bereikbaar met de auto. Het enige wat kan gebeuren is dat men iets langer in de auto zit omdat andere vormen van mobiliteit meer prioriteit krijgen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietsen is lastiger voor wie ouder wordt. Boodschappen doen zij dus relatief veel meer met de auto dan anderen. Hun mantelzorgers en familieleden komen ook graag met de auto. Die contacten versterken generaties; die communicatie maakt ouderen gelukkiger. Veel senioren wonen met plezier in deze wijk. Ga hen dan alstublieft niet isoleren door de autobereikbaarheid en parkeermogelijkheden zo in te perken – u zult veel ouderen, mantelzorgers en hun familie verdriet bezorgen. Doe dat hen niet aan alstublieft. 5. **Zorg**. Overvecht telt veel mensen met een slechte gezondheid. De overheid wil graag dat mensen, ook ouderen en zieken, zo lang mogelijk thuis blijven wonen, daarom komen dus heel veel zorgverleners regelmatig kris kras door de wijk rijdend, juist in Overvecht, om mensen aan huis te helpen. De beperking van dubbelbaanswegen, alsmede het plaatsen van wegafsluiting zal blokkades opwerpen en de aanrijtijden van hulpdiensten drastisch verhogen. Dat betekent dat ambulante zorgmedewerkers in de wijk straks veel meer tijd kwijt zijn om langs hun patiënten te gaan. Het betekent dat daarom minder zieken en ouderen geholpen kunnen worden. Dat betekent een achteruitgang in gezondheid. Dat wilt u toch niet op uw geweten hebben? 6. **Cultuur & sport verbindt**. Aan de Braziliëdreef staat nu een uniek cultureel centrum Zimihc in de voormalige Stefanuskerk. U vindt cultuur belangrijk (o.a. p. 47), terecht. Diverse sportloca-ties plant u op meerdere plaatsen in de wijk: prima, maar waarom bemoeilijkt u dan de auto-bereikbaarheid en parkeermogelijkheden hiervan? Draai dat terug s.v.p. 7. **Oproep: oude situatie van vòòr 2015 herstellen: HER*OPEN onderdoorgang station*.** U wilt op een paar locaties hoog gaan bouwen, want er is woningnood. Begrijpelijk dat u dan als eerste kijkt naar mogelijkheden bij het station Overvecht. Er komt daar ook meer bedrijvigheid, begrijpelijk. Met veel meer mensen en bewegingen op dit relatief kleine oppervlak is de kans op problemen en ongelukken groter… U heeft recent het station Overvecht de status van gemeentelijk monument gegeven. Het heeft inderdaad architectonische meerwaarde. De architecten hebben de onderdoorgang (jaren `80) van de Overvecht-kant naar Tuindorp (Albrecht Thaerlaan) ontworpen als een aparte weg, een levende ader, een evacuatieroute. In 2014 heeft de Utrechtse gemeenteraad het belang van deze passage als doorgangsroute bij motie aangenomen. Helaas had NS/ Prorail geen boodschap hieraan: zij hebben het eenzijdig afgesloten zonder overleg.	4. Beter lopen en fietsen betekent ook ruimte voor gebruik scootmobiel, rollator, etc. Ruimte voor lopen en fietsen betekent ook ruimte voor mensen met een rolstoel, rollator of scootmobiel. Niet iedereen kan (met het ouder worden) autorijden. Ook daarom is het belangrijk te zorgen voor goede en veilige alternatieven voor de auto. Er wordt gekeken naar mogelijkheden die ervoor zorgen dat bijvoorbeeld mantelzorgers geen of minder hinder ondervinden van betaald parkeren. Dat kan bijvoorbeeld door de duur van betaald parkeren in te voeren van 6.00 – 11.00 uur. Op deze manier wordt voorkomen dat forensen in de woonwijken parkeren. Tegelijkertijd hoeven mensen die overdag ergens moeten zijn (zoals mantelzorgers, oppas of bezoekers van winkels en sportvoorzieningen) niet of in ieder geval minder te betalen om te parkeren. 5. Zie ook onze reactie bij punt 4. 6. Zie ook onze reactie bij punt 3 en 4. Bedankt voor uw suggesties. Het verbeteren/ openbaar maken van de onderdoorgang bij het station nemen we mee in het hier boven genoemde onderzoek. 7. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. 8. Wij zijn in gesprek met het waterschap over verplaatsing. Dit kan alleen als er een goede alternatieve locatie voor handen in en zal pas na 2050 het geval zijn. De woonopgave van 5000 woningen is tot 2040. het bebouwen van het RWZI in

Nr.	Reactie	Antwoord
	U heeft het recht (wet R.O.) het recht van overpad in te roepen vanwege maatschappelijk belang en gewoonterecht alsmede de wegenlegger aan te passen en die passage officieel op te nemen in de openbare wegen van de gemeente, ook als een bedrijf c.q. eigenaar dat liever niet wil. Als u die passage weer openbaar maakt, wordt het veiliger, gezonder en communicatiever. Suggestie: geef die passage een officiële wegennaam; noem het naar **Humprey Mijnals** (1930 - 2019), de allereerste niet-blanke in het Nederlands voetbalelftal. Hij woonde heel lang in Utrecht-Overvecht, een echte Overvechter dus. Hij is een icoon van ons Utrechtse én Nederlandse voetbal. In 1960 plaatste hij een wereldberoemde, prachtige omhaal (...een bijzondere pass-passage...) in de wedstrijd NL - Bulgarije. Hij is een inspiratiebron voor jong, oud, mensen van allerlei herkomst en toekomst. Vandaar deze oproep de onderdoorgang weer OPENBAAR te maken en hem te noemen naar deze bekende Overvechter. 8. **RWZI**. In de meeste steden wordt een rioolwaterzuiveringsinstallatie die zo dicht in de bebouwde stad staat, verplaats naar ruimte waar grond goedkoper is en minder druk op het oppervlak heerst. Juist in een langetermijnvisie voor de komende decennia als dit document is het daarom logisch dat u de intentie uitspreekt dat RWZI aan de Brailledreef naar plattelandsgebied verhuist. Ga in gesprek met provincie en waterschap om dit te bespoedigen. Dan kunt u hoogbouw - zeker de flats van 70 meter hoog! - daar bouwen i.p.v. aan de Carnegiedreef. Vanwege de nabijheid van water zal er meer lichtinval in, minder kans op donkerte. Dan hoeft u op het parkeerterrein bij bibliotheek / C&A ook minder hoog te bouwen – dat accordeert dan beter met de omgeving. Wilt u de woningnood echt lenigen, versnel dan verplaatsing RWZI en ga daar hoog bouwen. 9. Op een paar voorlichtingsavonden zei de voorlichter namens de gemeente: “We gaan gevaarlijk groen aanpakken … en daarom daar bouwen…”. Uw wethouder sprak van “de randen van het groen versterken door daar te gaan bouwen.” In uw documenten staat een paar keer: “woningen bij op plekken die niet aantrekkelijk zijn” (p. 62 e.v.). Dit soort eufemistisch, verhullend taalgebruik roept meer vragen dan antwoorden op, bovendien achterdocht bij bewoners. Verzoek: laat dit soort wartaal achterweg. **Zou u zo vriendelijk willen zijn**	de verre toekomst komt niet in de plaats van woningen in Overvecht Centrum of langs de Carnegiedreef. 9. Een omgevingsvisie is een integraal document waarin alle ruimtelijke thema’s terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee is de omgevingsvisie geen exact plan. In tekst, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zijn we zo duidelijk mogelijk geweest over wat de voorgestelde keuzes betekenen. Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. Wij snappen dat dit onbevredigend kan voelen, omdat u wel graag deze 100% duidelijkheid zou willen. 10. Met doorwaadbaarheid bedoelen we hier de geschiktheid van een ruimte of gebied om doorheen te lopen of te fietsen. Ook de bereikbaarheid van ouderen en gezinnen met kinderen die vaker met de auto moeten komen blijft gewaarborgd. Alle bestemmingen blijven bereikbaar met de auto. Dat is het uitgangspunt in de omgevingsvisie. Onze intentie is om met de maatregelen uit de omgevingsvisie een omgeving te creëren die voor iedereen toegankelijk en leefbaar is. Uiteraard begrijpen wij de zorgen van deze veranderingen en zullen daarom zorgvuldig de impact van onze plannen blijven monitoren op de bereikbaarheid voor alle bewoners, inclusief ouderen en mensen met een lager inkomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	objectieve, controleerbare criteria te gebruiken en die ook in uw plannen op te nemen? 10. **Doorwaadbaarheid**. U wilt de doorwaadbaarheid voor voetgangers en fietsers vergroten, o.a. in park de Gagel (p. 84). Doorwaardbaarheid verwijst naar een moeras c.q. viscose. U bedoelt waarschijnlijk: we willen de *bereikbaarheid* vergroten. Dat klinkt logisch, doe dat dan ook voor ouderen, gezinnen met kinderen, die vaker met de auto moeten komen. Is dit een leestest of Utrechtse humor? Conclusie: dit lijkt een nuttig voorstel, maar het zal negatieve resultaten opleveren o.g.v. leefbaarheid, bereikbaarheid, armoede, economie en wonen. Vooral armen, ouderen en ondernemers zullen hiervan de dupe worden. Dringend advies: pas deze visie aan.	
525	Wij maken groot bezwaar tegen de planvorming voor meerdere spoor onderdoorgangen in het spoordeel tussen de mr. Tripkade en de Blauwkapelseweg. De planvorming en realisatie mag niet doorgaan! Motivatie: 1. De realisatie zal bij gereedkoming een grote druk geven op de rust en karakter van Tuindorp. 2. Het kruispunt v. Bemmelenlaan, Ritzema Boslaan en Thaerlaan wordt onbeheersbaar. Met name het wegdeel van de Thaerlaan langs het station levert vaak gevaarlijke situaties op! De weg is te smal voor het verkeer en de tegemoetkomende fietsters. 3. Er zullen veel hangjongeren zich gaan ophouden bij de tunnel ingangen. 4. De reeds aanwezige 2 doorgangen en een spoorovergang blijken nog steeds te voldoen; noodzaak niet aanwezig 5. De realisatie van de onderdoorgangen zullen veel overlast in de wijk veroorzaken mbt geluid, risico op verzakkingen en scheurvorming in gevels 6. Als laatste: de kosten zullen zeer hoog zijn voor iets wat niet strikt nodig is. Utrecht kan in deze tijd haar geld beter gebruiken!	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
526	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze sturen betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen pony- en paardrijles. Naast het rijden als sporten, is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dichtbij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar de zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Bovendien hebben het aanwezig zijn bij en omgaan met paarden en pony's, naast sporten, verzorgen en dagbesteding, ook een welzijn verhogend effect op mensen. Voor mij persoonlijk is manege 't Hoogt een belangrijke plek voor training en de omgang met paarden. De manege heeft landelijk aanzien vanwege de manier waarop paardenwelzijn centraal wordt gesteld. Ik woon op enige afstand en kom er graag. Juist aan de rand van de stad is het mooi dat mensen met dieren leren omgaan. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet te herstellen is.	van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
527	Wij missen een duidelijke visie op het gedeelte Einsteindreef vanaf de kruising Humberdreef tot aan de NRU. Voor uw informatie: wij wonen aan dit gedeelte (Vreuchdenberchdreef, de bebouwing langs het fietspad aan de Einsteindreef) en ervaren flinke geluidshinder doordat men stevig de gaspedalen en - hendels hanteert, met name vanaf de kruising Humberdreef richting de NRU. Helemaal als het verkeer wat rustiger is ('s avonds, 's ochtends vroeg en in de weekenden). Ter illustratie: als we in de tuin zitten, kunnen we elkaar regelmatig niet verstaan door de herrie van motoren en auto's. De vele sirenes van hulpdiensten nog daargelaten. De toename van het aantal woningen in Overvecht centrum, zal toename van verkeersbewegingen over de Einsteindreef met zich meebrengen. Wij pleiten ervoor om **niet** de Carnegiedreef af te sluiten voor autoverkeer, omdat wij	Het is inderdaad de verwachting dat het verkeer over de Einsteindreef toeneemt als gevolg van de maatregelen die worden voorgesteld in de omgevingsvisie. Nader onderzoek moet aantonen welke maatregelen noodzakelijk zijn om het geluidsniveau op een aanvaardbaar niveau te houden. Op gedrag hebben we met de visie helaas geen invloed. Bedankt voor uw suggesties, die hebben we meegenomen in de uitwerking en worden voor een deel ook al genoemd in de ontwerp omgevingsvisie (bijvoorbeeld herinrichting Einsteindreef). Een ondertunneling van de Einsteindreef hebben we onderzocht, maar is niet haalbaar.

Nr.	Reactie	Antwoord
	vrezen dat hiermee nog meer verkeer over de Einsteindreef zal rijden vanaf en naar de NRU. Het vele verkeer langs de Einsteindreef heeft nog een nadeel: de automobilisten die in de file of voor een rood stoplicht staan, gebruiken de weg - specifiek de groenstroken naast de weg - als plek om hun afval uit de auto te dumpen. Zwerfvuil dat vervolgens deels ook de wijk inwaait. Weggebruikers houden er duidelijk geen rekening mee, dat ze in een **woonwijk** rijden. Teneinde ook voor de bewoners langs de Einsteindreef een goede woonomgeving te creëren, zijn o.i. nodig: - voldoende toegangswegen voor automobilisten/bewoners naar Overvecht centrum - 30 km gebied, ook voor het gedeelte vanaf Humberdreef naar NRU - een stadsboulevard met 1-baanswegen zoals gerealiseerd bij de Marnixlaan - of nog beter: ondertunneling van de Einsteindreef vanaf Overvecht centrum tot aan de NRU (= tevens creëren van ruimte voor woningbouw. Wat betreft het creëren van woningen: het Overvecht centrum lijkt hiervoor een geschikte plek als het bestaande winkelcentrum wordt gesloopt. Om de bestaande problematieken (armoede, gezondheid, bevolkingsopbouw, criminaliteit, vervuiling) in Overvecht aan te pakken, pleiten wij ten zeerste voor het realiseren van aantrekkelijke (koop)woningen in het middelhoge en hoge segment - denk hierbij ook aan senioren in goede doen.	We zijn het met u eens dat Overvecht centrum een geschikte plek is voor winkels met woningen erboven in verschillende segmenten en doelgroepen. We zetten in op meer variatie aan woningen in Overvecht, waaronder koopwoningen in het middeldure en dure segment. Ouderen is daarbij benoemd als belangrijke doelgroep om passende woningen voor te realiseren.
528	Ik reageer specifiek op de passage betreffende het mogelijkerwijs verplaatsen van tuinvereniging Ons Genot. Dit is om meerdere redenen een slecht idee. Voornamelijk omdat de onzekerheid die hiermee ontstaat zal leiden tot het uitblijven van verdere investeringen en mogelijkerwijs onderhoud zal verminderen wat verloedering in de hand werkt. Oftewel, de huidige omgevingsvisie is een doodvonnis voor deze bloeiende vereniging! Deze vereniging is een parel met vele verschillende soorten bomen, bloemen, planten, insecten en andere dieren. Een vereniging die natuurinclusief is en	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten

Nr.	Reactie	Antwoord
	voor Overvechters en Utrechters uit alle lagen van de samenleving. De diversiteit aan biotopen profiteert de natuur enorm van. Insecten, reptielen, kleine zoogdieren, de gehele voedselpiramide. En er is ruimte voor bezoekers om te wandelen, van de natuur te genieten, de speeltuin te gebruiken en de cultuurhistorie te ervaren. Natuur staat al langere tijd ontzettend onder druk. Er is in de stad zelfs een biodiversiteitscrisis uitgeroepen. Met het voorliggende plan wordt er direct tegengewerkt aan initiatieven voor meer biodiversiteit, cultuurhistorie en natuurinclusieve landbouw. Schrap de passage over het mogelijk verplaatsen van de vereniging Ons Genot, en kom op voor de natuur en geef ook de Utrechter van de toekomst meer mogelijkheden om natuur te beleven.	koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
529	Door middel van deze e-mail willen wij onze zienswijze op de omgevingsvisie Overvecht meegeven. Als bewoners van de wijk Tuindorp betreuren we het dat we niet op tijd op de hoogte zijn gebracht over de gevolgen van een omgevingsvisie Overvecht voor onze wijk. Er is op het laatste moment nog een informatieavond georganiseerd maar deze zal wel plaatsvinden na de sluitingsdatum van de zienswijze. We verzoeken u daarom om in ieder geval de deadline van het indienen van zienswijzen te verlengen tot minimaal een week na de informatieavond. Daarnaast verzoeken wij u om de bewoners in de wijk Tuindorp proactief te informeren. In de omgevingsvisie Overvecht zijn twee fietstunnels onder het spoor ingetekend tussen Overvecht en Tuindorp. Het gaat om de onderdoorgang van de Plutodreef naar de Professor Hugo de Vrieslaan en de onderdoorgang van de Aidadreef naar de Professor van Bemmelenlaan. Deze verbindingen zijn volgens ons onnodig, kostbaar en zullen voor verkeersoverlast zorgen. Graag daarom uw reactie op onderstaande punten. 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Waarom is er geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten?	We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef. We lichten onze verbetersuggesties graag aan u toe. 3. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen de schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 4. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan. De groenstrook zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? 5. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 6. Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer	

Nr.	Reactie	Antwoord
	sluipfietsverkeer door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de huidige routes. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden? 7. Tuindorp heeft een kindvriendelijk uniek karakter. Veel kinderen spelen op straat. Dat is mogelijk omdat er beperkt en alleen lokaal verkeer op straat is. Bij nieuwe doorgaande fietsroutes zal er veel meer verkeer komen waardoor het unieke kindvriendelijke karakter mogelijk wordt aangetast. Heeft de gemeente hier rekening mee gehouden?	
530	1 Afsluiting straten voor doorgaand auto verkeer is onnodig. Voor doorstroming en alternatieve routes is een open stratenplan heel belangrijk. De hulpdiensten hebben ook al vaker geklaagd over de vele afsluitingen in Leidse rein. Een stad als Nieuwegein heeft hier ook al afscheid van genomen na de bloemkool wijken de jaren negentig bouwen zij al geen afgesloten wijkenmeer. Voor het asociale gebruik van de wegen zou denk ik alleen meer politie nodig zijn met zwaardere sancties. 2 Woning bouw ook elders mogelijk? Waarom huizen in een volle wijk erbij, waar al genoeg uitdagingen zijn. De wijk is ooit met een bepaalde gedachte ontwikkeld en veel groen compenseerde de flat gebouwen, nu het groen gaan vol bouwen druist hier tegenin. Daarnaast gaan de bewoners ook gebruik maken van alle voorzieningen zoals winkel en straten e.d , dat gaat ook niet zomaar. 3 HOV vervoer Geen tram, dat kost zoveel dat het benodigde OV, wat uit bussen zal moeten bestaan word weg bezuinigd, dus effect is dat meeste mensen terugvallen op een auto, zie wat in Nieuwegein gebeurde toen daar de sneltram werd	1. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. 2. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2021) is deze opgave voor Overvecht vastgesteld, dit was uitgangspunt voor deze omgevingsvisie. Belangrijk uitgangspunt in de omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering en geven we daar verdere invulling aan. De meeste nieuwe woningen en werkplekken bouwen we rondom de best bereikbare plekken. Zo stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer en verminderen we het autogebruik. Dit geeft niet alleen draagvlak voor een goede HOV-lijn, maar ook draagvlak voor goede voorzieningen, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. Door op deze plekken de verdichting te concentreren, blijft de hoofdgroenstructuur grotendeels intact én kunnen we bestaande buurten groener en meer leefbaar maken. Dat betekent dat we slimmer om moeten gaan met de bestaande ruimte: we bouwen hoger en

Nr.	Reactie	Antwoord
	geïntroduceerd. Effect was dat men massaal de auto of ander vervoer nam daar de tram ter ver weg is van de woning. 4 Afval verwerking Als toegift op punt 2 hoe gaat het met afval verwerking. De huidige ondergrondse containers zijn een ramp. Bij plaatsing van de gekte materialen gebeurd nu elke dag. Mijn inziens allen op te lossen door de laag bouw weer een container tegen en in de hoogbouw een alternatief te bedenken voor de ondergrondse aanpak. Dit zal de bij plaatsing in ieder geval tot 1 dag in de week beperken.	mengen functies (wonen boven de kapper, een sportschool in het appartement of een tuin op het dak). De mobiliteitstransitie is een belangrijke sleutel naar een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. Net als in de hele stad gelden in Overvecht ook de principes van de barcode; de voorzieningen groeien mee met het aantal woningen. De omgevingsvisie geeft hier verder vorm aan. 3. Met de ontwerp omgevingsvisie gaan we uit van een busverbinding over de centrale as en geen tram. De onderbouwing hiervoor staat in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. 4. Ons afvalbeleid is er op gericht om zo veel mogelijk afvalstoffen gescheiden in te leveren. Dit krijgen we voor elkaar door het makkelijker maken afval te scheiden en het restafval via ondergrondse containers op te halen. Door de hele stad maken we gebruik van het zelfde principe, maar afhankelijk van de beschikbare ruimte, variëren we een enigszins met de inzamelmethoden. We erkennen en herkennen de problematiek rondom bijplaatsingen. Inmiddels zetten we meer materieel en personeel in op het voorkomen en verwijderen van bijplaatsingen, bijvoorbeeld door meer bijplaatsingen te verwijderen en de handhaving te intensiveren. Ook zetten we in op bijvoorbeeld communicatie en participatie. Zo hebben we steeds meer containeradoptanten. Containeradoptant worden kan door te mailen naar samenschoon@utrecht.nl. We blijven nieuwe interventies ontwikkelen om de bijplaatsingen te verminderen en te voorkomen.
531	Deze ontwerp-omgevingsvisie houdt naar mijn mening te weinig rekening met: - mensen die door ziekte aan huis gebonden zijn en daardoor afhankelijk zijn van anderen voor vervoer naar arts of ziekenhuis; - senioren die niet mobiel zijn. Zij zullen veel verder moeten gaan lopen om bij hun auto te komen. Daar naartoe fietsen is in deze gevallen natuurlijk ook geen optie; - bovengenoemde personen zijn voor hun dagelijkse levensbehoeften vaak ook afhankelijk van de auto, dat wordt er door de maatregelen in het ontwerp niet gemakkelijker op.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot

Nr.	Reactie	Antwoord
	Met betrekking tot mijn eigen woonomgeving Taagdreef, Rubicondreef e.o.: het plan om de bus voortaan vanaf de Moezeldreef via de La Bohèmedreef te laten rijden, door een smalle woonstraat met aan de ene kant huizen en aan de overkant een speeltuin (!) vind ik een bijzonder slecht idee, daar gaan absoluut ongelukken van komen. Daarnaast denk ik dat de bewoners van deze koopwoningen hun huis aanzienlijk in waarde zullen zien dalen omdat er een bus door de straat gaat rijden. Hoe gaat dat gecompenseerd worden voor deze mensen? Ik neem aan dat de Gemeente Utrecht daar geen geld voor zal hebben. In het ontwerp staat letterlijk: "De woonbuurten blijven zoveel mogelijk zoals ze zijn. Mogelijk komen er kleine aantallen woningen bij, bijvoorbeeld door een extra verdieping of op plekken die nu niet aantrekkelijk zijn. Straten en groen worden aantrekkelijker." Ik vind niet dat dit van toepassing is voor de La Bohèmedreef die blijkbaar in een busbaan moet veranderen!	mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden.
532	Ik wil hierbij graag mijn zienswijze en tevens zorgen uiten mbt. De ontwerp omgevingsvisie Overvecht en maak dan ook bewaar tegen de voorgestelde fietstunnels ter hoogte van de de Prof. Van Bemmelenlaan en de Hugo de Vrieslaan. Het aanleggen van nieuwe, doorgaande routes door een kindvriendelijke woonwijk is mijns inziens ongewenst, met name vanwege verkeersveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen op specifiek deze plekken is onduidelijk, vooral omdat ze geen (verkeerskundig) logische, doorgaande routes vormen tussen de wijk Overvecht en het centrum. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Deze fietstunnels zullen ook erg kostbaar zijn. In een tijd dat de gemeente een tekort heeft van 76 miljoen euro en dat er daardoor enorm bezuinigd moet worden op sociale en maatschappelijke voorzieningen in met name de kwetsbare wijken is het mijns inziens niet uitlegbaar om tientallen miljoenen in enkele tunnels van beton te investeren in plaats van in leefbaarheid en sociale cohesie in de wijk zelf. Gezien de vele reacties op het artikel in DUIC van 17 mei jl. over de voorjaarsnota van de Gemeente Utrecht zijn veel inwoners het met mij eens. De vele reacties pleiten voor het bezuinigen op het aanpassen van verkeersinfrastructuur, zoals fietstunnels, rood asfalt en het herinrichten met rotondes etc. Tot slot is er de afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp van belang. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers en brommers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet m ogelijk en vaak gevaarlijk.	
533	Het is een enorm probleem dat jullie voor de THEMA-drevenflats nieuwe hoog (hoger)bouw willen neerzetten. Het is -gevaarlijk- om de flatblokken te sluiten,	Het is niet de bedoeling om flatblokken hier te sluiten en daarmee het zicht op de thema-dreven te ontnemen. Het is juist de bedoeling om hier met het toevoegen

Nr.	Reactie	Antwoord
	er moet overzicht en openheid blijven. Misschien geldt dat ook voor verderop op de Carnegiedreef, maar daar ken ik de situatie niet. Jullie weten natuurlijk dat er flink wat criminaliteit is hier, en als je de flatblokken sluit heb je daar nog minder zicht op. Om nog maar niet te spreken over wanhoop, armoede en uitsluiting van een niet echt klein deel van de huidige bewoners, die daarna dan ook nog mogen uitkijken op de ruggen van de nieuwe, rijkere bewoners. Het is vragen om nog meer problemen die je versterkt en mogelijk maakt door confronterend uitzicht en dichte hoeken. Want ja, als dan criminaliteit wel oplevert waar je hard voor werkt, waarom zou je dan kiezen voor wanhoop, buitensluiting en een niet-aflatend gevoel van onrecht? Iemand zei op een bijeenkomstavond over die dichte hoeken: maar jullie zien dat toch? Mijn vraag: mogen zulke mensen svp een beetje maatschappelijke voorlichting krijgen? Misschien kan de politie daar een rol in spelen. En ja, het lijkt leuk, dat er dan een soort binnenhof komt zoals er ook gebouwd werd bv bij de Kaap Hoorndreef. Maar net als het verkeersplan: dat kan alleen in nieuwe situaties, dan weten mensen waarvoor ze kiezen. Het kan absoluut niet ingedwongen worden in bestaande situaties. Je kunt nog zulke leuke pasteltekeningen maken, het lijkt totaal niet op de werkelijkheid. Het enige dat in de tekeningen op de werkelijkheid lijkt is de donkerrode kleur bij de voorkant van de THEMA-dreven. O, ja, over de tekeningen: jullie hebben ook superhandig even het kampje in de groene lob weggemoffeld. Niet dat dat weg zou moeten, maar het wegmoffelen in de tekeningen is de zoveelste deuk in het vertrouwen. En aan jullie: lees dat nieuwe boek van de Correspondent-journalist dat morgen verschijnt, 'Armoede uitgelegd aan mensen met geld' https://kiosk.decorrespondent.nl/products/armoede-uitgelegd-aan-mensen-met-geld-tim-s-jongers. Een beeldend voorproefje, https://decorrespondent.nl/14431/arm-of-rijk-iedereen-doet-domme-	van woningen de omgeving te versterken, door meer ogen op straat, het verbeteren van de openbare ruimte en het toevoegen van voorzieningen. Door nieuwe woningen te bouwen, kan er ook in de bestaande flats meer menging komen. Het is ons bekend dat de Thema-dreven een kwetsbaar deel van Overvecht zijn. Vanuit Samen voor Overvecht wordt er in de buurtaanpak Themadreven gewerkt met alle partners daar aan de leefbaarheid, het ondersteunen van kwetsbare bewoners en bieden van meer perspectief. Dit vraagt een lange adem. Het is jammer dat u de omgevingsvisie niet ervaart als iets positiefs voor wijk. Juist willen we voortbouwen op het goede van de wijk. Het Doemeecentrum werd door een groep Overvechters zeer gewaardeerd. Er werden leuke activiteiten georganiseerd en het was een fijne ontmoetingsplek. Toen het neer werd gezet had het al een tijdelijk karakter. Toen het weg werd gehaald waren echter veel mensen eraan gehecht geraakt. Het gemis is bij ons bekend. In de THEMA-dreven zelf zijn er momenteel enkele andere mogelijkheden om elkaar te ontmoeten. In de Gagelsteede is een ontmoetingsplek ingericht in het “Praathuis”. Afhankelijk van waar u woont is de buurtkamer Ankaradreef ook een optie voor u. In aangrenzende buurten liggen, zoals u wellicht weet Buurtcentrum de Boog en Buurtkamer de Klop. Het kan zijn dat u wat mist in het aanbod. Overvecht is een diverse wijk waar mensen wonen met verschillende interesses. In dat geval nodigen we u uit om mee te denken. U hoeft dit niet alleen te doen. Via het Wijkbureau of via DOCK kunt u geholpen worden met uw initiatief. Komt u vooral langs bij het wijkbureau (Zamenhofdreef 17) of een contactmoment van DOCK. Veel indieners van zienswijzen willen niet dat het gebruik van de auto minder aantrekkelijk/gemakkelijk wordt en stellen daarbij vraagtekens bij de mobiliteitstransitie. Men vindt het voorstel om door middel van knips doorgaand verkeer door de buurten te weren te radicaal. Voor velen is een auto onmisbaar, en zij vrezen voor een slechtere bereikbaarheid. Wegen kunnen niet worden afgesloten omdat het nu al druk is, in de wijk en op de grote wegen (Marnixlaan, NRU). Daarnaast zouden de knips geen effect hebben op de verkeersveiligheid.

Nr.	Reactie	Antwoord
	dingen/a7e31f5d-61bb-0fae-0204-fb262beca07c. En hopelijk begrijpen jullie dan eindelijk waarom al die leuke plannen, die saamhorigheid en binding in Overvecht willen bevorderen, ondanks alle miljoenen steeds misgaan. Ook nu weer zijn de plannen voor Overvecht alleen maar idealisme van rijke mensen, geen realiteit. Maar ach, deze plannen doordrukken kan natuurlijk wel, dan trek je je gewoon niks aan van de huidige bewoners en kijk je alleen naar dat handjevol mensen in het --stadsdeel-- Overvecht (oftewel, die hebben bij ons geen enkele binding) dat het wel een goed plan lijkt omdat ze een hekel hebben aan autos, genoeg geld en/of weinig kinderen hebben, en goed gezond zijn, zodat het allemaal makkelijk kan zonder auto. Maar voor alle andere mensen is het versmallen en dichtdoen van straten een dreigende ramp. Trouwens, om je daar niks van aan te trekken moet je als politicus wel ook goed asociaal zijn en alleen om het geld geven, maar dat lijkt in dit geval ook weer geen enkel probleem te zijn. Maar dan moet je niet liegen over dat je ook hart hebt voor de huidige bewoners, want dat is niet zo. Aan de positieve kant: het zou het beste zijn als jullie je met al dit geweld zouden storten op het weer gunstiger worden van de Gini index, daar zouden we meer aan hebben. Maar tot dat weer beter is, is wat wij op de THEMA-dreven dringend nodig hebben een buurthuis, en dus niet een een paar buurten verderop, maar echt hier. We zagen dat de hele sfeer hier beter was toen het Doe-Mee-centrum er stond, dus in de tijd dat er ook echt mensen waren die het runden, maar niet meer toen het aan het doodbloeden was en een (1) buurtbewoner nog wanhopig probeerde mishandelde vrouwen op te vangen. Als je de huidige bewoners, die zich hier soms thuis voelen en soms niet, prettig wilt laten wonen, dan moet je -zichtbare- ondersteuning geven, huiswerkbegeleiding, koffieochtenden etc etc, niet alleen door de corporaties, want zoals we zagen kan dat dan zomaar weer weg zijn, maar langdurig, als gemeentebeleid. Ik weet zeker dat zich ondersteund voelende mensen uiteindelijk meer geld opleveren, of minder kosten, dan het runnen van een buurthuis. Iedereen wint.	We leggen de knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren niet meer vast in de omgevingsvisie. Deze knips worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. In de kaarten zijn enkele mogelijke locaties (Amazonedreef, Tigrisdreef en Neckardreef) opgenomen voor toekomstige maatregelen. Meer of andere locaties zijn ook mogelijk. Een gemengde wijk biedt ruimte aan verschillende doelgroepen qua bijvoorbeeld inkomen, leeftijd en gezinssamenstelling. Tegelijkertijd is het belangrijk om aandacht te hebben voor leefstijlen. Voor mensen die behoefte hebben aan een rustige omgeving, is het niet prettig om in een omgeving met veel drukte te wonen. Sommige mensen vinden het prettig om veel met buurtgenoten te ondernemen, en anderen hebben daar minder behoefte aan. Hier zal bij de uitwerking in concrete projecten dan ook aandacht voor zijn. In Overvecht willen we bouwen aan gemeenschappen. Dit willen we onder andere doen om ook kwetsbaren, niet alleen ouderen, een plek te geven in de wijk, door bijvoorbeeld in te zetten op gemengde woonconcepten. In de omgevingsvisie zien we de Centrale as als kans voor verdichting en wijkverbetering (zie hoofdstuk Overvecht 2040 in de omgevingsvisie), waaronder draagvlak voor voorzieningen. Uit meerdere zienswijzen blijkt dat we dit verhaal nog onvoldoende hadden beschreven. Hopelijk geeft de aanvulling meer begrip en inzicht. De ZONORdreven is één van de drie overgebleven zoeklocaties ten behoeve van een middelbare school en sporthal. Of de VO school en sporthal hier gerealiseerd gaan worden is nog niet duidelijk. Als er voor deze locatie gekozen wordt dan wordt er beperkt gesloopt op de hoek van de Oranjerivierdreef en Zambesidreef. Eind 2024 besluit het college over de voorkeuslocatie. Voor meer informatie en raadsbrieven verwijzen wij u naar https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/bouwprojecten-en-stedelijke-ontwikkeling/bouwprojecten/overvecht-nieuwe-middelbare-school-en-sporthal De omgevingsvisie Overvecht faciliteert een vernieuwing van centrumgebied Overvecht. Of een bioscoop daar deel van uit kan gaan maken, is nu nog niet in te schatten. Utrecht heeft al veel bioscopen en er moet een marktpartij zijn die

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dus vooruit, er is een gebouw dat wel kan op de parkeerplaats als jullie die perse vol moeten bouwen: een buurthuis. En dan niet van een commerciele uitbater zoals die nu supersneaky op de plaats van het Doe-Mee-Centrum is binnengesmokkeld door de Werkplaats (=geld), maar een echt superdegelijk goed geoutilleerd buurthuis met sterke sociale werkers die vaak vervangen worden (dat moet, maar dat is een ander verhaal), maar wiens functie nooit verdwijnt. Waar ooit Sharon Dijksma voor pleitte met andere burgemeesters, een eeuwigdurend buurthuis. En trouwens, ook niet op de plaats van de voetbalkooi, die er eindelijk kwam na een lange reeks van tekentafel-idiotieen, zoals gezamenlijke kweekbakken, stenen uit Cornwall en een goor doolhof. En wat dan mooi zou zijn, een brug over de Tigrisdreef zodat de kinderen uit de Eustatiusflat er ook in kunnen voetballen. En nee, de Tigrisdreef afsluiten is een idioot alternatief voor een brug, maar daar wordt gelukkig door andere Overvechters veel meer over gezegd dus dat hoef ik nu niet meer te doen, ik sta volkomen achter hen. Omdat er helaas in Nederland door het harde werken van de neo-liberalen een enorme kloof is ontstaan tussen arm en rijk, tussen hoog en laag opgeleid, en tussen hoog en laag betaald, is het enige waardoor het hier toch heel fijn en veilig wonen is, dat je van geen enkele flat van buiten kunt zien hoe rijk of arm de bewoners zijn. En dat wankele evenwicht doorbreek je als je voor onze neus rijkere mensen in anderssoortige flats neerzet. De hubs en OV over de Carnegiedreef gecombineerd met bouwen pal tegen de flats aan is een idioot plan, uitlsuitend ingegeven door idealisme, niet door enige realiteitszin. Wat je per ongeluk bouwt kun je niet meer slopen! De hub hier -zonder- nieuwbouw mag van mij wel, ik wil ook graag makkelijk naar station Overvecht en de Uithof. En ook wil ik graag een echte bioscoop bij de Zamenhofdreef, waar ik Avatar 3, 4 en 5 kan gaan ijken in 3D, en ervoor lekker biologisch eten in een restaurantje met gewoon geslacht vlees en een pilsje. Om te zorgen dat er ook genoeg mensen zijn om de bioscoop levend te houden, had ik altijd gedacht dat bouwen langs de Einstendreef groots had mogen zijn (in plaats van de Zamenhofdreef irrealistisch vol te plempen). Een paar enorme groene flats	zo'n bioscoop wil bouwen en exploiteren. De uitwerking van de centrumplannen voor Overvecht gaan daar komende jaren hopelijk meer duidelijkheid over geven. Wij zijn het niet met u eens dat er geen aandacht voor de wijk Overvecht is. Op diverse manieren probeert de gemeente de leefbaarheid in de wijk te verbeteren. Hiervoor is ook de wijkaanpak 'Samen voor Overvecht' gemaakt. Wij verwachten dat het geheel van ontwikkelingen in Overvecht, dat is behalve het bijbouwen van woningen onder andere ook het vergroenen van de wijk, het verkeersveiliger maken en het op niveau houden van voorzieningen, de wijk leefbaarder zal worden. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 van de omgevingsvisie hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Wij herkennen ons niet in het beeld dat u schetst over wie de omgevingsvisie ontworpen heeft. Ook als gevolg van het uitgebreide participatieproces hebben we veel verschillende Overvechters gesproken. We hebben daarmee een goed beeld gekregen van wat veel Overvechters belangrijk vinden. Mede op basis hiervan hebben we de omgevingsvisie vorm gegeven en zijn keuzes gemaakt. Soms zijn ook andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	langs de Einsteindreef, met echt dure woningen, van die flats die daarna op Youtube komen als voorbeelden van het nieuwe bouwen (Einsteinzou vast trots geweest zijn..). Een belachelijk gemiste kans dus, datmagere zooitje dat nu gepland is op de Ivoordreef. En dan als alternatief maar de Zonordreven slopen, jullie zijn niet wijs. Als jullie denken dat we er zo komen, dan begrijpen jullie nog minder dan ik dacht. Trouwens, een van de vele redenen waarom ik jullie niet geloof is ook dat er nu helemaal geen aandacht voor ons is. En als er rijke mensen komen, dan ineens wel? Een klein maar tekenend voorbeeld: begin dit jaar zijn de bushaltes voor de parkeerplaats op de THEMA-dreven opgeheven. Dat vind ik raar maar goed, dat kan, maar de bushokjes staan er nog steeds! Kan het jullie wat schelen dat wij soms ruzie krijgen met chauffeurs, omdat mensen niet weten dat het is opgeheven, of vriendelijk vragen of ze er toch uit mogen en een snauw of erger krijgen. Jullie hebben nu totaal geen interesse in ons OV gebruik, en dan wel als jullie hier rijke mensen hebben binnengepropt? Absoluut ongeloofwaardig. En ik vergeet nog wat: al deze plannen kunnen alleen maar lukken als het autoverbruik hier vermindert. Maar dat gaat binnen een jaar of 20 niet gebeuren. En als alle auto's elektrisch zijn is er ook geen noodzaak meer voor. Dus, als iedereen inde auto blijft zitten hebben jullie alleen maar enorme problemen gecreerd: de NRU compleet verstopt door in-en uitvoegende auto's, ruzies om parkeerplaatsen ed. Ik hoor jullie al denken, ja, dan komen er parkeerplaatsen verderop. Gevolg, rijke gehandicapte mensen kunnen nog weg, arme niet. De kloof wordt verder vergroot; mensen met lef regelen een eigen parkeerplaats, mensen met minder lef hebben het nakijken. Niet iedereen is mondig, of kan het opbrengen te vechten (zie het boek morgen). Je mag principieel een stad (Overvecht is groter dan een gemiddelde Nederlandse stad) niet onderwerpen aan een ideaal. Je moet eerst je ideaal verwezenlijken, en dan de bebouwing daaraan aanpassen. En dat gebeurt hier niet. Dus dit is alleen maar de volgende stroom miljoenen die niet gaat helpen.	De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Wij begrijpen dat de naam 'Tigrisdreef e.o.' niet een duidelijk buurtgevoel geeft. Wij hebben voor de kaarten in de omgevingsvisie wel de officiele gemeentelijke buurtnamen en indeling gebruikt, omdat op dit niveau buurtgegevens beschikbaar zijn (zoals aantal inwoners, type huizen etc.). Wij erkennen dat de huidige openbaar vervoer verbinding tussen Overvecht en de Uithof verbeterd moet worden. Om die reden hebben we in de omgevingsvisie een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding voorgesteld die ervoor moet zorgen dat de verbinding tussen Overvecht en de Uithof beter wordt. Onze intentie is om de leefbaarheid voor alle bewoners te verhogen. De loopafstanden vanuit delen van Overvecht naar de HOVlijn op de Carnegiedreef zijn inderdaad (te) lang. Daarom houden we ook buslijnen door de buurten van Overvecht om te zorgen dan iedereen gebruik kan maken van het openbaar vervoer. Wij zijn ons ervan bewust dat sommige keuzes in de ontwerp omgevingsvisie grote zorgen geven bij bewoners. Een omgevingsvisie is een relatief abstract ruimtelijk document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de omgevingsvisie. Bij een omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt en worden de ideeën concreter op buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten met tafelgesprekken per buurt zijn deze ideeën met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor deze bijeenkomsten duidelijker hadden kunnen zijn over de status en duiding van de voorgestelde ideeën voor de buurten, waaronder plaatsing van bebouwing.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Verkeer: om maar met de deur in huis te vallen: ik sta volledig achter de opstellers van de petitie over de vernietiging van Overvecht, https://www.youtube.com/watch?v=rCC_WNLBEZ8, en https://petities.nl/petitions/stop-de-vernietiging-van-overvecht-met-de-omgevingsvisie-2040/signatures?locale=nl&page=1. Dit plan, wat van Overvecht een 'lint-stad' lijkt te maken, is zo te zien ontworpen door al te idealistische politici en happy maar veel te jonge tekenaars. De Omgevingsvisie -had- een goed plan -kunnen zijn- als het een plan was geweest voor een nieuw te bouwen stad, of een plan dat langzaamaan, over zeg drie generaties, ingevoerd zou worden. Wat niet kan is het doordrukken in een al bestaande stad, Overvecht dus. Want dat is ook meteen wat er hier aan de hand is. Overvecht heeft meer inwoners dan een gemiddelde Nederlandse stad. En denkt iemand dat je voor bv Culemborg een (1) ontwerp kunt maken omdat je denkt dat de stad er toch eigenlijk anders uit moet gaan zien? De schijnbare uniformiteit van Overvecht is wat al generaties plannenmakers op het verkeerde beengezet heeft, en dat gebeurt ook nu weer: alsof 35.000 mensen een eenheidsworst kunnen zijn. Culemborgers zijn aardig. Mensen uit Woerden zijn egoistisch. Overvechters willen wandelstraten. Absurde generalisaties. In deze plannen wordt de bestaande bevolking achteloos aan de kant geveegd. De hubs en verbindingen door Overvecht worden vast prachtig, en de nieuwe mensen op onze parkeerplaats, op ons beetje lucht dat wij vrijmaakten door bovenop elkaar te gaan wonen (THEMA-dreven), gaan ongetwijfeld blij zijn, maar vlak voor onze neuzen doemt hun rug op waar wij daarna tegenaan mogen kijken. Geen lucht meer, en wij zijn nu al bijna of helemaal het dichtsbevolkte stuk Utrecht. Dit plan is trouwens ook gewoon gevaarlijk. Als de wegen afgesloten worden voor een schijngezelligheid die alleen in de hoofden van de plannenmakers en tekenaars zitten krijgen wij hier gevaarlijke situaties. Wat als de brandweer, die	Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema’s, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema’s, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de ontwerp omgevingsvisie aangepast op wat mensen in Overvecht belangrijk vinden. In het participatieverslag is te lezen hoe we daarmee zijn omgegaan. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen. Of omdat vanuit het gemeentelijke en externe expertteam keuzes zijn gemaakt rekening houdende met de toekomstbestendigheid van de wijk. Over de brede belangenafweging, waar de opbrengst vanuit participatie een deel van is, zijn wij altijd transparant geweest. Voor het maken van de ontwerp omgevingsvisie hebben we geprobeerd zoveel mogelijk Overvechters te betrekken. Dit is aan bepaalde kaders gebonden, zoals beschikbare tijd, mensen en middelen zodat we ook binnen het participatieproces keuzes hebben moeten maken. Binnen die kaders denken we voldoende Overvechters te hebben gesproken om in beeld te hebben wat Overvechters belangrijk vinden en wat ze van bepaalde ideeën vinden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ook de Rio Brancodreef gebruikt om bij ons te komen, vast komt te zitten? Terwijl er een prio 1 is omdat mensen van de flat op het balkon staan om hopelijk gered te worden van een brand onder hen? Moeten er eerst mensen springen om te weten dat je invalswegen waar noodddiensten gebruik van maken niet mag afsluiten? Zoals jullie tot ieders afgrijzen gedaan hebben met de Marnixlaan. En dan zeggen dat de aanrijtijd nog binnen de norm is: nou, dat denk je niet als de flat onder je in de fik staat. Natuurlijk wordt er hier soms te hard gereden, en er is veel verkeer want ja, er wonen ook heel veel mensen. Er passen veel mensen in flats. aar ik sta achter wat iemand in de comments op de youtube video zei: "Wat mij betreft gewoon wat extra flitspalen en drempels." Dit hele plan zou misschien nog kunnen als het hele Utrechtse OV gratis wordt, en er gratis taxis komen voor waar dat nodig is. Want nee, deel-bakfietsen, dat wordt het hem niet. Er is vast wel hier en daar een groepje dat dat kan en wil gaan doen. Maar geen enkele stad is zo'n eenheidsworst. Trouwens, ik woon in een van de THEMA-dreven flats, en vanaf het begin is er gelogen over de plannen met mijn buurt. En nee, mijn buurt is niet 'Tigrisdreven en Omgeving', zou u daar een buurtgevoel bij krijgen? De Tigrisdreven en Omgeving is een -wijk-. Mijn -buurt- is de THEMA-dreven, daar voel ik me thuis. Het maken van een hub hier is een, sorry dat ik het zeg, krankjorum idee. De OV verbinding tussen mijn flat en de Uithof is nu bijzonder slecht en daar heb ik veel last van, maar als hier dus rijke mensen komen kan het ineens allemaal wel en zelfs beter?? Die "OV op maat" vertalen naar een centrale HOV-as over de Carnegiedreef is puur idealistisch, en heeft niets meer met realiteit te maken. Ook al doen jullie alsof dat kan, Overvecht is geen lintstad waarin je binnen drie minuten bij de centrale as bent. De participatie was trouwens een farce. Nergens heb ik gezien dat naar buiten werd gebracht dat de meeste mensen al deze plannen absoluut niet zagen zitten; er werden koppen geteld en enquetereacties: afvinken en we	

Nr.	Reactie	Antwoord
	hebben aan de plicht voldaan. Het aantal mensen dat jullie gesproken hebben absurd laag. En zelfs dan hebben jullie het nodig om te doen alsof die mensen ergens iets goeds in zagen. Er was dus geen participatie: jullie zijn gewoon weer een zoveelste generatie die denkt alles beter te weten, wat bewoners er ook van vinden. O, wacht, vinden zij eigenlijk iets? Ja, wij wonen hier, dus wij snappen wat een realistisch idee is en wat niet. Trouwens, om het nog even over participatie en liegen te hebben: om ons een rad voor ogen te draaien kwamen er vier voorlichtingsbijeenkomsten bij ons buiten, waarin niet verteld werd dat het plan was om in –onze tuin-- en op --onze parkeerplaats-- te bouwen; het leek te gaan om een open vraag, wat wij graag wilden met de buurt. Vier keer heb ik moeten onderbreken om erbij te vertellen wat de plannen waren, en elke keer sloeg de stemming om. Althans bij de buurtbewoners, want alle keren waren er ook mensen van buiten onze buurt, die stonden te doen alsof het ook best goede plannen waren. En de verslagen die ik heb gezien gingen uiteindelijk niet over ons, maar we waren op een hoop geveegd met die mensen die hier niet wonen, en met mensen van de Tigrisdreef verderop; vooral hun problemen stonden erin besproken. Dat wat fijn is op de THEMA-dreven willen jullie de nek omdraaien, en het zal achter de hoge rug van de nieuwe rijke mensen nog verder fout gaan. Jullie hebben mooie woorden over gentrificatie, maar jullie herkennen de problemen die jullie daarbij bespreken niet eens in jullie eigen plannen. Maar pas op: wat je per ongeluk bouwt kun je niet meer slopen. Hadden jullie trouwens gezien dat in visie deel A op de totaal bizarre tekening op 88-89 geen enkele vrouw met hoofddoek te zien is? Per ongeluk? O, wacht, ja, eentje, gevangen achter haar raam... Ik zie vooral hoe ontzettend veel geld er nu al is gebruikt om deze onzin op te tuigen. Wat een werk, en hoe onrealistisch. Projectontwikkelaars zullen er blij mee zijn. Het is een triest gemis dat jullie in je eigen teksten de kracht niet herkenden: "In grote delen van Overvecht staan nog steeds dezelfde gebouwen als toen de wijk gebouwd werd. Wel zijn ze gerenoveerd en is de buitenruimte opgeknapt."	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Jullie hadden kunnen zien hoe geweldig het is dat er nog steeds dezelfde gebouwen staan. Duurzaam. De flats zijn geweldig, superdegelijk, en restaureerbaar. Precies waar we naartoe willen met onze spullen: degelijk, repareerbaar, en ook tweedehands nog steeds van prima kwaliteit. Ik dacht trouwens de hele tijd dat deze wethouder wel D66 moest zijn; het plan ademt vooral geld. Toch een schrik eigenlijk, dat dit een GL ding is. Het is erg te zien dat GroenLinks niet groen meer is en niet links. Bewoners die alsmaar de NRU op moeten en weer af, wat denkt u dat dat gaat doen met de CO2 uitstoot. En niet links: armere mensen die geen elektrische auto kunnen betalen, of taxis, en boodschappen aan huis kunnen laten komen, bij henzelf en bij familieleden waarvoor ze zorgen omdat ze daarvoor geen mensen kunnen inhuren, krijgen minder bewegingsvrijheid dan rijkere mensen. En je moet knap sociaal zijn om aan deelprojecten mee te doen, gek he, dat uitgerekend de zwakkeren in de samenleving daar slechter in zijn. Dus wat is er nog links aan deze partij? Ons geld is verdwenen naar witte rijke aandeelhouders; wat heeft deze visie daarmee te maken? O, ja, natuurlijk, hieraan gaan veel witte mensen veel verdienen. Of dat is al begonnen natuurlijk. "In Overvecht gaan we voor verandering die de wijk een fijnere plek maakt voor huidige en nieuwe Overvechters die meer aansluit bij de maatstaven van deze tijd." Dat is een leugen; jullie kiezen ervoor binnen de stadsgrenzen te bouwen, en wij hebben het nakijken. Ik moet maar stoppen, elke keer als ik naar deze 'plannen' kijk zie ik meer om me over op te winden. Ik krijg slechte herinneringen aan de glossy folders van toen we per se gesloopt moeten worden, die zeiden hoe gelukkig we wel niet zouden gaan worden. Ik vertrouw er dus maar op dat er meer Overvechters duidelijk hebben gemaakt hoe ernstig, onrealistisch, en respectloos dit allemaal eigenlijk is.	
534	2. Bevolkingssamenstelling na nieuwbouw. Het percentage sociale woningbouw gaat terug van 68% naar 50 %. Dit is nog te hoog.	2. Er ligt voor heel Utrecht een grote urgentie om sociale huurwoningen toe te voegen. Daar wordt in alle wijken op ingezet. Door het hoge percentage sociale huur in Overvecht is het uitgangspunt hier anders. Er ligt geen grote opgave voor

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht heeft al een slechte naam, graag andere wijken in de diversiteit betrekken. Voorkeur heeft in ieder geval diversiteit in de nieuwbouw aan te brengen, niet mensen met zg. lage sociaal-economische status allemaal bij elkaar, maar gespreid over de hele omgeving. Voordat er perken bij het station waren werd hier voor de deur tot midden in de nacht gedeald. Dat doet zich nu voor bij P&R. Wat gebeurt er als daar gebouwd wordt. Toen ik hier in 2001 kwam wonen dacht ik : het lijkt Colombia wel (heb er in het verleden gewoond). Nu gebeurt het dealen op iedere straathoek; gepaard met bijbehorende snelle auto's, brommers en fatbikes die voorbij vliegen om hun waar zo snel mogelijk af te leveren. De afsluiting voor autoverkeer van de tunnel aan de Tripkade kan de verkeersveiligheid en geluidsoverlast wellicht verminderen, misschien een pluspuntje. N.B. Punt 1 is van het scherm verdwenen, misschien hebt u het ontvangen. Het betreft de situatie van het stationsplein dat "levendig "moet worden. Daar maak ik mij zorgen over: Blijft het groen, de twee bomen? Geluidsoverlast door weerkaatsing van het geluid tussen de gebouwen. Hittestress door louter steen, asfalt en beton? Waar komen de bushaltes precies? (Voordat het perk er was met de stadsbushalte hier voor de deur was er heel veel uitstoot, te zien aan de muurbedekking van de slaapkamers aan de straatkant: zwart.	extra sociale huurwoningen, maar wel om te zorgen dat de woningen beter aansluiten bij de woonbehoeften. En het aantal sociale huurwoningen bijft mininaal gelijk. Samen met bewoners , ondernemers en samenwerkingspartners werken we in Overvecht aan een wijk waar mensen veilig zijn en zich veilig voelen en werken. Hierbij reageren we op meldingen, signalen en ontwikkelingen in de wijk en monitoren we de criminaliteitscijfers samen met politie en toezicht en handhaving. Op basis van de informatie kijken we samen met de veiligheids- en zorgpartners wat nodig is in de wijk, zoals inzet op hotspotgebieden waar we een toename zien van overlast of criminaliteit. Meldingsbereidheid van bewoners en ondernemers is hierbij van grote waarde en draagt bij aan de leefbaarheid en veiligheid in Overvecht. 1. De omgevingsvisie is een visie op hoofdlijnen en geen uitgewerkt plan. In de toekomst gaan we plannen voor specifieke locaties, zoals het stationsgebied, verder uitwerken. Daarover worden omwonenden weer geïnformeerd. Bij de uitwerking zullen we uw vragen over hittestress, geluidsoverlast, behoud van bestaande bomen en locatie van de bushaltes onderzoeken en beantwoorden.
535	***Wij verwachten op alle onderstaande onderdelen een inhoudelijke reactie, niet in algemeenheden, maar specifiek en toegepast op de punten in het onderdeel van deze zienswijze.*** Als ondersteuning hebben de onderdelen en een letter gekregen. De Omgevingsvisie is richtinggevend voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in en van de wijk op de middellange termijn, tot 2040. Daarbij	Voor het verwezenlijken van meerdere ambities en doelen op korte termijn zijn deels financiële middelen beschikbaar. aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen zoeken we dan ook nadrukkelijk naar financiële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma's. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wordt uitwerking gegeven aan ambities en kaders uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU). Die staan echter, naar ons oordeel, regelmatig op gespannen voet met wat volgens ons voor de wijk gewenst is. De Omgevingsvisie moet volgens ons een beter evenwicht en een afweging zoeken tussen *de wensen of opgaven uit de RSU* en een integrale visie op *gewenste en kansrijke ruimtelijke ontwikkelingen vanuit het perspectief van de wijk en haar bewoners.* Wij zien het als onze rol als wijkbrede bewonersorganisatie om de nu voorliggende Omgevingsvisie kritisch te beoordelen op dit evenwicht. Dat betekent dat wij er niet op voorhand van uit gaan dat de opgaven vanuit de RSU ook altijd realiseerbaar zijn op een manier die past bij wensen en mogelijkheden in en van de wijk. Veel ruimtelijke wensen en opgaven moeten een plaats vinden binnen beperkte ruimte of ruimtelijke mogelijkheden. Dat kan leiden tot aantasting van leefbaarheid en ongewenste effecten. We kijken ook naar de oorspronkelijke ruimtelijke structuur van de wijk die veel positieve kanten heeft en sterk verbonden is met de identiteit en de beleving van de wijk. En hoe bewoners hun wijk waarderen en willen gebruiken. Wij zien de volgende aandachtspunten die doorwerken naar bijna alle onderdelen van de Omgevingsvisie: • Er is nog geen financiële dekking. Er is uitgegaan van ambities en doelen. • Het potentiële succes van de visie is de som van de delen die op elkaar leunen en die voorwaardelijk zijn voor elkaars welslagen. Bij veel ambities, vooral waar het gaat om sloop en nieuwbouw, moeten projectontwikkelaars, woningcorporaties én bewoners (eigenaar bewoners en huurders) meewerken. Het is niet onderzocht of dit haalbaar is. Bij meerdere onderdelen van de Omgevingsvisie hebben we daar sterke twijfels over. • Nog niet alles is doorgerekend. Er wordt uitgegaan van aannames van effecten. • Wat is wenselijk en wat is haalbaar voor Overvecht? In deze zienswijze reageren we bij verschillende onderwerpen op *wenselijkheid* en *haalbaarheid.*	De haalbaarheid van ontwikkelingen is van een groot aantal factoren afhankelijk waaronder de invulling van de samenwerking tussen partijen . We zijn altijd op zoek naar een gemene deler zodat we voor alle partijen een win-win situatie kunnen realiseren. **A. Verkeer en Mobiliteit** We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. **B. OV** Er is een grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering en frequentie worden bepaald door de provincie en vervoerder. Daarom is het voorgestelde OV-systeem samen met de provincie opgesteld. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV systeem voor (zie uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). Er is inmiddels een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken. **C. Alternatieven/varianten** Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de aanvulling MER. We zijn van mening dat het goed mogelijk is om 5000 woningen en 3000 arbeidsplaatsen te realiseren in Overvecht met behoud en versterking van het groene karakter en met een goede mobiliteitsstructuur die de wijk bereikbaar houdt. We zijn het erover eens dat dit verdere uitwerking vraagt omdat je pas op een lager schaalniveau kan bepalen hoe dit het beste bijdraagt aan wijkverbetering. Het gaat dan om de inpassen van individuele gebouwen en de inrichting van de openbare ruimte, maar even zozeer voor wie je woningen bouwt en hoe je gemeenschapsvorming stimuleert. De intenties die zijn uitgesproken in het Wijkakkoord staan ook nog steeds overeind. We zijn niet van mening dat de omgevingsvisie niet bij de ambities uit het wijkakkoord aansluiten. Wel vraagt dit verdere uitwerking, want wijkverbetering komt inderdaad niet automatisch tot

Nr.	Reactie	Antwoord
	A. Verkeer en mobiliteit De keuzes voor verkeer en mobiliteit zijn sterk bepalend voor andere ruimtelijke keuzes. • De Omgevingsvisie gaat uit van een **centrale HOV as** (Carnegie-Zamenhofdreef) die bovendien autovrij moet worden en daarmee vervalt als auto verbindingsweg centraal door de wijk. Gebieden voor verdichting met woningen, bedrijvigheid en voorzieningen worden zoveel mogelijk gesitueerd langs de HOV as, met het Centrumgebied en het Stationsgebied als belangrijke clusters. • **Terugdringen van autoverkeer** en autoluw maken van buurten door autoknips die de wijk compartimenteren. De knips verhinderen autoverkeer tussen en door de buurten en vragen om omrijden via de grote verkeersaders zoals de NRU, Darwindreef, Einsteindreef en Franciscusdreef. Belangrijke verkeerswegen in de wijk verliezen hun binnenwijkse doorstroomfunctie (o.a. Nijl- en Tigrisdreef, Amazone- en Japuradreef, Tiberdreef. Marne- en Moezeldreef worden geheel opgeheven als autoverkeer routes. Ook de aansluiting Tiberdreef – Tripkade vervalt. Dat is een belangrijke toegangs- en uitvalsweg ‘onder het spoor door’ bij station Overvecht naar andere delen van de stad via Kardinaal de Jongweg. • **De compartimentering van de wijk door autoknips** en het wegvallen voor de auto van verbindende wijkwegen vinden wij erg ingrijpend. De voordelen (autoluwe buurten) wegen naar ons oordeel niet op tegen de nadelen. Het opknippen van de wijk en langere reistijden zijn nadelig voor de bereikbaarheid van winkels en voorzieningen en daarmee wordt hun economisch draagvlak aangetast. Autoluwe buurten kunnen ook op andere manieren gerealiseerd worden. Zoals 30 km inrichting, wegversmallingen en andere maatregelen voor verkeersremmende weginrichting. Het zal extra verkeersdruk op de NRU opleveren, die ook stedelijk al extra belast wordt. Hetzelfde geldt voor de aanvoerwegen in de wijk, vooral de Einstein-, Franciscus-, en Darwindreef. Het Centrumgebied maar ook kleinere	stand. We willen onder andere met de partners van het Wijkakkoord verdere uitwerking geven aan de omgevingsvisie. **D. Verdichtingsopgave** Wij denken dat het concentreren van verdichting concentreren langs en nabij de Centrale HOV heel goed samen kan gaan met het fijnmaziger kijken naar kansen in andere gebieden. Wij zijn het met u eens dat de specifieke opgaves van de buurten minstens zo belangrijk is als het aantal woningen dat er gerealiseerd moet worden en dat de kansen en belemmeringen goed in beeld moeten worden gebracht. Wij gaan ervan uit dat dat ook gebeurt bij de verdere uitwerking. In het Algemeen Sociaal Plan liggen afspraken vast hoe wordt omgegaan met o.a. sloop nieuwbouw. De draagvlakmeting (is er steun van bewoners?) en het bieden van alternatieve woonruimte zijn hier onderdeel van. Bij ieder project waar sloop aan de orde is, is het van groot belang dat dit goed georganiseerd wordt om impact voor bewoners zoveel mogelijk te beperken. Nieuwbouw biedt daarin kansen, maar ook risico's qua planning omdat er vertraging kan optreden. Het is belangrijk dat hier rekening mee wordt gehouden in de uitwerking van plannen. Wij betreuren het dat de ontwerp omgevingsvisie volgens u een tekentafelsessie is geweest van stedenbouwkundigen die een (deels) nieuwe wijk willen ontwerpen. . Zoals de omgevingsvisie aangeeft: we behouden wat goed is en vernieuwen waar nodig. We hebben daarbij goed gekeken naar de bestaande kwaliteiten en borduren daar in de omgevingsvisie op voort. Dit kunt u teruglezen op diverse plekken in de visie in de beleidsnota en de verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. In de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we de teksten compact willen houden en de link gelegd naar de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 is uitgebreider in gegaan op kwaliteiten en karakteristeken van Overvecht (zie de hoofstukken "Onderbouwing ruimte voor groei", "onderbouwing groen en profielen"). De visie start met het hoofdstuk 1 waarbij als eerste de ambities vanuit Overvecht en de Overvechter zijn benoemd. Daarnaast heeft de participatie ons goede input gegeven over wat de Overvechter belangrijk vindt. Ook het belang van de sociale functie van de openbare ruimte en ontmoeten in de buurt komt op diverse plekken terug in de visie. Wij denken dat de door u

Nr.	Reactie	Antwoord
	winkelcentra of buurt winkelstrips zullen hier last van krijgen met voorspelbare negatieve economische gevolgen. De doelstelling of verwachting van de Omgevingsvisie is dat compartimentering door autoknips zal leiden tot een ‘mobiliteits-shift’ van auto naar fiets en openbaar vervoer. Naar ons oordeel is die verwachting niet realistisch, te veel gebaseerd op wensdenken en onvoldoende onderbouwd. Veel bewoners zijn afhankelijk van hun auto. Fiets en (H)OV bieden daar niet altijd een goed alternatief voor. Het gevolg is dat bewoners niet mee kunnen doen (geen inclusiviteit) en er vervoersarmoede gaat ontstaan. Het onderdeel mobiliteit van de Omgevingsvisie stuit dan ook op veel onbegrip en bezwaar onder bewoners. De Omgevingsvisie heeft nauwelijks aandacht voor de sociale effecten van knippen en compartimenteren. En sociale effecten van andere ambities en opgaves voor mobiliteit. Daarbij denken wij aan (o.a.) vervoersarmoede; risico’s voor verschraling van de buurt buslijnen (zie ook hierna); het feit dat veel bewoners voor werk of andere zaken toch afhankelijk zijn van hun auto; onveiligheid bij en het lopen van/naar parkeerhubs als parkeren daar steeds meer plaats moet vinden, etc. De beoogde mobiliteitstransitie lijkt een beleidsmatig en schematisch wensdenken. Maar sluit (te) weinig aan bij behoeften en ervaringen van veel bewoners in de wijk. Dat levert onder bewoners dan ook veel onrust en weerstand op tegen wat zij ervaren als een opgelegde mobiliteitstransitie. **B. OV** **De HOV lijn** moet combineren met buslijnen in en door de buurten. Wij zien als grote risico dat de HOV lijn voldoende gebruik trekt en de fijnmaziger buslijnen door de buurten uiteindelijk zullen verschralen. Dat patroon is overal zichtbaar. De gemeente heeft geen zeggenschap over buslijnen en exploitatie. Toezeggingen van de Provincie zijn nooit hard. Verdichten rondom de HOV as kan een tweedeling opleveren. In buurten verder van de HOV is het fijnmaziger OV de schakel naar de HOV as, maar dat vraagt extra overstap. De buurt buslijnen zijn minder druk bezet en daardoor	genoemde goede aspecten in de omgevingsvisie voldoende aan bod komen om er bij de verdere uitwerking goed op te kunnen sturen. **E. Verdichting: Centrumgebied en omgeving** Wij delen uw oordeel niet dat er te weinig afstemming heeft plaatsgevonden tussen de twee projecten. De omgevingsvisie Overvecht en de basisstructuur van het Masterplan Overvecht Centrum sluiten ruimtelijk goed op elkaar aan. In de omgevingsvisie zijn geen concrete bouwvlakken ingetekend, maar gebieden met kleuren die de mate van herontwikkeling aangeven. Wij hebben dit voor het Overvecht Centrum aangepast. De suggestie van het Einsteinkwartier is afgewogen bij de totstandkoming van de omgevingsvisie. Na verder onderzoek blijkt dat de optie waarbij de Einsteindreef direct langs Overvecht Centrum ligt, met daarnaast een groenstrook met bomen en daarnaast nieuwe bebouwing, de best haalbare optie is. Daarbij spelen we aan de zuidzijde (stadskant) in op de plannen voor Centrum Overvecht en houden we rekening met de belemmerende ondergrondse leidingen. De gehele Einsteindreef is en blijft een groene stadsentree van de wijk, waarbij er gekozen is om meer continuïteit in het totale profiel aan te brengen. We versmallen de weg en verleggen deze naar de zuidzijde, waarbij aan de noordzijde een robuuste continue groenzone mogelijk blijft. Dit moet een prettige plek worden om te wandelen. Het op termijn toevoegen van zorgvuldig in het groen ingepaste bebouwing aan de zijde van de Kaap Hoorndreef, draagt bij aan sociale controle van het groen en het verkleinen van de barrièrewerking. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden. In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Op deze manier kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden . Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid, klimaatadaptatie en groen van de hele wijk en betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. Van het totale beoogde verdichtingsprogramma verwachten we dat 55-60% in Overvecht Centrum /Stationsomgeving kan landen. De rood-oranje gearceerde "Centrale As"-gebieden is de beoogde verdichting een beduidend kleiner aandeel van de totale opgave (15-20%) . In deze gebieden geldt ook dat we behouden wat sterk

Nr.	Reactie	Antwoord
	kwetsbaarder voor verschraling. De compartimentering door autoknips maken de buurt-verzorgingsgebieden (met makkelijke bereikbaarheid van winkels en voorzieningen) ook kleiner en economisch kwetsbaarder. Een ondernemer investeert niet in een verzorgingsgebied waar de bereikbaarheid en de aanloop van klanten te laag wordt. **C. Alternatieven/varianten** In de MER zijn twee alternatieven voor mobiliteit uitgewerkt, die later in onderdeel B van de Omgevingsvisie 'varianten' worden genoemd. Variant 1 is de compartimentering van de wijk door autoknips. Dat is in de Omgevingsvisie de voorkeursoptie geworden. Variant 2 gaat uit van het behoud van de belangrijkste wegen als autoverbindingen in de wijk. De meeste autoknips zijn in Variant 2 vervallen. Beide varianten hebben gevolgen voor de plekken waar verdichting in de wijk kan plaatsvinden en waar voorzieningen kunnen komen. Er ontbreekt een duidelijk overzicht met concrete afwegingscriteria en onderbouwing voor de keuze die de Omgevingsvisie maakt voor Variant 1. De stap van het MER onderzoek naar de keuze in de Omgevingsvisie voor variant 1 is naar onze mening niet transparant, onnavolgbaar en op sommige punten onlogisch. Naar ons oordeel is Variant 2 onterecht terzijde geschoven. Niet alleen mobiliteit, maar ook maatschappelijke en economische effecten moeten daarbij in samenhang beoordeeld worden. Veel negatieve effecten die bij variant 1 (compartimentering door autoknips) optreden, kunnen naar onze mening in variant 2 (behoud belangrijkste verbindende autowegen) voorkomen worden. Voorzieningen en winkels blijven beter bereikbaar, waardoor het economisch draagvlak versterkt wordt. Variant 2 sluit beter aan bij de (oorspronkelijke) structuur van de wijk en hoe bewoners hun omgeving en mobiliteit ervaren en gebruiken. Ook is niet onderzocht of er een combinatie van Variant 1 en 2 mogelijk is waarbij meest gewenste of effectieve onderdelen gecombineerd worden. Het NAAM Overvecht pleit hiervoor in haar zienswijze en onderbouwt dit goed. Dit kunnen wij ondersteunen. **D. Verdichtingsopgave**	is, verder bouwen aan wat goed is en aanpakken wat nodig is. We houden rekening met de bestaande kwaliteiten en gebruiken de eventuele verdichting om de leefbaarheid en kwaliteit van bestaande buurten en routes te verbeteren. De beoogde verdichting is maatwerk. De haalbaarheid hiervan, de manier waarop en of daarbij sloop - nieuwbouw aan de orde is, vraagt nader onderzoek. In principe zijn we terughoudend met sloop/nieuwbouw. We stellen dit alleen voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. Per kleur gebiedstype doen we daar al uitspraken over. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af. **F. Verdichting: Stationsgebied en omgeving** De omgevingsvisie heeft een abstractieniveau die voornamelijk ingaat op de ruimtelijke opgaven in de hoofdstructuren van de wijken en de ambities in de buurten: qua (bebouwd) programma, groen, veiligheid, mobiliteit etc. Het is de stip op de horizon met ambities voor de wijk, dat als toetsingskader dient voor verdere uitwerking in deelplannen. Wij begrijpen de behoefte aan meer duidelijkheid, maar kunnen die op dit moment niet geven. Wel hebben we op de buurtkaarten de eerste kansrijke ontwikkelplekken aangeduid. Bij mogelijke uitwerking zullen de (on)mogelijkheden van de plek verder onderzocht worden. Per plek is dit maatwerk en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. **G. Verdichting: Rode en Oranje clusters** Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen te realiseren op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie geven we daar spelregels voor en verdere invulling aan. Dit is per kleur gebiedstype verschillend (hoofdstuk "Ruimte voor Groei". De kleuren gebiedstypen geven geen rangschikking in prioriteit weer. De kleuren gebiedstypen geven wel een mate en manier van verdichting weer. De hoogstedelijke gebieden zijn opgesplitst in 2 kleuren: de rode "hoogstedelijke gebieden" en de rood-oranje "Centrale as" gebieden. In de rode gebieden

Nr.	Reactie	Antwoord
	Verdichting, algemeen: *Ga niet (alleen) uit van getallen als opgave maar (ook) van wat een gebied of buurt nodig heeft en te bieden heeft aan kansen of beperkingen!* Naast de keuze van de Omgevingsvisie om verdichting vooral te concentreren rondom de centrale HOV as (zie hierboven), wordt de opgave ook sterk bepaald door de aantallen die volgens de Ruimtelijke Structuur Utrecht (RSU) in Overvecht gerealiseerd moeten worden. Dat zijn 5.000 nieuwe woningen en 3.000 nieuwe arbeidsplaatsen en daarvoor benodigde bebouwing, infrastructuur en voorzieningen. Deze opgave is lastig in te passen in de bestaande ruimte van de wijk en de vele andere wensen en behoeften. Nieuwe woningen en arbeidsplaatsen kunnen de wijk en haar bewoners zeker kansen bieden. Wij zien echter dat de opgave dermate groot is, dat die (potentieel) in conflict komt met andere wensen en leid tot oplossingen die naar ons idee niet of te weinig bijdragen aan een leefbare wijk. Wijkverbetering komt niet automatisch tot stand door toevoegen van deze aantallen woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen. Dat vraagt veel meer. Het vraagt ook specifiek inzoomen op wat verschillende delen van de wijk of buurten nodig hebben en wat daar ruimtelijke kansen, mogelijkheden en beperkingen zijn. Deze intentie hebben de partners in het *Wijkakkoord Ruimtelijk Ontwikkeling* (gemeente, Werkplaats Overvecht, bestaande uit ruimtelijke ontwikkelaars en bouwbedrijven en de woningcorporaties, NAAM en NAAM) in 2022 vastgelegd. Deze manier van kijken en keuzes maken missen wij te veel in de nu voorliggende Omgevingsvisie. Wij vinden ook dat de Omgevingsvisie te weinig aansluit op, en niet op een goede manier uitwerking geeft aan de ambities van dit Wijkakkoord. Er worden vergelijkbare woorden en concepten gebruikt, maar de stapeling van Ruimtelijke opgaven en taakstellingen, zoals uitgewerkt in de huidige Omgevingsvisie, leidt niet automatisch tot ‘wijkverbetering’ zoals bedoeld in het Wijkakkoord. En soms dreigt dit tot het tegendeel te leiden. De Omgevingsvisie gaat uit van het idee van ‘verdichting concentreren langs en nabij de Centrale HOV as’. Het gevolg is te zware stapeling van opgaven in die gebieden, die naar verwachting op veel plaatsen ook niet realiseerbaar zullen zijn. Dit gaat ten koste van een fijnmaziger kijken naar kansen in andere gebieden. Daarbij moeten doelen niet (in de eerste plaats) bepaald worden	(Overvecht Centrum en stationsomgeving) zal circa 55-60% van het totale programma landen, in de rood-oranje verwachten we circa 15-20% (zie ook de toelichting bij E). En in de oranje gebieden minder. Hoe we dit denken te doen is met spelregels per kleur gebiedstype aangevuld en aangescherpt voor de aspecten ruimtelijke structuur, architectuur, type ontwikkeling, bouwhoogte, programma, woonmix, parkeren, groen en openbaar gebied. De omgevingsvisie voorziet in het versterken van de parken en de groene buurtranden. In hoofdstuk “Ruimte voor Groei” van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 is aangegeven dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie’’. Per type gebied leggen we uit bij het kopje ‘ontwikkeling’ wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk is om de doelstellingen te halen, maar zijn daarin terughoudend. Ook zijn op de buurtkaarten de eerste kansrijke ontwikkelplekken aangeduid. Bij de inschatting van verdichtingskansen is ook gekeken naar eigendomsverhoudingen. Het klopt dat elke plek maatwerk is. Daarbij wordt ook gekeken naar de bestaande diversiteit van woningen en de kwaliteiten van de plek en Overvecht. Per plek wegen we de mogelijkheden zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. **H. Voornemen verdichting en de effecten** Het is spijtig te horen dat er onrust heerst. Inderdaad concrete plekken geeft de omgevingsvisie niet aan, maar benoemt wel gebiedstypen met verschillende spelregels en ambities in het hoofdstuk "Ruimte voor groei". Omdat er meerdere vragen over de impact van deze verschillende gebiedstypen leven, hebben we deze spelregels aangevuld en aangescherpt. Per kleur gebiedstype gaan we in op aspecten als type verbetering, ontwikkeling, bouwhoogten, programma, architectuur, groen, parkeren en woonmix. De omgevingsvisie geeft de basis voor verdere uitwerking in concretere plannen. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Naast de regel

Nr.	Reactie	Antwoord
	door getalsmatige opgaven. Maar (ook) op een analyse en uitwerking wat delen van de wijk nodig hebben, wat zij aan kansen en belemmeringen bieden en waarvoor onder bewoners draagvlak is of kan ontstaan. De Omgevingsvisie presenteert naar ons oordeel te weinig ‘visie’ op het type woningen dat nodig zou zijn. En lijkt alleen of vooral uit te gaan van de mate van verdichting per zone en daarmee het aantal woningen per oppervlakte. Er is weinig te vinden over hoe nieuwe woningen diverse doelgroepen zou moeten bedienen. Bijvoorbeeld: gezinnen met kinderen (en ook denken aan nabije speelplekken), type huishoudens en demografische ontwikkelingen. En een indicatie wat er nodig zou zijn aan voorzieningen (commercieel en sociaal). En wat dat kan betekenen voor verzorgingsgebied en bereikbaarheid. Alleen voor het Centrumgebied zien we een duidelijke richting in ambitie en visie (sterke verdichting met een combinatie van wonen, voorzieningen en winkels en een levendig wijk/stadshart). Maar dit komt vooral terug in het Masterplan Centrumgebied. Ook lijkt de Omgevingsvisie weinig rekening te houden met het gegeven dat vooral veel flatwoningen (sociale huur) net of vrij recent gerenoveerd zijn. Deze investeringen zijn in meeste gevallen voor meer dan 15 jaar. Woningcorporaties zullen niet in staat en bereid zijn om voor recent gerenoveerde complexen tussen nu en 2040 opnieuw te investeren. Ook het gegeven dat er bij sloop niet zomaar vervangende woonruimte beschikbaar is lijkt weinig of niet mee te wegen in de ambities en opgaven. Er is voor iedereen die moet verhuizen een groot tekort. En zelfs als er in de omgeving wordt bijgebouwd met een doorschuifoptie of voorrangsbeleid voor bewoners waarvan de woning gesloopt wordt, is het lastig om tot een goede match in woonwensen en mogelijkheden te komen. Recente discussies over doorschuiven van bewoners van de te slopen woningen van de ZONOR dreven naar de nieuw te bouwen woningen van de Ivoordreef tonen dit pijnlijk aan. De nu voorliggende Omgevingsvisie is naar ons oordeel te veel een ‘tekentafelsessie’ geweest van stedenbouwkundigen die een (deels) nieuwe wijk willen ontwerpen. Zonder goed te kijken naar bestaande kwaliteiten. Ook de benutting van de openbare ruimte en de sociale functie die dit heeft is onderbelicht. Waar kunnen bewoners elkaar ontmoeten en kinderen spelen? En wat is de waarde van groen ruimte en zicht in gebieden die een afwisseling	met betrekking tot sloop-nieuwbouw zijn op de buurtkaarten de eerste kansrijke ontwikkelplekken aangeduid. Concreter kunnen we in de omgevingsvisie niet worden. **I. Verdichting langs Carnegiedreef** Naar aanleiding van de participatie en de zorgen over groen in de hoogstedelijke gebieden hebben we de rode hoogstedelijke gebieden opgesplitst in twee gebiedstypen met verschillende spelregels; namelijk de rode “hoogstedelijke gebieden” (Overvecht Centrum en Stationsomgeving), en de rood-oranje gearceerde “Centrale as" gebieden (zie ook de uitleg bij G). De door u genoemde twee clusters vallen binnen het rood-oranje gearceerde gebiedstype. In hoofdstuk “Ruimte voor groei” is per kleur gebiedstype de opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en aangescherpt: type ontwikkeling (inclusief uitspraak over sloop-nieuwbouw), structuur, bouwhoogten en hoogbouw, groen/openbare ruimte, programma, parkeren en de woonmix. In de rood-oranje gearceerde gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven, maar in een meer stedelijke compacte vorm met begeleidende bebouwing aan de Centrale as (Carnegiedreef). Bestaande situatie en nieuwe ontwikkelingen smelten hier samen tot een nieuw verdicht woonmilieu met aangename menselijke maat. Groen krijgt bij de verdichtingsopgave altijd een belangrijke plek. De mate waarin is maatwerk en een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. In rode of rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. In de omgevingsvisie hebben we per kleur gebiedstype spelregels voor groen en openbaar gebied toegevoegd. Overall krijgt Overvecht substantieel meer en beter groen. Wij zijn er van overtuigd dat er ruimte is voor woningbouw hoger dan 2 of 3 lagen en dat deze zorgvuldig ingepast kan worden in de omgeving zonder grote

Nr.	Reactie	Antwoord
	hebben tussen hoog-, midden-, en laagbouw met daartussen voldoende en vaak groene openbare ruimte? De Omgevingsvisie lijkt te veel gestuurd door de opgaven uit de RSU en gaat te weinig uit van wat de wijk en bewoners nodig hebben en ervaren. **E. Verdichting: Centrumgebied en omgeving** Wij onderschrijven de keuze voor het Centrumgebied als belangrijke verdichtingscluster in en voor de wijk (wonen, werken, voorzieningen). Daar liggen ook grote kansen omdat bijna het hele gebied op de schop moet. Het Masterplan Centrumgebied is in ontwikkeling en de Omgevingsvisie moet daarvoor (ook) kaders of richtlijnen leveren en zorgen voor een goede afstemming met het grotere ruimtelijk plaatje van de omgeving. Naar ons oordeel gebeurt dat tot nu toe te weinig en is een betere afstemming nodig tussen Omgevingsvisie en Masterplan Centrumgebied. Wij benoemen de volgende punten. • **Het Masterplan Centrumgebied** maakt te weinig gebruik van mogelijkheden die kunnen ontstaan als de Einsteindreef ter hoogte van het Centrumgebied meer gezien en benut wordt als een zone met ruimtelijke kansen. Na herstructurering van de Einsteindreef kan meer ruimte ontstaan om vanuit het Centrumgebied woningen en voorzieningen toe te voegen of de rooilijn te verruimen. Ook kan de Einsteindreef meer ingericht worden als een verbindende zone tussen Centrum en de aangrenzende buurten. Suggesties hiervoor zijn afgelopen jaren verkend in hettraject ‘Einsteinkwartier’, met veel inbreng van bewoners. Dit zou allemaal opgepakt moeten worden in de Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie heeft dit beperkt gedaan door enkele specifieke ontwikkelopties langs de Einsteindreef te benoemen. Het is opmerkelijk dat in de andere delen van de wijk gehele gebieden een kleur krijgen die alleen de mate van herontwikkeling aangeven, terwijl langs de Einsteindreef al concrete bouwvlakken zijn ingetekend. Dit zou naar onze mening met meer ambitie en ruimtelijke creativiteit moeten worden uitgewerkt in de Omgevingsvisie, in lijn met de ideeën van Einsteinkwartier. Dit betekent dat de gehele zone van de Einsteindreef langs het	nadelige gevolgen voor de leefbaarheid van bestaande bewoners. Hierbij is het van belang dat er gewerkt wordt met slimme en ruimte-efficiënte oplossingen, compactere bouwvormen en ander omgang met verharding en maaiveldparkeren. De omgevingsvisie Overvecht biedt ruimte aan onderwijs op het bedrijventerrein, bijvoorbeeld een MBO vakopleiding. Dit is mogelijk op de eerder vergunde plekken (bijv. bij Dutch Health Tech Academy aan de St. Laurensdreef) of in de 'roze' zone langs de Franciscusdreef / Nevadadreef en rond de Vechtsebanen. In de 'roze' zone van de omgevingsvisie Overvecht wordt ook ruimte geboden aan meer dan alleen 'gebruikelijke bedrijven'. Wonen op het bedrijventerrein vinden we ongewenst, omdat ruimte voor werkgelegenheid Overvechters kansen op werk en ontwikkeling biedt dichtbij de wijk. Woningbouw wordt in de wijk met deze omgevingsvisie Overvecht al voldoende mogelijk gemaakt. **J. Bedrijventerrein Nieuw Overvecht** De meeste sportparken in Overvecht worden inmiddels zeer intensief gebruikt. Waar mogelijk zullen we bestaande sportparken nog verder optimaliseren, zodat het gebruik verder geïntensiveerd kan worden. Hierbij kijken we ook of er nog mogelijkheden zijn om de bestaande sportparken uit breiden, hoewel de ruimte daarvoor bij de bestaande sportparken zeer beperkt is. De genoemde locatie aan de Floridadreef is niet in eigendom van de gemeente. Voor de mogelijke ontwikkeling van deze kavel zijn we afhankelijk van de eigenaar. Betere verbindingen tussen bedrijventerrein Nieuw Overvecht, Natuurgebied Zuilen en de wijk zijn onderdeel van deze omgevingsvisie visie. **K. Groenstructuur, buurtgroen en parken** Het klopt dat de locaties met groen-oranje arcering sterk van elkaar verschillen en in het vervolg maatwerk zullen zijn. Wel hebben de locaties allen hetzelfde doel: namelijk meer en beter groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner

Nr.	Reactie	Antwoord
	Centrumgebied een ontwikkelgebied is. En dat de Omgevingsvisie de randvoorwaarden benoemt voor behoud van de groenstrook, verbinding met aangrenzende buurten en goede verkeersafwikkeling. **Stapeling van verdichting in Centrumgebied en tegenoverliggende buurt** De Omgevingsvisie benoemt de buurten aan de overkant van de Zamenhofdreef als belangrijk verdichtingsgebied. Naar onze mening belast dat deze buurten te zwaar. De verdichting met hoogbouw, waaronder mogelijk torens tot 70 meter, die in het Masterplan Centrumgebied uitgewerkt worden hebben al grote impact op de omgeving. Als dit aan de overkant wordt doorgezet, leidt dat naar onze mening tot een te grote concentratie. Er zal weinig overblijven van deze woonbuurt die nu gewaardeerd wordt vanwege de kwalitatief goede woningen en ruimte. Echte verdichting in deze buurt met substantiële volumes is o.i. alleen denkbaar als er méér gebeurt dan en paar kleinere ingrepen, zoals lege plekken bebouwen of een complex optoppen. Dat lijkt alleen mogelijk als veel bestaande woningen gesloopt worden en vervangen door compacter en hogere nieuwbouw. Wij verwachten dat woningeigenaren daar niet aan mee zullen werken. Dat roept de vraag op of de ambitie van verdichting in deze buurten haalbaar kan worden. Bovendien is het slopen van bestaande goede woningen zeer ingrijpend, vooral voor de zittende bewoners. In veel gevallen leidt het ook tot kapitaalvernietiging. Wij vinden deze ambitie voor verdichting te zwaar in effect en schatten die in als onhaalbaar. **F. Verdichting: Stationsgebied en omgeving** Het Stationsgebied is een logische plek voor verdichting. Ruimtelijke mogelijkheden en opties voor herstructurering met enig volume zijn echter veel beperkter dan voor het Centrumgebied. Rond het station zelf is nauwelijks ‘vrije ruimte’. En kansrijke opties voor herstructurering van bestaande bebouwing (o.a. de kantoorgebouwen naast het station) zijn nauwelijks in beeld. Dat geeft het risico dat de opgave doorgeschoven wordt naar de aangrenzende buurt(en) of het nabije groen van het Spoorzoompark. De Omgevingsvisie wijst de omgeving Arno-en Winterboeidreef aan al een rood gebied voor verdichting. Dit heeft veel onrust opgeleverd onder bewoners,	bebouwd oppervlak. Kenmerkend voor de bebouwing in deze groen-oranje gebieden is dat het over het algemeen in uiterlijk afwijkend is van de bebouwing in de buurten en op zich zelf staat (autonoom) in een groene omgeving. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Ook is de naam van dit gebiedstype aangepast in "groene buurtranden". Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. **L. Park de Gagel** De gevoeligheid rond de verbinding door het park bij de experimentele flats is bekend, daarom is er voor gekozen om in de omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen. Park De Gagel is onderdeel van de hoofdgroenstructuur. In het park mogen geen woningen gerealiseerd worden. **M. Park de Watertoren** De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ondernemers en andere belanghebbenden, zoals de Moskee en een school die (tijdelijk?) gebruik maakt van een verouderd voormalig schoolgebouw in de ‘punt’ tussen Winterboei- Tiberdreef. De onrust wordt versterkt doordat de Omgevingsvisie niet benoemt wat concrete opties zouden zijn en het daardoor ‘alle kanten op kan’. Voor betrokkenen en omgeving blijft onduidelijk wat de bedreigingen werkelijk kunnen zijn, of waar misschien ook kansen liggen die positief kunnen uitpakken. Ook hier geldt dat eigenaren van woningen of vastgoed niet zomaar bereid zullen zijn om mee te werken aan zware ingrepen of sloop. En dat voorzieningen in het gebied, zoals als de Moskee, een groot belang hebben en ook een belangrijke rol als sociale en verbindende voorzieningen voor hun gebruikers. Naar onze mening moet de Omgevingsvisie veel duidelijker benoemen wat in dit gebied de opties zijn, en onder welke voorwaarden ingrepen mogelijk en acceptabel zouden zijn. En daarbij veel meer rekening houden met de zorgen en belangen vanuit de omgeving. **G. Verdichting: Rode en Oranje clusters** Keuze voor (overige) verdichtingslocaties zijn sterk bepaald doordat ze aan de HOV as liggen en/of aansluiten bij het Centrumgebied of Stationsgebied. Die logica gaat voorbij aan afwegingen die vanuit deze buurten zélf gemaakt kunnen worden. En hoe bewoners hun omgeving ervaren. Daarmee wordt veel van verdichtingsopgave controversieel. Buurten met goede woningen en een goed woonklimaat zijn aangewezen als gebied voor verdichting; prioritair en hoogstedelijk (rood), of minder prioritair en stedelijk (oranje). Terwijl de ruimte voor toevoeging vaak beperkt is. En het door eigendomsverhoudingen en belangen van de bewoners of vastgoedeigenaren in het gebied niet aannemelijk is dat hier ooit gesloopt gaat worden om meer volume terug te bouwen. Woningcorporaties gaan hun recent gerenoveerde flats niet opnieuw verbouwen of voorzien van aanbouwen en zeker niet slopen. Enkele nog niet gerenoveerde flats kunnen misschien wel kansen bieden voor herstructurering. Gespikkeld bezit (vooral in flats die deels verkochte zijn en met de nog resterende huurwoningen in een VvE zitten) maken een collectieve aanpak meestal kansloos. Hetzelde geldt voor gespikkelde laagbouw. Eigenaar	Park de Watertoren is onderdeel van de hoofdgroenstructuur. In het park mogen geen woningen gerealiseerd worden. **N. Klopvaart (groen en water)** Het uitgangspunt is dat we in het Klopvaartpark het groen behouden en versterken. In het gedeelte waar nu al bebouwing staat is sprake van de 'Groene buurtranden' (oranje/groene arcering) . Hierbij gaat het om ontwikkelingen mogelijk te maken, gekoppeld aan het versterken van de groenstructuur, zie ook spelregels Groene buurtranden in de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht (Op deze locaties is transformatie wenselijk, mits het zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied. De ecologische structuur blijft altijd intact en hiermee wordt rekening gehouden in het ontwerp). Op het moment dat hier sprake van een ontwikkeling is betrekken we de buurt bij het planproces. **O. Groen rondom de Experimentele flats** De gevoeligheid rond deze verbinding door het park bij de Experimentele Flats is bekend, daarom is er voor gekozen om in de omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen. In de omgevingsvisie is het verbeteren van de oversteekbaarheid van het zuidelijke deel van de Franciscusdreef ook opgenomen. **P. Natuurgebied Zuilen** Overvecht, Natuurgebied Zuilen en de wijk zijn onderdeel van deze omgevingsvisie visie. De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt,

Nr.	Reactie	Antwoord
	bewoners gaan hun woning niet laten slopen. Ook het soms genoemde ‘optoppen’ is niet realistisch in buurten met vooral grondgebonden woningen. In het algemeen kun je met bovenstaande punten concluderen dat de realisatiefactor van de Omgevingsvisie laag is en het doel van verdichting niet gehaald zal worden. In een aantal clusters lijkt bouwen in het (buurt)groen of parkranden een risico. Buurten met veel laagbouw vormen misschien een uitdaging voor de ambitie verdichting. Maar de variatie in hoog- midden en laagbouw met voldoende groen en ruimte ertussen is een wezenlijk kenmerk van de wijk en draagt sterk bij aan de kwaliteit van wonen en woonomgeving én de diversiteit van woningen. Dat laatste is een van de uitgangspunten van de Omgevingsvisie. Overvecht heeft variatie nodig in woningtypen, dus ook lage eengezinswoningen, die gewild zijn en voorzien in een behoefte. Als er in de wijk te weinig laagbouw is, jaag je de doorstromers die je aan de wijk wilt binden de wijk uit. Wij pleiten sterk voor het behoud en positieve waardering van deze variatie in de wijk, ook als dat mogelijkheden voor concentratie en toevoegen van meer woningen beperkt. **H. Voornemen verdichting en de effecten** Een oproep zoals hierboven bij het Stationsgebied, doen wij voor **alle clusters** die de Omgevingsvisie aanwijst als **rood of oranje gebied** voor verdichting. Een antwoord dat de Omgevingsvisie ‘geen concreet plan of uitwerking kan presenteren’ vinden we echt onvoldoende. Dat is niet wat wij vragen. We pleiten voor meer inzicht in wat de ambitie in een specifiek gebied kan of zou moeten betekenen. In mogelijkheden en effecten. Een vOmgevingsvisie die alleen zones benoemt waar meer of minder ingrijpend ‘iets’ kan gebeuren blijft te vaag. Het biedt geen houvast aan omgeving en betrokkenen. En het gooit ambities de lucht in, waarvan onduidelijk is of ze ooit een kans maken om in die specifieke context gerealiseerd te kunnen worden. Daarnaast geven ze wel veel onrust bij bewoners. Eigenaren vrezen dat hun woning onverkoopbaar wordt, investeringen voor onderhoud en verduurzaming worden uitgesteld of niet gedaan. Dit betekent een neerwaartse spiraal van de buurt. In die zin is de Omgevingsvisie géén verbetering voor de wijk, zoals voorgesteld in het eerder genoemde Wijkakkoord.	gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies. zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”. **Q. Noorderpark / Ruigenhoek** Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. **R. Participatie en informatie** Dat we niet alle suggesties van het NAAM hebben kunnen overnemen betekent niet dat er niet geluisterd is. We hebben geprobeerd om jullie standpunten goed te begrijpen en deze mee te nemen bij onze verdere uitwerking van de omgevingsvisie. HOV: In de door de raad vastgestelde uitgangspuntennotitie was de keuze gemaakt om een mobiliteitstransitie te realiseren waaronder een toekomstige HOV-verbinding. Rekening houdende met de structuur van de wijk zou de HOV-verbinding op de Carnegiedreef-Rio Brancodreef op ode meest voor de hand liggende plek komen te liggen. Dit neemt niet weg dat wij tijdens het participatieproces wel degelijk open stonden voor andere suggesties.

Nr.	Reactie	Antwoord
	I. Verdichting langs Carnegiedreef We benoemen hier twee clusters dicht langs de HOV as die elders in onze zienswijze niet aan de orde komen. In de Omgevingsvisie zijn ze belangrijk voor het realiseren van de beoogde verdichting langs de HOV as en in aansluiting op het Centrumgebied. Over deze clusters hebben wij zorgen of twijfels. • De Hoven, of groene binnenterreinen tussen de flats in het gebied van Gambia-, Okapi-, Zebra-, Antilope-, Giraffe-, Kwango- en Kasaïdreef. Het deels bebouwen van deze groene binnenterreinen gaat voorbij aan het gegeven dat deze Hoven de de tuinen, ruimte, licht en uitzicht zijn voor de bewoners van deze 10-hoog flats. Behalve hun balkons hebben zij geen buitenruimte. Zoals elders ook benoemt zijn de groene binnenterreinen bij flats een belangrijk principe in de ruimtelijke opzet van Overvecht als wijk met veel hoge of middelhoge flats. Wij vinden het niet acceptabel dat deze Hoven deels bebouwd worden. Bovendien is de capaciteit voor toevoegen van woningen beperkt. Een toegevoegd bouwblok mag hier nooit hoger zijn dan 2 of 3 lagen. De winst in woningvolume die dit zou opleveren staat o.i. niet in verhouding tot de aantasting van de leefbaarheid en woonkwaliteit van de bewoners in de aanliggende flats. Het NAAM Overvecht gaat hier in haar zienswijze uitgebreid op in. Dat kunnen wij op de meeste punten ondersteunen, dus verwijzen we daarnaar. • Vergelijkbaar zijn onze zorgen en twijfels over de beoogde verdichting bij de 10- hoog flats aan de Falkland-, Montevideo- en Paranadreef en begrensd door de Carnegiedreef. De structuur van het gebied is anders dan de Hoven hierboven. Maar ook hier is het groen en de openbare ruimte bij of tussen de flats de ‘buitentuin’ voor de bewoners in de flats. Bovendien is er bij de Montevideo flat een belangrijks sport en speelvoorziening. Ook hier lijkt de Omgevingsvisie zich weinig rekenschap te geven wat verdichting betekent voor de bewoners in de aanliggende flats. En is er net geïnvesteerd in een grote renovatie van de flats. Dat maakt het niet aannemelijk dat de woningcorporatie binnen 15 tot 20 jaar hier opnieuw ingrijpende aanpassingen (zoals optoppen) te doen Ons pleidooi is hier zeer terughoudend en zorgvuldig mee om te gaan. Minimaal vraagt het concreter te benoemen wat mogelijke en gewenste opties	Variant 2 MER: De in het MER onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd. Wij onderschrijven daarom niet dat deze variant geen rol kon spelen in de meningsvorming en discussies vanuit bewoners. Uitwisseling Adviesgroep NRU en programmateam: Het spijt ons te horen dat deze ervaring teleurstellend was, maar ik kan niet bevestigen dat er niets is gedaan met de inbreng van de Adviesgroep NRU ook al lijkt dat misschien niet altijd direct zichtbaar. Gedurende het gehele proces van de omgevingsvisie heeft er afstemming plaats gevonden tussen de projecten NRU en omgevingsvisie Overvecht. We hebben mede op advies van de Adviesgroep een aanvullende NRU-studie gedaan. In deze studie kijken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken. Kaarten en teksten: bij de communicatie over de ontwerp omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken, binnen de beschikbare middelen. We hebben vernomen dat sommige kaarten onduidelijkheden bevatten. Dit hebben we in de omgevingsvisie aangepast.

en hun consequenties zijn. Dat is nu veel te vaag. Ook op deze locatie gaat het NAAM in haar zienswijze uitgebreid op in. En delen wij deze zorgen.

J. Bedrijventerrein Nieuw Overvecht

Langs Franciscusdreef moet langs de rand van het Bedrijventerrein woningbouw mogelijk worden. Op het Bedrijventerrein zelf mag plaats zijn voor meer dan alleen ‘gebruikelijke’ bedrijven. Het gebied leent zich ook goed voor niet al te grote praktisch gerichte MBO vakopleiding (er zijn er een paar), al dan niet in samenwerking met bedrijven.

In de hoek bovenin bij de Floridadreef liggen kansen voor (buiten)sportvoorzieningen. Wij denken o.a. aan de kavel van het grote grondwerk- en wegenbouw bedrijf dat heel veel ruimte inneemt en op een lelijke manier. Deze locatie zou veel beter benut moeten worden. Het zou goed aansluiten bij de bestaande sport voorzieningen in de noordrand van het gebied. Bestaande buitensportvoorzieningen kunnen wellicht beter of intensiever benut worden of uitgebreid. Kunstgras biedt veel mogelijkheden voor intensiveren van het gebruik (langere seizoen en minder kwetsbaar dan natuurlijk gras).

Rond de Vechtse Banen en de strook langs Franciscusdreef met bestaande sporthallenliggen kansen voor nieuwe (indoor) sportvoorzieningen, die de ruimte beter benutten. De groene rand aan de westkant van het Bedrijventerrein sluit aan op Natuurgebied Zuilen. Dat biedt een toegangspoort naar het Natuurgebied vanuit het aangrenzende deel van Overvecht-Noord. Dit kan versterkt en beter benut worden, ook door betere oversteek mogelijkheden van de Franciscusdreef. Groene zones vanuit het Natuurgebied (zoal de Manitobadreef) kunnen via het Bedrijventerrein worden doorgetrokken naar de groene zone langs de Floridadreef *). Het Bedrijventerrein kan daardoor gevarieerder worden.

***)** Voorstellen daarvoor worden uitgewerkt in de Visie Natuurgebied Zuilen, die nu tot stand komt

K. Groenstructuur, buurtgroen en parken

Nr.	Reactie	Antwoord
	Positief in de visie is dat er veel aandacht is voor het groen en dat mogelijkheden om in het groen te bouwen beperkt lijken te worden. Maar de Omgevingsvisie is op dit punt te onduidelijk. En levert teveel risico's op dat mooi klinkende ambities niet waargemaakt worden of zelfs in het tegendeel kunnen uitpakken. Dat zien we vooral terug in de oranje-bruin en groen gearceerde randen van de groene hoofdstructuur in de wijk. Dat staat voor '*Transformatie in het groen*' (zie kaart legenda). Dit lijkt aan te geven dat er vanuit de aangrenzende buurten 'wel wat mogelijk is' in het groen. Onduidelijk blijft of je dan moet denken aan vervanging van bestaande of nieuwe bebouwing of (bijvoorbeeld) verbeteren van speelvoorzieningen of toegang tot het groen en wandelpaden. Het zal afhangen van de specifieke situaties wat mogelijk of gewenst is. De Omgevingsvisie kan dat niet concreet invullen, maar biedt ook geen kaders om dit in goede banen te leiden. Omdat in de gebieden pandeigenaren zijn die wellicht niet willen meewerken aan een transformatie, lijkt hier de weg open te liggen om als alternatief 'dan maar te bouwen in het groen'. Er is geen garantie dat er minimaal hetzelfde oppervlakte aan groen overblijft. Voorbeelden van deze zones – die onderling nogal verschillen – en die bij ons en bij bewoners in aangrenzende buurten tot zorgen kunnen leiden zijn: • De cluster van Zorgcentrum Careyn (met plannen voor herontwikkeling) grenzend aan de noordelijke uitloper van Park de Gagel, de groene zone langs de Klopvaart, en de Aleppodreef • De zone tussen Marokkodreef en het kerngebied Park de Gagel (deels bebouwd, deels met speel en sportvoorzieningen, deels groen park) • De overgangszone langs de Gambiadreef naar de zuidrand van Park de Gagel met o.a. de woningen van de Cobradreef) • De overgangszone langs de Papyrusdreef naar de rand van Park de Gagel Delen van de groene zone langs de NRU (o.a. een deel langs Ramsesdreef en bijna de hele groene zone tussen de hoek Einsteindreef en de Moldaudreef)	

Nr.	Reactie	Antwoord

• De overgangszone langs de Neckardreef en park de Watertoren, deels bebouwd (een school en gezondheidscentrum/zorgcentrum Tamarinde en de Watertoren)

• De strook aan beide zijden van de Berezinadreef lans Cleopatra- en Margaretha van Parmadreef (grotendeels groen, deels bebouwd)

• De grotendeels bebouwde strook aan de noordkant van het Spoorzoompark bij de Darwindreef

• De kleine groene zone met sport- / speelvoorzieningen en tevens een belangrijke schakel naar het Spoorzoompark bij Station Overvecht, tussen de Katherijne van Leemput- en Vestadreef.

L. Park de Gagel

Een belangrijke maar ook gevoelige opgave is een goed uitwerking te vinden door het park voor een fietsroute vanaf de Fietsbrug vanuit het Noorderpark over de NRU. Die heeft nu geen goede doorgaande aansluiting, richting Carnegiedreef en de buurten aan de overkant. De Omgevingsvisie ziet dit als een zoekopgave met een voorlopig ingetekende route langs de rand van het park achter de Cobradreef naar de Carnegiedreef en/of de Gambiadreef. Het mogelijke vervolgtraject heeft al de nodige discussie opgeleverd. De Omgevingsvisie lijkt dit vervolg – na oversteek van de Carnegiedreef - te willen doortrekken door het park van de Experimentele Flats naar de Amazonedreef. Bij bewoners van de Experimentele Flats is hier veel verzet tegen. (zie ook hieronder bij Groen & Experimentele Flats).

Ook een gevoelig punt, waarover sinds 2022 nogal wat discussie is geweest, zijn de plannen van de Werkplaats Overvecht. Volgens toenmalige verkenningen kan dit leiden tot woningbouw in het park of de parkranden. De naastliggende buurten hebben versterking en vernieuwing nodig, is het idee. En meer mogelijkheden voor Overvechters om door te stromen naar een nieuwe woning. Wij hebben eind 2022 zeer kritisch op deze plannen gereageerd met een zienswijze. Sindsdien zijn deze plannen voorlopig stopgezet. De Omgevingsvisie moet duidelijk maken wat randvoorwaarden zijn voor aanpassingen met (eventuele) bouw van woningen in of langs de

Nr.	Reactie	Antwoord

parkranden. Wij zien dat te weinig terug in de Omgevingsvisie. Park de Gagel is voorlopig de belangrijkste plek in de wijk waar dit speelt.

Omdat Park de Gagel groot is, met meerdere uitlopers of parklobben die grenzen aan woonbuurten, kunnen dit soort discussies op meerdere plaatsen opduiken. Naar onze mening moet de Omgevingsvisie duidelijker zijn over wat er wel en niet mogelijk is. Zie onze opmerking bij Verdichting, roodd/oranje zones op de grens van de groenstructuur en aangrenzende buurten en de gebieden met ‘transformatie in het groen’.

M. Park de Watertoren

Belangrijkste issue voor Park de Watertoren is het opheffen van de Marne- en de Moezeldreef als verkeersader. Dit moet de delen van het park verbinden, dat nu doorsneden wordt door de weg. Er word zelfs gesproken over ‘autovrij maken van het park’. Wij begrijpen deze ambitie, maar zien daar meer nadelen dan voordelen in. Het betekent verlies van een belangrijke autoverbinding tussen het Centrum en daar op aansluitende buurten, het Station Overvecht en de verbinding via de Tiberdreef en Tripkade naar andere wijken. Zie de ook uitgebreide reactie van de Werkgroep Verkeer. De HOV lijn is in en door het park gepland (langs de La Bohèmedreef). Dit geeft naar onze mening een vergelijkbare of zelfs ongunstiger doorsnijding van het park. Kinderen uit de nabij gelegen 10-hoog flats en laagbouw buurt moeten de HOV lijn oversteken om in het park te komen. Dat is niet veilig. Het park is een belangrijke plek voor spelen en ontmoeten, vooral voor de kinderen die in de nabije flats wonen en geen eigen tuin hebben. Dit is een belangrijk uitgangspunt in het ontwerp van de wijk. De HOV lijn kan beter via de Marne- en Moezeldreef lopen. Zie ook de reactie van de Werkgroep Verkeer. Als het gaat om het verbinden van de 2 parkdelen is naar onze mening het effect (te) beperkt. In ieder geval veel minder groot dan de Omgevingsvisie suggereert. Er is maar een vrij smalle strook van de Moezeldreef die de twee parkdelen dan ‘open’ verbindt (vanaf de bocht met de Marnedreef tot ongeveer de locatie van de woonwagens die een deel van het park in beslag nemen). De Marnedreef zou – na sluiting voor auto- en HOV verkeer - het park met slechts een smalle strook groen en het aangrenzende water uitbreiden. Dit kan gezien worden als groen/blauwe winst, maar is voor ons niet ‘het verbinden van de twee parkdelen’. De keuze om de

Nr.	Reactie	Antwoord

Marne- en Moezeldreef op te heffen als autoverbinding heeft naar ons oordeel te veel negatieve effecten en levert te weinig voordelen op. Wij vinden het geen goede keuze en zien het als een ‘tekentafel idee’.

De Watertoren is een markant element in het park en voor heel Overvecht. Eerder is een plan gemaakt voor restauratie en verbouw van de Watertoren, samen met het toevoegen van (beperkte) horeca aangrenzend in het park. Dat is mogelijk omdat bestaande bebouwing van de voormalige dierenweide verdwijnt. De Watertoren is verkocht en met de nieuwe eigenaar wordt overlegd of dit plan opnieuw opgepakt kan worden. Om het plan financieel rond te krijgen wil de nieuwe eigenaar ook woningen in het park toevoegen, in combinatie met de eerder geplande horeca. Dit staat op gespannen voet met het uitgangspunt dat er geen woningen in de randen van het park gebouwd wordt.

N. Klopvaart (groen en water)

De Klopvaart en de doorlopende groene zone erlangs is een belangrijke en zeer gewaardeerde recreatieve fiets- en wandelverbinding door dit deel van de wijk. Deze zone heeft een aanzienlijke natuurwaarde. De Klopvaart is een historische ontginningsvaart (wat weinig bekend is), kenmerkend voor hoe in deze regio het landschap ten oosten van de Vecht in de 18e eeuw door ontvening is gevormd. Dat vraagt om zorgvuldig omgaan met het behoud van of aanpassingen rond dit waardevolle element. De Omgevingsvisie benoemt dit ook. Maar is vervolgens onduidelijk wat dat – vooral aan de zuidkant – moet betekenen. De Omgevingsvisie moet veel duidelijker aangeven wat hier wel en niet mogelijk is. En voorwaarden benoemen om de groene en recreatieve waarde van de grotendeels parkachtige rand te beschermen. Zie ook hierboven het onderdeel over onduidelijkheid van de oranje/bruin en groene zones.

O. Groen rondom de Experimentele flats

De Experimentele flats in zijn een zeer gewaardeerd woonmilieu in Overvecht-Noord. Tussen de flats is een park aangelegdet een kleinschalige structuur dat mede door bewoners wordt onderhouden. De flats hebben, samen met het park recent de status van Modern Architectonisch Monument gekregen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Omgevingsvisie laat de optie open om de fietsverbinding door Park de Gagel na oversteek van de Carnegiedreef ‘rechtdoor’ te trekken naar de Amazonedreef. Dat zou de kleinschalige opzet van het park tussen de flats doorbreken. En de fietsroute zou vlak langs de naastliggende flats lopen. De bewoners zijn hier fel tegen. Naar onze mening moet dit waardevolle groen en woonmilieu niet belast worden met een fietsroute. De Omgevingsvisie moet alternatieven vinden om de fietsroute vanuit Park de Gagel door te trekken. Daarvoor zijn in overleg met de Fietsersbond al voorstellen gedaan. Er ligt ook een kans om groen toe te voegen en (nog) meer samenhang te krijgen in dit waardevolle woonmilieu. De Experimentele flat Trinidaddreef wordt nu van de andere flats gescheiden door de sterk versteende strook van deTrinidaddreef en Marowijnedreef. Volgens de Omgevingsvisie zou de Marowijnedreef als doorgaande autoroute moeten verdwijnen. Dat biedt een mooie kans om de Trinidaddreef flat te verbinden met de aangrenzende Experimentele flats en ook de groenstructuur door te trekken. Verbetering van groen, parken en groenstructuur wordt in de Omgevingsvisie makkelijk verbonden aan het concept ‘Ogen op het Groen’. Dat is een wat versluierende manier om te pleiten voor meer sociale controle en interactie door woningen in de groenranden te bouwen. Dat zou leiden tot meer sociale veiligheid. Wij zijn zeer kritisch over dit idee. Goed en sociaal veilig groen wordt vooral bepaald door inrichting (voldoende overzicht), goed onderhoud en actief beheer. En toezicht waar dat nodig is. Dat mag niet op conto van bewoners geschreven worden in nieuwe huizen, die in de groene randen gebouwd worden. Dat zal bijna altijd een deel van de groene structuur afnemen. Wij bepleiten grote terughoudendheid. Waar zoiets wel mogelijk en misschien ook gewenst kan zijn, zal het sterk afhangen van de specifieke situatie en altijd heel zorgvuldig maatwerk vragen. Vraag gebruikers van het groen wanneer en waardoor ze zich niet veilig voelen. **P. Natuurgebied Zuilen**	

Nr.	Reactie	Antwoord

Voor het Natuurgebied Zuilen wordt een visie gemaakt. Het is een waardevol gebied voor Overvecht. De Omgevingsvisie benoemt dit ook. Kansen en aandachtspunten specifiek voor Overvecht zijn voor ons:

• Betere oversteekbaarheid van het aangrenzende deel van de Franciscusdreef. Dit maakt het gebied beter bereikbaar vanuit het aangrenzende deel van Overvecht.

• Versterken van de groene verbinding vanuit het gebied via (o.a.) de Manitobadreef naar de groenzone langs de Floridadreef. Dit kan ook bijdragen aan meer groene elementen op het Bedrijventerrein zelf.

• Behoud van het volkstuinen complex Ons Genot, aan de rand van het gebied. De Omgevingsvisie gaf in eerdere concepten aan dat Ons Genot kan verdwijnen en verplaats kan worden naar het Noorderpark. Zodat er op de plek van Ons Genot ruimte kan komen voor buitensport velden. Wij vinden dat zeer ongewenste ontwikkeling. Ons Genot sluit goed aan op het karakter van het Natuurgebied Zuilen. Nieuwe sportvelden op die plek doen dat absoluut niet en werken eerder als aantasting van het groene en rustige karakter. Het zal ook meer autoverkeer opleveren. Ons Genot heeft bovendien een lange traditie op deze plek Het is één van de oudste tuinverenigingen van Utrecht en heeft nog veel kenmerken van een tuincomplex dat ruim 65 jaar geleden is ontstaan. Ons Genot biedt bewoners van Overvecht-Noord - maar ook uit Zuilen en verder weg - de kans om te tuinieren.

Q. Noorderpark / Ruigenhoek

Het Noorderpark / Ruigenhoek heeft samen met het naastgelegen Fort Blauwkapel een zeer waardevolle rol als groen en ruim buitengebied voor Overvecht. En het heeft grote historische waarde door de forten en elementen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Een zo'n groot groen buitengebied dat direct grenst aan de wijk met veel landschappelijke en recreatieve kwaliteiten is een van de grote 'Parels van Overvecht'. De Omgevingsvisie erkent en benoemt dit maar komt ook met opties die dit karakter kunnen verstoren.

Positief in de visie is dat ingezet wordt op beter verbinden en toegankelijk maken van het hele Noorderpark gebied. De plannen voor opwaardering van

Nr.	Reactie	Antwoord
	de NRU zullen daarbij een rol spelen en mogelijk extra kansen bieden. Positief is ook het versterken van zichtlijnen, groene en blauwe (=water) verbindingen tussen dit gebied en van natuurwaarden en recreatieve mogelijkheden. De claim dat in het Noorderpark flink wat hectaren groen toegevoegd wordt, is naar onze mening discutabel. *Het hele gebied is al groen!* Maar misschien wordt bedoeld dat wat nu landbouwgebied is 'groen recreatiegebied' kan worden. Daar kunnen dan kansen liggen, zowel voor recreatie als natuurwaarde. Tegelijk moet zorgvuldig worden omgegaan met het karakter van het gebied. Ruimte, rust en natuurwaarde kunnen goed gecombineerd worden met recreatieve voorzieningen, zolang die dit karakter niet te veel aantasten. De Omgevingsvisie lijkt opties voor bouwen in het Noorderparkgebied uit te sluiten. Daar kunnen wij volmondig mee instemmen. Wij maken ons wel zorgen over de optie of het streven om nieuwe buitensportvelden in het Noorderpark te maken. Dat zou o.i. een sterke aantasting zijn van groen landschap en natuurwaarden. Het past ook niet bij de meer kleinschalige en natuurlijk inpasbare recreatieve functies die er al zijn. Groene sportvelden hebben (net als kunstgras) geen enkele natuurwaarde. Het zal ook een aanzienlijke (auto)mobiliteit opleveren tussen de wijk en Noorderpark, met een forse belasting van de Gageldijk, die binnenkort ingericht wordt als fietsstraat. **R. Participatie en informatie** Het NAAM Overvecht gaat in haar zienswijze uitgebreid in op participatie en benoemt veel ervaringen en kritische punten die wij zonder meer herkennen. Veel van de stappen in het proces en inbrengen naar het programmateam (o.a. via het Procesoverleg op de Seinedreef, deelname aan bijeenkomsten van de Visiedenkers en deelname aan de brede bewonersbijeenkomsten) hebben we gezamenlijk gedaan of meegemaakt. De soms zeer kritische punten die het NAAM in haar zienswijze benoemt kunnen we in de meeste gevallen als NAAM onderschrijven. Dat geldt ook voor de evaluatie van de participatie door de Werkgroep Verkeer. Naar beide zienswijzen verwijzen we. Samengevat constateren wij onderstaande hoofdpunten.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	In het proces van de Omgevingsvisie is veel ruimte gemaakt voor participatie, o.a. door het houden van bewonersenquêtes, bijeenkomsten met de groep Visiedenkers, brede informatiebijeenkomsten in verschillende delen van de wijk, waarbij ook ingezoomd kon worden op de ambities en mogelijke gevolgen voor de deelgebieden. Daarbij zijn zeker veel reacties van bewoners opgehaald en ook meegenomen. Deels hebben die geleid tot bijstellen of verduidelijken van de eerste conceptversies. Maar veel zaken zijn naar onze mening ook niet opgepakt, en wellicht ook terzijde geschoven omdat het niet paste in de voorkeursopties van de gemeente. ***Is er behalve gehoord ook voldoende geluisterd?*** • Vanaf het begin was duidelijk dat de keuze HOV as en verdichting langs die as als structurerend principe voor de Omgevingsvisie nauwelijks ter discussie zou komen • Voor veel bewoners strookte deze keuzes ook niet met de eigen ervaringen en hun ideeën over wat er nodig is om een betere wijk te maken, maar de ruimte om tot echte alternatieven te komen was er (naar onze ervaring) niet of zeer beperkt • Variant 2 uit de MER is structureel onderbelicht waardoor het nauwelijks een rol kon spelen in de meningsvorming en discussies vanuit bewoners • Vraag is ook of veel bewoners dit in de veelheid van informatie zelf goed konden terugvinden en (vooral) waarderen of beoordelen op haar waarde als alternatief. • Niet specifieke beantwoording op ingebrachte punten, zeker ook in gezamenlijke overleggen van NAAM en NAAM en Werkgroep Verkeer met het programmateam • Teleurstellende ervaring in uitwisseling van Adviesgroep NRU en Programmateam. Er werd weinig gedaan met de inbreng, toelichtingen over afstemming met NRU plannen bleven vaag en gaven inhoudelijk ook weinig vertrouwen over vervolg (zie ook de opmerkingen hierover in de zienswijze van de Werkgroep Verkeer)	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Slechte kaarten, slecht leesbaar om meer dan een globaal idee te krijgen en te kunnen beoordelen wat er precies bedoeld wordt, wat voorstellen of gevolgen zijn • Op meerdere plekken in het document, teksten onvolledig of niet voldoende duidelijk, vooral om mogelijke consequenties in beeld te brengen.	
536	Namens NAAM heb ik een inloopbijeenkomst over de omgevingsvisie bezocht en nadere informatie gevraagd. De aanwezige ambtenaren konden slechts globaal en in grote lijnen informatie geven. De hoeveelheid tekst in de documenten is te groot om voor 20 mei door te nemen terwijl de plannen grote consequenties hebben voor de leefbaarheid van mensen in Overvecht. Het is bekend dat ontwerpers te weinig kennis hebben van mensen met een beperking en bij planvorming uitgegaan wordt van de gemiddelde mens. NAAM verzoekt de gemeente om bij alle verdere planvorming eerst naar de gevolgen voor mensen met een beperking te kijken. We vertrouwen er op dat er volledig volgens de Utrecht Standaard Toegankelijk wordt gewerkt. Zowel voor wonen en voorzieningen als voor de openbare ruimte. Hoewel nog niet te overzien is hoe de leefbaarheid van het nieuwe Overvecht is voor mensen met een beperking zijn er wel een aantal zaken over te zeggen. We vertrouwen er op dat u dit meeneemt in de planvorming. We hopen dat NAAM in staat wordt gesteld om met de gemeente Overvecht beter toegankelijk te maken voor mensen met een beperking. Hierna op hoofdlijnen onze reactie op het ontwerp-omgevingsvisie **Proces** Mensen kunnen nog onvoldoende overzien welke gevolgen alle veranderingen voor hun betekenen. Daarnaast zullen de veranderingen in vele deelprojecten worden opgedeeld met aparte projectleiders en diverse ontwerpe s, architecten en ontwikkelgroepen. Het is noodzakelijk dat allen goed van start gaan en goed geïnformeerd en geïnstrueerd worden over alle afspraken die er in Utrecht reeds zijn en verplicht worden conform die afspraken te werken: Werk volgens de Utrecht Standaard Toegankelijk en start met een goed participatieproces waarbij eerst expliciet de wensen en behoeften van mensen met een beperking	Wij zullen dit meenemen in de uitwerking van de omgevingsvisie Overvecht in de diverse projecten. Toegankelijkheid vraagt blijvend aandacht. In de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in diverse projecten zullen ook de voorwaarden met betrekking tot toegankelijkheid worden meegenomen. De gemeente zal belangenorganisaties zoals NAAM hierbij betrekken en de werkgroep wonen zullen we bij concrete projecten betrekken. Bij het ontwerpen volgen we het Handboek Openbare Ruimte/ Voetpaden voor iedereen. Ontwerpen worden getoetst in de BING. NAAM is ook agendalid van de BING. Daarbij werken we op dit moment aan beleid voor de voetganger in Utrecht. In Overvecht blijft het mogelijk om met de auto te gaan en dicht bij huis te parkeren, zeker ook voor mensen die slecht ter been zijn. Alle adressen blijven gewoon bereikbaar voor wmo-vervoer. Waar nodig zijn/worden AGP's gerealiseerd. Verder zetten we vooral in op het verbeteren van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dit is ook voor mensen met een beperking belangrijk. Wie in de toekomst allemaal gebruik mag gaan maken van de HOV baan is nu nog niet bekend. Dat zal in de uitwerking verder worden bekeken. Dat geldt ook voor de mogelijkheden voor het wmo-vervoer. NAAM en U op leeftijd zijn belangrijke adviesorganisaties. Wij zullen deze bij vervolgprojecten betrekken voor advies.

Nr.	Reactie	Antwoord

worden verzameld. Zorg dat ontwikkelaars en projectleider vooraf op de hoogte zijn van reeds gemaakte afspraken over toegankelijkheid en noem deze expliciet in de omgevingsvisie.

2. Wonen en voorzieningen
Toegankelijkheid van nieuwbouw woningen laat nog veel te wensen over. Bouwpartijen komen eerder gemaakte Utrechts afspraken nog steeds niet na. Afspraken betreft bezoekbaar en aanpasbaar bouwen waar de werkgroep wonen de gemeente eerder op heeft gewezen. Daarnaast is het aanbod aan toegankelijke woningen voor mensen met een beperking ook nog altijd te laag en de wens is om nu bij de nieuwbouw een inhaalslag te maken. Zorg dat de woningen drempelloos aansluiten op de omgeving en zorg dat de inrichting van de omgeving voldoet aan criteria uit ‘Voetpaden voor iedereen’. NAAM nodigt de gemeente uit om hierover vooraf met de werkgroep wonen in gesprek te treden.

3. Groene en prettige buurten
Veel stadsparken zijn niet of onvoldoende toegankelijk voor ouderen en mensen met een beperking. Criteria uit Voetpaden voor iedereen’ uit het Handboek Openbare Ruimte worden daarbij genegeerd. We verzoeken de gemeente om hogere eisen te stellen aan het groen in alle buurten. We adviseren bij de inrichting de criteria van Groen & Handicap te hanteren. https://natuurzonderdrempels.nl/

4. Verkeer en bereikbaarheid
Het NAAM maakt zich ernstig zorgen over de mobiliteit van mensen met een beperking in het nieuwe Overvecht. Zij zijn namelijk vaak afhankelijk van de auto of vervangend
openbaar vervoer zoals wmo-vervoer (regiotaxi) en Valys. Nu is er nog voldoende parkeergelegenheid met een te beperkt aanbod van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (AGP’s). Het betaald parkeren met de inkrimping van het aantal parkeerplaatsen en de demografische ontwikkelingen zullen de druk op de AGP’s alleen maar doen toenemen. Een forse uitbreiding van AGP’s is noodzakelijk om Overvecht bezoekbaar en bewoonbaar te

Nr.	Reactie	Antwoord
	houden en mobiliteit van mensen met een beprking te garanderen. Voor het vervangend openbaar vervoer stellen we voor om de HOV baan ook voor hen open te stellen en zo te voorkomen dat deze vervoersdiensten net als het andere autoverkeer via grote omwegen moet rijden. **5. Stakeholderbetrokkenheid** Betrek NAAM en U op Leeftijd bij alle deelprojecten en organiseer regelmatige bijeenkomsten met stakeholders, inclusief vertegenwoordigers van mensen met een beperking, om feedback te verzamelen en het beleid bij te sturen. Zorg voor duurzametoegankelijkheidsverbeteringen.	
537	Ik wil graag reageren op de voorgenomen plannen van een wandel- fietstunnel ter hoogte van de Prof Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De nieuwe fiets- wandelroute zorgt ervoor dat de huidige verkeersstromen vanuit de tunnel bij Tiberdreef/Mr Trikade, voetgangerstunnel station Overvecht en de spoorwegovergang bij de Eykmanlaan onnodig worden versnipperd en doorgeleid door **de woonwijk** Tuindorp. Huidige situatie: De wijk Tuindorp is een woonwijk waar naast 3 basisscholen, 1 middelbare school en 2 kerken geen andere diensten worden aangeboden dan het alleen huisvesten van bewoners (sociale huur, huur en koop). Faciliteiten als winkels, tankstations, huisartsen, apotheek, horeca, sportverenigingen, parkeren etc bevinden zich allen buiten de schil van de Eykmanlaan - Kardinaal de Jongweg - Mr Tripkade. Het noorden van Tuindorp kent thans een uitstekende Oost-West verbinding middels de Albrecht Thaerlaan. Deze laatste staat ook in verbinding met het treinstation Overvecht met een tunnel naar Overvecht. De wijk Tuindorp is vanuit de huidige schil op tenminste 10 punten per fiets/auto te benaderen van het Noorden, Oosten, Zuiden en Westen. Conclusie: vanuit het maatschappelijke nut zijn er thans geen aanwijsbare reden om de huidige in- en uitvalswegen van Tuindorp uit te breiden. Bezwaar bewoners: De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: - Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en verspilling van belastinggeld. - Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg. Ik hoop dat u mijn zorgen serieus neemt en het plan herziet. Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. Op dit moment zijn er rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf. Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat mijn inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, wil ik u verzoeken dit gedeelte van het plan te schrappen.	
538	- inzet op verkeersveiligheid door het beperken van hardrijdend verkeer juichen wij toe. Het eventueel afsluiten van buurten zou daar bij kunnen helpen en is wat ons betreft een goed idee. Daarbij is het wel prettig als de rondweg goed bereikbaar is en er ingezet wordt op goede doorstroming. Ook is het fijn als de bussen die niet als HOV bestempeld zijn doorrijden naar bijvoorveeld Centraal Station zodat een overstap niet noodzakelijk is. - we begrepen dat er ingezet wordt op het vervangen van het asfalt door klinkers. Dit hebben wij alleen mondeling gehoord en zien we niet terug in de stukken. Dit zouden we heel graag terug zien in onze wijk. Het draagt bij aan de verkeersveiligheid en uitstraling. - ook over een autoluwe wijk zijn wij erg enthousiast. Minder autos en parkeerplekken op straat en meer openbare ruimte voor verblijven, groen, fietsen en voetganger zou erg prettig zijn in deze door de auto gedomineerde wijk. Belangrijk is dat je nog wel dichtbij huis kan blijven parkeren. Het verminderen van autobezit en deelvervoer zouden meer gestimuleerd kunnen worden, dat is nu nog erg beperkt in overvecht. - Groen is een belangrijke waarde in overvecht en moet echt behouden blijven en het liefst versterkt worden. Dat zien we ook terug in de omgevingsvisie. Belangrijk om niet te bouwen in de kwalitatief groene zones zoals parken. Liever versterken en uitbreiden van het groen en ommetjes te creëeren zoals bijvoorbeeld een ommetje bij park de gagel, shanghaipark en klopvaart. Wij hopen heel erg dat er aan deze ambities vervolg wordt gegeven en er snel middelen beschikbaar komen om er uitvoering aan te geven.	We werken ook aan plannen voor de rondweg (NRU en A27). De precieze lijnvoering van het openbaar vervoer moet nog uitgewerkt worden. Lijnvoering, frequentie, etc worden bepaald door de provincie en vervoerder. Hoe wij in om willen gaan met parkeren in Overvecht is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Het aanbod deelvervoer in Overvecht is inderdaad nog relatief beperkt. We werken aan uitbreiding van het aanbod. We denken dat u reactie m.b.t. groen in lijn is met wat er nu in de omgevingsvisie staat. Het groene ommetje tussen Shanghaipark, park de Gagel en Klopvaart bestaat al.

Nr.	Reactie	Antwoord
539	In uw plan staat dat volkstuinvereniging Ons genot een zoekrichting is om van dit stuk grond 3 a 4 voetbalvelden te maken, als er op bestaande sportvelden geen ruimte gevonden kan worden. Mijn bezwaar daarop is, als dat doorgaat u een speciaal gebied op meerdere manieren kapot maakt. Bovendien bent u dan is strijd met uw eigen doelstellingen om een meer biodiverse groene omgeving te maken, sterker nog in mijn visie hebben we op het terrein van Ons Genot het beeld gecreeerd wat de raad voor ogen heeft. **Bij het ombouwen van de tuinvereniging naar een voedbalveld maakt u kapot:** 1. de biodiversiteit aan planten en dieren in onze sloten met wadies die zorgen voor wateropvang tijdens harde regenbuien bestaan uit en grote hoeveelheid aan planten en dieren. zoals de ringslang kikers salemanders; Hoe gaat u voor voldoende wateropvang zorgen in de wijk overvecht als de wateropvang op ons genot verdwijnt? 2. de veelvoud aan planten en dierenleven die zich in ons gebied bevindt (ook planten en dieren van de rode lijst); zie waarnemingen.nl gebied Ons Genot Hoe verantwoord u zich door biodiversiteit te vernietigen bij de aanleg van grasvelden. 3. de veelheid aan bomen zowel oud historisch als vele jonge fruitbomen; Hoe zal de hoofdstructuur van de bomen eruit gaan zien? Wat gebeurt er met de 4 historische bomen bij het kantine gebouw ? En wat gebeurt er met de 2 zeldzame edelzilversparren die op het terrein staan? 4. Op de vereniging zijn we 95% circulair dus er wordt weinig groenafval op ons terrein geproduceerd. 5. De vereniging heeft een diversiteit aan mensen uit alle lagen van de bevolking die samen de vereinging maken, het zijn geen individualisten die alleen hun eigen tuin bewerken. Kunt u uitleggen wat een voetbalvereniging “vermeend” meer algemeen belang is dan een tuinvereniging? 6. De vereniging Ons Genot is een mooie overgang naar het natuurpark oud zuilen.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”. Het nieuwe fiets- en wandelpad over het terrein van 'Ons Genot' waar u aan refereert moet worden gezien als een zoekgebied voor een betere fiets- en wandelverbinding. De exacte ligging van een fiets- en wandelpad is vanuit de omgevingsvisie nog niet bekend. In het startdocument van Natuurgebied Zuilen wordt hier al wel concreter op ingegaan. Zie ook --> https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/64684e14-958d-4da2-967d-97829ea36ac7?documentId=4c59bf07-0f83-4c1d-b2ac-5440b7a67045&agendaItemId=a36d6ae5-9a07-4207-8112-2a02f73a47e0 In het startdocument van Natuurgebied Zuilen wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande fiets- en wandelpaden om 'Ons Genot' heen. Daar wordt niet uitgegaan van een fiets- en of wandelpad over het terrein heen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ons genot is een deel van de corriedor tussen natuurgebied oud zuilen naar het noorderpark. Hoe wilt u de corridor funtie handhaven als Ons Genot een voetbalveld wordt? 7. De vereniging is een openbaar terrein waar niet leden welkom zijn om te wandelen en van ons park te genieten. (in uw plan wordt er gesuggereerd dat Ons Genot niet openbaar zou zijn. **Bij behoud van de vereniging zie ik dwars over het terrein een nieuwe fiets en wandelpad.** 1. Waarom is er een nieuw fiedspad nodig als rond om het tuinpark Ons Genot al fietspaden zijn ? 2. Als er een wandelpad over het terrein komt op de manier dat het getekend is zal aan de achterkant de vereniging Ons Genot ontsloten moeten worden. Dit vergroot de onveiligheid Hoe denkt u dit op te lossen? Op basis van de bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen de omgevingsvisie Overvecht 2040 I**k verzoek u met inachtneming van mijn zienswijze de amateurstuinvereniging Ons Genot te schrappen als zoekrichting voor sportvelden.** Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.	
540	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing**	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.	inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

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

Nr.	Reactie	Antwoord

Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

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

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de

Nr.	Reactie	Antwoord
	mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
541	De nieuwe omgevingsvisie voor de wijk Overvecht is een heel boekwerk geworden, wat voor een hoop mensen niet te volgen is. Voor ons als aanwonende van de Gageldijk leek het in eerste instantie geen spectaculaire plannen te bevatten voor onze percelen. Wel nog meer vergroenen en eventuele opwekking van duurzame energie. En indirect meer	Het Noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals

Nr.	Reactie	Antwoord
	drukte op de N230 door het omleiden van het verkeer uit de wijk en de extra bebouwing. Bij het doorspitten van de plannen schetste onze verbazing dat er in onze straat gezocht wordt naar extra sportmogelijkheden als tennis en voetbalvelden. Wat bijzonder is gezien het groene aangezicht wat de straat moet hebben maar ook de extra verkeersdruk wat dit op de Gageldijk genereert. Waarom wordt voor deze locatie gekozen ipv bijvoorbeeld de autoboulevard? Wellicht is buiten de plankaart mij andere ontwikkelingen ontgaan die in de bijlagen zijn gemeld. Zijn er ook ontwikkelingen genoemd/bedacht voor ons perceel? [redacted] Waarom wordt er in deze visie niet eventueel gelijk met de bewoners gekeken of er wellicht nog andere bestemmingen of mogelijkheden zijn op hun perceel? Maar verloopt dit via een visie?	duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. Er zijn geen concrete ontwikkelingen voor uw perceel.
542	Fijn dat er plannen worden gemaakt voor de wijk Overvecht en dat wij als bewoners daar een reactie op kunnen geven. Ik denk dat het heel goed is dat er een impuls komt voor de wijk. Het biedt kansen voor huidige én nieuwe bewoners van de wijk en is belangrijk voor de aanpak van het tekort aan woningen in dit deel van Nederland. Ik woon zelf ruim vijf jaar in de wijk Antoniuskwartier. Uiteraard heb ik ook een aantal zorgen. Vanuit mij zijn er zorgen over de leefbaarheid rondom de Einsteindreef als gevolg van de huidige inrichting, het toenemende verkeer en de geplande hoogbouw. De Einsteindreef is nu al een belangrijke verkeersader voor Overvecht en voor verkeer dat van en naar de stad rijdt. De huidige inrichting nodigt uit tot hard optrekken en remmen door luidruchtige auto’s en motoren. Daarnaast vind ik de huidige inrichting onzinnig omdat er een groot middenstuk is dat nu nergens voor wordt gebruikt. Dat kan mooier en beter! Wanneer of onder welke voorwaarden pakt de gemeente de herinrichting van de	We streven naar een betere inrichting van de Einsteindreef. Het gaat om versmallen en bundelen en het verbeteren van de oversteekbaarheid. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 is een fasering opgenomen. Voor 2030 verbeteren we de oversteekbaarheid met eenvoudige maatregelen. In de periode 2030-2035 is een herinrichting gepland. Bij het maken van de plannen voor de herinrichting zullen bewoners en andere belanghebbenden betrokken worden. De gebieden langs de Einsteindreef hebben deels de aanduiding "stedelijke buurten" en deels de aanduiding "Centrale as" of "hoogstedelijk". De omgevingsvisie geeft per kleur type gebied spelregels waarbinnen een transformatie kan plaatsvinden. Of, hoe en wanneer de gebieden precies gaan transformeren is nog niet duidelijk. Verandering kan zowel door middel van aanpassing bestaande bouw, sloop-nieuwbouw als door het toevoegen van nieuwe bebouwing. De omgevingsvisie biedt wel de mogelijkheid om ter hoogte van de Kaap Hoorndreef te bouwen in het groen langs de Einsteindreef. Daarbij

Nr.	Reactie	Antwoord
	Einsteindreef aan? Op welke manier is de gemeente van plan om de bewoners te betrekken daarbij? De Einsteindreef wordt in de Omgevingsvisie als hoog stedelijk aangeduid. Het is op dit moment moeilijk voor te stellen hoe de Einsteindreef transformeert qua woningbouw als gevolg van deze omgevingsvisie. Gaat er nog een rij gebouwen voor de bestaande bebouwing komen (dus in het bestaande groen)? Gaat er gesloopt worden op de huidige locaties en komt er hoge nieuwbouw voor in de plaats? Hoe denkt de gemeente hierover? Sowieso zal aanvullende woningbouw ook verkeer aantrekken van nieuwe bewoners. Hoe denkt de gemeente dit op te vangen in het mobiliteitsplan? Voor iedere nieuwe of getransformeerde bebouwing op de hoek van de Einsteindreef – Paranadreef zijn bezonning op de Londrinadreef (ochtendzon), alsmede inkijk en uitzicht belangrijke aandachtspunten. Hoe worden bestaande bewoners in de toekomst betrokken bij specifieke woningbouwontwikkelingen op de Einsteindreef? Het is goed dat er nieuwe HOV-verbindingen komen vanuit Overvecht naar verschillende belangrijke plekken in Utrecht (centrum, Leidsche Rijn, Science Park). Dat maakt Overvecht een stuk aantrekkelijker om te wonen én het stimuleert om het OV te pakken en niet de auto. We kunnen echter niet verwachten dat alle Overvechters van de een op andere dag massaal de auto laten staan in ruil voor een HOV-verbinding en betere fietspaden. De verbetering van het OV en de fietspaden zal alleen al nodig zijn om de toename van het verkeer enigszins op te kunnen vangen. Er zal ook flankerend beleid moeten komen als lagere parkeernormen voor de nieuwbouw, deelauto's etc. Net zoals dat in andere delen van Utrecht al gebeurt. Hoe denkt de gemeente hierover? Ik ben ook benieuwd hoe het staat met het debat over de Noordring. Is de gemeente nog steeds voornemens om dit onderwerp met de provincie en het Rijk op te pakken? Of gaat daar niets meer gebeuren? Tenslotte wil ik nog iets meegeven over de rol van de gemeente. Mijns inziens eindigt die niet bij het neerleggen van deze Omgevingsvisie. Nee, het echte	is de ambitie dat er ook robuust en verbeterd aantrekkelijk groen blijft. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Bij de uitwerking van de omgevingsvisie in concrete projecten volgen we het Utrecht Planproces. Over ieder plan of initiatief wordt apart besloten. Bewoners, omwonenden en andere belanghebbenden worden hierbij betrokken conform de participatieleidraad 'Samen stad maken' en volgens de afspraken die vastgelegd zijn in het Wijkakkoord Overvecht. Er is een breed pakket nodig om tot een mobiliteitstransitie te komen. Dit heeft de gemeente opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040. De omgevingsvisie gaat vooral in op de ruimtelijke maatregelen. Op dit moment wordt onderzocht hoe de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) er in de toekomst uit moet zien. Dit doen we samen met de provincie en Rijk en in samenhang met de plannen uit de omgevingsvisie en de plannen voor de A27. Het klopt dat het echte werk nu gaat beginnen. In de uitvoeringsstrategie onderdeel Samenwerken ontwikkelen en Samenwerken hebben we een eerste aanzet gedaan hoe we uitvoeren willen geven aan de omgevingsvisie. Als gemeente moeten we de regierol nemen zodat ontwikkelingen in samenhang tot stand komen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	werk begint daarna pas. Het werven van ontwikkelaars, het beoordelen van plannen, het toezien op participatie én vooral ook het overzien van de integraliteit van de ontwikkelingen. Ik wil voorkomen dat we er op 10 plekken tegelijk ontwikkeld wordt zonder dat daar coördinatie of regie op zit vanuit de gemeente. Wat gaat de gemeente organisatorisch en bestuurlijk inrichten om de komende 10-15 jaar regie te voeren op de ontwikkelingen in Overvecht? Graag hoor ik daar meer over.	
543	Mijn maag draait om bij de gedachte dat het unieke stukje natuur dat Ons Genot met veel plezier en inzet van alle leden beheert, vervangen zou kunnen gaan worden door een sportterrein. Een sportterrein met -naar verwachting- kunstgras en lichtmasten en alles wat daar nog meer bij hoort. Ik zou er natuurlijk een heleboel wetenschappelijke rapporten tegen aan kunnen houden, maar ik mag aannemen dat u die zelf kunt opzoeken. Ik noem hieronder enkel de onderwerpen die mij na aan het hart gaan, om te beginnen bij de bodem. Die gaat dood onder een sportterrein, en daarmee verdwijnen niet alleen de bodemdieren, maar ook de insecten, de vogels, kleine zoogdieren etc. Als ik er een snel rekensommetje op los laat dan kom ik tot de slotsom dat de gemiddelde gebruiksduur van een sportterrein per persoon zo'n 6 uur per week is, terwijl een persoon in de volkstuin gemiddeld zo'n 10 - 20 of meer uur in de tuin aanwezig/bezig is. En bezig zijn in een tuin is bewegen van je hele lijf en leden, het onderhouden van je mentale gezondheid. Bezig zijn in de natuur is goed voor je geest en de rust en stilte die je bij Ons Genot kunt ervaren, zo vlak bij de lawaaierige stad, vind ik uniek. En dan reken ik het sociale aspect nog niet eens mee: contacten/uitwisseling tussen alle leeftijden, van kleintjes in de speeltuin tot 90-jarigen die nog steeds ! actief zijn en alles wat daar tussen zit. Wat kinderen -en volwassenen- leren op zo'n natuurterrein behelst iets meer dan één specifieke sport. Het terrein waarop Ons Genot zich bevindt is al 70 jaar een uniek natuurgebiedje met een enorme biodiversiteit. De (bodem)dieren, insecten, vogels, bomen, planten, kortom de enorme verscheidenheid aan alles wat er	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	groeit en bloeit, is hartverwarmend. Hoe kun je dat nou vernietigen? Dat staat toch haaks op een maatschappij die er langzaam maar zeker van doordrongen raakt dat we niet zonder ‘natuur’ kunnen? Hoe mooi is het dat naast een ‘stil gebied’ een enorm biodivers terrein ligt als buffer naar het naastliggende industrieterrein? Een ‘stil gebied’ dat niet alleen druk bezocht wordt door wandelaars, joggers, fietsers maar ook een heuse ooievaarskolonie huisvest? Ik ben van mening dat elk individu op zijn of haar manier een stukje kan (en zou moeten) bijdragen aan een betere leefomgeving. Of dat nou afval scheiden is, minder vlees eten, aardig zijn voor je buren etc. Mijn overtuiging, mijn hart, ligt bij de natuur: het onderhouden en beter maken van de aarde. Het is op dit kleine stukje aarde dat ik voor mijn gevoel een bijdrage kan leveren aan het klimaatprobleem. Ik geloof in de (herstel)kracht van de natuur, en natuur vernietigen hoort daar wat mij betreft zeker niet bij. Ik kan op deze manier voorzien in mijn eigen, gezonde, voedsel in plaats van afhankelijk te zijn van wat er in de supermarkt wordt verkocht. Dat geeft mij een enorm goed en rijk gevoel. Ik wil bij deze dan ook bezwaar aantekenen tegen het feit dat de Gemeente denkt zo’n waardevol terrein als Ons Genot te kunnen vervangen door een sportterrein. Of anders gezegd: hoe denkt de Gemeente zo’n uniek biodivers terrein na 70 jaar even te kunnen verplaatsen naar een monocultuur langs de snelweg? Dat staat zoals eerder gezegd haaks op maatschappelijke ontwikkelingen en is volgens mij ook niet in overeenstemming met het eigen beleid van de Gemeente (SDG)?	
544	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening da een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

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

Nr.	Reactie	Antwoord
	2 Mobiliteit -De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat Getsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij Zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. - Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug, loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervalgroute vaor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (1l)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fretsvehindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. - Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwemhad De Kwakel en Shoppingeenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **3. Veiligheid**	

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord
	Alternatieven Hoewel Overvecht mm statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: -De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de innchting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. - De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn.	
545	Wij, de leden van Tuinvereniging "Ons Genot", komen met bezorgdheid en een gevoel van urgentie tot u over de plannen van de gemeente om het bestemmingsplan van ons geliefde tuinencomplex te wijzigen ten gunste van de aanleg van sportvelden. Dit complex, dat al 70 jaar een groene oase is, speelt een centrale rol in onze gemeenschap en herbergt een rijkdom aan biodiversiteit. Wij beheren 190 tuinen waaruit niet alleen groente en bloemen voortkomen, maar die ook onderdak bieden aan uilen, veenmollen, zangvogels, spechten, eekhoorns en verschillende soorten salamanders. Het voorgestelde plan dreigt deze biotoop te vernietigen, wat niet alleen de biodiversiteit schaadt maar ook tegenstrijdig is met het beleid van de gemeente om natuurlijke habitats te beschermen.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De afgelopen decennia hebben wij, als gemeenschap van tuinders, niet alleen in onze tuinen geïnvesteerd maar ook in structuren zoals tuinhuizen, kassen en gespecialiseerde beplanting. Deze investeringen vertegenwoordigen een aanzienlijke materiële en emotionele waarde. Bovendien, zoals uiteengezet in de ontwikkelplannen voor Overvecht, is het behoud van dergelijke unieke natuurlijke biotopen essentieel voor de aantrekkelijkheid van onze wijk. Het zou tegenstrijdig en destructief zijn om dit enige unieke natuurlijke biotoop te vervangen door sportvelden, waarmee een uniek stukje Overvecht verloren zou gaan. Wij vragen daarom dringend uw heroverweging van deze bestemmingswijziging. Wij nodigen u uit om ons tuinencomplex te bezoeken, om zelf de waarde ervan te zien, niet alleen voor onze gemeenschap maar ook voor de ecologische diversiteit en schoonheid van onze wijk. Mocht het plan toch doorgang vinden, dan verzoeken wij duidelijkheid over hoe de gemeente compensatie zal bieden voor de verliezen die wij als leden zullen lijden. Wij vertrouwen erop dat u de belangen van alle betrokken burgers zult wegen en de juiste beslissing zult nemen om deze groene erfenis te bewaren.	
546	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. Mijn jongste dochter leert net fietsen en zwabbert door de straten van onze mooie wijk. Ik houd mijn hart vast als de straten drukker worden door scootertjes en fatbikes. Dit gaat zeker tot irritatie leiden. Tuindorp is erg kinderrijk, en de relatieve verkeersveiligheid is juist voor velen een reden geweest om hier te gaan wonen. Het karakter van de wijken is zodanig verschillend dat de impact op onze wijk erg groot zal zijn als dagelijks verkeer van Overvecht door onze wijk zal komen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook zal het mogelijk tot meer criminaliteit kunnen leiden. Dit is in het verleden al aangetoond toen de doorgang onder het spoor is afgesloten met poortjes. Dit heeft diefstal aanmerkelijk doen afnemen. Het openen van de tunnels zal deze mogelijk weer doen toenemen. Tenslotte lijkt mij dat de huidige doorgangen van Overvecht naar het centrum al voldoende zijn, dus de toegevoegde waarde is beperkt. De tunnels zal voor een beperkt aantal inwoners van Overvecht de reis verkorten, en doordat je op de Tripkade en Eykmanlaan sneller kunt dan door Tuindorp is de gewonnen tijd nihil.	
547	De nieuwe omgevingsvisie voor de wijk Overvecht is een heel boekwerk geworden, wat voor een hoop mensen niet te volgen is. Voor ons als aanwonende van de Gageldijk leek het in eerste instantie geen spectaculaire plannen voor onze percelen. Wel nog meer vergroenen en eventuele opwekking van duurzame energie. En indirect meer drukte op de N230 door het omleiden van het verkeer uit de wijk en de extra bebouwing. Bij het doorspitten van de plannen schetste onze verbazing dat er in onze straat gezocht wordt naar extra sportmogelijkheden als voetbalvelden. Wellicht is buiten de plankaart mij andere ontwikkelingen ontgaan die in de bijlagen zijn gemeld. Zijn er ook ontwikkelingen genoemd/bedacht voor ons perceel [redacted] Waarom wordt er in deze visie niet eventueel gelijk met de bewoners gekeken of er wellicht nog andere bestemmingen of mogelijkheden zijn op hun perceel? Het is een heel boekwerk geworden nagenoeg onnavolgbaar voor menigeen. Gageldijk zo op het eerste gezicht geen spectaculaire plannen voor de percelen gelegen aan de Gageldijk wel samen vergroening en o.a. onderzoek opwekking duurzame energie. Door spittende kwam ik er achter dat gemeld wordt dat er plannen / mogelijkheden zijn voor 3 voetbalvelden i.v.m. de toename van bevolking Overvecht. Wellicht is buiten de plankaart me verdere ontwikkelingen voor de Gageldijk in de bijlage ontgaan. Onderzoek mogelijkheden voor onderstaand open houden voor de woning behoefte.	Het Noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. Er zijn geen concrete ontwikkelingen voor uw perceel.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Waarom niet; de plannen / mogelijkheid open houden voor beperkte woningbouw langs de Gageldijk op de diverse ruime kavels die er zijn. E.a. zou best goed inpasbaar zijn. Waarom niet ; Bestaande gebouwen / schuren op Gageldijk transformeren voor wonen.	
548	De omgevingsvisie Overvecht en in het bijzonder de visie van de gemeente op on tuincomplex ‘Ons Genot’, maakt mij heel erg bezorgd. De kans dat dit prachtige complex na 70 jaar opgeofferd wordt voor een aantal voetbalvelden zou een groot verlies zijn voor Overvecht. De tuinen op het complex, maar ook de openbare ruimte rondom de tuinen bieden een fantastische recreatiemogelijkheden voor honderden inwoners van Utrecht en van Overvecht in het bijzonder. Voor velen is de opbrengst aan groente en fruit daarboven ook nog eens van belang in hun levensonderhoud. De tuinen zelf vormen bij elkaar een heel belangrijk gebied voor een grote biodiversiteit aan flora en fauna; vogels, insecten, amfibieën (er is een prachtige paddenpoel aangelegd) Zelfs eekhoorns en een gigantische hoeveelheid bodemleven. (Die je op de omringende weilanden niet meer aantreft en die dus veel beter geschikt zijn voor voetbalvelden). Ook buiten de tuinen om is het complex een geliefde recreatieplek voor ouders met kinderen in onze duurzame speeltuin (met levensgroot schaakbord o.a), een jeu d’boulesbaan, het duurzame wormenhotel voor de productie van hoogkwalitatieve compost en als geliefd wandelgebied. (Om de tuinen te bewonderen). Ons Genot is ook de plek waar tientallen vrijwilligers met plezier zorgen voor het onderhoud van de paden, speeltuin, watergangen, paddenpoel, bomen en struiken langs de paden en uiteraard het werk in de kantine en het bestuur. Kortom het complex van Ons Genot is een fantastische milieuvriendelijke plek, een pareltje in Overvecht met een enorm belang voor milieu, duurzaamheid, biodiversiteit en recreatie. Dat moet je als gemeente Utrecht, in het belang van Overvecht te allen tijde moeten willen behouden.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In het vertrouwen dat ons complex ongeschonden zal blijven bestaan,	
549	**Mobiliteitstransitie** Ik heb zelf geen auto, maar ik maak mij wel zorgen over de plannen voor het verminderen van het aantal parkeerplaatsen. 's Avonds zijn er bij mij in de straat vaak te weinig parkeerplekken, waardoor er wordt geparkeerd op plaatsen die daar niet voor zijn bedoeld. Ik heb nog geen gevaarlijke situaties gezien, maar wel onhandige. Het geeft de indruk dat het ontwerp van de openbare ruimte achterloopt op de behoeften van de buurt. Er zijn momenten waarop ik er niet onderuit kom en een auto moet lenen of huren. Op die momenten wil ik wel in de buurt van mijn huis kunnen parkeren. Ook wanneer ik bezoek van buiten Utrecht ontvang wil ik dat ze in de buurt van mijn huis kunnen parkeren. Ik heb het geluk dat ik zelf met het OV naar mijn werk kan en dat ik de extra reistijd kan accepteren omdat ik niet graag achter het stuur zit. Dit is echter niet voor iedereen weggelegd. In de omgevingsvisie wordt gesproken over inclusiviteit, maar als er te veel beperkingen aan bepaalde vormen van mobiliteit worden gesteld, wordt juist een deel van de inwoners uitgesloten. **Energietransitie** In het kader van de energietransitie worden mogelijk windmolens en zonnepanelen gerealiseerd in Overvecht. Het electriciteitsnet ondervindt echter problemen op de piekmomenten van de productie van zonne- en windenergie, waardoor het steeds vaker gebeurt dat het produceren van energie geld kost in plaats van oplevert. Kan er in Overvecht een bijdrage worden geleverd aan het oplossen van die problemen door mogelijkheden te bieden voor tijdelijke energieopslag, zodat we de plaatselijk geproduceerde duurzaam energie optimaal kunnen benutten en er niets van hoeven te verspillen? **Klimaatadaptieve buurten** Zijn er plannen om de ligging van infiltratievoorzieningen te registeren in het omgevingsplan en beperkingen op te nemen voor (graaf)werkzaamheden daarin? Ik weet dat in sommige gemeenten de aanwezigheid van doorlatende	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We willen Overvecht en Utrecht als geheel graag energieneutraal maken. In Overvecht kan hier zeker een bijdrage aan geleverd worden. Dit wordt onderzocht en uitgewerkt in specifieke projecten. In de digitale beheersystemen van de gemeente staan alle soorten verharding apart vermeld met ieder een eigen onderhoudsregime. Dat zelfde geldt voor assets van water en riolering zoals infiltratievoorzieningen, riolering, gemalen enz.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wegverhardingen met speciale borden is aangegeven, om te voorkomen dat ze bij graafwerkzaamheden onbedoeld worden vernield en om te voorkomen dat er materialen op worden achtergelaten/opgeslagen die de doorlatendheid zouden kunnen verminderen. Digitaal registeren met duidelijke regels voor eventuele werkzaamheden lijkt mij praktischer.	
550	**Verkeer** Heel opvallend vind ik de wegafsluitingen voor auto's (knip) in de wijken, zoals op de Tigrisdreef. Ik hoorde op een informatiebijeenkomst, dat dit is om sluipverkeer te voorkomen, dat ontstaat door de afsluiting van de Carnegiedreef voor auto's. Ik ben geen fan van de massa's auto's die nu door de stad rijden, dus in principe ben ik niet tegen een knip. Het lijkt me goed als bewoners wat gedwongen worden bv. lopend of met de (elektrische) fiets door de stad te gaan. Wel heb ik enkele vragen en tips. • De 'ring Utrecht' bij Overvecht (Karl Marxdreef/Albert Schweitzerdreef) staat nu in de ochtend al regelmatig vast. In sommige situaties moet ook de Overvechter met de auto naar een ander deel van de wijk (een oudere die naar de dokter gaat, inkopen doen voor een heel gezin, een tweedehands meubel ophalen). o Hoe voorkomt u, dat de Overvechter voor deze niet vermijdbare minirit vast komt te staan in de spits op de ring Utrecht Overvecht? Ik ken in Utrecht nog geen situatie waarbij je de snelweg moet gebruiken om naar een ander deel in je wijk te komen. Met de discussie rond bereikbaarheid op de Marnixlaan en 't Goylaan heb ik niet zo vertrouwen meer, dat de gemeente goede inschattingen maakt over grootschalige verkeersaanpassingen. o Wanneer u ingrijpende maatregelen neemt door bv. de 'knip' op de Tigrisdreef, dan zou u daar misschien een campagne tegenover kunnen zetten om (elektrisch) fietsen of autodelen te leren kennen. Ik denk dan aan de mogelijkheid de vervoersmiddelen te kunnen proberen, of aan iets als de landelijke campagne 'Zo gefietst'. In Overvecht worden veel onnodige ritjes met de auto gemaakt, omdat de wijk een autocultuur heeft. Soms moet je gewoon eerst kunnen	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Zoals tijdens een bewonersavond gezegd gaat de vergroening van Overvecht gefaseerd, maar zijn we er ook continue mee bezig. Voor recente vergroeningsprojecten verwijs ik u graag naar de herinrichting van de binnentuin van de MIX (Camera Obscuradreef), de Orinocodreef of de Pahud de Montagnesdreef. Dit zijn herinrichtingen zoals we ze in de toekomst in Overvecht op veel meer plekken willen realiseren. Maar ook bij het verbeteren van de groeiomstandigheden van bomen kijken we steeds of er meer groen mogelijk is. (zie bijv Elbedreef en Lunenburchdreef). De locatie voor de sportvelden in het Noorderpark is indicatief. Het hele Noorderpark is een zoeklocatie. Op het moment dat de huidige sportvelden niet meer voldoen gaan we pas over tot een verdere uitwerking. Nader integraal onderzoek is nodig om te bepalen of en hoe deze functie in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. De visie is om het Noorderpark beter met de stad en de wijk te verbinden. In het Noorderpark zijn een aantal nieuwe wenselijke verbindingen opgenomen (om bijvoorbeeld een kort rondje te maken). Het belang van sport en speelplekken in de openbare ruimte heeft een belangrijke plek gekregen in de omgevingsvisie. Waar sport- en speelplekken gerealiseerd worden en welke soort plekken dit zullen zijn is afhankelijk van de lokale behoefte. Ook bij nieuwbouwplannen. We kijken daarbij naar spreiding over de wijk, variatie in het aanbod en specifieke behoeften van inwoners. Voetbalveldjes zijn daarbij een optie.

voelen, dat fietsen veel fijner is (als je gezond bent om dat te doen), voordat je andere keuzes maakt.

- Zelf ben ik een fervent autodeler sinds 2012. Ik gebruik deelauto's van binnen de wijk Overvecht. Mede hierdoor maak ik bewuste keuzes voor hoe ik me verplaats. Als de Tigrisdreef wordt 'geknipt' doet dat mij enerzijds niet zo'n pijn, omdat ik 'mijn' deelauto al aan de andere kant van de knip ophaal en dan het land inga. Soms moet ik van thuis echter nog iets ophalen na de auto te hebben opgehaald. Het zou dan fijn zijn, als ik een auto aan mijn kant van de 'knip' zou kunnen gebruiken, zodat ik niet via de ring Utrecht Overvecht moet omrijden naar mijn woning om daar bv een meubel op te halen, om vervolgens weer de ring op te moeten het land in. Noordelijk van het Gagelpark staan nu echter geen deelauto's. Kunnen die er dan komen?

- Wat betreft de toekomstige plannen voor de NRU, wil ik aandacht vragen voor het fietspad langs die weg (stadskant). Ik fiets daar (Albert Schweitzerdreef) elke dag op 4 meter van auto's die 80km/h rijden. Fietsen is gezond en ik vind dat het verder bevorderd moet worden, maar ik vraag me af, of dit fietspad wel direct langs deze zeer drukke weg moet liggen. Deze weg is eigenlijk een stuk ring Utrecht en ik maak me zorgen wat het effect op mijn gezondheid is/zal zijn vanwege al het fijnstof dat ik dagelijks inadem. Ik wil graag meegeven, dat ik een route meer de wijk in, veel gezonder zou vinden.

Groen/bouwen

- Op een informatiebijeenkomst over de Omgevingsvisie vroeg ik hoe snel de verdere vergroening van de wijk Overvecht zou kunnen, als het gaat om het vergroenen van brede stoepen (uitgaande van: Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Deel A, p53, Klimaatadaptieve buurten). Ik kreeg een eerlijk en reëel antwoord, dat dit gefaseerd gaat en niet meteen kan, o.a. door weerstand van bewoners. Dit stelde mij enigszins teleur. Ik zie in mijn omgeving ware tegeleilanden langs de weg, die geen nut lijken te dienen voor spelen of activiteiten, en die na vergroening snel een oplossing zouden bieden bij hittestress, biodiversiteitsverlies, gevoel van welzijn en waterberging. Zou de

Nr.	Reactie	Antwoord
	gemeente nog eens kunnen kijken of deze kansen sneller verzilverd kunnen worden? • Op p49 van de Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Deel A, staat bij kopje ‘Meer ruimte voor veldsport’, dat het Noorderpark voor veldsport een zoeklocatie is. Dit is op de kaart noordwestelijk van de fietsbrug naar het Noorderpark. Ik ben zeer voor sportmogelijkheden, alleen vraag ik aandacht voor de rust die (de omgeving van) dit zoekgebied biedt aan inwoners van Overvecht en aan de natuur. Er wordt veel gerecreëerd in het park, en het is de dichtstbijzijnde mogelijkheid de drukte van de stad even te ontvluchten. Als er tot laat geluid, licht en autoverkeer door de sporters komt, maak ik me zorgen, dat het rustige karakter van dat stuk van het Noorderpark verloren gaat. Door de lange structuur van de weilanden, kun je nu alleen een korte ronde vlakbij de stad, of gelijk een heel lange ronde de polder in, lopen. Uitbreiding van wandelroutes door weilanden, zou recreanten mogelijkheden bieden verder van een eventueel sportveld te recreëren, wat hen dan meer rust zou bieden. • Toen ik in de jaren ’90 in Rotterdam woonde, in Lombardijen, waren er bijna bij alle flats voetbalveldjes, waar ik veel kwam. Als ik in Overvecht Noordoost rondloop, zie ik veel kinderen letterlijk op straat spelen. Er zijn in mijn buurt, noordelijk van het Gagelpark, eigenlijk geen voetbalveldjes. Graag vraag ik bij alle nieuwbouwplannen ook aandacht voor voldoende voetbalveldjes, zeker nu er nog meer bewoners komen. Dit draagt bij aan beweging en wellicht vermindert het verveling onder kinderen/jongeren.	
551	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Wij zijn van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Wij verzoeken u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zullen wij onze zienswijze met u delen. Nadat we zijn ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zullen we dat doen aan de hand van de thema’s Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. Maar eerst moet het van ons hart dat de brug zoals die nu ingetekend is	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

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

Nr.	Reactie	Antwoord

2. **Mobiliteit**

De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.
Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo’n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

Nr.	Reactie	Antwoord

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

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

onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.

- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico’s.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft

geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Nr.	Reactie	Antwoord

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt zijn wij trots op onze wijk en buurt en vinden wij het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. Er zijn daar heel veel mogelijkheden, met speelplekken, rust en recreatie, horeca op een paar boten op de vecht. Je kan er nu al heerlijk wandelen onder de bomen, vooral als het heet is in de zomer. De hoek om, tussen waterzuivering en benzinestation zou het wandelpad dat nu kapotgemaakt is, hersteld kunnen worden. Hier liggen nog veel kansen om er wat moois en gezelligs van te maken.
- De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn.
- De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
552	In dit ontwerp is een mogelijke brug over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat de onderbouwing van het waarom en de voordelen van een dergelijke brug ontbreekt en verzoek u om deze aan te leveren. Hieronder zal ik puntsgewijs mijn zienswijze onderbouwen. 1. **Ontbrekende onderbouwing van de verwachte impact van de brug** In de Omgevingsvisie wordt slechts een algemene onderbouwing genoemd voor het plaatsen van een nieuwe brug. De hypothese is dat een extra brug zal bijdragen aan een betere verbinding en bereikbaarheid. Echter: • Een objectieve onderbouwing, gebaseerd op data en onderzoek, over het waarom van een extra brug en de verwachte effecten op de verbinding en bereikbaarheid van de nieuwe brug ontbreekt. • Een uitgebreide analyse van en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug en de verwachte voordelen van een extra brug, ontbreken. • Een nieuwe brug kost meerdere miljoenen euro. Een dergelijke investering moet worden afgewogen ten opzichte van andere opties voor investeringen, zoals investeren in duurzaamheid van woningen in Overvecht en Zuilen, en het verminderen van gezondheidsverschillen in de wijk Overvecht. De afweging waarom een brug meer meerwaarde heeft ten opzichte van andere investeringen, wordt onvoldoende duidelijk. **2. Mobiliteit** • Volgens de Omgevingsvisie is betere bereikbaarheid en verbinding tussen Zuilen en Overvecht de belangrijkste reden voor een extra brug. Er is	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

echter geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Daarmee is de verwachting dat een nieuwe brug hier aan bijdraagt onvoldoende onderbouwd (zie punt 1).

- De mobiliteit op het water zal fors negatief beïnvloed worden. Het waterverkeer op de Vecht is de afgelopen jaren flink toegenomen. Steeds meer pleziervaart weet de weg naar Utrecht over de Vecht te vinden. Daarnaast is met de oprichting van de Vechtse Roeivereniging Zuilen het nog drukker geworden op dit deel van de Vecht. Door het toevoegen van een brug zal de doorvaart voor dit waterverkeer negatief beïnvloed worden en zullen er opstoppingen ontstaan wat tot onveilige situaties kan leiden.

3. Veiligheid

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren:

- Een extra brug zal vooral extra verkeer geven van brommertjes en fatbikes. Dit zal voor overlast gaan zorgen en kan tot onveilige situaties leiden.
- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zal de verkeersdruk op de, de reeds zeer drukke, Vechtdijk vergroten wat ook weer tot onveilige situaties zal leiden.
- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.
- De veiligheid op het water zal afnemen. Dit gedeelte van de Vecht is in toenemende mate een populaire locatie om te suppen, te roeien en te kanoën. Door het toevoegen van een brug, neemt de kans op opstoppingen rondom die brug met pleziervaart toe, waardoor de veiligheid voor andere watergebruikers afneemt.

Nr.	Reactie	Antwoord

- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. Natuur

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust voor dier en mens wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren en woonbotenbewoners in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten wachten en voor elkaar moet gaan uitwijken (zie ook punt veiligheid) waardoor de Vecht minder aantrekkelijk wordt als locatie om te genieten van de natuur.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

5. Recreatie

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Deze vereniging is hier gevestigd na jarenlang overleg met de gemeente Utrecht en URV Viking. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk, getuige de vele bezwaren voor extra bruggen over het Merwedekanaal, en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Het plaatsen van een brug over dit deel van de Vecht staat daarmee haaks op eerdere besluiten van de Gemeente Utrecht. • Zoals bij de punten Veiligheid en Natuur reeds benoemd werd, zal een extra brug tevens de recreatie mogelijkheden verminderen voor suppers, kanoeren, vissers en gemotoriseerde pleziervaart. **6. Ontbreken van alternatieven** In de omgevingsvisie wordt niet gesproken over alternatieven om de verbinding en bereikbaarheid tussen Zuilen en Overvecht te vergroten. Dit sluit aan bij het eerste punt waar ik aangeef dat een goede onderbouwing en analyse van het huidige plan ontbreekt. Samenvattend ben ik van mening dat de redenen en voor -en nadelen van een extra brug over de Vecht onvoldoende uitgezocht en uitgewerkt zijn in de Omgevingsvisie Overvecht.	
553	Op de tekening staat bij het sportpark Vechtzoom een ster. Dit houdt in dat jullie kansen zien voor nieuwe voorzieningen. Wat verstaan jullie onder "voorzieningen"? Vooruitlopend op het antwoord zijn wij ervoor dat dit enkel sportvoorzieningen blijven. Daarnaast wat vragen/opmerkingen over verkeer en veiligheid in onze wijk (Antoniuskwartier): 1. Wij wonen op de Campinasdreef. Eerder hebben we met de gemeente gekeken naar de veiligheid in het Antoniukwartier. Er is een oversteek gemaakt (dmv lijnen op de parkeervakken). Deze oversteek is allerminst veilig en zeer onduidelijk voor weggebruikers. Kan daar wat aan gedaan worden? 2. Destijds werd aangegeven dat het omlaag brengen van de snelheid naar 15 of 30 km per uur op dit parkeerterrein niet mogelijk was omdat het een	Voor sportpark Vechtzoom geldt dat wij kansen zien om voorzieningen voor sport- en bewegen toe te voegen evenals voorzieningen die het mogelijk maken dat het sportpark breder voor de wijk ingezet kan worden. 1. Een tijdje geleden is met bewoners naar de verkeerssituatie gekeken. Er zijn toen met beperkte middelen enkele aanpassingen, waaronder deze oversteek, gedaan in de buurt. De snelheid en de hoeveelheid autoverkeer (alleen bestemmingsverkeer) geven geen aanleiding voor verdere aanpassingen. 2. Inzet is dat heel Overvecht naar 30 (of 15) km/uur gaat, met uitzondering van de Einsteindreef, Brailledreef en Fraciscusdreef. 3. Alleen op de Achttienhovensedijk is fietsen toegestaan. Wij zullen de bebording nog een keer controleren.

Nr.	Reactie	Antwoord
	doorgaande weg betreft. In de plannen lezen we dat jullie nu wel streven naar het omlaag brengen van de snelheid. Graag zien we dat dit ook hier wordt toegepast (zoals we dat bij winkelcentrum Overvecht nu ook toegepast zien). Het liefst hier natuurlijk 15 km per uur. 3. De paden rond deze wijk (richting de vecht) zijn ook toegestaan voor fietsers. Dit is echter enkel aangegeven met een bordje aan de kant van de Vecht (niet bij de sportvelden en niet bij de Paranadreef). Dit leidt nog steeds tot onduidelijkheid en vervelende situaties. Kunnen jullie op de andere plekken ook borden plaatsen? En als laatste, onder de noemer "prettige buurten". In onze wijk wonen veel jonge kinderen. Deze zijn wel iets ouder aan het worden. Zou het in de plannen mogelijk zijn om - bv in het park achter de sportvelden - speelgelegenheid te ontwikkelen voor de doelgroep 8-12 jaar. Denk aan skaten, bmx parcours, obstacle / fitness achtige toestellen oid?	Voor alle sport- en speelplekken geldt dat wij bij nieuwe aanleg of renovatie van bestaande plekken kijken op welke manier de invulling goed aansluit bij de mensen die in de wijk wonen en de behoeften die zij hebben. Wanneer er veel oudere kinderen of jongeren wonen, zullen we daar bij de inrichting rekening mee houden. Bij het ontwerpen van sport- en beweegplekken betrekken we daarom ook de gebruikers en inwoners in de omgeving van de plek.
554	Wij wonen al ruim 33 jaar in Overvecht in een koophuis en we hebben voor Overvecht gekozen, vanwege de ruimte die er is, mede dat we goed kunnen parkeren, omdat mijn man een bedrijfsauto heeft. Naast dat we een privé auto hebben. **Verkeer** Daarom ben ik erop tegen dat er parkeerplaatsen gaan verdwijnen. Er is veel vandalisme in Overvecht en als je je auto verder dan je huis moet parkeren, vergroot dat zeker niet je woonplezier en kun je ook je auto niet meer goed in de gaten houden. Ik verwacht dan toename van vandalisme. Omdat de sociale controle dan vermindert . Mijn man heeft een bedrijf en heeft zijn auto nodig. Als hij straks heel lang in de file staat om de wijk uit te komen, vergroot dat niet het woongenot en file geeft veel overlast voor de buurt (geluid en luchtvervuiling. Ook ben ik tegen parkeervergunningen. Er is ruimte genoeg om te parkeren in Overvecht. Het is een beslissing om de bewoner op kosten te jagen. Dat onze zoon die nog bij ons woont, omdat er te weinig betaalbare woningen zijn. ook voor zijn werk een auto heeft, extra zou moeten betalen is ook bewoners weer op kosten jagen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Een gemengde wijk biedt ruimte aan verschillende doelgroepen qua bijvoorbeeld inkomen, leeftijd en gezinssamenstelling. Tegelijkertijd is het belangrijk om aandacht te hebben voor leefstijlen. Voor mensen die behoefte hebben aan een rustige omgeving, is het niet prettig om in een omgeving met veel drukte te wonen. Sommige mensen vinden het prettig om veel met buurtgenoten te

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik werk in Utrecht. In de wijk Zuilen. En ik kan nog fietsen. Maar ais dit niet meer kan door blessures en beperkingen e.d. dan zou ik graag met de auto willen. Maar als dit niet meer kan door files en dat ik moet gaan betalen op mijn werkplek dan word ik hele ontevreden bewoner . Het verkeer veiliger maken, kan ook op andere manieren dan het verkeer terug te dringen. En ook afsluitingen van wegen leidt m.i. alleen maar tot meer files en luchtvervuiling. En hoe snel kunnen de hulpverlenende diensten, (politie, brandweer en ziekenauto) nog bij de bewoners komen, als wegen worden afgesloten. En als je nu kijkt naar de Marnixlaan, is het gewoon gevaarlijk. Door de files rijden politie en zieken-en brandweerauto's over het fietspad. En kost het hen meer tijd om bij de bewoners te komen. Onverantwoord. **Wonen** Ik geloof niet dat verschillende soorten huizen bij elkaar moeten staan, waardoor bewoners met verschillende gewoonten, normen en waarden door elkaar heen wonen. Dit gaat niet werken m.i. en vergroot ook niet het woongenot. Mensen met verschillende achtergronden en leefwijzen hebben verschillende gewoonten, wat heel erg kan gaan botsen en de sfeer in de buurt kan verpesten. Er is een tekort aan sociale woningbouw. Vrije sector kan vragen wat ze willen. Mensen die in Overvecht opgegroeid zijn voorrang geven op een huis , vind ik een goed idee. Wij hebben nog een zoon van bijna 30 jaar wonen in ons huis, omdat er geen betaalbare woningen zijn, zowel koop als huur. Er zijn plannen om voor ons huis een gebouw neer te zetten. (Rhonedreef 40) Een cultureel centrum. Wij zitten al behoorlijk ingebouwd tussen hoge en lage flats. . Als wij uit kijken op een gebouw wat hoger is dan het gebouw wat er nu staat, is er sprake van planschade. (Verminderd woongenot door slechter uitzicht, minder zon in de winter en daardoor vermindert de waarde van ons huis)	ondernemen, en anderen hebben daar minder behoefte aan. Hier zal bij de uitwerking in concrete projecten dan ook aandacht voor zijn. Als door besluiten van de gemeente de waarde van uw woning daalt, heeft u recht op nadeelcompensatie. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. Het Noorderpark is een zoekgebied voor het opwekken van hernieuwbare energie. Pas na onderzoek zal blijken of de locatie echt geschikt is. Windmolens kunnen voor het grootste deel goed worden hergebruikt, maar de wieken vormen vaak nog een uitdaging. Er is wel veel innovatie bij windmolenfabrikanten waardoor ook de wieken in de toekomst beter hergebruikt kunnen worden. Als gemeente kunnen we eisen stellen aan de leverancier van windmolens op het gebied van duurzaamheid en hergebruik.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Energie Bewoners van het gas af. Dat is toch achterhaald. Bewoners op kosten jagen. Er is gas genoeg in de wereld. En dat er een klimaatprobleem of CO2 probleem is, daar zijn kritische wetenschappers het helemaal niet mee eens. Verdiep jullie daar eens in en neem niet alles zo klakkeloos aan wat er gezegd wordt door de overheid. Windenergie in het Noorderpark. Als je blieft niet. Er is al heel veel kritiek op windmolens voor de natuur, vogels met name. Ook dat het niet duurzaam is. Wat te doen met de windmolens als ze niet meer werken. Heel veel afval. En wat er voor nodig is om molens e.d. te bouwen. En het verpest het zicht in het park. Het mooiste stuk in Utrecht bederven met windmolens, niet te geloven dat dit in het plan staat.	
555	In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de

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

volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.

- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?

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

Nr.	Reactie	Antwoord

Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

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

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

Nr.	Reactie	Antwoord

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven
Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen.
De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
556	1) Er worden opties onderzocht voor sportvelden en of volkstuintjes in het Noorderpark. Dat moet inhouden dat ook bewoners en bedrijven meer mogen in de toekomst in het park. Het kan niet zo zijn dat zij geen gebiedsontwikkeling kunnen doen en de gemeente wel het slagenlandschap en de openheid mag veranderen omdat zij als monopolist op het gebied van regelgeving zichzelf en haar eigen plannen voortrekt. Ik ga er dan ook vanuit dat nieuwe initiatieven ruimhartig worden toegestaan ofwel dat de gemeente er voor zorgt dat het gebied blijft zoals het nu is. Graag uw visie hierop. 2) Het gebied van podler de Gagel is toegewezen als natuur en extensieve ecreatie. Het gebied polder Ruigenhoek (tussen St. Antoniedijk/Kanonsdijk en tuincentrum Steck is aangewezen voor recreatie. Eventuele bebouwing voor	1-3. Het Noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen

Nr.	Reactie	Antwoord
	tuintjes/sportvelden etc zou dus aan die zijde moeten plaatsvinden en niet in het meer agrarische of natuur deel tussen Antoniedijk en Fort de Gagel. Het terrein waar Soenda plaatsvindt zou zer geschikt kunnen zijn voor sportvelden. 3) Zonnevelden leiden niet tot vergroening, maar tot verdwijnen van weidevogels en bodemleven. Daarnaast is het een vreselijke aantasting van het landschap. Ik heb zeer zwaar bezwaar tegen zonnevelden in onze polders. Idem windmolens! 4) Het afsluiten van doorgaande routes, het weghalen van parkeermogelijkheden en het wensdenken van GL dat iedereen met de bakfiets door de stad gaat fietsen is niet reëel. Oudere en minder-mobiele mensen worden hier de dupe van. Ook het versmallen van de Einsteindreef is zo'n bizarre optie. Dat levert veel vertraging, irritatie en agressie op, net zoals bij de Marnixlaan en de Cartesiusweg, zonder dat het milieuwinst oplevert. Stop met het auto-pesten. 5) Een mooie andere optie voor voetbalvelden is het voormalige terrein van VSK, tussen Schuurman caravanstalling en Fort de Gagel. Hier heeft jarenlang een voetbalaccommodatie gelegen. 6) U heeft Staatbosbeheer niet betrokken in uw plannen, zij zijn een belangrijke steekhouder in het gebied. Ik zou u willen vragen hen te consulteren en hun adviezen mbt het landschap en onze polder in acht te nemen. 7) Mocht u besluiten de boeren weg te kopen, dan zou hun locatie allereerst toe moeten vallen aan een stads(leer)boerderij om kinderen te laten zien hoe voedsel wordt gemaakt, van akkerbouw, tuinderij en veeteelt. Met een blote-voetenpad en een doorloop naar de natuur. 8) In uw plannen staat dat u gaat zorgen voor meer groen. Dat KAN niet als er zoveel groen gaat verdwijnen voor woningbouw, zonnepaneelvelden en sportvelden. Het is een soort Greenwashing van plannen wat niet netjes is.	met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. 4. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Oudere en minder-mobiele mensen zijn naast autogebruik juist ook gebaat bij verbeteren van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dit betekent bijvoorbeeld ook mogelijkheden voor gebruik van bijvoorbeeld een rollator en scootmobielen. 5. Bij de verkenning van mogelijke locaties voor sportvelden in Noorderpark/Ruigenhoek zullen meerdere opties in beeld worden gebracht. Deze locatie kan daar mogelijk in mee worden genomen. Kanttekening daarbij is dat dit stuk niet binnen de gemeentegrenzen van Utrecht valt, maar onderdeel is van de gemeente Stichtse Vecht. 6/7. Dank voor uw adviezen. 8. Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van

Nr.	Reactie	Antwoord
		bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden.
557	Als een bewoner van de wijk overvecht geef ik door dat ik niet tevreden ben met de omgevingsvisie van onze wijk overvecht. Ik woon in 10 verdieping flat op de kasaidreef, als ik van mijn balkon kijk zie ik alleen klein stukje groen en andere flat van 10 verdieping ik kan de lucht bijna niet zien, en jullie hebben een plan om meer te bouwen op de carnegiedreef, op dat moment wordt het slechter voor onze uitzicht en voor onze ogen. dat maakt ons serieus om ven de wijk weg te gaan. In de omgevingsvisie zie ik dat overvecht wordt eilanden elke eiland heef een ingang en een uitgang, dat is helemaal niet goede oplossing voor de verkeersveiligheid en de milieu, het kan met andere makkelijke manieren oplossen. Er naast er zijn veel mensen in de wijk met beperking wonnen die veel bezoek naar het ziekenhuis hebben, en veel medewerkers als vakmannen de moeten makkelijk naar hun werk rijden, met de nieuwe visie gaan ze meer snel rijden om hun werk op tijd te starten, we wonnen in het tijdperk van snelheid, waarom gaan we veel blokkeren.	Wij betreuren dat u niet tevreden bent met de omgevingsvisie Overvecht. Het toevoegen van bebouwing langs de Carnegiedreef heeft meerder doelen (zie hoofdstuk Overvecht 2040 in de omgevingsvisie). Nieuwbouw zal zorgvuldig worden ingepast in de bestaande omgeving met bestaande bewoners, daarbij houden we o.a. rekening met een minimaal benodigde bezonning (met bezonningsstudies). Hoe en wanneer er gestart wordt met plannen maken is nog niet duidelijk. Wel is de ambitie om bij elke ingreep bredere wijkverbeteringsdoelen voor de bewoners inwoners te realiseren. Het kan inderdaad betekenen dat voor sommige mensen het uitzicht minder wordt. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
558	Ik vind het autoluwer, groener en leefbaarder maken van Overvecht een heel goed idee!!! Ga zo door! Hoe minder auto's hoe beter. Wel heb ik vragen bij de 'rode gebieden', is hier ook gekeken naar woningtype? Ik woon in rood gebied in een flat van 8 hoog met een niet megagroot plantsoen voor de deur. Hoeveel kan daar nog verdicht worden? Als ik 1 minuut naar het oosten fiets staan daar vervallen appartementje van 3-4 hoog, is daar niet meer kans voor verdichting?	Dank voor uw positieve reactie op de omgevingsvisie Overvecht Groen groeit mee is een belangrijk uitgangspunt in de stad en ook in Overvecht. Met de omgevingsvisie blijft de hoofdgroenstructuur grotendeels intact én we kunnen we bestaande buurten groener en meer leefbaar maken. De omgevingsvisie biedt ook handvatten om op woningtypen te sturen .
559	Deze wordt verkocht als een prachtige transitie naar een mooi, groen en leefbare wijk.	Wij zijn ons ervan bewust dat sommige keuzes in de ontwerp omgevingsvisie grote zorgen geeft bij bewoners, zoals bijvoorbeeld het afsluiten van sommige doorgaande wegen. Wanneer mogelijk, is de ontwerp Omgevingsvisie aangepast

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit zou ook allemaal met instemming van de bewoners zijn gedaan. Hier is niets van waar. Niemand in de wijk juicht dit toe! De plannen maken juist het zeer moeilijk om hier te leven. Veel straten gaan op de schop, wegen worden afgesloten of opgeheven, meer reistijd tijd, omleidingen, auto ver van huis enz enz. Dit is niet waarvoor ik in Overvecht ben komen wonen, gezin heb gesticht enz. De versmalling van Marnixlaan en de vertraging die dit veroorzaakt, langere reistijd en veel stilstaan, geeft al een inkijk hoe erger dit wordt. Ik ben eerder in Amersfoort, dan in Kanaleneiland. Dat kan toch nooit goed zijn voor het groen en milieu. Dichterbij werken is alsof men een keuze heeft. Daarnaast moet ik gemiddelde 3x per week mijn kinderen naar school brengen om de OV onbetrouwbaar is en vaak te laat komen. Ik heb gezinswoning gekocht waarbij in mij straat kan parkeren, camera's om mijn bezittingen in de gaten te houden. Dat wordt te niet gedaan. Betaald parkeren is die ingevoerd gaat worden is al een ramp aan zich. En dit maakt het niet beter op. Het lijkt er meer op dat de wijk getransformeerd wordt voor GroenLinksers en milieufanaten, want leefbaar wordt het niet. Ik pleitte al tijden voor drempels in mijn straat vanwege de hoge snelheid van busjes en jonge gastjes in snelle auto. Dat was allemaal onmogelijk. Er rellen een paar jochies bij het winkelcentrum en de volgende dag werden er daar een paar geplaatst. Hoezo leefbaar? Alleen wanneer het uitkomt? Alsjeblieft zeg! Dit is niet waarom we de leden hebben gekozen. Laat ons leven zoals we willen. Bouw een nieuwe wijk experiment daar. Men die daar komt wonen, kiest er dan zelf voor!	op wat mensen in Overvecht belangrijk vinden. In het participatieverslag is te lezen hoe we daarmee zijn omgegaan. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen (bijvoorbeeld woningen bouwen tegen de woningnood). Of omdat vanuit onderzoek keuzes zijn gemaakt om de wijk toekomstbestendig te maken (bijvoorbeeld vergroening en verkeersveiligheid). Inzicht in wat Overvechters belangrijk vinden heeft geholpen om een weloverwogen belangenafweging te maken. Er is echter nooit sprake geweest dat de keuzes op basis van volledige instemming van bewoners gemaakt zouden worden. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
560	In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers

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

Nr.	Reactie	Antwoord

2. **Mobiliteit**

De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.
Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.

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

Nr.	Reactie	Antwoord

- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.
- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een

obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.

- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.

- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven
Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.
Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute.
- De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
561	In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken.
Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf.
Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn.
Daarom stel ik voor:

- De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie.
- De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen.
- Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

2. **Mobiliteit**

De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.
Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op

nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.

- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?
- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt.

- Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.
- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.
- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.
- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd

gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.

- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de

Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.

- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.
Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
562	Wij willen graag reageren op de mogelijke gewenste wandel en fietsroute die in onderstaand figuur (Omgevingsvisie Overvecht 2040 d.d. april 2024, pagina 28) is weergegeven waarbij via een tunnelverbinding onder het spoor een wandel/-fietsroute wordt gecreëerd tussen Overvecht en Tuindorp (nabij het Rietveld College).	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord



De fietsroute zorgt ervoor dat er verkeersstromen tot gang komen vanuit Overvecht naar het Gerrit Rietveld college, Winkelcentrum de Gaard en het centrum van Utrecht.

Deze fietsstromen ontstaan omdat de fietsroute dan bijna 3 minuten korter wordt. Vanuit die optiek is wat voor die tunnel te zeggen en lijkt het macro beleid waardoor deze tunnel er mogelijk komt, fietsvoordelen te bieden.
Als je de situatie hier micro belicht zie je dat dit voordeel ten kosten gaat van woongenot en (fiets)veiligheid.
Het woongenot wordt benadeeld doordat de nu rustige en kindvriendelijke wijk Tuindorp minder rustig en kindvriendelijk zal worden door het toenemend aantal fietsers. Als je de verkeersstromen ziet (Rietveld College en Centrum), zal dit hoofdzakelijk door jeugd worden gebruikt die veelal – zeker in groepen – luidruchtig kunnen zijn. En zich daarbij zowel op fietsen, fatbikes, brommers als scooters verplaatsen. Door deze potentieel grote verkeersstromen zal de veiligheid voor kleine kinderen, die in groten getalen in de wijk samen buiten spelen, sterk afnemen. Het is de rust en kindvriendelijkheid van de wijk die ons heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen. De rust in de straat is echt een woongenot. Het is zo rustig dat kinderen regelmatig op straat spelen, wat

Nr.	Reactie	Antwoord
	voor ons een specifieke reden was om naar Tuindorp te verhuizen. Met het oog op onze kinderen, die bij ons in de straat en wijk veilig buiten kunnen spelen door het verkeer langs de wijk wordt geleid. Voor ons zijn dit daarom belangrijke punten, wat met een fietsroute door jouw wijk en straat verstoord wordt. Daarnaast is de fietsveiligheid er niet door gediend. Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. Op dit moment zijn er rondom Tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van Tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf. Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat ons inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, willen wij u vragen dit gedeelte van het plan te herzien.	
563	Als reactie op het document ‘Omgevingsvisie Overvecht’ wil ik graag mijn zorgen en bezwaar uiten als het gaat om het aanleggen van fietstunnels, zo ook ter hoogte van de Prof. Hugo de Vrieslaan. Overvecht een groener en prettiger woonwijk maken is natuurlijk een heel positief doel. Of een tunnel ter hoogte van de Prof Hugo de Vrieslaan, gelegen op een zeer korte afstand van het fietspad langs het Gerrit Rietveld college toevoegen hier veel aan bijdraagt, vraag ik mij af. Dat een beslissing van de gemeente betekent dat een wijk (Tuindorp), waar de beoogde doelen al bestaan, namelijk een groene, rustige, veilige wijk (waar kinderen kunnen spelen op straat!) nu een route wordt richting het centrum en daarmee juist sterk achteruit zal gaan in woongenot en veiligheid is mij een groot raadsel. Mijn indruk is dat in Utrecht bewust juist centrale fietsroutes zijn, die het fijn en makkelijk maken per fiets naar andere stadsdelen te komen. Er zijn bestaande dergelijke fietsroutes langs de Eykmanlaan en Meester Tripkade, welke in mijn	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ervaring prima zijn om in of uit Overvecht te komen. Qua fietsafstand zou het heel weinig opleveren qua tijd/afstand met de extra tunnels te plaatsen, terwijl het grote negatieve gevolgen zal geven voor de Prof Hugo de Vrieslaan en straten eromheen. Een smalle rustige, kindvriendelijke straat gaat nu tegen het verkeer in (!) een route worden voor doorgaand fietsverkeer, en zo ook voor snelle en luidruchtige scooters- of bijv. fatbikes. Voor voetgangers meer doorsteek routes kan ik me meer bij voortellen. Zijn er geen andere, slimmere oplossingen te bedenken ter hoogte van station Overvecht, om van Overvecht naar Tuindorp te kunnen (alleen wandelen) zonder toegang tot het station te hebben? Een tunnel aanleggen lijkt me gigantische aanlegkosten hebben en maakt het ook mogelijk om scooters en hard rijdende fatbikes e.d. doorgang te geven, terwijl je die dus naar de centrale fietsroutes wilt hebben en niet dwars door je woonwijk. Ik ben bang dat er een kloof zit tussen wat er bedacht wordt en hoe het in de realiteit uitpakt. Ik snap het bedachte beeld van hoe mensen allemaal fijn aan het wandelen en fietsen zijn in een mooie rustige, groene omgeving. Ik vrees dat de realiteit op lokaal niveau voor onze straat wordt, dat er scooters en fatbikes door onze straat scheuren, met veel geluidsoverlast en onveiligheid voor kinderen op straat. Vooral wil ik nogmaals benadrukken hoe krom het voelt dat waar men probeert te werken aan rustige groene woonwijken, dat met dit plan juist wordt tegengegaan in Tuindorp. De wereld op zijn kop! Ik hoop dat de mensen die beleid maken oplossingen kunnen bedenken die positief zullen zijn voor alle bewoners, van alle wijken.	
564	Wij sluiten ons aan bij de zienswijze [indiener 514] (zie bijlage). In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit

Nr.	Reactie	Antwoord
	om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw." Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: " Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo'n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: 'Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.' Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen:	gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord

De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft.
En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*:
Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen. ”

De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende ‘Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt’: ‘De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.’)

Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*.

In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen:

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft!	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
565	Waarom is het belangrijk dat Ons Genot blijft op de huidige plek? - natuur/biodiversiteit. Door het biologische beleid van jaren en al het werk dat tuinders hebben verzet op hun eigen tuin en het algemeen deel van de vereniging, is er een grote diversiteit aan planten en dieren die hier leven. Wilde planten, inheemse planten, bomen en struiken die een voedingsbron	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve

Nr.	Reactie	Antwoord
	vormen voor insecten en zoogdieren. Er worden steeds meer bijzondere soorten gezien. Op deze plek, zo vlak bij natuurgebied Oud Zuilen, is het een prachtig groen gebied als buffer naast de bedrijvigheid van Overvecht bedrijfsterrein. Sportvelden op deze plek zijn ook een bedreiging voor het natuurgebied Oud Zuilen. Licht, herrie, auto's, dat alles verstoort het evenwicht dat er nu is. Om maar niet te spreken over wat plastic kunstgras doet met de bodem. - Gemeenschap. Dit is een plek waar we samen werken en recreëren met mensen die je niet vanzelf tegen komt als je in je bubbel blijft. Mensen van allerlei achtergronden, opleidingsniveau, culturen, leeftijden. Heel waardevol om zo vriendschappen te zien ontstaan die het leven in de stad versterken. - Vereniging. De vereniging is nu een goedlopend, georganiseerd geheel. Dat kun je niet zomaar optillen en verplaatsen zonder heel veel te verliezen. Met klem verzoek ik u om in het belang van de natuur die al zo onder druk staat, dit stukje te behouden.	mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
566	1.Utrecht bouwt niet bij. De stad Utrecht kent in Nederland al één van de hoogste bevolkingsdichtheden. De toename van 60.000 mensen in 2040 is gebaseerd op een trend waarvan de uitkomst ongewis is. De bevolkingstoename in Nederland is afhankelijk van verschillende nationale en internationale factoren die snel kunnen veranderen. Het is in eerste plaats beter deze vraagstukken aan het rijk voor te leggen. Een beleid op spreiding van de bevolking in Nederland is wenselijker om de regio’s waar krimp is leefbaarder te maken en de bevolkingsdruk en daarmee druk op de kwaliteit van leven in de Randstad af te laten nemen. 2.Het realiseren van meer groen, duurzaamheid, 5000 woningen en 3000 banen kan niet tegelijkertijd gerealiseerd worden aangezien vergroening en verduurzaming inherent vergen dat er niet meer, maar juist minder woningen (en daarmee samenhangend banen volgens de omgevingsvisie) gerealiseerd	1. Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor de omgevingsvisie hebben we te maken met het huidige rijks-, provinciaal, en gemeentelijk beleid. De omgevingsvisie geeft hier verder invulling aan. 2. De woningdichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per km2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen en 3.000 arbeidsplaatsen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. En dat kwaliteit en kwantiteit in balans zijn.

Nr.	Reactie	Antwoord
	kunnen worden. De wijk Overvecht bevatte in 2023 een inwonertal van 34.910.4 Bij het realiseren van 5000 woningen zal dit inwonertal minimaal oplopen tot 39.910.5 Overvecht bevat 8,84 km2. Bij het realiseren van 5000 extra woningen zou dat betekenen dat er 4514 inwoners per km2 zouden komen te wonen. Dat houdt in dat Overvecht minimaal een bevolkingsdichtheid zou krijgen die negen keer hoger ligt dan het landelijk gemiddelde.6 Beter zou het zijn het te bouwen aantal woningen drastisch te verminderen om daarmee de duurzaamheidsdoelstellingen beter realiseerbaar te maken. 3.De meeste mensen in Overvecht zijn al werkzaam. Het probleem is niet banentekort maar een woningtekort. Voorzieningen voor werkgelegenheid in Overvecht zijn niet nodig. Mensen moeten kansen hebben te participeren in de Nederlandse economie, ook als ze in Overvecht wonen. Werkgelegenheid laat zich ook niet plannen door een Nederlandse gemeente omdat Nederland geen planeconomie heeft. De markt bepaalt waar er banen zijn en wat die banen behelzen. Flexibiliteit van de arbeidsmarkt is een van de succesfactoren voor de Nederlandse economie van het verleden en in de toekomst. Het geforceerd plannen van extra banen in de wijk staat daar haaks op. 4.Hoogbouw zoals voorzien in de hoogstedelijke en stedelijke buurten (tot 70 meter) is niet optimaal omdat die (uiteindelijk) sociaaleconomische zwakkere mensen huisvesten, omdat mensen uit de middenklasse niet in hoogbouw willen wonen. De middenklasse is instaat zich te onttrekken aan beperkingen in mobiliteit (bij realisering van de visie) en omdat deze groep zich niet neerlegt aan het inperken van hun welstand. Hoogbouw en de daarmee samenhangende congestie trekken criminaliteit aan. Al jarenlang blijken gebieden met hoogbouw in Overvecht, probleemgebieden te zijn. Het planologisch en sociaaleconomisch beleid moet zich derhalve richten op het verbeteren van de situatie met laagbouw als basis. 5.Hoogbouw bij station Overvecht zorgt voor meer verkeerscongestie waar in de huidige praktijk al problemen mee zijn, daarom is het beter af te zien van hoogbouw bij het station. Het toevoegen van extra hoogbouw in het stationsgebied, winkelcentrum en Overvecht-Noord zullen deze problemen verergeren.	Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk behouden en versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Met de omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Algemeen uitgangspunt daarbij is: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. De uitwerking hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. Ook zien we verdichting als middel om voorzieningen in de wijk te behouden en te versterken. 3. We delen uw standpunt dat het woningtekort een probleem is. Over voorzieningen voor werkgelegenheid denken we anders. Juist door ruimte te reserveren en in te plannen voor voorzieningen voor werkgelegenheid, zorgen we dat bewoners van Overvecht, Utrecht en de regio in hun levensonderhoud kunnen voorzien en zich professioneel kunnen ontwikkelen. U stelt terecht dat we daarbij niet zonder de markt kunnen. De marktpartijen en bedrijven bepalen immers waar zij zich vestigen en waar zij uitbreiden. Utrecht heeft onder andere dankzij de goed opgeleide bevolking een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven. Door (groei)ruimte voor bedrijven op te nemen in de omgevingsvisie, behouden en versterken we dat. 4. Wij zien geen relatie tussen hoogbouw, sociaal economische klasse en criminaliteit. Ook mensen uit de middenklassen wonen graag in hoge gebouwen. Hoogbouw is nodig om meer woningen en werkplekken te kunnen bouwen én het levert een bijdrage aan het verbeteren van de buurt. Denk aan variatie aan woningtypen, prettiger verblijfsgebied. Hoogbouw dient rekening te houden met

Nr.	Reactie	Antwoord
	6.Stedelijke verdichting zorgt voor een minder goede leefomgeving bij naburige straten. Mensen kunnen niet meer parkeren terwijl de mobiliteit cruciaal is om bij het werk te komen, werk dat vaak niet goed met het openbaar vervoer te bereiken is. Gevolg is dat deze mensen wegtrekken door de waardevermindering als gevolg van de verdichting (denk aan bevolkingsdruk, minder daglicht door hoogbouw et cetera). 7.Als alternatief voor meer huizen moet kwalitatief gebouwd worden in het zuidwesten van Utrecht, beter bekend als Rijnenburg.7 De planning is om in dat gebied zonnepanelen en windmolens aan te leggen. Zoals in punt 8 beschreven hoeven geen zonnepanelen in natuurgebieden gelegd te worden. Daarbij staat in het hoofdlijnenakkoord van de toekomstige regering dat wordt afgezien van de bouw van windmolens op land.8 Dat maakt ruimte vrij voor kwalitatieve woningbouw buiten Overvecht. 8.Alle benodigde zonne-energie opwekken op de daken van de huizen en flats in Overvecht. Bij de VvE Salomedreef/Othellodreef is een goedgekeurd plan klaar dat alle appartementen energie-neutraal kunnen worden door de aanleg van zonnepanelen op de gezamenlijke daken (dit is voor energie naast de stadsverwarmingsaansluiting). Hoogbouw maakt dat concept onmogelijk door schaduwwerking van flats hoger dan 70 meter en gebrek aan ruimte om alle huishoudens van voldoende elektrische energie te voorzien. 9.Het verkeersplan maakt de bereikbaarheid van de wijk slechter en daarmee worden de randgebieden te zeer belast. Technologieën om de extra verkeersstroom in goede banen te leiden zijn er niet en op termijn ook niet. Het verkeersplan beknot de inwoners in hun mobiliteit terwijl de behoefte om te recreëren in de wijk verder beperkt wordt indien er meer inwoners komen met hoogbouw. 10.Het geschikt maken van Overvecht voor de energietransitie is alleen mogelijk wanneer er niet extra woningen worden bijgebouwd zodat er ruimte ontstaat voor energieopslag, aanleg van zonnepanelen/kabelinfrastructuur en vergroening. De druk	de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Hiervoor geven we uitgangspunten in de omgevingsvisie, alsook voor een goede woonmix. 5. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gearceerde gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid, klimaatadaptatie en groen van de hele wijk en betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. 6. Het grootste deel van de verdichting is gesitueerd op plekken met hoogwaardig OV en zal moeten voorzien in minimaal zijn eigen parkeerbehoefte en soms ook ruimte moeten bieden voor het parkeren van bewoners elders in de buurt. De verwachting is dat als gevolg van deze en andere maatregelen in de omgevingsvisie de parkeerdruk in de bestaande woonstraten juist zal verminderen en er ruimte vrij komt om te vergroenen. Dit leidt normaliter tot een waardevermeerdering in plaats van tot een waardevermindering. 7. De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (Ruimtelijke Strategie Utrecht, vastgesteld 2021). Daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht. In 2023 heeft de gemeenteraad van Utrecht is de “oplegger” bij de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) aangenomen. Hiermee is Rijnenburg toegevoegd als bouwlocatie in onze stad. Hier komt op termijn een betaalbare en duurzame wijk met ca. 25.000 woningen. Inmiddels is er een Programmatische Verkenning Rijnenburg (september 2024), onderdeel hiervan is grootschalige energieopwekking door drie of vier windturbines en circa 50 hectare zonnevelden (landschapspark Rijnenburg); Rijnenburg is geen alternatief voor bouwen in Overvecht. De woningbouwopgave in de stad is zo groot dat alle locaties nodig zijn.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wanneer er meer woningen zijn. Het is beter hoogbouw en slechte huizenblokken te slopen en te substitueren voor minder maar kwalitatief betere woningen die passen in een overkoepelende visie en plan voor de infrastructuur na de energietransitie. 11.In de omgevingsvisie staat dat bij de groei van de stad Utrecht er net zoveel groen moet zijn voor elke inwoner in de toekomst, zoals dit naar de huidige stand van zaken is. Overvecht bevat in 2024 323 hectare groen/blauwstructuur. De doelstelling is om 74,5 hectare bij te bouwen waardoor het aantal hectares zal toenemen tot 397,5 hectare. De groenvoorziening blijft hierdoor echter niet hetzelfde, maar neemt toe. Overvecht had in 2023, 34910 inwoners. Bij effectuering van de huidige plannen zal dat toenemen tot 39910 (zie ook punt 2). In 2024 zijn er 108 inwoners per hectare groenstructuur. Bij de huidige prognose zouden er in 2040, 100 personen zijn per hectare groenstructuur. Om evenveel groen te behouden per inwoner in 2040, als in 2023, dan zou er rond de 369 hectare groenstructuur in Overvecht moeten zijn. Dat behoud een verschil van 28,5 hectare in vergeleken met de bestaande plannen. De 28.5 hectare die overblijft kan dan gebruikt worden voor parkeerplaatsen. 12.Wijzig de plannen voor het Noorderpark. Volgens de visie moet het Noorderpark zijn natuur en biodiversiteit behouden, maar tegelijkertijd plaats bieden voor meer recreatieve initiatieven en duurzame energieopwekking.9 Het één zal ten koste gaan van het andere. Beter is het om het onderhoud van het park op peil te houden en de gebruiksintensiteit niet te verhogen. Daarnaast de zoektocht naar de opwekking van duurzame energie te schrappen (zie ook punt 11). 13.In de omgevingsvisie staat dat de straten in Overvecht (te) ruim gedimensioneerd zijn wat ten koste gaat van de verkeersveiligheid.10 De oplossing zou dan het versmallen en afsluiten van straten zijn waarbij de Marnixlaan als voorbeeld wordt gegeven. De Marnixlaan kan beschouwd worden als een mislukt project.11 Conclusies zijn dat mensen door het versmallen van een weg niet sneller de auto laten staan. Versmalling van wegen bevorderd niet beter rijgedrag. De hulpdiensten ondervinden hinder door de slechter begaanbare wegen. Net als op de Marnixlaan is het probleem niet	8. De gemeente juicht het toe dat de VvE een goedgekeurd plan heeft om energieneutraal te worden. De exacte uitwerking van hoogbouw rond station Overvecht is nog niet bekent. Bij de uitwerking van de plannen wordt uiteraard rekening gehouden met de invloed op de omgeving. 9. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 10. De omgevingsvisie gaat uit van efficiënt ruimtegebruik. Zonnepanelen komen op gebouwen. Infrastructuur voor de energietransitie komt in gebouwen. Vergroenen door het verminderen van verhard oppervlak in de openbare ruimte. Het is mogelijk om hoogbouw energieneutraal te ontwikkelen, de mogelijkheden worden per project onderzocht. Het verduurzamen van de bestaande woningen door deze te renoveren heeft de voorkeur. Als dat om goede redenen niet haalbaar blijkt, kunnen er woningen gesloopt worden om plaats te maken voor nieuwbouw. 11. De doelstellingen voor het aantal nieuwe woningen en het aantal hectare nieuw groen voor Overvecht zijn vastgelegd in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040). Het aantal hectare nieuw groen is niet alleen voor de nieuwe inwoners van Overvecht maar voor mensen uit de gehele stad.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de (te) ruime wegen, maar het gebrek aan handhaving van de maximumsnelheid en goed rijgedrag. Het is beter als de gemeente de meeste straten in Overvecht niet aanpast en inzet op handhaving van de verkeersregels. Een hogere pakkans verlaagd de kans op wederrechtelijk rijgedrag. 14.In de omgevingsvisie wordt voorgesteld om aan de ene kant meer te vergroenen door meer groene daken te maken, maar ook zonnepanelen op de daken te leggen voor opwekking van energie.12 Daken kunnen niet tegelijkertijd vegetatie bevatten als zonnepanelen (bij te veel zonnepanelen gaan de planten dood, bij te weinig zonnepanelen overleven de planten, maar is het rendement van de zonnepanelen te laag). Dat vergt een keuze waarbij de keuze voor zonne-energie de betere is. Daarnaast stelt de omgevingsvisie dat er 1000 trafohuisjes bij moeten in de wijk. Als er meer hectare aan groen in de wijk moet zijn naast 5000 woningen, dan is daar geen ruimte voor. Die ruimte is er ook niet als de traforuimtes in de huizen zelf komen, want dat gaat ten koste van woonruimte/woonvoorziening (zoals kelders). Daarbij is nog geen rekening gehouden met energieopslag, wat in de toekomst een rol gaat spelen.13 Door niet de 5000 extra woningen te bouwen blijft er meer ruimte over om op deze ontwikkelingen in te spelen.	12. Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. 13. De mogelijkheden voor inzetten van handhaving zijn beperkt. Daarom zetten we in op een duurzaam veilige inrichting van wegen, zodat (ook wanneer er geen handhavers in de buurt zijn) er minder hard gereden wordt. 14. Er bestaan systemen waarbij zonnepanelen gecombineerd worden met een groen sedumdak. Het kan per situatie verschillen wat de beste invulling is voor het benutten van het dak. Voor lagere daken die in het zicht liggen en bereikbaar zijn voor dieren kiezen we eerder voor groene daken. Voor hogere daken kiezen we voor zonnepanelen, deze daken hebben ook minder last van schaduw van omliggende gebouwen. Het grootste deel van de toe te voegen woningen is gepland in Overvecht Centrum, niet in plaats van kwalitatief groen. Het aantal van 1000 trafohuisjes geldt voor de hele stad, een deel daarvan zal in Overvecht komen. De trafohuisjes worden in de nieuwe gebouwen opgenomen. De ruimte die nodig is voor de infrastructuur (ook energieopslag in batterij of warmtebuffer) wordt opgenomen in de uitgangspunten van de projecten, het is een voorwaarde voor nieuwe ontwikkelingen en gaat niet ten koste van andere functies. De meeste ruimte voor groen wordt gewonnen door het herinrichten van straten. Er is nu heel veel plek voor de auto, zowel de breedte van de rijbanen als het

Nr.	Reactie	Antwoord
		aantal parkeervakken wordt gereduceerd om ruimte te maken voor groen. Ook zijn er op veel plekken brede stoepen die versmald kunnen worden en groen kunnen worden ingericht. Energieopslag van warmte en koude vindt voornamelijk plaats in de ondergrond.
567	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
568	Bij de fietsroute over de Santa Cruzdreef door het park Vechtzoom naar de Vecht heb ik grote vraagtekens. Vooral het gedeelte door park Vechtzoom. De getekende fietsroute is waar nu (nog) een wandelpad is. 300 meter verderop is het fietspad Belo Horizontedreef richting de Vecht. Het voorgestelde fietspad naar de Vecht lijkt me niet slim. Van het bestaande wandelpad of er naast wordt een geheel nieuw fietspad gemaakt. Aan het einde (richting Vecht) moet je stijl omhoog fietsen (flink klimmen) en even later op de rem staan om niet te hard naar beneden te roetsjen. Daarnaast kan deze route tot gevolg hebben dat nog veel meer fietsers over de wandelpaden gaan fietsen. En dan daar de brug over de Vecht, hoe hoog moet ie zijn, hoe vaak gaat ie open? Is bekend hoe vaak de Rode Brug open moet? Ik stel voor dat vanaf de Incadreef de fietsroute over de Pampadreef naar de Belo Horizontedreef, en vandaar daar naar de Vecht honderd keer aantrekkelijker wordt gemaakt. Eenmaal over de Belo Horizontedreef bij de Vecht aangekomen kun je langs de Vecht naar de Einsteindreef fietsen, en daar de al bestaande brug gebruiken. En de op- en afritten voor de fietsers maken we ook daar honderd keer aantrekkelijker. Je kunt dan lekker de brug afroetsjen en dan de Simonszde Rijkstraat in rijden, of andersom, de brug	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. Groen groeit mee is een belangrijk uitgangspunt in de stad en ook in Overvecht. Met de omgevingsvisie blijft de hoofdgroenstructuur grotendeels intact én we kunnen we bestaande buurten groener en meer leefbaar maken. De omgevingsvisie biedt ook handvatten om op woningtypen te sturen De ambitie om het groen te behouden is wat ons betreft geen loze belofte. Ten aanzien van de sociale samenhang in relatie tot de woningbouw zijn we het helemaal met u eens. De ambitie is om met de woningbouw de anonimiteit in de wijk te verminderen en de sociale veiligheid te vergroten. Dit doen we door toekomstige

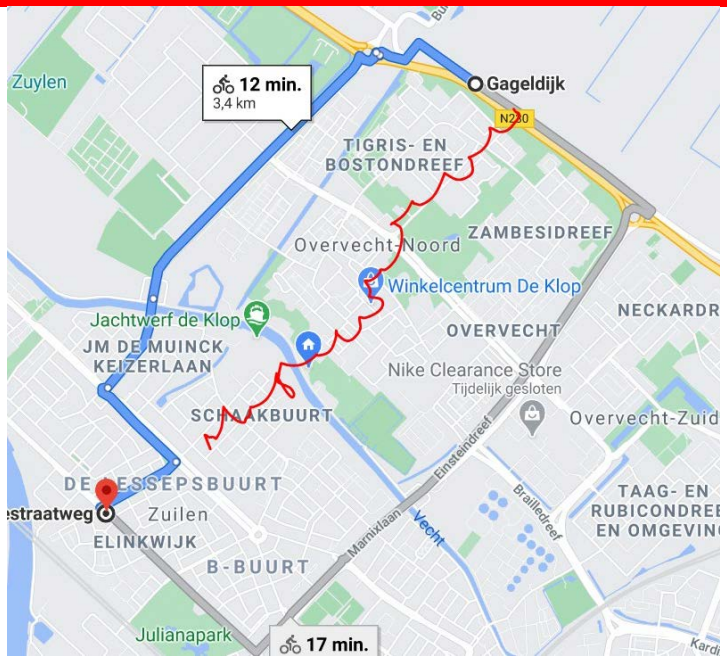
Nr.	Reactie	Antwoord
	afroetsjen richting Overvecht en dan verder langs de Vecht, links naar de stad of rechts slingerend door Overvecht naar Park de Gagel. **Ruimte voor groei** Heel mooi is dat de wens en het plan is dat het groen niet minder mag worden. ik herinner me op een andere plek in Utrecht dat gezegd werd dat de gemeenschappelijke binnentuin zou blijven, hij werd wel gehalveerd. Belangrijk is dat nieuw te bouwen huizen de sociale samenhang bevordert en goed ondersteunt. En dat ook rekening gehouden wordt met verandering van de behoefte van mensen. Ik las ergens: "De sociale en maatschappelijke kant moet de woonopgave bepalen." Een grote verandering is de enorme en aanhoudende groei van eenpersoonshuishoudens. Een aantrekkelijke woonvorm kan zijn kleine, individuele woningen met een gemeenschappelijke tuin, dat schept ook een sociale samenhang. Met het oog hierop raad ik u aan het artikel van Flip ten Cate (oud-directeur van de Federatie Ruimtelijke Kwaliteit) in het NRC van de dinsdag 14 mei ter harte te nemen: Investeer meer in wonen dan in bouwen. 'Wonen impliceert samenleven en thuisvoelen'. Meer huizen, aan 5.000 wordt gedacht, kan dat niet minder, zeker als je in ogenschouw neemt wat er de afgelopen twintig jaren bij is gekomen in Overvecht? Er zijn in de afgelopen jaren al heel veel woningen gebouwd op plekken waar eerst geen woningen stonden. Ik noem de plek van bijvoorbeeld de pakketdienst bij het Groot Winkelcentrum Overvecht, daar zijn vier blokken neergezet. Al wat eerder zijn tussen de Bruisdreef en de Brailledreef drie blokken gebouwd. Op het terrein van het ziekenhuis Overvecht zijn (jaren dertig) huizen gebouwd. Twee kantoren op de Kaap Hoorndreef zijn woningen geworden. Op de Maria van Hongarijedreef, Maria Theresiadreef en Jacoba van Beierenddreef stonden al woningen, daar zijn heel veel meer woningen gebouwd. Zoals ook nu bij de Vader Rijndreef. En onder welke wijk vallen de Rioolwaterzuiveringsinstallatie, en het terrein van het voormalig Vechthuis? Daar wordt nu ook flink gebouwd, waar voorheen geen woningen stonden. Het zit tussen de Brailledreef, Einsteindreef, Zandpad/Jagerskade en ligt aan de Overvechtkant van de Loevenhoutsedijk.	bouwprojecten te toetsen op de bijdrage aan de gemeenschap, in en om het gebouw. Dit kan bijvoorbeeld door ruimtes te reserveren voor collectieve voorzieningen zoals een gemeenschappelijke tuin. Het klopt dat er al veel extra woningen zijn gebouwd in Overvecht in de afgelopen jaren. Dit is echter niet voldoende, de woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (RSU). Daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht, dat is het uitgangspunt voor deze omgevingsvisie. Het terrein van het voormalig Vechthuis hoort ook bij de wijk Overvecht. Bij het opstellen van (her)inrichtingsplannen betrekken we altijd bewoners uit de buurt. We stimuleren betrokkenheid bij aanleg en onderhoud en waarderen inbreng van bewoners.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Groen verbeteren en versterken Ik hoop dat alle inwoners van Overvecht met verschillende achtergronden zich betrokken weten en voelen bij de plannen, bij de uitvoering en bij het instand houden van alle verschillende groenvoorzieningen. Een idee dat bewoners en kinderen wanneer planten in de aarde worden gezet dicht bij hun woning/speelveld, zij helpen bij het planten? Misschien ook de scholen hierbij betrekken? Wens ik u veel plezier en wijsheid bij het doornemen van alle reacties en de aanpassingen in de ontwerp-omgevingsvisie. Ik kan het niet laten en herhaal: 'Wonen impliceert samenleven en thuisvoelen'. Dat bij de visie, plannen en de uitvoering sociale samenhang voorop staat.	
569	Waarom een derde (!) brug naar het Vechtzoompark? Bijgevoegd een recente geluidsopname in het Vechtzoompark. U hoort bosuilen. Bosuilen hoor je niet neer als je tot ongeveer 100 meter nadert, dan zijn ze ineens muisstil. Dan vliegen ze liever weg. Dat is wat er gaat gebeuren als er hier een DERDE brug naar het Vechtzoompark komt. Ook de egels, ijsvogels, eekhoorns en andere schuwe soorten die hier nog een laatste thuis hebben in de stad staan niet te springen op de komst van meer licht, geluid en beweging dwars door hun park. Graag uw antwoord op mijn vragen. Waarom volstaan 2 bruggen naar 1 park niet? Wat is de toegevoegde waarde van een derde brug op dit korte stukje Vecht? De uilen en vleermzuien zijn de klap van de nieuwe nieuwe hockeyvelden op Sportpark Vechtzoom en het daar kappen van liefst 96 grote (uilnestwaardige) bomen nog niet te boven. Stapje voor stapje winnen we terrein op de natuur. Met deze keer een brug die, ook nachtelijk, verkeer door het park stimuleert. Ik dacht dat we inmiddels wijzer zouden zijn.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vandaar deze mail. Laten we van het Vechtzoompark een alles en iedereen verbindend natuurreservaat maken waar heel Utrecht trots op kan zijn, in plaats van het wederom met voeten treden van de rust in de laatste plukjes groen. Begin 2021 heb ik de informatiebijeenkomst over 'Mobiliteitsplan 2040 en de daarin opgenomen Vechtbrug (Zwanenvechtlaan)' bijgewoond. Er was toen geen sprake van inspraak- of inbrengmogelijkheden, het was toehoren en er was ruimte om vragen te stellen als je iets niet begreep. Ietwat bevreemdend schools van opzet. Ik had tijdens de bijeenkomst slechts één vraag: *uit welk onderzoek blijkt dat het bouwen van een brug ter hoogte van de Vechtdijk bijdraagt aan het oplossen van een (en welk?) al dan niet toekomstig probleem?* *dat is nog steeds mijn vraag.* **Er bleek dat er geen onderzoek naar gedaan is. "In de visie wordt een x-aantal bruggen ingetekend, of deze specifieke brug ook daadwerkelijk wenselijk/handig/nodig is zal nader onderzocht moeten worden in een project-fase."** Ik schreef in mijn bezwaarmail vervolgens, **31 jan. 2021 11:34**, *'Heeft het schrijven van dit bezwaar überhaupt zin, als er nog onderzoek naar de wenselijkheid van de brug in kwestie plaats dient te vinden?'* Wat blijkt een jaar later? Dat er nieuwe plannen gecommuniceerd worden met de betreffende brug erin, en dat nog steeds ZONDER onderzoeksgrond. Ik schreef daarover een uitgebreide mail op **29 nov 2021.** Het is een stevige belediging aan het adres van iedereen die zich inspant om überhaupt gehoord te worden in deze kwestie. Maar goed, laten we constructief blijven. Deze keer is er de mogelijkheid om wéér te reageren, dus ik doe wederom de moeite om gehoord te worden. Ik verwacht dat er deze keer wél serieus omgegaan wordt met bezwaren en deze	bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	niet langer links blijven liggen in de ongetwijfeld vele visiestukken die nog zullen volgen. Indien u ervoor kiest om de bezwaren niet ter harte te nemen, en u de brug nog niet wil weggummen uit de geschetste plannen, dan zal er op een gegeven moment dat onderzoek moeten plaatsvinden. Laat me in het licht van dat aanstaand onderzoek (aangenomen dat er voorvechters van deze brug zijn (ik ken ze niet, en waag te betwijfelen of u ze kent)) de gemeente en de belastingbetalers een flinke som geld besparen. *Er is geen mobiliteitsbehoefte aan nóg een brug ter hoogte van de Vechtdijk.* Ten eerste: de recent geheel verbouwde (!) Marnixbrug en de uitstekend functionerende Muinck Keizerbrug verstaan hun vak perfect waar het mobiliteit betreft. Helaas veroorzaken beide bruggen wel overlast door hangjongeren ónder de bruggen - u begrijpt dat we niet staan te springen om nóg zo'n hangplek. Ten tweede: een doe-opdracht aan uw adres - pak de kaart van Utrecht. **Teken de voorgenomen brug in. Teken vervolgens een stip op een willekeurige plek op de Amsterdamsestraatweg en teken een stip op een willekeurige plek op de Gageldijk. In alle scenario's zul je zien dat de route per fiets, scooter, of te voet, in geen geval versneld wordt door de aanleg van de ongewenste extra brug.**	

Nr.	Reactie	Antwoord



(ik neem het meest gunstige voorbeeld dat vóór een brug zou kunnen pleiten, maar het mag duidelijk zijn dat ook in dat geval er geen winst is, *tenzij iemand denkt dat onnodig lang door wijkjes zigzaggen sneller, wenselijker of veiliger is)*.

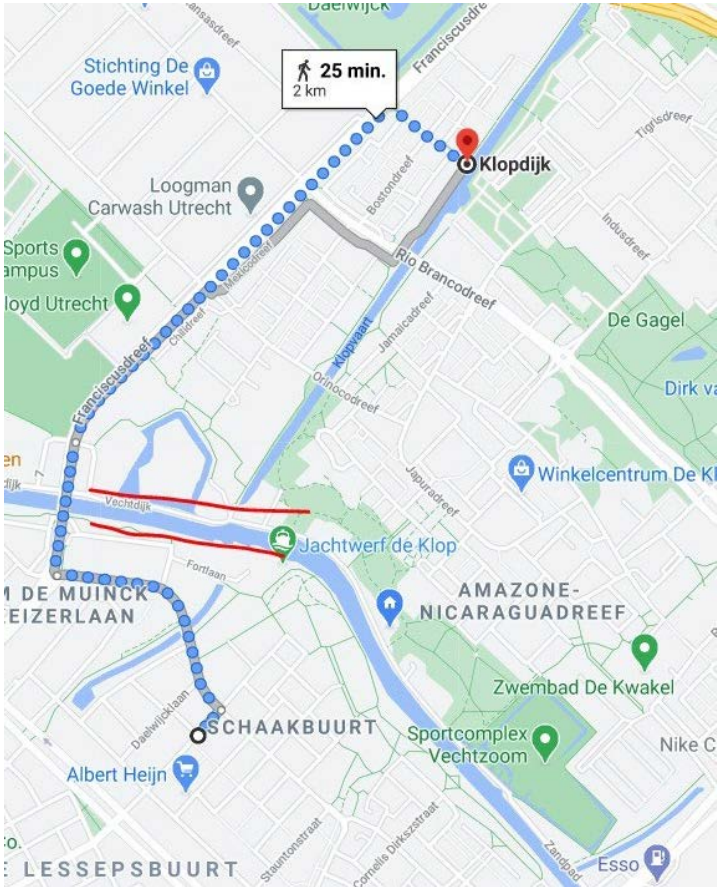
U mag hier ook enkele jaren komen wonen om te zien hoe de verkeersstromen door de wijken daadwerkelijk lopen, en hoe ze mogelijk nog te optimaliseren zijn. Of u neemt het woord van de huidige bewoners van de Vechtdijk aan.

Dat de brug bijdraagt aan stadsbrede bevordering van fiets(of niet-automobiel)verkeer is gebaseerd op een **aanname**.

Er is - ondanks dat het miljoenen zou kosten - simpelweg geen winst te behalen hier. Zelfs in het verbinden van korte routes tussen de

Nr.	Reactie	Antwoord

Zwanenvechtlaan en de Klopdijk is de tijdsbeparing, als daar al sprake van is, totaal verwaarloosbaar. Zie het rode streepje:



<- Afgezien van hoe relatief weinig mensen hier tussen **forensen**, want dat is waar het *in dit geval* om het gaat in de visie op 2040. De boodschappen doe je hier namelijk met de auto bij de AH in de schaakbuurt in Zuilen als je daar

Nr.	Reactie	Antwoord
	woont, of bij de Jumbo aan de Fansiscusdreef als je in Overvecht woont. Een brug hier brengt daar geen verandering in. Me dunkt verder dat er dringender zaken aan te pakken dan een brug op een plek waar omwonenden er hooguit overlast van hebben. Zet dat geld in voor sociale cohesie, milieu of veiligheid. *De Vechtdijk is sinds het verdwijnen van de Zandpaddames en het ontstaan van tweerichtsverkeer én de aanleg van de fietsbaan namelijk al stervensdruk - het is in amper 4 jaar tijd hier echt gevaarlijk geworden. Vandaag - 20 mei 2024 - is het een gevaarlijk stukje rijden met de auto vanaf Fort de Gagel; slalommend naar mijn huis op* [redacted] Ik zie wekelijks meerdere wandelaars, fietsers en auto's botsen. En het aantal katten en andere dieren dat doodgereden wordt, is schrijnend. Ik stel de start van een bijna-dodelijke-ongelukken-dossier voor, zodat niemand zich straks kan verschuilen achter dat dit niet bekend was. **Afijn, zullen we die lokale Vechtdijkverkeersituatie éérst eens nuchter / objectief onderzoeken, voordat we gaan luchtfietsen over bruggen? Niemand heeft dit nog onderzocht - er is sinds 2018 immers sprake van een nieuwe situatie. Met wielrenners die met 50km/h oude van dagen van hun sokken rijden.** <- laten we daar vooral geen hordes scooters, en beschonken latelijk fietsende horecabezoekers, aan toevoegen. Mijn vraag herhaald: waarom onderzoeken we de verkeersdruk op de huidige Vechtdijk niet? Ook is het relatief rustige Vechtzoompark, waar spechten, egels, vleermuizen, uilen, ijsvogels en eekhoorns hun thuis hebben niet gebaat bij het verhogen van de druk op hun - al kleine - habitat, door scooterende jongens aan de mix toe te voegen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	<- Ik stuur nu dagelijkse bommers uit het Vechtzoompark, wie gaat me helpen in die inspanning als die groter wordt? Krijg ik deze keer wel een antwoord op die vraag? Komt er is de tekentafellplannen ook een brug over de hondenspeelweide in het park, ter voorkoming van botsingen met in het park rennende honden? Tot besluit: ik woon hier nu bijna 25 jaar. Eerst in het Adriaan Menninckkwartier in Zuilen, nu op de Vechtdijk in Overvecht. Na 2 decennia denk ik dat ik een beetje namens beide kanten kan spreken. Mijn oud-buren komen hier maandelijks over de vloer en ik bij hun. Zelfs op deze microroute voegt de geplande brug in tijdswinst, per welk vervoersmiddel dan ook, niets toe. Het doet als betoogd eerder afbreuk aan de veiligheid (verkeersdrukte en overlast jongeren (*turft u svp ook het aantal aangiften van diefstal in Zuilen en Overvecht ter hoogte van de Vecht mee*)) én afbreuk aan de ecologische structuur (die met het kappen van honderden bomen bij de waterzuiveringsinstallatie in 2017 en de bomenkap bij de de voetbal-/hockeyclub op de Vechtdijk in 2020, gestaag doorzet - waar trekken we een grens?). Ik hoor dat moestuinvereniging Ons Genot nu ook onder vuur ligt van ontwikkelaars? Het is echt om te huilen. Ik mag meer verwachten van een gemeente die predenteert oog voor groen te hebben. Minder en minder groen - en wel concrete overlast - in ruil voor netto geen winst. Waar hebben we het over? Misschien dat 10 of 20 huishoudens er blij mee zijn? Op 400.000 Utrechters in 2040. Het plan is in dit geval écht **de mijl op zeven.** Ik wens u allen veel wijsheid toe. En **wederom** benadruk ik graag dat ik wens te participeren straks in dat ***éérste*** *concrete kwalitatieve en kwantitatieve onderzoek naar wat het (huidige en/of toekomstige) probleem is dat de gemeente met de komst van* ***deze*** *brug beoogt op te lossen.*	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Mijn vraag aan u is niet wat deze brug zoal 'oplost', ik vraag u wat het dringende probleem is? En of dat geld niet vele malen beter te besteden is. Ik wens alle betrokken een paar minuten Google maps toe om zelf te zien dat er hier geen winst te behalen is. Op de kaart ziet u dan overigens ook dat hier het eerste beetje groen van de stad begint. Een krimpend beetje, maar iedere boom in de strijd tegen de slechtste luchtkwaliteit van zo'n beetje heel Europa, is een verademing. Tot zover mijn ervaring als sociaal geograaf en bewoner van dit stukje Utrecht. Ik ben overtuigd dat u met gedegen onderzoek tot dezelfde conclusie komt. Veel succes en als ik ergens bij van dienst kan zijn, hoor ik het graag. Met vriendelijke groet, ook namens een overweldigende meerderheid van mijn buren, PS Bijgevoegd hieronder de bezwaren de ik met mijn buren deel (u heeft een kopie hiervan waarschijnlijk al enkele keren ontvangen, ik voeg het bij omdat ik ieder punt expliciet onderschrijf): In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema’s Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. Ontbrekende onderbouwing Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt	

Nr.	Reactie	Antwoord
	minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	

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

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

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik heb er vertrouwen in dat mijn reactie u helpt bij het optimaliseren van Omgevingsvisie Overvecht	
570	IEMAND HEEFT MIJN HUIS UITGEGUMD Stel je voor. Je komt vanavond thuis en er ligt een brief in je brievenbus. 'Omgevingsvisie' staat erop. Er zit ook een kaartje bij van je buurt. Je zoekt je eigen straat, je eigen huis. Daarop staat een donkerrood blok gekleurd. De legenda zegt: *'… ruimte om veel bij te bouwen. Daarbij mag de bebouwing ook de hoogte in. Gebouwen van 6 verdiepingen met op sommige plekken hogere gebouwen tot 50 meter…'* En over de plek recht tegenover je huis: *'…gebouwen tot 70 meter mogelijk'.* Je leest door: *'… ook mogelijkheden voor sloop/nieuwbouw, maar alleen als … er grote aantallen woningen, voorzieningen en werkplekken gebouwd kunnen worden.'* Verder staat er dat de doorgaande weg die je elke dag gebruikt om naar je werk te gaan (en naar je vrienden, familie, sportschool enz) afgesloten moet worden. Net als een aantal andere wegen. '*Je moet omrijden',* zegt het plan. Hoe zou jij je voelen als je dit las? Ik schrok. En ik dacht voor het eerst in 30 jaar: op deze plek wil ik niet meer wonen. En dat terwijl er best een paar minpuntjes waren aan de plek waar ik woon. De wijk Utrecht Overvecht. Een wijk waar ik het normaal ben gaan vinden dat: • De mensen om mij heen gemiddeld veel problemen hebben, zoals ziekte, armoede, financiële problemen, taalachterstanden. • Veel mensen om mij heen niet erg sociaal begaafd zijn: er ligt altijd (grof)vuil op straat, er zijn vernielingen, hennepkwekerijen, schiet- en steekincidenten, autobranden, plofkraken, politie wordt door groepen jongeren bekogeld met eieren enzovoort. • Asielzoekerscentra komen en gaan (prima), met mensen die hun eigen problemen meebrengen. • Ik tot een minderheidsgroepering ben gaan horen en weinig sociale cohesie voel.	De zorgen die u uitspreekt laten een diepe betrokkenheid zien bij Overvecht. Het gevoel dat uw huis uitgegumd is raakt aan een gevoel van onzekerheid en onrechtvaardigheid. Met de omgevingsvisie willen we onder andere ontwikkelingen in de wijk stimuleren zonder dat dit ten koste gaat van de bewoners die al zo lang in Overvecht wonen. De uitdaging ligt in het vinden van balans die wij bij de omgevingsvisie Overvecht gevonden denken te hebben. De ingediende zienswijzen zijn redenen geweest om de omgevingsvisie op onderdelen aan te passen. De kaart "Ruimte voor Groei" geeft gekleurde vlakken aan die gekoppeld zijn aan spelregels voor de beoogde veranderingen per gebiedstype. Vooral de rode en oranje vlakken rondom HOV-knooppunten hebben geleid tot zorgen over sloop-nieuwbouw , te dicht bebouwde gebieden en nadelen van hoogbouw (uitzicht, licht, lucht, ruimte, te veel mensen bij elkaar). Het verhaal waarom we voor de wijkverbetering kiezen voor verdichten langs de Centrale as blijkt onvoldoende uit de verf te komen. Evenals de verschillen in de ruimtelijk-programmatische opgave per kleur gebiedstype. Daarom hebben we per gebiedstype deze opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en aangescherpt: type ontwikkeling (inclusief uitspraak over sloop-nieuwbouw), bouwhoogten en hoogbouw, groen/openbare ruimte, parkeren en de woonmix. De knips tussen de buurten waren in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen om doorgaand autoverkeer volledig uit de buurten te weren en de buurten zo verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken. Uit de reacties blijkt dat veel mensen deze autoknips te ingrijpend vinden en niet willen dat autogebruik minder aantrekkelijk/gemakkelijk wordt. We leggen de knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren niet meer vast in de omgevingsvisie. Deze knips worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. In de kaarten zijn enkele mogelijke locaties (Amazonedreef,

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Ik de mensen in mijn eigen portiek niet meer ken, omdat ze te snel wisselen en elkaar niet meer opzoeken. Samengevat: de gebruikelijke problemen in een achterstandswijk waar veel mensen boven op elkaar gestapeld zitten. En daar moeten nu nog duizenden woningen bij. Niet tientallen, honderden, maar duízenden (denk nog even aan je eigen straat… duizenden!). De mensen die in die woningen komen zijn niet de mensen die nu in Tuindorp, rond het Wilhelminapark of aan de singels wonen. Die schrikken al als hun klinkerstraat in een rood fietspad verandert. Als er een fietserstunneltje komt dat aansluit op hun keurige wijk. Mijn vraag: waarom krijgen zij niet een keer een deel van hete aardappel te verstouwen? In plaats van wéér wij? Waarom vinden we het normaal om 'de paupers' van Overvecht uit hun huis te zetten en niet de keurige mensen met hun villa in Rijnsweerd? Of de mensen in hun fraaie (maar niet duurzame) jaren-30 woningen? Mensen die geld genoeg hebben om elders terecht te kunnen? Op hun plek passen heel veel hoge flats en je hoeft er veel minder mensen voor te onteigenen. Hoe lang wil je het elastiek oprekken van de mensen die proberen om Overvecht nog een beetje evenwichtig te houden? Is het eerlijk om de laatste goede kanten van deze wijk (groen, van je af kunnen kijken) nu ook nog weg te halen? Iemand heeft mijn huis uitgegumd. En ik voel me in de steek gelaten.	Tigrisdreef en Neckardreef) opgenomen voor toekomstige maatregelen. Meer of andere locaties zijn ook mogelijk.
571	Onderstaande tekst is door mijn buurman opgesteld. Middels deze mail wil ik graag laten weten dat ik mij aansluit bij onderstaande zienswijze. Ik kijk uit naar uw reactie. Bij voorbaat dank! Met vriendelijke groet, [NAAM] In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als "Transformatie in het groen". Met daarbij de toelichting: "De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met

Nr.	Reactie	Antwoord
	om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw." Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: "Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo'n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: 'Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.' Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl	spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen." De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
572	Bijgaande brief is verzonden door onze buurtbewoner. Ik verzoek u deze brief ook als de onze te beschouwen. Wij staan hier volledig achter. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering)

Nr.	Reactie	Antwoord
	om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw." Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: "Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo'n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: 'Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.' Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl	en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen." De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
573	Hierbij wil ik graag reageren op de zienswijze ontwerp Omgevingsvisie Overvecht. Sinds november 2022 heb ik een tuin bij tuindersvereniging Ons Genot. Ik heb begrepen dat wanneer de plannen doorgaan, dit gebied (mogelijk) op de schop gaat. Nu ben ik ook voorstander van het bevorderen van sport en beweging, maar ik begrijp niet hoe dit past in een plaatje van 'Groene stad van de toekomst' zoals beschreven in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Het nieuws dat deze plannen er lagen bereikte onze vereniging relatief laat; ik hoorde er pas van in maart van dit jaar. Had ik dit eerder geweten, dan had ik mogelijk andere keuzes gemaakt - ik heb inmiddels best wat tijd, energie en ook geld geïnvesteerd om van mijn tuin een plek te maken waar mijn gezin en ik tot rust kunnen komen. Voor de beeldvorming; mijn man en ik zijn beiden 47 en onze kinderen zijn 11 en 14. Ik woon zelf in Ondiep, niet echt een heel	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	groene wijk. Het dichtsbijzijnde park is het Julianapark, en hier is het doorgaans te druk voor ons (en het voelt er niet altijd veilig). Ik heb ook vrienden en vriendinnen met wie ik graag tijd in mijn tuin doorbreng; dit zijn allemaal mensen die in Utrecht wonen en zelf geen tuin (aan huis) hebben en die het daarom ook op prijs stellen dat er een rustige, groene plek is om naartoe te gaan. Naast het feit dat de tuinen in een behoefte voorzien, kleeft er nog een bezwaar aan de plannen om op deze plek sportvelden aan te leggen: de biodiversiteit gaat er op achteruit. In mijn tuin probeer ik vooral inheemse planten een plaats te bieden, het vijvertje in mijn tuin zit vol salamanders en kikkers, en ik ben geen vogelkenner maar ik kan wel zien dat er zich een grote verscheidenheid aan vogels en insecten tegoed doen (afhankelijk zijn van) de bloemen en vruchten in de tuinen. Die vinden ze niet op de grasakker pal naast de tuindersvereniging. Ik heb zelf ook heel lang in Overvecht gewoond, en begrijp zeker waarom het gebied verder ontwikkeld moet worden, maar ik vind het heel akelig als dit ten koste moet gaan van een vereniging met 183 tuinen die er al decennia geleden zijn aangelegd. Met die tuinen wordt voor de tuinders, hun families en vele andere Utrechters ook een voorziening geboden in de vorm van mentale rust en gelegenheid om buiten te verblijven (zonder daar een openbare ruimte voor op te moeten zoeken). Het verlies van mijn tuin zou voor mij een reden kunnen zijn om toch een andere woonplaats met meer groen te overwegen. Dit bedoel ik niet als 'dreigement' maar eerder als een signaal: ik hoop dat onze gemeente de impact op de Utrechters die hierdoor getroffen zullen worden in ogenschouw neemt.	
574	Bij mijn onderstaande kritiek beperk ik mij tot het aspect van de visie dat voor mij, als bewoner van de Professor Hugo de Vrieslaan (Tuindorp), het dichtstbij komt. Dat betreft de suggestie om vanuit Overvecht onder het spoor door naar ofwel de Van Bemmelenlaan ofwel de Hugo de Vrieslaan een fietstunnel te ontwikkelen. Tijdens de inloop bijeenkomst werd mij verteld dat de reden voor deze suggestie is dat op die manier basisschoolkinderen die vanuit Overvecht één	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	van de in Tuindorp gelegen basisscholen willen gaan bezoeken, die basisscholen makkelijker kunnen bereiken. Dat lijkt mij een onzin argument en een brug te er als het gaat om burgers te willen faciliteren. Er zijn al twee verbindingen tussen Overvecht en Tuindorp die beiden beschikken over een aparte fietsstrook, te weten de tunnel onder het spoor (mr Tripkade) en de spoorwegovergang aan de kant van Fort Blauwkapel. Wat is de winst als daar tussenin nog een fietstunnel wordt aangelegd? Voor een fietser die halverwege tussen de bestaande fietstunnel en de spoorwegovergang aan de Overvechtzijde woont is de tijdsbesparing maximaal anderhalve minuut. Het wil er bij mij niet in dat de gemeente bereid zou zijn voor zo'n te verwaarlozen tijdswinst een bedrag van 5 miljoen (de kosten voor een fietstunnel, zo werd mij gemeld) over heeft. Als die bereidheid er wel zou zijn, dan is dat een schoolvoorbeeld van onverantwoord bestuur, te meer gelet op de slechte financiële positie waarin de gemeente Utrecht zich bevindt. Dus: zonder meer schrappen die suggestie voor een fietstunnel onder het spoor en dat geld gebruiken voor andere, wel zinvolle aspecten in deze Omgevingsvisie of voor andere zinvolle projecten elders in Utrecht. Bovendien: voor de verbouwing van het NS-station lag er een fietspad van Overvecht naar Tuindorp ter hoogte van de tunnel onder het NS-station. De door dat fietspad ingenomen ruimte is er nog steeds (maar weggewerkt achter de muren van het station). Als er dan zo nodig een fietstunnel moet komen, open dan deze oude fietstunnel weer; is ook vast goedkoper.	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
575	**In zijn algemeenheid:** 1. U constateert terecht dat de mensen in de wijk een probleem hebben: zij ervaren hun leven als veel onleefbaarder, ongezonder en onveiliger dan andere Utrechters. 2. De wijk zelf heeft last van negatieve beeldvorming waarin Overvecht synoniem lijkt te zijn geworden met negativiteit en mikpunt wordt van vreemdelingenhaat. Het is bekend uit onderzoek dat deze problemen samenhangen met de kwaliteit van de leefomgeving. In de omgevingsvisie mag veel explicieter vanuit die samenhang naar de toekomst worden gekeken. Ik kan me niet aan de	**In zijn algemeenheid** Wij zijn het er niet over eens dat de omgevingsvisie niet voldoende naar de samenhang tussen problemen inde wijk en de kwaliteit van de leefomgeving is gekeken. Wij zijn Overvecht ook niet als overloopvat. Juist zetten we erop in om kansen te vergroten voor Overvechters en vinden het heel belangrijk dat Overvechters zich thuis blijven voelen in hun eigen wijk. Dat Overvecht ook Overvechts blijft: een wijk met herkenbare buurten in een groen raamwerk. Met het voorgestelde HOV zorgen we voor een snelle, frequente en herkenbare verbinding tussen Overvecht en andere delen van de stad. Dit betekent korter

Nr.	Reactie	Antwoord
	indruk onttrekken dat u Overvecht blijvend ziet als overloopvat voor de problemen die elders in de stad niet gewenst zijn, bijvoorbeeld als u het openbaar vervoer in de wijk ziet als toegang tot de stad in plaats van als verbinding van de stad met Overvecht. **Verdelen van de lasten** - Ik ondersteun het belang van meer gevarieerd bouwen en met name te bouwen voor ouderen en voor andersoortige woonvormen. - Overvecht is de wijk waar Utrecht zijn sociale woningbouw heeft ondergebracht. Met sociale woningbouw zelf is niets mis en dit zou tot voorbeeld moeten strekken voor andere wijken in de stad, zeker gezien de wooncrisis. Maar sociale woningbouw is steeds meer de woonvoorziening geworden voor mensen met een indicatie en bijzondere doelgroepen. Dat belast onze wijk onevenredig en leidt tot segregatie. Het zou goed zijn om met die nieuwe functie van sociale woningbouw bij de visie op de toekomst rekening te houden en de vraag te stellen en te beantwoorden wat dat vraagt aan aanpassing van de gebouwde omgeving en de woningen. - 'Verdunnen' in de woonomgeving waarbij mensen die het 'goed' doen voorrang krijgen op mensen die het 'minder goed' doen is een heilloze strategie. Uit Kanaleneiland weten we dat dit leidt tot segregatie (gated communities) en uit andere steden (Rotterdamwet) weten we dat dit leidt tot ongelijkheid in de woningtoewijzing die ten koste gaat van de kwetsbaarsten (institutionele discriminatie) zonder de problemen van die kwetsbaarsten op te lossen. **Bouwen in de hoogte in mijn buurt** - Bouwen in stedelijke en hoogstedelijk gebied kan volgens de conceptvisie de hoogte in. Bij de informatieavonden over de toekomst van Burezina (Berezinadreef) is door de buurt, die u in uw visie beschrijft als een 'versteende buurt', het bouwen in de hoogte afgewezen. De nabijgelegen woningen aan de Jeanne d'Arcdreef zijn zeer dicht tegen elkaar aan gebouwd en de open ruimte tussen deze woningen en de Berezinadreef geven de buurt nu enige ademruimte. Haal daarom Burezina uit het gebied waar stedelijke bebouwing	wachten en sneller en comfortabeler reizen. Het openbaar vervoer zien we daarbij niet als toegang tot de stad. **Verdelen van de lasten** In heel Utrecht wordt sterk ingezet op het vergroten van de voorraad sociale huurwoningen. Omdat het aandeel in Overvecht relatief hoog is, zetten we in Overvecht in op het verbeteren van kwaliteit van de voorraad in aansluiting op de behoefte. Ook de behoefte van bijzondere doelgroepen is daar onderdeel van. Sturing op toewijzing kan bijdragen aan meer menging in bestaande bebouwing van kwetsbare en minder kwetsbare doelgroepen. Tegelijkertijd wordt er juist ingezet op beter passende huisvesting voor kwetsbare doelgroepen, zodat het één niet ten koste gaat van het ander. **Bouwen in de hoogte in mijn buurt** Burezina is gelegen in een gebied dat in de omgevingsvisie is aangeduid als "woonbuurten." In deze gebieden zorgen we voor het verbeteren van de buurt en een betere woningmix. Transformatie en verdichting zoals in de stedelijke en hoogstedelijke gebieden is hier niet aan de orde. De aanduiding woonbuurten heeft geen relatie met het type bebouwing dat in het gebied staat, maar zegt iets over de ingrepen die hier mogelijk gemaakt worden. In de woonbuurt wordt voornamelijk ingezet op behoud door het openbaar gebied te verbeteren en sommige bestaande woningen aan te passen met kleine toevoegingen. Hoogbouw passen we zorgvuldig in. Hierbij houden we rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgen we voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Bovendien geven we voor hoogbouw specifieke hoogbouwprincipes en volgen we de kwaliteitsprincipes en ambities van de Stedenbouwvisie. Sociale veiligheid en interactie (ipv anonimiteit), goede woningmix, en leefbaarheid zijn in de omgevingsvisie belangrijke uitgangspunten. **Groen in de wijk** Bedankt voor uw reactie. Jammer dat uw de groene voeg als niet prettig ervaart. Er zijn zeker nog kansen om de huizen beter bij het park(je) te betrekken. Op het moment dat we de openbare ruimte integraal gaan herinrichten kunnen we hier anders mee omgaan (zie ook de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040,

Nr.	Reactie	Antwoord
	en hoger bouwen mogelijk wordt en beloof niet hoger te gaan dan drie hoog, in overeenstemming met de naastliggende bouw. - Een woonomgeving met tien-hoogflats voelt anoniem voor de mensen die er wonen. Meer hoogbouw in Overvecht in die omgevingen draagt niet bij aan de leefbaarheid van de wijk. Ik zou zeggen beperk dat. - De verdeling van ‘woonbuurt’, ‘stedelijke buurt’ en ‘hoogstedelijke buurt’ voelt behoorlijk gekunsteld als ik zie dat de woonomgeving Jeanne d’Arcdreef, Cleopatradreef en Fortunadreef al vol staat met tien-hoog flats en in uw visie wordt aangeduid als ‘woongebied voor laagbouw’. Dit ;ijkt op een vorm van wat ze in de Verenigde Staten 'Gerrymandering' noemen, bedoeld om te kunnen plannen ten eigen faveure. Voor de toekomst is het verstandiger om na te gaan hoe vernieuwing past in de omgeving en hoe dit vorm te geven, in gesprek met de bewoners. - Betaalbaarheid: bij de toekomst van Burezina is er gesproken over het plannen van woningbouw op de bovenste lagen van nieuwbouw, om de bouw van andere voorzieningen betaalbaar te maken. Dat lijkt me voor de toekomst van Overvecht een ongewenste constructie: woningbouw als melkkoe. Bouw woningen vanuit de behoefte en de draagkracht van de buurt en niet vanuit de tekorten op de begroting van de gemeente Utrecht. **Groen in de wijk** Het klopt dat Overvecht een groene wijk is, maar dit groen heeft voor bewoners het karakter van ‘ver weg’. Het zijn ‘plukken groen’ in de wijk en de directe woonomgeving is versteend. In de visie spreekt u van ‘een groene voeg’ in mijn buurt (Donaudreef). Op papier ziet dat er mooi uit, maar de werkelijkheid ervaar ik niet zo. Dat is een verlaten en opgeknipt hondenveldje dat voor mij als buurtbewoner onveilig voelt en ontoegankelijk. Het zou goed zijn als groen dichter naar de huizen en de mensen wordt gebracht: bomen langs de straat en huizen met meer voortuin en achtertuin. Of verticaal groen zoals gebouwd wordt in het stationsgebied, waarmee de wijk zich kan onderscheiden. **Verkeer** De straten van Overvecht lijken soms een racebaan vanwege het verkeer dat er doorheen jaagt. Alle maatregelen om het ‘recreatief showrijden’ binnen de wijk te frustreren juich ik toe. Mijn ervaring van andere wijken in Utrecht is dat	profielen). Tot die tijd zou ik samen met uw buren zoveel mogelijk gebruik maken van het bestaande groen, eventueel ook als zelfbeheergroep. Op deze manier voelt het groen minder anoniem en het bevordert de sociale cohesie in de buurt. Voor het vergroenen van versteende ruimtes rondom uw huis verwijzen we graag naar het initiatievenfonds van het wijkbureau. **Verkeer** Fijn om te horen dat u het eens bent met de voorgestelde maatregelen. Overvecht is een belangrijk onderdeel van Utrecht en door goede verbindingen (zoals HOV) wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. **Recreatie** Bedankt voor uw interesse in de culturele voorziening en het indienen van een zienswijze hierop. Wij zetten ons ervoor in dat de culturele voorziening past bij de wijk en aansluit op de behoeften van de inwoners uit Overvecht. Daarnaast willen we bereiken dat de culturele voorziening ook interessant is voor de rest van Utrecht en daarbuiten. Wij nemen uw zienswijze mee bij het maken van de plannen. Op een later moment gaan wij verder in gesprek met verschillende inwoners en makers uit Overvecht. Zo zorgen wij dat zij zich herkennen en welkom voelen in de nieuwe culturele voorziening.

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkeersbeperkende en circulatieregulerende maatregelen voor wijkbewoners even wennen zijn, maar meestal ook niet meer dan dat, en dat dit het overlastgevend verkeer beperkt. Verder hoop ik dat parkeervergunningen (tegen laag tarief) snel worden ingevoerd als instrument om mensen die Overvecht zien als P+R gebied de wijk uit te krijgen. Goed/beter openbaar vervoer zoals HOV-lijnen juich ik toe, maar niet in functie van het idee dat Overvecht een toegangspoort is tot de stad. **Recreatie** In Overvecht mag meer ruimte komen voor recreatie. Een mooi theater zodat mensen naar de wijk toekomen in plaats van er zo hard mogelijk doorheen rijden, restaurants, kroegen of een muziekcentrum of museum. En dan bij voorkeur niet een recreatieve functie waarin de bewoners zich zelf voortdurend moeten laten zien als anomalie (‘mensen met ervaring’, ‘mensen die anders zijn’, ‘toppers’, ‘mensen met cultuur’ etc. etc.)	
576	Als bewoners van de Arubadreef in Utrecht willen wij graag onze zienswijze delen met betrekking tot de Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht. In het bijzonder willen wij bezwaar maken tegen de voorgestelde toewijzing van het label "stedelijk" aan de Arubadreef en haar omgeving. Het is begrijpelijk dat de stad Utrecht voor een grote bouwopgave staat en dat er behoefte is aan verdichting om aan de groeiende vraag naar huisvesting te voldoen. Echter, het toekennen van het label "stedelijk" aan een buurt die momenteel een mix van huur- en koopwoningen herbergt, creëert onzekerheid onder de huiseigenaren. Allereerst zal dit label de huizenprijs(ontwikkeling) in de buurt drukken, doordat niemand een woning zal willen kopen die in de nabije toekomst mogelijk gesloopt gaat worden. Bovendien behoren de vierkante meter prijzen momenteel al tot de laagste van de gemeente. Met vanwege de omgevingsvisie een kleine, doch reële kans op gedwongen verkoop in de nabije toekomst, zal het voor de huidige eigenaar-bewoners onmogelijk blijken te zijn om binnen de gemeentegrenzen naar een gelijkwaardige woning te verhuizen.	Wij begrijpen dat de aanduiding 'stedelijke buurten' onzekerheid creëert bij u en uw medebewoners. Dat betreuren wij. De omgevingsvisie schept ruimte en ambities voor ontwikkeling tot 2040, waaronder verdichting rond de Centrale as met HOV knooppunten. Uw gewaardeerde buurt is al eerder van rood "hoogstedelijk" naar oranje "stedelijk" veranderd. Wij zien namelijk wel kansen voor verdichting en buurtverbetering volgens de spelregels van de oranje "Stedelijke buurten" in het hoofdstuk "Ruimte voor Groei" van de omgevingsvisie. Deze spelregels per gebiedstype zijn naar aanleiding van de participatie aangescherpt en verduidelijkt. Op de buurtkaarten hebben we eerste kansen voor ontwikkeling toegevoegd. Algemeen uitgangspunt van de omgevingsvisie is dat we behouden wat goed is en vernieuwen waar nodig. We streven er naar dat elke ingreep bijdraagt aan bredere wijkverbeteringsdoelen voor de Overvechtse inwoners. Aspecten als diversiteit, leefbaarheid en gemeenschappen zijn daarbij uitgangspunten in de omgevingsvisie. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het toekennen van het label "stedelijk" aan de Arubadreef en haar omgeving, enkel en alleen vanwege de nabijheid van een HOV-halte, brengt een hoop onzekerheid met zich mee voor de huiseigenaren in deze buurt. Het label suggereert namelijk een grotere focus op stedelijke ontwikkeling en verdichting, wat kan leiden tot veranderingen die de rechten en zekerheden van de huiseigenaren in gevaar brengen. In plaats van de Arubadreef te bestempelen als "stedelijk", pleiten wij er dan ook voor dat de gemeente Utrecht deze buurt het label “woonbuurt” toekent. Danwel dat het label “stedelijk” slechts voor nieuwe bebouwing geldt en expliciet vermeld wordt dat de bestaande woningen van eigenaar-bewoners ook bij sloop/herontwikkeling van huurwoningen, ongemoeid worden gelaten. Daarom verzoeken wij de gemeente Utrecht dringend om de voorgestelde toekenning van het label "stedelijk" aan de Arubadreef en omgeving te heroverwegen. Laten we in plaats daarvan streven naar een benadering die de diversiteit, stabiliteit en leefbaarheid van onze buurt waarborgt, zonder de eigenaar-bewoners tot 2040 en lang daarna in een continue staat van onzekerheid te laten verkeren.	Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.
577	1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor

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

Nr.	Reactie	Antwoord

opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.

- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.

Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de

Nr.	Reactie	Antwoord

Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?

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

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor

Nr.	Reactie	Antwoord

Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.

Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

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

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt

onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.

Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Nr.	Reactie	Antwoord

Alternatieven
Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.

Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute.
- De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn.
- De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers.
- Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
578	In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan De Gagel vernieuwt, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook vanwege dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig déjà-vu. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project Overvecht de Gagel Vernieuwt ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	vinden in het zogenoemde Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt (juni 2009). In hoofdstuk 3: Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak, paragraaf 3: Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: Bouwen in het groen staat onder C. Papyrusdreef: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen." De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het Startproduct deel A: visie, analyse en strategie en het Startproduct deel B: buurtprofielen. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen. Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen:	

Nr.	Reactie	Antwoord

Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van De Gagel vernieuwt, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone.
Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze.

Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’
Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft!

Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie

Nr.	Reactie	Antwoord
	niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
579	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

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

Nr.	Reactie	Antwoord

2. **Mobiliteit**

De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.
Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

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

Nr.	Reactie	Antwoord

- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

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

natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

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

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

- De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen.
- Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

2. **Mobiliteit**

De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.
Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere

bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?
- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt.
- Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.
- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.

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

Nr.	Reactie	Antwoord

vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.

- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.

- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.
Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute.
- De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn.
- De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers.
- Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar

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

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

- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?
- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt.
- Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is.

Nr.	Reactie	Antwoord

Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.

- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.
- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.
- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.

Nr.	Reactie	Antwoord

- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.

Nr.	Reactie	Antwoord

- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.
Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute.
- De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
582	Als Werkplaats Overvecht, bestaande uit de corporaties Woonin, Portaal en Bo-ex, ontwikkelaars Era Contour, AM, BPD en Heijmans en beleggers Amvest, Syntrus Achmea en Wonam, dienen wij een zienswijze in op de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht. Sinds 2018 zijn we actief in Overvecht. Samen met de gemeente Utrecht en de twee bewonersorganisaties NAAM Overvecht en NAAM Overvecht zijn in 2022 samenwerkingsafspraken voor de duur van 20 jaar vastgelegd in het Wijkakkoord Overvecht. Afspraken om samen de schouders eronder te zetten, elkaar te versterken en vaart te maken met integrale wijkverbeteringen. Het gaat om fysieke verbeteringen voor wonen, openbare ruimte en groen, voorzieningen, mobiliteit en wijkeconomie. Allen met als doel dat de huidige en nieuwe bewoners in Overvecht het beter krijgen. Het Wijkakkoord gaat uit van de huidige en toekomstige beleidskaders van de gemeente Utrecht. De Omgevingsvisie neemt de afspraken in het Wijkakkoord als vertrekpunt bij de uitvoering. De Omgevingsvisie is een sturend document met een integrale visie en uitvoeringstrategie. Wij zijn daarom ook positief dat de gemeente Utrecht een ontwerp Omgevingsvisie voor Overvecht heeft opgesteld met als uitkomst een ambitieuze visie voor Overvecht en een aanzet voor de uitvoeringstrategie. Wij zien punten ter verbetering die meegenomen kunnen worden in de verdere uitwerking.	***De visie start vanuit hoofdstructuren en beperkt vanuit de buurten zelf*** De omgevingsvisie geeft de stip op de horizon voor de hele wijk en we hebben de grote structuren in samenhang bekeken op het gebied van bouwen, mobiliteit en groen. Wat dit betekent en waar de accenten liggen per buurt, is opgenomen op de buurtkaarten. We hebben nu niet zozeer van buurt naar wijk gewerkt, zoals dat wel in het startproduct van Werkplaats Overvecht is gebeurt. Uiteraard vraagt de omgevingsvisie verdere uitwerking. Uitwerking pakken we graag op met partners die actief zijn in de buurten, waaronder de Werkplaats Overvecht. ***Het gekozen verdichtingsscenario combineert lastig met de buurtgerichte aanpak*** De in het MER onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd, waarbij de gekozen variant het meeste lijkt op het alternatief van geconcentreerde verdichting (zie ook de beleidsnota deel B7). Uw vraag om het tweede alternatief mee te nemen bij de verder uitwerking van de omgevingsvisie past niet bij het ingestoken proces van de omgevingsvisie. Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt zijn in de omgevingsvisie en hoe die zich verhoudt tot het MER verwijzen wij naar de aanvulling MER.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De visie start vanuit hoofdstructuren en beperkt vanuit de buurten zelf Onze inzet is om de komende jaren te werken aan sterke buurten die samen een verbeterd Overvecht vormen, zowel met en voor de huidige en nieuwe bewoners. In de huidige visie zien we beperkt een buurtgerichte aanpak terug. Wat speelt er in de buurt, wat is er nodig en hoe realiseren wij dit gezamenlijk? In de buurtprofielen van ons Startproduct uit 2020 laten we zien hoe we dat willen aanpakken. Het is een combinatie van buurtprofielen met buurtoverstijgende thema's. Van wijk naar buurten en van buurten naar plekken noemen we dit. De huidige visie wordt sterker door deze bottum-up benadering toe te voegen. Wij kunnen en willen onze bijdrage leveren om dit concreet te maken. ***Het gekozen verdichtingsscenario combineert lastig met de buurtgerichte aanpak*** Er is gekozen voor het scenario Gebundelde Verdichting. Een scenario waarbij de verdichtingsopgaven gecentreerd zijn aan een centrale HOV-as gecombineerd met een nieuw verkeersafwikkelingssysteem. In dit scenario wordt gewerkt met knips tussen de verschillende buurten en wordt tevens de hoofdgroenstructuur vastgelegd en versterkt. Deze keuzes bepalen in sterke mate wat er op buurtniveau aan wijkverbetering mogelijk is. Op sommige plekken betekent dit zeer vergaande ingrepen en op andere plekken juist minimale ingrepen. Deze ingrepen zijn veelal ingegeven door de buurtoverstijgende keuzes en in veel mindere mate vanuit de behoefte of kansen vanuit de buurt of het onderliggende vastgoed. Onze verwachting is dat daardoor het draagvlak bij bewoners beperkt zal zijn, zeker indien de meerwaarde vanuit de buurt niet overtuigend genoeg is. a.Aan het begin van het traject zijn twee scenario's als uitersten gepresenteerd. Naast scenario 1 Gebundelde Verdichting ook scenario 2 Verspreide Verdichting. Dit tweede scenario had onze voorkeur door een betere aansluiting op een buurtgerichte aanpak. Tijdens participatiemomenten met bewoner kwam ook naar voren dat Overvechters kiezen voor (elementen van) Variant 2. De keuze voor scenario 1 is door de gemeente relatief vroeg in het ontwerptraject gemaakt en het tweede scenario is vervolgens niet verder besproken in het participatietraject. Bij de MER zien we dat beide scenario's zijn meegenomen	De ingediende zienswijzen waaronder de zienswijze van de Werkplaats heeft geleid tot een aanpassing van mobiliteitskeuzes waarbij de variant in de omgevingsvisie meer overeenkomsten vertoont met het in het MER onderzochte alternatief 2. De knips tussen de buurten waren in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen om doorgaand autoverkeer volledig uit de buurten te weren en de buurten zo verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken. Uit de reacties blijkt dat veel mensen deze autoknips te ingrijpend vinden en niet willen dat autogebruik minder aantrekkelijk/gemakkelijk wordt. We leggen de knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren niet meer vast in de omgevingsvisie. Deze knips worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. In de kaarten zijn enkele mogelijke locaties (Amazonedreef, Tigrisdreef en Neckardreef) opgenomen voor toekomstige maatregelen. Meer of andere locaties zijn ook mogelijk. ***De haalbaarheid van de visie staat onder druk*** Om de integrale ambities te halen zijn samenwerkingen in groter projectverband nodig, zodat zoet en zuur kan worden verdeeld en het juiste programma op de juiste plek belandt. Opgaves van onder andere parkeren en groen zijn vaak ook niet per plot te realiseren en daarvoor is het nodig om op een hoger gebiedsniveau te bekijken. Dit is ook zo besproken tijdens de gesprekken die we gehad hebben met de woningcorporaties. *b. Groen* De uitgangspuntennotitie geeft zowel een kwantitatieve als ook een kwalitatieve opgave voor groen in de wijk. We laten in deze omgevingsvisie zien wat hiervoor nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 is beschreven welke kwalitatieve verbeteringen per groenstructuur en buurt wenselijk zijn. De ambitie is op visie niveau kwantitatief en kwalitatief beschreven. Bij projecten kan deze kwalitatieve ambitie aangescherpt worden. De meanderende lijn bij Park de Gagel is schematisch en staat voor een vloeiende overgang tussen park en buurt zonder harde parkranden. Een kwaliteitsslag door het activeren van de plint aan

Nr.	Reactie	Antwoord
	en dat de twee scenario's in de waardering dicht bij elkaar liggen. Waarom scenario 2 Verspreide Verdichting dan ook niet parallel aan scenario 1 verder ruimtelijk is uitgewerkt, is niet duidelijk. We vragen daarom om het tweede scenario alsnog mee te nemen bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie om de buurtgerichte aanpak een plek te geven. ***De haalbaarheid van de visie staat onder druk*** Er is hard gewerkt aan de complexe puzzel om alle thema's en ambities in de Omgevingsvisie een plek te geven en onderling te koppelen. Tegelijkertijd zien we ook een sterke samenhang met het gekozen ruimtelijke concept van de Gebundelde Verdichting. Hierin zien wij een risico. De benoemde voorwaarden t.a.v. groen, mobiliteit, wonen, werken en voorzieningen zijn nu zo opgeschreven dat ze onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, waardoor ze vooral kaderstellend zijn i.p.v. ruimte biedend. De koppeling van de thema's kan daardoor vertragend werken of de haalbaarheid verslechtert. Hieronder per thema kort een reflectie ter verduidelijking: *b.Groen* De groenambitie is hoog en vrij kwantitatief beschreven. De kwantitatieve omschrijving van extra groen per nieuwe woning is een voorbeeld. Hoe worden initiatieven straks beoordeeld? Het moet gaan om kwalitatief beter groen en niet altijd om meer. De ambitie moet naar ons idee meer kwalitatief beschreven worden en minder kwantitatief. In de visie is aangegeven waar groen behouden moet blijven en waar extra groen bij moet komen. Een voorbeeld is het Gagelpark. Bij het Gagelkwartier zien wij een vloeiende arcering die een meanderende parkrand suggereert die niet overeenkomt met de huidige situatie en arceringen voor de versterking van de parkranden veelal over particulier bezit. Transformatie is op deze plekken niet te verwachten, terwijl op andere plekken langs het park de mogelijkheden er wel zijn. Door de keuze voor extra m2 groen concludeert de Omgevingsvisie dat deze plekken niet mogelijk zijn. Dit beperkt demogelijkheden voor de beoogde kwaliteitsslag van het Gagelpark waaronder het oplossen van	de achterkanten is nog steeds wenselijk maar zal op gebouwniveau aangepakt moeten worden. *c. Mobiliteit* We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. *Parkeren* Wij erkennen dat de voorgestelde parkeeroplossingen financiële investeringen vereisen. Daarom wordt er actief gezocht naar financieringsmogelijkheden, afspraken en samenwerkingen met private partijen, ontwikkelaars en andere stakeholders. Ook wordt er gekeken naar subsidies en andere vormen van financiële ondersteuning vanuit provinciale, nationale en Europese fondsen. Aandachtspunten ten aanzien van de haalbaarheid zijn opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf over parkeren. *d. Financiële haalbaarheid* De uitvoering van de doelstellingen in de omgevingsvisie gaat gepaard met grote investeringsopgaven. De kosten van investeringen in de openbare ruimte zijn in beeld gebracht. Zie daarvoor de Beleidsnota omgevingssvisie Overvecht. De kosten en opbrengsten voor de gebiedsontwikkelingen zijn binnen de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht niet weergegeven onder meer omdat de opbrengsten van de gebiedsontwikkeling en hoe deze zich verhouden tot de benodigde investeringskosten om de ambities van de omgevingsvisie te kunnen realiseren nog niet in beeld zijn. Die is vanwege het abstractieniveau van de omgevingsvisie en vanwege het gegeven dat de meeste mogelijke verdichtingslocaties niet in eigendom zijn van de gemeente.. Wij gaan graag hierover met u in gesprek. *e. Aantallen woningen en werkplekken* De omgevingsvisie gaat zeker niet alleen uit van bouwen op gemeentegrond, maar ook hetvernieuwen en transformeren van de bestaand bezit zijn net zo

Nr.	Reactie	Antwoord
	achterkanten enorm. Dit is ons inziens een gemiste kans voor de beleving van het groen in de wijk. *c.Mobiliteit* De Omgevingsvisie gaat uit van grote veranderingen op het gebied van mobiliteit. Er wordt ingezet op de mobiliteitstransitie; meer ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. Naast het autovrij maken van de Carnegiedreef, waar we voorstander van zijn, worden verschillende 'knips' gemaakt om autoverkeer door de wijk te beperken, waardoor het verkeer via de ring moet rijden. Vanuit bewoners zijn deze zorgen al naar voren gekomen. De Werkplaats is positief over de inzet op gezonde en duurzame mobiliteit in combinatie met het verbeteren van de verkeersveiligheid. Echter hebben we twijfels over de huidige oplossingen met knips, zeker in relatie tot de passendheid voor de wijk Overvecht. *Parkeren* De druk op de openbare ruimte is groot en dit wordt versterkt door de beoogde verdichting. Het huidige straatparkeren neemt relatief veel ruimte in en is ook een betaalbare optie voor de huidige bewoner. In de Omgevingsvisie vermindert het parkeren uit het straatbeeld. Voor nieuwbouw moet parkeren opgelost worden in nieuwe parkeeroplossingen. Bij de hoogstedelijke gebieden moet deze nieuwbouw ook de huidige parkeerplekken op straat oplossen. De consequenties van het opheffen van parkeerplaatsen wordt onvoldoende belicht. De Omgevingsvisie heeft geen ontwerpen of parkeerstudies opgenomen. Benoemd wordt dat in het vervolg een concreet onderzoeks- of ontwerptraject op de kleinere schaal nodig is. De Werkplaats voorziet dat het parkeren voor bestaande en nieuwe woningen niet opgelost kan worden met nieuwe parkeeroplossingen zonder grote financiële bijdragen. *d.Financiële haalbaarheid* Er is veel geld nodig voor de uitvoering van de totale Omgevingsvisie. Zoals aangegeven in deel B van de uitvoeringstrategie zijn hier beschikbare middelen, subsidies en grondbeleid voor nodig. De grondwaarde onder de nieuw te bouwen woningen vormt hier ook een onderdeel van. De vraag is hoe	belangrijk om de doelstellingen te halen. Soms kan dat gaan om sloop, maar veel vaker gaat dat om maatregelen als aanbouwen of optoppen, of een extra gebouw in het openbaar gebied. Zo ook in de rood-oranje gebieden langs de centrale as. De grote aantallen moeten vooral gerealiseerd worden in Overvecht Centrum en Station. En in mindere mate langs de centrale as. Wij schatten in dat de aantallen haalbaar zijn. De keuze hiervoor hangt samen met de keuze voor mobiliteit. Dit worden de best bereikbare plekken met OV. 5.000 woningen kan alleen met relatief minder auto's en dus moeten er goede alternatieven zijn met OV en fiets. Een verspreide verdichting gaat niet samen met een goede mobiliteitstransitie en dit zal tot gevolg hebben dat de wijk niet meer bereikbaar en leefbaar zal zijn. ***e. Samen de schouders eronder te zetten*** Wij onderschrijven het belang van gezamenlijk met de corporaties en markt uitvoering te gaan geven aan deze omgevingsvisie. De ontwerp-omgevingsvisie hebben we op een aantal punten aangescherpt naar aanleiding van de zienswijzen. Zie hiervan hoofdstuk 2 van de omgevingsvisie. We komen niet op alle punten tegemoet die Werkplaats Overvecht in haar zienswijze heeft aangegeven. Zo houden we vast aan de gebundelde concentratie en kiezen niet voor verspreide verdichting. Desalniettemin hopen wij wel dat Werkplaats Overvecht met ons de schouders eronder blijft zetten. De samenwerkingsvorm met de woningcorporaties en andere partners vraagt nog verdere uitwerking. Dat proces starten we graag in het nieuwe jaar op.

Nr.	Reactie	Antwoord

groot het geschatte aandeel is dat is meegenomen in de visie en of dit realistisch is. Zijn daarbij ook de kosten voor de ambities ten aanzien van groen en parkeren meegenomen? En is rekening gehouden dat de te realiseren grondwaarden bij locaties waar corporaties overgaan tot sloop en nieuwbouw zeer beperkt zijn en financieel complex? De inzet van alle beschikbare subsidies zullen daarom nodig zijn. Hier willen we ons dan ook maximaal voor inzetten.

e.Aantallen woningen en werkplekken

Het vastgoed in Overvecht is veelal te goed om te slopen en veel corporatiewoningen zijn gerenoveerd of zijn binnenkort aan de beurt. De plekken waar nieuwbouw mogelijk is, liggen veelal op gemeentegrond. In de rode gebieden wordt gerekend met flinke aantallen nieuwbouw. Wij verwachten dat een deel lastig te realiseren is. Mocht blijken dat de aantallen lager worden dan ingeschat, dan biedt het huidige scenario van Gebundelde Verdichting geen alternatieven. Het tweede scenario Verspreide Verdichting biedt meer ruimte en flexibiliteit om op andere locaties te zoeken naar geschikte alternatieven. Daarom vragen we de gemeente om een uitwerking op te nemen met geschikte alternatieven indien de aantallen niet realiseerbaar blijken.

e.Samen de schouders eronder te zetten

De Omgevingsvisie laat een toekomstbeeld zien die enkel gezamenlijk gerealiseerd kan worden. Het omvat de hele wijk en heeft invloed op alle bewoners van Overvecht. Nu moeten we - zoals in het Wijkakkoord omschreven - samen de schouders eronder zetten, elkaar versterken en vaart maken met integrale wijkverbeteringen. De gemeente heeft de regie, maar bouwt niet zelf. Dat doen de corporaties en marktpartijen.

Het is belangrijk om ontwikkelingen in samenhang te zien, zowel programmatisch en ruimtelijk. Er moeten integrale afwegingen gemaakt worden op gebiedsniveau, niet plot voor plot zoals bij nieuwbouwwijken of per thema’s. De visie maakt zichtbaar hoe alles met elkaar verbonden is en hoe complex dit is. Bij de uitvoering van plannen zal dit nog complexer blijken, aangezien de

Nr.	Reactie	Antwoord
	praktijk weerbarstig is. Commitment voor de lange termijn is nodig, waardoor afspraken gemaakt kunnen worden over het zoet en zuur. Wij lezen dat de uitvoeringstrategie de gemeente en andere ontwikkelende partijen moet uitnodigen om tot een gezamenlijke, integrale aanpak te komen. Die handschoen pakken we uiteraard op. Vanuit de Werkplaats zijn we sinds 2018 actief in Overvecht. In 2022 zijn in het Wijkakkoord langjarige samenwerkingsafspraken met elkaar gemaakt over diverse onderdelen, zoals rolverdeling, scope en hoe om te gaan met gemeentelijke locaties. Graag zetten we gezamenlijk de volgende stap om als open alliantie toe te werken naar een langjarige samenwerking voor de gebiedsontwikkeling en wijkverbetering van Overvecht. Wij vragen de gemeenteraad om samen deze ontwerp-omgevingsvisie bij te stellen tot een visie die meer flexibiliteit biedt en bij de uitwerkingsstrategie uitdrukkelijk inzet op samenwerken, waardoor ambitieuze en haalbare plannen gerealiseerd kunnen worden die Overvecht en de Overvechters vooruit helpen. Graag gaan wij hierover met de gemeente in gesprek.	
583	Hierbij willen wij aangeven dat wij ons willen aansluiten bij de zienswijze van [indiener 514]. en dat deze zienswijze ook door ons nadrukkelijk als verzonden moet worden beschouwd. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis.	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden".

Nr.	Reactie	Antwoord
	Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft.	De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord

En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*:

Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen."

De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.')

Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*.

In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen:

Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone.

Nr.	Reactie	Antwoord

Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze.

Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’

Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft!

Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten.

Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken

Nr.	Reactie	Antwoord
	gebouwd?", met een al even kort antwoord: "We gaan niet in de parken bouwen." Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als "park" op de kaart aangegeven, maar als "Bebouwing aan het groen" (Wijkbericht), c.q. 'Transformatie in het groen' (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. 'Ontwikkelingszone' (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, "de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw." Dat komt op sommige bewoners over als een 'truc' om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie 'Transformatie in het groen', dan wel 'Ontwikkelingszone'. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
584	Met deze brief wil ik mijn zienswijze kenbaar maken over het ontwerp van de Omgevingsvisie Overvecht. Ik ben sinds 2011 actief lid van amateurtuindersvereniging Ons Genot en maak mij ernstige zorgen over de negatieve gevolgen die de huidige opzet van deze visie heeft voor onze tuinvereniging en de bredere gemeenschap. **Historische en Biologische Waarde** Het complex van Ons Genot is van onschatbare historische en biologische waarde. Sinds de jaren 50 biedt het een thuis aan tuinders en sinds de jaren 60 staan er karakteristieke tuinhuisjes. Na jaren van bodemverbetering draagt het terrein aanzienlijk bij aan de biodiversiteit in Overvecht. Zo herbergt het broedende ooievaars, een bijenstal, een wormenhotel, een insectenmuur, een paddenpoel, een mussenhotel en de eerste zadenbibliotheek van Utrecht. De sloten van Ons Genot spelen een belangrijke rol in de wateropslag tussen het	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	hoge Overvecht en de lager gelegen Bethunepolder, waar de natuurlijke oevers voor flora en fauna een ecologische verrijking vormen. De unieke biodiversiteit die hier is ontstaan, kan niet eenvoudig worden verplaatst en zal jaren nodig hebben om zich elders te herstellen. **Sociaal en Educatief Belang** Ons Genot is meer dan een tuincomplex; het is een levendige gemeenschap van mensen uit alle rangen en standen. Het terrein is openbaar en toegankelijk voor iedereen, waardoor het een populaire plek is voor wandelaars, fietsers, en spelende kinderen. De vereniging biedt workshops, een tuinwinkel met biologische plantjes en een kantine met terras. Dit alles maakt het een belangrijke sociale en educatieve ruimte, waar kinderen en volwassenen leren over natuur en duurzaamheid. **Gezondheidsvoordelen** Tuinieren op Ons Genot biedt zowel lichamelijke als geestelijke gezondheidsvoordelen. Het is een oase van rust in een hectische tijd, en helpt mensen met stress, overspannenheid of burn-out klachten. Tuinieren is een toegankelijke manier om in beweging te blijven en te genieten van de buitenlucht, zonder de drempel van een sportschool. **Financiële en Emotionele Impact op Tuinders** Een mogelijke verplaatsing van het complex zou niet alleen de natuur schaden, maar ook de tuinders persoonlijk duperen. Velen hebben geïnvesteerd in huisjes (die eigendom zijn van de individuele tuinders) en het onderhoud van hun tuinen, waardoor deze plek zowel een financiële als een emotionele waarde heeft. Voor veel tuinders is het ondenkbaar om elders opnieuw te beginnen, wat de hechte gemeenschap die hier bestaat zou vernietigen. **Oproep tot Herziening** Gezien de bovengenoemde punten verzoek ik u dringend de huidige opzet van de Omgevingsvisie Overvecht te heroverwegen. Ik pleit ervoor dat bestaande sportlocaties efficiënter worden benut, zodat het behoud van Ons Genot op de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	huidige locatie gewaarborgd kan blijven. Dit komt ten goede aan alle mensen, dieren en planten die nu van dit unieke tuincomplex genieten.	
585	**Brandenburchdreef/Dommeringdreef** Ik had u al eerder een vraag gestuurd over het complex Brandenburchdreef / Dommeringdreef. Ik zou mijn reactie graag uitbreiden. In de omgevingsvisie staat het wooncomplex Dommeringdreef/Brandenburchdreef niet duidelijk aangegeven. Op verschillende kaarten is op de plek van de wooncomplexen iets anders aangeven, zoals meer groen en een fiets/wandelpad. Dat er al een wooncomplex staat op die plek is niet duidelijk. Ik zou willen verzoeken om de Dommeringdreef/Brandenburchdreef als bestaande en belangrijke bebouwing op te nemen in de omgevingsvisie. Het is een gebouw in goede staat, met 160 woningen, recent verder geisoleerd, bewoners hebben de mogelijkheden gekregen om zonnepanelen te laten plaatsen, het zijn toegankelijke woningen en er is een bestaande sociale structuur met een activiteitenruimte die ook gebruikt wordt. De overlast is laag en de leefbaarheid is over het algemeen goed. In de inleiding wordt als uitgangspunt genoemd dat "We behouden wat goed is" en daar valt dit complex naar mijn mening onder. Ik denk dan ook dat het belangrijk is om dat ook te erkennen. Bij een onduidelijke status is de kans te groot dat men op zeker moment niet precies weet wat er gaat gebeuren, het onderhoud en de betrokkenheid teruglopen en dan kan iets wat nu goed loopt toch snel vervallen. Hoewel het duidelijk is dat er nu geen plannen zijn om iets te veranderen, denk ik dat het belangrijk is dat dat ook in de toekomst niet gebeurt, en dat de omgevingsvisie geen onduidelijkheid laat over dit complex. (Een vergelijkbare situatie geldt overigens voor de nog recentere woningen en gebouwen bij de Werradreef, daar zijn een gezondheidscentrum en zorgwoningen gebouwd (onder andere Nieuw Tamarinde), en die zijn veel te nieuw om daar nu weer andere keuzes over te maken.) **Knip op autowegen en bereikbaarheid**	De ambitie in de omgevingsvisie is om de groenverbindingen robuuster te maken en minder versnipperd door hekwerken verharding en bestaande bebouwing. Mocht in de toekomst de gelegenheid zich voordoen dat de eigenaren besluiten dat de bebouwing weggaat, dan spreekt de omgevingsvisie de ambitie uit de bebouwing niet op deze manier op deze plek terug te laten komen. De kaarten 'nu, straks, later' zijn zeer abstract zodat de fasering in gebieden leesbaar is. Bebouwing valt hier onbedoeld wat weg. Met betrekking tot de overige complexen aan de Dommeringdreef/Brandenburgdreef en Werradreef binnen de groen-oranje arcering het volgende: In de aangepaste omgevingsvisie heeft het groen-oranje gebiedstype een nieuwe naam gekregen "Groene buurtranden" (in plaats van "Transformatie in het groen"). Deze gebiedsaanduiding heeft meer en beter groen tot doel. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Met de groen-oranje arcering maakt de omgevingsvisie daarom transformatie mogelijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar, en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding of kleiner bebouwd oppervlak. Hiervoor zijn spelregels aangegeven in het hoofdstuk "Ruimte voor groei", deze zijn aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbare ruimte. Zodra er een initiatief zich voordoet in dit groen-oranje "Groene buurtranden" gebied, dan zal er op deze manier geadviseerd worden. De maatregelen voor autoverkeer zijn inderdaad gekoppeld aan/ onderdeel van een breed pakket om lopen, fietsen en openbaar vervoer te verbeteren. Vanuit bereikbaarheid en leefbaarheid van Overvecht zetten we juist ook in op deze vervoerswijzen, zodat afhankelijkheid en nadelen van de auto minder groot worden. Voor de HOV verbinding kijken we zowel naar een verbinding met Noordoost/Oost/Utrecht Science Park als met Binnenstad/Utrecht Centraal. In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik ben hier in principe niet op tegen, maar ik zou in elk geval graag willen dat dit gekoppeld wordt aan het bieden van OV-alternatieven in de wijk die dicht bij de woningen komen (dus niet alleen de HOV-verbindingen maar juist ook de kleinere busverbindingen die wel aangegeven zijn als richting maar nog niet concreet zijn.) Anders wordt het voor mensen die minder goed ter been / ter fiets zijn wel heel erg ingewikkeld. Het afwikkelen van verkeer via de Ring heeft daarnaast als nadeel dat de bereikbaarheid en leefbaarheid van Overvecht afhankelijk wordt van de situatie op de ring, wat grotendeels niet-lokaal verkeer is en waar de gemeente Utrecht veel minder invloed op heeft. Dat zou Overvecht nog meer isoleren van zichzelf en de rest van de stad. Bij die verbinding met de rest van de stad zou ik bovendien willen vragen om de verbinding met het oosten van Utrecht te onderzoeken. Op dit moment sluit Overvecht bijvoorbeeld niet aan op de bussen van het Oorsprongpark of de U-link bussen. Ook in het centrum is de overstap erg onpraktisch en ontoegankelijk. Hierdoor is de mogelijkheid om activiteiten in het oosten van Utrecht te bezoeken beperkt. **Manege 't Hoogt** Op de kaarten staat op de locatie van Manege 't Hoogt sportvelden ingetekend. Maar Manege 't Hoogt is een manege, zorgmanege en onderneming die bovendien betrokken is bij Overvecht, waarvan ik hoop dat ze er nog heel lang blijven. Voor sportvelden lijkt me dat geen goede locatie.	van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
586	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Hierbij willen we vragen zorgvuldiger te onderzoeken of en waar deze bruggen geplaatst worden, met name de brug ter hoogte van vechtdijk 354. Onze bezwaren willen we hierbij graag met u delen. - We voorzien een onveilige verkeerssituatie op de plek waar deze brug de Vechtdijk kruist. - Daarbij zorgt deze brug voor extra onrust in de doorgaans rustige plantsoenen aan weerszijden van de Vecht. In deze plantsoenen wordt veel gewandeld door oudere bewoners van het bejaardentehuis, mensen met honden en families	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	met kleine kinderen. Een fietsroute op deze plek verandert het karakter van deze plantsoenen ingrijpend. - Een brug op deze locatie heeft bijzonder weinig aansluiting bij bestaande fietsroutes, de ingreep belast hierdoor het gebied onevenredig. - De parken zijn rustgebieden, met veel wachtende boten voor bruggen neemt de rust af naast toenemende belasting door uitlaatgassen. We verzoeken u dan ook deze brug uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.
587	1. Binnen 30 meter van het spoor mag niet gebouwd worden ivm calamiteiten (Rijksoverheid). Ook moet er een redelijke afstand van het spoor tot de woning/flat/hoogbouw aangehouden worden ivm geluid en trillingen die het treinverkeer op het spoor veroorzaakt 2. Trillingshinder tot 100 meter van het spoor: welke trillingsniveaus kunnen worden verwacht in de voorziene nieuwbouw? Aan welke eisen moet worden voldaan bij de te verwachte trillingsniveaus? Welke maatregelen kunnen getroffen worden om dit te bewerkstellingen? 3. Het geluid van treinverkeer op de sporen tussen Utrecht -Overvecht en Tuindorp zal door hoogbouw aan de zijde van Overvecht weerkaatst worden en geluidsoverlast veroorzaken in Tuindorp. Wordt hier rekening mee gehouden? 4. Is er in de omgevingsvisie rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen van Prorail/NS en het uitbreiden van het spoornet waardoor de bebouwing in Utrecht-Overvecht dichter bij het spoor niet wenselijk is? 5. In de omgevingsvisie worden een aantal doorgaande wegen die Utrecht - Overvecht ontsluiten afgesloten dmv een knip. Dit heeft als gevolg dat het	1-3. Bij de verdere uitwerking zal bepaald worden welke maatregelen genomen moeten worden om de milieumaatregelen zo beperkt mogelijk te laten zijn. Bij de bouw van de woningen zal namelijk voldaan moeten worden aan de vereisten uit het Besluit Kwaliteit Leefomgeving en de Visie Geluid en Trillingen en indien nodig geluidsreducerende maatregelen worden toegepast. Dit conform de Beleidsnota Geluid en Trillingen. 4. Wij werken nauw samen met Prorail/NS. Bij ons zijn geen plannen bekend voor het uitbreiden van het spoornet langs Overvecht. Bij de uitwerking van plannen in de buurt van de sporen wordt goed naar bijvoorbeeld eisen vanuit geluid en veiligheid gekeken. 5-6. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 7. Wij begrijpen dat de kosten van openbaar vervoer in sommige gevallen hoger kunnen zijn dan die van autorijden, vooral voor (grotere) gezinnen. De gemeente Utrecht blijft zich inzetten om het openbaar vervoer toegankelijk en betaalbaar te maken voor iedereen. Dan doen we door het onderzoeken van mogelijkheden voor subsidies of kortingen voor specifieke groepen, daarnaast blijven we in

Nr.	Reactie	Antwoord
	aantal autobewegingen zullen toenemen ipv afnemen omdat bewoners ver zullen moeten omrijden om bijvoorbeeld de (grote/wekelijkse) boodschappen te kunnen doen.	gesprek met de vervoerders om tarieven en kortingen bespreekbaar te maken en bieden we alternatieve mogelijkheden zoals deelvervoer of verbeteren we de fietsinfrastructuur zodat het ook aantrekkelijke wordt om gebruik te maken van de fiets.
6.	Het afsluiten van toegangswegen maakt dat het ontsluiten van Utrecht-Overvecht verandert in het opsluiten van Utrecht-Overvecht: in combinatie met de plannen voor de Noordelijke Randweg Utrecht zijn er te weinig routes die manoeuvreren door de wijk en de wijkdelen mogelijk maken. Zeker mensen die veelvuldig hun auto moeten gebruiken, zoals wijkverpleging en thuiszorg, zullen meer tijd in de auto doorbrengen dan dat ze daadwerkelijk zorg kunnen bieden.	8. De kaart is een schematische weergave van de functies die in het gebied moeten landen. Voor Park de Watertoren geldt dat sport- en speelfuncties een belangrijk onderdeel van de identiteit vormen. Op dit moment is er nog geen definitief ontwerp gemaakt voor inrichting van het park in de toekomst. In de omgevingsvisie blijven de sport- en speelvoorzieningen die er nu al zijn onderdeel uitmaken van het park, mogelijk met aanpassing en/of uitbreiding. In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden.
7.	De belofte van HOV maakt niet dat openbaar vervoer goedkoper is dan autorijden. Zelf mét parkeren in de binnenstad (HC P1 €15 per dag via online reserveren) is een gezin van 5 personen goedkoper uit met de auto dan met de trein of bus.	
8.	Zoals de HOV-lijn van Station naar winkelcentrum is ingetekend rijdt de bus dwars over het Cruyff veldje in Park de Watertoren. Wat gaat daarmee gebeuren?	
9.	Het is heel fijn dat de parken meer aaneengesloten worden, maar hoe wordt de veiligheid daar gewaarborgd? Ook als daar doorgaande fietsroutes doorheen komen? (Of ben u Ilona Németh vergeten?)	9. Het verbeteren van de sociale veiligheid is een belangrijk aandachtspunt in de omgevingsvisie. In 2040 zijn de Overvechtse straten en fietspaden aantrekkelijk, verkeersveilig, groen en sociaal veilig. Dit doen we door nieuwe bebouwing met de voorkant aan het groen te positioneren, meer levendige functies in de plint en daardoor meer ogen op het groen. Bij het planten van groen houden we rekening met de zichtbaarheid en sociale veiligheid. En voor recreatieve routes door het groen is altijd een sociaal veilige alternatieve route door de buurt.
10.	In de omgevingsvisie wordt gesproken over nieuwbouw én over ruimte aan Overvechters om wooncarrière te maken. Het zou fijn als dat daadwerkelijk zo is en dat er wel voor de Overvechter betaalbare koopwoningen gebouwd worden. Het beleid slaat de plank mis als er woningen gebouwd worden van €550.000kk (zoals the Mix, Ivoordreef, Antoniuskwartier). Voor een hypotheek van €400.000 heb je minimaal een brutojaarinkomen nodig van €77.500 tot €83.500 (hypotheekvisie.nl).	10. In de nieuwbouw wordt zowel in het sociale huursegment als in het middensegment als in het dure segment woningen toegevoegd. De grenzen voor de sociale huur en het middensegment (zowel huur als koop) worden door het Rijk vastgesteld. Binnen deze segmenten willen we doorstroming mogelijk maken, door bijvoorbeeld regelgeving in de sociale huur en in het middensegment op toe te laten passen. Maar ook door gericht te bouwen voor jongeren en ouderen, zodat zij binnen Overvecht een alternatief hebben.

Nr.	Reactie	Antwoord
588	In algemene zin ben ik als bewoner van Overvecht (al met al zo'n twintig jaar) blij dat er geïnvesteerd gaat worden in de wijk, in de leefbaarheid, veiligheid, het groen en zeker ook de economische kracht. En ik snap dat er woningen bij moeten komen vanwege de grote opgave in de stad - en in het land. Maar ik begrijp wel de zorgen van buren over de bereikbaarheid; het zou goed zijn als jullie daar een betere balans in vinden lijkt me. Ik heb wel een concretere reactie - en zorgen - bij het specifieke deel van het plan dat mijn eigen buurtje aangaat. Ik woon met mijn vrouw en jonge dochtertje sinds vorig jaar in een koophuis aan de Koeweitdreef (daarvoor woonden we op de Haitidreef). Een belangrijke reden was dat we hier in een fijn rustig straatje wonen, met achter ons huis ook een heel fijn afgeschermd binnenplaatsje voor de buurtkinderen om te spelen en met het groen in zelfbeheer van al de buren eromheen. In de omgevingsvisie Tigrisdreef duiden jullie het hele buurtje - ons huis en de aanpalende rijtjes aan - met een roze kleur, voor de zonering 'dienstencluster.' Er staat bij: 'We verbeteren het buurtcentrum. Er komen meer woningen en voorzieningen.' Ik heb zoals gezegd uitgebreid met uw medewerkers hierover gesproken. Ik begrijp dat er nog geen concrete plannen zijn maar dat met deze zonering wel een project ontwikkeld kan worden komende jaren. En dat geldt in principe voor het hele buurtje: de bestaande winkeltjes, de parkeerplaats met de garages eromheen, ons plantsoentje achter en al de rijtjeshuizen aan Koeweitdraaf, Minaretdreef en Bagdaddreef. Ik heb er met meerdere mensen over gesproken en het lijkt jullie vooral te doen over het eerste deel aan de kant van de Gangesdreef. Ik probeer mij voor te stellen wat het dan zou kunnen worden. Ik zou het begrijpen en ik ben ook wel blij als het deel waar nu winkels zijn wordt vernieuwd en mogelijk ook uitgebreid met woningen. Ik begreep dat er tot twee bouwlagen woningen bij kunnen komen en dat is op die plek vast wel in te passen, in goede samenspraak met direct omwonenden. Op zich is vernieuwing/uitbreiding op de parkeerplaats met garages achter de winkels ook nog wel voorstelbaar wat mij betreft (het is een	U heeft gelijk dat de roze vlek "voorzieningencluster" te groot was ingetekend. We hebben dit aangepast in de visie. Het beoogde doel van de omgevingsvisie is een levendige route te creëren tussen de twee winkelcentra en naar de HOV halte, met ruimte voor andere passende voorzieningen. Dit doel hebben we nu ook passender weergegeven op de kaart "Verschillend en Iedereen", namelijk door middel van een stippelzone rond de route. Algemeen uitgangspunt in de omgevingsvisie is: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	beetje kil pleintje en zeker 's nachts een beetje schimmig/onveilig), alhoewel ik me afvraag of de garage-eigenaren hun garages zouden willen afstaan. Maar uw medewerkers gaven aan dat de kans dat het plantsoentje achter ons huis zou worden ingepast erg onwaarschijnlijk is, omdat het nu al een functie heeft en er ook eigenlijk nauwelijks ruimte is om iets te ontwikkelen. Laat staan dat de omwonenden (en vooral ook de buurtkinderen) daar blij mee zouden zijn. Wij zelf in iedereen geval niet. Ik begrijp na alle gesprekken nog niet steeds zo goed waarom het hele gebied aangemerkt is als 'buurtcentrum' en er dus mogelijk (nieuwe) diensten en woningen zouden komen. Voor het grootste deel is het roze gebied nu een aantal rijtjes koophuizen met een woonfunctie. In gesprek met een buurvrouw realiseerde ik me ook dat onze huizen nu allemaal een onzekere status hebben - want in theorie zouden jullie als gemeente ook met een plan voor alle rijtjes kunnen komen. Die onzekerheid geeft mij eerlijk gezegd een onrustig gevoel - ik vind het onlogisch en onwaarschijnlijk (want het zijn koopwoningen), maar ik weet nu dus niet waar ik aan toe ben. En bovendien zou deze onzekere status dat de waarde van ons huis kunnen verminderen, omdat we die onzekerheid over de plannen de komende jaren houden. En dat schrikt potentiële kopers af. Dat geldt dan voor alle bewoners, gauw zo'n 40/50 huishoudens. Mijn verzoek is dus of u de zonering 5 van Tigrisdreef e.o zou kunnen aanpassen: - Laat daar de rijtjeshuizen op Koeweitdreef, Minaretdreef en Bagdaddreef buiten beschouwing voor het 'dienstencluster.' Laat het de woonfunctie behouden die het nu heeft. - Laat het plantsoentje achter die rijtjes buiten beschouwing voor het dienstencluster. Laat het een rustig, groen speelplekje blijven voor de buurtkinderen.	
589	Waar het gaat om het groen, kan ik dit zeker ondersteunen. Ook ben ik het ermee eens dat er woningen bij moeten komen, de woningnood is groot en er zijn stukken in Overvecht waar prima gebouwd kan worden.	De locaties voor hoogbouw zijn gekoppeld aan de knooppunten die in de RSU2040 zijn vastgelegd. Deze (nieuwe) knooppunten kennen een hoge dichtheid, waarbij hoogbouw als een van de middelen ingezet kan worden om deze dichtheid te bereiken. In de omgevingsvisie is het gebied rondom het station

Nr.	Reactie	Antwoord
	Echter als het gaat om het stationsgebied kijk ik daar (deels) anders naar. Prima dat het parkeerterrein plaats maakt voor woningen (met parkeerruimte eronder), maar 1000 woningen en hoogbouw tot 70 meter is bizar. Dat is 23 - 25 verdiepingen. Dat er bij het centraal station dergelijke torenflats staan, kan ik begrijpen gezien de omgeving, bij station Overvecht vind ik dit buitenproportioneel. Voor de Katherijn van leemputdreef, de Albert Thaerlaan waar veelal eengezinswoningen staan en allerlei bewoners om de genoemde straten heen is dat een enorm kolos. In ontwerp deel A staat: "stedelijke laag van 6 lagen is de basis(lager indien nodig wegens bezonning)" Wat denken jullie dat een gebouw van 70 meter doet met o.a. bezonning? Verder ben ik van mening dat er niet eerlijk en open gecommuniceerd wordt. Geruime tijd geleden hebben we een brief ontvangen dat de parkeerplaats bij het station is aangewezen als optie voor het bouwen van 100 tijdelijke woningen. Ondanks de brieven die zijn verzonden hebben we er niets meer over gehoord. Nu is het tijdelijke verdwenen en kan het maar liefst 70 meter hoog worden. De inloopbijeenkomst wekte bij mij vooral veel ergernis op. De man die over de bouw "alles" wist, stond het m.i. allemaal vooral te bagatelliseren met uitspraken als: "het is maar een visie", "in een andere gemeente waar ik bij betrokken was, werd er op een zelfde stuk 2000 woningen gebouwd, dus het valt best mee", "er moet eerst nog een projectontwikkelaar zijn, die is er niet", "het is maar een visie, er is nog niets concreet" en meer van dat soort uitspraken. De bewoners van de Arnodreef moesten er zelf achter komen dat hun huizen blijkbaar worden gesloopt en plaats moeten maken voor hoogbouw. Ook daar laat de communicatie te wensen over! In een bijeenkomst die alsnog gehouden is met die bewoners is aangegeven, dat het parkeerterrein het eerste is waar gebouwd gaat worden en dat daar ook al plannen/tekeningen van zijn.	aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. In het hoofdstuk ”Ruimte voor groei” van de omgevingsvisie is een paragraaf opgenomen over hoogbouw waarin we uitleggen dat hoogbouw nodig is en hoe we dit zorgvuldig inpassen. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. De stedenbouwkundige betekenis en een goede ruimtelijke inpassing van het accent bepaalt de uiteindelijke hoogte, niet op elke plek is dezelfde hoogte passend. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek). Een omgevingsvisie is een integraal document waarin alle ruimtelijke thema’s terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee is de omgevingsvisie geen exact plan. Er zijn veel afhankelijkheden en dingen die we nu nog niet weten. Bijvoorbeeld: we willen dat er op bepaalde plekken meer woningen bij komen. Maar hoe hoog dat gebouw precies wordt en wanneer er wordt gebouwd, is afhankelijk van de eigenaar, financiën en ontwikkelingen in de omgeving. Sommige dingen kunnen we als gemeente zelf doen, voor andere dingen zijn we afhankelijk van individuele eigenaren, het Rijk of de Provincie. We hebben met teksten, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zo duidelijk

Nr.	Reactie	Antwoord
	Volgens de mijnheer bij de inloopbijeenkomst, was het "alleen nog maar een visie" niets zou concreet zijn, er zou geen planning zijn, etc etc. Kortom er is geen eerlijke, open communicatie. In de ene bijeenkomst wordt iets anders gezegd dan in de andere bijeenkomst.	mogelijk laten zien wat de voorgestelde keuzes kunnen gaan betekenen. Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. De omgevingsvisie zal worden uitgewerkt in verschillende plannen. Soms is de gemeente eigenaar, vaak zal dat een andere partij zijn. In het geval van de P+R locatie is de gemeente eigenaar. Het ontwikkelen van een plan voor deze locatie - met mogelijk woningen - is hiermee dus één van de eerste plannen die op basis van de omgevingsvisie worden uitgewerkt. Bij deze planuitwerking worden uiteraard ook de buurt en andere belanghebbenden betrokken.
590	Ik huur sinds 2016 met veel passie en plezier een tuin, eerst alleen en al vrij snel samen met mijn partner. De tuinen van Ons Genot zijn een geweldige plek!! Het is niet alleen voor mij en mijn partner een “ hobby”, het is een manier van leven, een plek om te zijn, om in contact te zijn met mede tuinierders en om met trots te laten zien aan familie en vrienden. (die ook graag een dagje langs komen, mee helpen of een bakje koffie komen doen). Wij wonen in een appartementencomplex, dus in de zomer biedt Ons Genot ons de broodnodige verkoeling en frisse lucht. Ons Genot is een levendige actieve vereniging, er is sinds ik een tuin huur veel ontwikkeld. Om wat te noemen: de prachtige paddenpoel, wormenhotel, we maken zelf mest, snoeicursussen worden gegeven. En zo worden er nu ook stekjes verkocht, is er een tuinwinkel en sinds kort de zadenbieb. Er wordt circulair getuinierd, wij proberen de natuur en biodiversiteit te versterken en zowel jong als oud loopt hier rond. Mijn vrienden en familie zijn positief verrast door de schoonheid, de rust, de sfeer en het prachtige complex. Dit is naar mijn mening niet zomaar te verplaatsen!! Tuinieren, het “ op de tuin zijn “ , de contacten met mede tuinierders betekent	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	enorm veel voor mij: ontspanning, beweging, een plek om buiten te zijn (ik woon in een appartement) en een stuk bijdragen aan het koesteren en behouden van natuur.	
591	Wij zijn inwoners van de wijk Tuindorp en deze zienswijze heeft betrekking op de onderdelen van de ontwerp omgevingsvisie die deze wijk raken, te weten de aanleg van fietstunnels onder het spoor en de knip in de Mr. Tripkade. In dat kader willen wij graag het volgende naar voren brengen. **Tunnels onder het spoor** In de ontwerp omgevingsvisie is opgenomen dat twee fietstunnels aangelegd zullen worden onder het spoor naar de Van Bemmelenlaan en de Prof. Hugo de Vrieslaan. Onze verwachting is dat dergelijke fietstunnel ervoor zullen zorgen dat de verkeersonveiligheid in de wijk aanzienlijk toeneemt. De fietstunnels zullen naar onze verwachting bijvoorbeeld leiden tot en doorgaande fietsroute door de wijk door de Prof. Ritzema Boslaan richting het centrum van de stad. - *Verkeersveiligheid* Wij zien in het ontwerp niet terug dat er deugdelijk onderzoek is gedaan naar welke gevolgen de toename van fietsverkeer, waaronder ook scooters, elektrische (bezorg)fietsen en (elektrische) fatbikes zullen vallen, voor gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid in de wijk. Het wegennet binnen Tuindorp is in onze optiek niet ingericht op een toename van het (fiets)verkeer: de smalle straten met eenrichtingsverkeer zijn niet toegerust op een toename van (fiets)verkeer. Met name het aantal bezorgers op elektrische fietsen leidt tot nu al tot een onveilige situatie. Met de aanleg van de tunnels zal het fietsverkeer en aantal fietsbezorgers dat door Tuindorp rijdt toenemen. Op dit moment neemt fietsverkeer met bestemming Overvecht de Mr. Tripkade of de Eijkmanlaan. Dit betreft beide wegen die ingericht zijn op de deze verkeersstromen, met gescheiden fietspaden van de weg. Verplaatsing van een deel van het fietsverkeer van Tuinwijk/centrum naar Overvecht naar het interne wegennet van Tuindorp leidt tot gevaarlijke verkeerssituaties in Tuindorp.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

- *Algemene veiligheid*

In de wijk Overvecht is statistisch gezien sprake van meer criminaliteit. De recente ‘rellen’ rondom het winkelcentrum Overvecht zijn daar een illustratie van. Als gevolgen van meer doorgangen van Overvecht naar Tuindorp bestaat er een aanzienlijke kans dat die criminaliteit zich zal verplaatsen naar de wijk Tuindorp. Wij zien in de ontwerp omgevingsvisie niet terug dat daar onderzoek naar is gedaan.

- *Financiën*

De aanleg van twee fietstunnels onder het spoor is een enorm kostbare aangelegenheid. In aanmerking genomen dat de gemeente Utrecht er financieel al bijzonder slecht voor staat, valt niet in te zien wat de meerwaarde is van de aanleg van deze fietsverbindingen. Bovendien zijn er bestaande verbindingen tussen de wijken Overvecht en Tuindorp die prima functioneren. Ons inziens de schaarse middelen die de gemeente tot zijn beschikking heeft beter aangewend worden voor zaken die wel een reële (althans hogere) opbrengst met zich brengen.

De knip in de Mr. Tripkade

Het aanbrengen van een knip in de Mr. Tripkade zal ons inziens tot gevolg hebben dat de verkeersdruk van autoverkeer met name in het oostelijk deel van de wijk Tuindorp toeneemt. Verkeer naar de ring Noord/Amsterdam gebruikt op dit moment 2 uitgangen uit de wijk Tuindorp: Eijkmanlaan en Mr. Tripkade. Bewoners van het oostelijk deel van de wijk gebruiken met de auto in principe de Eijkmanlaan. Bewoners van het westelijk deel van de wijk gebruiken met de auto in principe de Mr. Tripkade. Het aanbrengen van de knip in de Mr. Tripkade zal tot gevolg hebben dat bewoners van het westelijk deel van de wijk Tuindorp met de auto door Tuindorp heen zullen rijden om via de Eijkmanlaan de wijk te verlaten. Dit brengt een aanzienlijke toename van autoverkeer is diverse straten in het midden en westen van de wijk Tuindorp met zich mee. En dat brengt weer verdere verkeersonveiligheid met zich omdat de straten daar niet op toegerust zijn. Een eventuele gedachte dat autoverkeer uit het westen van de wijk Tuindorp naar de Eijkmanlaan zal rijden via de Mr. Tripkade/Kardinaal de Jongweg/Eijkmanplein is niet reëel: dat kost deze

Nr.	Reactie	Antwoord
	bewoners onevenredig veel tijd met name omdat zij dan moeten omrijden en vier verkeerslichten moeten passeren. Wij zien in de ontwerp omgevingsvisie ook niet terug dat onderzoek is gedaan naar de verkeerkundige gevolgen van deze aanpassing en welke effecten dat heeft op de verkeersveiligheid.	
592	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
593	Met deze zienswijze wil ik mijn bezorgdheid uiten over het voorgenomen plan om amateurtuindersvereniging Ons Genot te verplaatsen ten behoeve van de aanleg van nieuwe sportvelden. Ik ben van mening dat dit plan onwenselijk is vanwege de belangrijke rol die de tuindersvereniging speelt in het bevorderen van biodiversiteit en het behoud van het naastgelegen Natuurgebied Zuilen. Deze zienswijze is gebaseerd op twee hoofdargumenten: het belang van biodiversiteit en de ecologische waarde van de locatie in relatie tot het natuurgebied. **1. Belang van Biodiversiteit** De amateurtuindersvereniging Ons Genot draagt significant bij aan de biodiversiteit binnen de gemeente Utrecht. In de Omgevingsvisie Utrecht 2040 wordt benadrukt hoe belangrijk het is om biodiversiteit te bevorderen en te beschermen. De tuinen van Ons Genot bieden een gevarieerd landschap waar een breed scala aan planten en dieren kan gedijen. Deze groene oase draagt bij aan de ecologische diversiteit en fungeert als een toevluchtsoord voor diverse insecten, vogels en andere kleine dieren.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het verplaatsen van deze tuinen voor de aanleg van sportvelden zou een aanzienlijke vermindering van de biodiversiteit betekenen. Het is van groot belang dat de gemeente haar eigen visie op biodiversiteit naleeft door bestaande groene ruimtes, zoals die van Ons Genot, te behouden en te beschermen. **2. Ecologische Waarde en Verbinding met Natuurgebied Zuilen** Ons Genot grenst direct aan het Natuurgebied Zuilen, een waardevol en kwetsbaar ecosysteem. Dit natuurgebied staat bekend om zijn rijke flora en fauna en speelt een cruciale rol in het behoud van lokale biodiversiteit. De tuinen van Ons Genot fungeren als een bufferzone en verlengstuk van dit natuurgebied. Ze bieden extra habitat en voedselbronnen voor de dieren en planten die ook in het natuurgebied voorkomen. Het verlies van deze tuinen zou niet alleen de biodiversiteit in de tuinen zelf schaden, maar ook negatieve gevolgen hebben voor het aangrenzende natuurgebied. Door de tuinen te behouden, wordt de ecologische waarde van het gehele gebied versterkt en wordt een natuurlijke verbinding gewaarborgd, wat essentieel is voor de migratie en het voortbestaan van verschillende soorten. **Conclusie** Gezien de cruciale rol die amateurtuindersvereniging Ons Genot speelt in het bevorderen van biodiversiteit en het ondersteunen van het Natuurgebied Zuilen, verzoek ik de gemeente Utrecht dringend om af te zien van het plan om deze tuinen te verplaatsen ten behoeve van sportvelden. In plaats daarvan zou de gemeente moeten zoeken naar alternatieve locaties voor de sportvelden die geen negatieve impact hebben op de biodiversiteit en de ecologische integriteit van de omgeving.	
594	Ik ben woonachtig in een appartement aan de Tiberdreef in de directe omgeving van het station, en maak een aantal van de bekende problemen in Overvecht aan den lijve mee; met name het vaak hard rijdende autoverkeer. Bij de informatieavond bleek een ander probleem minder bekend: het grote aantal automobilisten die (gratis) in Overvecht parkeert om het laatste stukje naar het	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	centrum van Utrecht met de trein te gaan. De P+R parkeerplaats is elke dag vanaf een uur of acht vol, en ook de straten in de omgeving. In het algemeen ben ik positief over de groeiplannen m.b.t. het aantal woningen in Overvecht. Er is woningnood in Nederland, en vooral ook in Utrecht; ik heb hier zelf mee te maken omdat een dochter weer thuis is komen wonen omdat ze zelf geen woonruimte kan vinden. Ook ben ik positief over versterking van het grootsteedse karakter van stationsomgeving en winkelcentrum (enige tijd geleden was in het nieuws dat Utrecht verschillende 'stadscentra' zou gaan krijgen, waarvan dit gebied er één is). Hieronder noem ik een aantal punten die ik graag onder uw aandacht breng. **Verkeersstromen** Tijdens de informatieavond herkende ik in de visie voor mobiliteit in Overvecht de manier hoe Houten is opgezet, en de ambtenaar met wie ik sprak, bevestigde dat Houten een inspiratiebron is. Ik heb zelf zo'n 16 jaar in Houten gewoond en ben erg positief over de opzet met (in de situatie van Houten) een rondweg voor autoverkeer, waardoor de fiets altijd de snelste optie is om binnen het stadsdeel van A naar B te komen. Ik denk dat dit in Overvecht heel goed kan werken, hoewel het voor veel mensen natuurlijk flink wennen zal zijn. Wel denk ik dat er extra aandacht zal moeten zijn voor de doorstroming op de noordelijke rondweg. Wellicht kan hier een scheiding worden gemaakt tussen verkeer binnen Overvecht en verkeer dat de wijk vooral voorbijrijdt. Ook pleit ik voor meer ongelijkvloerse oversteken voor voetgangers en fietsers: stoplichten zorgen voor veel oponthoud voor zowel snel- als langzaam verkeer. Ook pleit ik ervoor om specifieke maatregelen te nemen om verkeer van forenzen naar station Overvecht tegen te gaan. Ik begrijp dat de P+R plaats op de nominatie staat om te verdwijnen: goed idee. Zelf zou ik er last van hebben om moeilijker van mijn straat naar de snelweg vv te komen, wellicht is het mogelijk om alleen een 'kiss & ride' plek over te houden en het gebied verder te reserveren voor bestemmingsverkeer.	Op dit moment wordt onderzocht hoe de noordelijke randweg (NRU) in de toekomst moet worden ingericht. Hierbij wordt ook gekeken naar de effecten van maatregelen in Overvecht. De P+R staat inderdaad op de nominatie om herontwikkeld te worden. Hoe het stationsgebied er verder uit komt te zien en welke beperkingen worden toegepast voor het autoverkeer moet nog worden uitgewerkt in concrete plannen. Bedankt voor uw positieve reactie over het groen in de omgevingsvisie. Volgens ons zijn uw opmerkingen in de lijn met wat er in de omgevingsvisie staat. De omgevingsvisie biedt beleidsmatig ruimte om verbeteringen in de stationsomgeving te realiseren. Als er initiatiefnemers projecten uitwerken of ontwikkelen voor dit gebied kan de gemeente medewerking verlenen aan verbeteringen zoals u voorstelt. Dit vraagt uitwerking tot concrete projecten door eigenaren en/of andere initiatiefnemers. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. Het is ons bekend dat deze flats bijzondere reliefs hebben. Wij gaan hier zorgvuldig mee om.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Groen Ik ben positief over de plannen om verschillende groenstroken meer met elkaar te verbinden. Ik vind het belangrijk dat de fiets- en wandelpaden langs het spoor behouden blijven (bijv. van station naar fort Blauwkapel). Ik pleit er ook voor om het Noorderpark te behouden en te beschermen als groenzone voor de bewoners van Overvecht. De vestiging van een golfclub is een gemiste kans, deze ruimte had beter gebruikt kunnen worden om meer wandelpaden e.d. te realiseren. **Bedrijvigheid stationsgebied** De direct omgeving van het station is op dit moment bepaald geen visitekaartje voor de wijk: twee vestigingen van het Leger des Heils, een kantoor van de kinderbescherming, en een (anoniem) belastingkantoor. Het zou goed zijn om te investeren in betere voorzieningen, bijvoorbeeld in de plint van het CNV kantoor. Ook de opzet van de fietsenstalling is niet handig, omdat iedereen die op de fiets naar het station komt, op een anonieme plek uitkomt. **Verbinding Tuindorp** Het spoor is op dit moment een grote barrière tussen de twee wijken. Ik heb in de plannen al een of twee extra doorgangen gezien onder het spoor, en hier geldt: hoe meer, hoe beter. Bijvoorbeeld door de doorgang bij het station open te houden in plaats van afgesloten met poortjes. Betere bereikbaarheid van de Overvecht-kant van het station vanuit Tuindorp zorgt hopelijk tot meer draagvlak voor voorzieningen (winkeltjes, hippe koffietentjes en dergelijke). **Tannhauser dreef** Een klein puntje tot slot: de grote flats aan de Tannhauser dreef zien eruit alsof ze groot onderhoud nodig hebben. Deze flats beschikken over monumentale reliefs, die best wat meer aandacht mogen krijgen en vooral behouden moeten blijven. Niet slopen dus!	
595	Als verontruste mede-eigenaar van een tuin op het tuinencomplex van amateurtuindersvereniging Ons Genot, wilik u het volgende in overweging geven:	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte

Nr.	Reactie	Antwoord
	Onze vereniging bestaat al 70 jaar. Velen die hier tuinieren, doen dit al tientallen jaren en behoren inmiddels tot de categorie ouderen. In mijn werk als Praktijkverpleegkundige Ouderen in een huisartsenpraktijk houd ik mij 0.a. bezig met het zo lang mogelijkfithouden van mensen boven de 75 jaar. Ik probeer hen te stimuleren dingen te ondernemen, contacten te leggen met anderen, te bewegen! Dit is niet alleen goed voor de lichamelijke conditie maar houdt ook het brein gezond. Dit draagt bij aan kwaliteit van leven en zorgt ervoor dat ouderen langer thuis kunnen blijven wonen. Op onze tuindersvereniging wordt door iedereen hard gewerkt. Tuineren is zwaar maar bevredigend werk. Daarbij heb je veel contact met eigenaren van andere tuinen, men helpt elkaar bij het doen van zwaardere klussen en er is altijd genoeg stof tot praten/overleggen. En dit is juist wat ik als Praktijkverpleegkundige Ouderen graag zie! Dit houdt mensen fit en draagt bij aan levensvreugde. Het geeft mensen het gevoel dat ze ertoe doen! Dit gezegd hebbende is het natuurlijk ook zo dat tuindersvereniging Ons Genot een prachtig gebied is. Het is een oase aan de rand van een drukke stad. Ik verzoek u daarom dit prachtige stuk natuur niet te vernietigen maar het te behouden. Daar vaart iedereen wel bij!	voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
596	Ik schrok natuurlijk wel een beetje toen we te horen kregen dat manage t'Hoogt al een champagne bijeenkomst organiseerde, omdat ze schijnen te weten dat ze zelf niet de ongelukkige zijn waar de voetbalvelden gaan komen. Zal het waar zijn, is het een trucje? Hoe komt het dat de manege dit al weet? Allerlei vragen spoken door mijn hoofd. De andere plek is een volkstuinpark, zo te zien. Ik wilde eigenlijk helemaal geen mail sturen. Ik ben bang dat het op hele andere manieren wordt uitgespeeld. Het gaat dus (zo lijkt het) een volkstuinpark worden wat plaats moet maken voor 1 soort gras. Mijn dochter heeft op voetbal gezeten vorig jaar, er was heel snel een team en er zijn best verenigingen in de buurt te vinden waar ze terecht kon. Gelukkig stopte het en keek ze meer naar de vogels in de lucht, de sfeer op de vereniging was niet zo prettig. Langs de lijn werd er veel geschreeuwd.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik reed vandaag door Noord - Holland langs velden vol met dezelfde bloemen. Gastarbeiders plukten ze vanaf 7 uur 's ochtends. 1 soort bloem, de hele dag. U weet net zo goed als ik hoe beroerd we er in Nederland voor staan, rondom diversiteit en bodemkwaliteit enzo. Mono -cultuur wint het van diversiteit. We vinden elkaar niet meer zo goed, de diversiteit in mensen die je ontmoet neemt af. Dat maakt volkstuinieren nou zo leuk. Oudere mensen ontmoeten mijn dochter, Turkse gezinnen twee huisjes verder. De hoek waar je naar toe kan lopen vanaf de vecht doet zo oud - hollands aan. Het lijkt soms wel even op de jaren 90. Wat een prachtig stukje bos richting slot Zuilen. Ik ben heel benieuwd wat Belle van Zuylen zou schrijven over de tijd die we nu met elkaar beleven. Benieuwd of haar proza gelezen zou worden. Ik dien dus dan toch maar officieel hierbij een bezwaar in. Tegen de komst van voetbalvelden in het algemeen. Ik zou het echt heel erg vinden als Ons Genot plaats zou moeten maken voor voetbalvelden.	
597	Ik wil graag mijn standpunt kenbaar maken en hoop dat mijn persoonlijke verhaal bijdraagt aan het uiteindelijk heroverwegen van de intentie het complex te laten ontruimen om plaats te maken voor voetbalvelden. Ik wil u dringend verzoeken een alternatieve locatie te vinden voor het realiseren van sportvelden. In deze roerige tijd van globalisering, polarisatie en verstedelijking is een groene oasis zoals die op Ons Genot een groot goed. Mensen van alle leeftijden en achtergronden ontmoeten elkaar en delen de passie van samen tuinieren. Ze delen kennis maar ook lief en leed. Ze zetten zich vrijwillig in, maken de stad groener en meer divers. Ik woon inmiddels al meer dan 20 jaar in Utrecht en ben ontzettend dankbaar voor alle kansen die ik hier heb gekregen. Ik heb me hier goed kunnen ontplooien. Als dochter van een Nederlandse vader (vrachtwagenchaffeur) en Indonesische moeder (huisvrouw) heb ik me nooit echt thuis gevoeld in het dorp waar ik opgroeide. Pas toen ik in Utrecht ging studeren, muziek ging maken en uiteindelijk ook mijn liefde voor het tuinieren heb ontdekt, kon ik me echt ontplooien en worden wie ik nu ben.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Inmiddels heb ik een drukke baan en een gezin. Voor je het weet zit je in bubbel en ontmoet je alleen mensen die op je lijken, zit je vast op de route huis-werk- AH en school, ren je je rot en kom je tegelijkertijd geen stap verder. Toen in rond 2017 klachten van stress en oververmoeidheid ontwikkelde ben ik gaan tuinieren bij Ons Genot. Niet alleen het bezig zijn in de tuin maar ook alle waardevolle contacten hebben mijn leven en dat van mijn gezin ontzettend verrijkt. Inmiddels wonen ook mijn ouders in Zuilen. Zij hebben hun eengezinswoning verruild voor een kleine seniorenflat zonder tuin. Ik verleen mantelzorg en ook zij genieten ontzettend van de prachtige groene omgeving van het tuinencomplex, het tuinieren zelf en de nieuwe contacten die zij daar op hebben gedaan. De tuin die we samen verzorgen is door mijn voorganger meer dan 45 jaar onderhouden, er staan prachtige bomen en struiken op er leven veel verschillen dieren zoals eekhoorns, kikkers, salamanders en zelfs ijsvogels en we hebben de afgelopen twee jaar hard gewerkt aan een stukje moestuin waar we eetbare planten telen. Ik werk nu een jaar als vrijwilliger in de tuinwinkel waar ook regelmatig buurtgenoten langskomen die met hun kinderen in de speeltuin komen spelen of een vaste wandeling maken over het complex. Dit jaar bestaat de vereniging 70 jaar en we kijken uit om met zijn allen het glas te heffen op alle mooie initiatieven die we de afgelopen jaren hebben genomen (zelfs een zadenbieb) en alle initiatieven die de komende jaren gaan komen. Ik kan me niet voorstellen dat er over een aantal jaar sportvelden op deze bijzondere plek komen. Helemaal omdat het complex reeds omringd wordt door tennisvelden, voetbalvelden een atletiekbaan, een schaatsbaan en een boogschuttersvereniging.	
598	Let op: verwijzingen naar Utrecht monitor in tekst. **PlanMER** Allereerst gaan we in op de PlanMER. De PlanMER is opgesteld voorafgaand aan de Ontwerp Omgevingsvisie. In de PlanMER is sprake van twee alternatieven: • Gebundelde verdichting met een HOV-as • Gespreide verdichting met een fijnmazig mobiliteitsnetwerk	Alternatief 2 wordt hoger beoordeeld op het onderdeel sport en bewegen dan alternatief 1, omdat de gemeente Utrecht bewegen wil aanmoedigen door groene fiets- en wandelverbindingen te verbeteren. In alternatief 1 wordt 21.700 m² aan groenblauwe routes toegevoegd. Dit is minder dan in alternatief 2, waar 60.500 m² aan groenblauwe routes wordt toegevoegd. Daarom wordt alternatief 2 hoger beoordeeld op dit onderdeel dan alternatief 1.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een tekstuele opmerking: in het PlanMER worden de termen alternatief en variant door elkaar gebruikt. Dat is niet handig, omdat de betekenis van deze twee termen verschilt. “Variant” komt 5x voor, “alternatief” meer dan 500 keer. We pleiten voor een heldere keuze om in het PlanMER, de Omgevingsvisie en in bijlage B consequent één van beide woorden te gebruiken. In het PlanMER is uitgegaan van verdichting met 7.000 woningen, 4.300 arbeidsplaatsen in beide alternatieven. De alternatieven verschillen van elkaar v.w.b. de mobiliteitsstructuur en de plekken waar de verdichting plaatsvindt. In de Omgevingsvisie is de verdichting bijgesteld naar 5.000 woningen en 3.000 arbeidsplaatsen. Na het opstellen van de Ontwerp Omgevingsvisie is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Kenmerken van Alternatief 1, gebundelde verdichting: • Centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto en HOV, inzet op totale mob transitie • Maximale inzet op OV • Carnegiedreef als centrale as • Autoluwe woonstraten met knips naar ontsluitingswegen Kenmerken van Alternatief 2, gespreide verdichting: • Bestaande structuur is uitgangspunt • Optimalisatie van bestaand OV aanbod • Auto maakt gebruik van bestaande verkeersstructuur Effecten van Alternatief 1, gebundelde verdichting op mobiliteit, volgens het PlanMER: • Autoverkeer meer van wegen in de buurten naar gebiedsontsluitende wegen • Gunstig effect op verkeersveiligheid en leefbaarheid, oversteekbaarheid • Gunstig effect op CO2 door ontmoedigen gemotoriseerd verkeer Effecten van Alternatief 2, gespreide verdichting op mobiliteit, volgens het PlanMER: • Meer verkeer blijft in woonstraten • Negatief effect verkeersveiligheid t.o.v. referentie	Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de aanvulling MER. In de omgevingsvisie zijn diverse maatregelen opgenomen om fietsen te stimuleren en aantrekkelijker te maken. Met de omgevingsvisie richten we ons vooral op, ook door u aangedragen, ruimtelijke inrichting/maatregelen. Veel van de genoemde andere suggesties zijn terecht (aanbieden van fietsen, lessen fietsrepareren, etc), maar zijn geen zaken die we met de omgevingsvisie kunnen regelen. Vanuit andere projecten/programma's werkt de gemeente hier wel aan De omgevingsvisie zet juist in op het verbeteren van de alternatieven voor de auto, waarbij de auto ruimte inlevert. Wij verminderen dus niet 'botweg' autoparkeerplaatsen. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht gaan we ook verder in op de strategie ten aanzien van het verminderen van autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte. De door u aangehaalde maatregel voor het plaatsen van laadpalen om meer elektrische auto’s in de wijk te krijgen en de relatie met het uitgangspunt van minder gemotoriseerd verkeer staat niet in de omgevingsvisie. Elektrische auto's zijn geen oplossing voor minder gemotoriseerd verkeer, wel voor schoner gemotoriseerd verkeer. Hartelijk dank voor uw positieve reactie op de omgevingsvisie. Daarnaast lezen wij in uw reactie nog een aantal vragen/wensen/standpunten. Hieronder deze vragen/wensen/standpunten door ons samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie. 1. Worden de wegen en straten in Overvecht ook aangepast aan de lagere snelheid zodat de inrichting vanzelf leidt tot een aanpassing van het rijgdrag van de automobilisten (zonder handhaving)? Antwoord gemeente: Ja, in de uitwerking (bij bijvoorbeeld herinrichtingen of groot onderhoud) worden de wegen en straten aangepast en ingericht conform de principes van duurzaam veilig voor een 30 km/u (of 15 km/u erf) weg. 2. Klopt het dat de VRI’s op de Carnegiedreef en Tigrisdreef verdwijnen met de aanleg van de HOV-baan? Kunnen ook andere VRI’s verdwijnen door de lagere snelheid en minder autoverkeer?

Nr.	Reactie	Antwoord
	De kwaliteit van routes voor fietsers en voetgangers wordt in beide alternatieven in het PlanMER gelijk, en positief, beoordeeld. En dat is fijn! In het PlanMER wordt alternatief 2, gespreide verdichting, hoger beoordeeld op gezondheid voor wat betreft sport en bewegen. We denken dat dat niet klopt, als het effect van meer wandelen en meer gebruik van de fiets wordt meegerekend. Dagelijks lopen en fietsen dragen nog veel sterker bij aan een goede gezondheid dan onregelmatig (intensief) sporten. Bovendien leidt minder autoverkeer in de wijk tot minder herrie en minder stank en vieze stoffen in de lucht, ook dat draagt met zekerheid bij aan een betere gezondheid. Omdat in alternatief 1 veel meer dan in alternatief 2 wordt ingezet op vervanging van autoritten door actieve mobiliteit, denken we dat de gezondheidswinst in alternatief 1 duidelijk groter is dan in alternatief 2, zowel door meer beweging als door minder herrie en minder vieze stoffen in de lucht. We lezen in uw reactienota graag hoe u de gezondheidswinst van minder autoverkeer en meer lopen en fietsen in alternatief 1, in vergelijking met alternatief 2, in het PlanMER meeweegt. Iets soortgelijks geldt voor sociale cohese: ook die waardeert het PlanMER in alternatief 2 hoger dan in alternatief 1, terwijl in alternatief 1 meer wordt gewandeld en gefietst. Fietsen en wandelen bieden veel meer mogelijkheden voor sociale interactie tussen weggebruikers dan autoverkeer; fietsen en wandelen dragen zo sterk bij aan het versterken van de sociale cohesie. Als mensen elkaar op het voetpad of fietspad tegenkomen, is het veel gemakkelijker om even contact te maken, elkaar aan te kijken, te groeten of zelfs een praatje te maken; dat lukt niet met mensen zich verplaatsen in auto's. Sociale interactie tussen automobilisten beperkt zich doorgaans tot het opsteken van middelvingers. Daarnaast is meermaals in onderzoek aangetoond dat mensen veel minder contact hebben met hun overburen naarmate een weg drukker is met autoverkeer en dus minder makkelijk oversteekbaar. Omdat alternatief 1 sterk inzet op een transitie van auto naar actieve mobiliteit, denken wij dat alternatief 1 veel sterker bijdraagt aan het versterken van de sociale cohesie dan alternatief 2. We lezen graag in uw reactienota hoe u hierover denkt. In het PlanMER worden mitigerende maatregelen genoemd. We gaan hier op enkele daarvan dieper in:	Antwoord gemeente: Het is op dit moment nog niet duidelijk of en welke VRI's in Overvecht kunnen worden verwijderd door de aanleg van de HOV-baan of andere herinrichting. Dat zal nader onderzoek aan moeten tonen als we aan de slag gaan met het ontwerp en de verdere uitwerking. 3. Bij de bouw van de VO-school wenst u een fiets- en wandelvriendelijke inrichting en auto's moeten op (grote) afstand parkeren. Daarnaast moeten er bij de school een overdekte (liefst inpandig) stalling komen met voldoende veilig fietsparkeerplaatsen op eigen terrein en vanaf de stalling een directe toegang naar de ingang van de school. Antwoord gemeente: De wensen die u heeft sluiten ook aan bij het beleid van de gemeente Utrecht. In de uitwerking van de locatie en ontwerp van het gebied rondom de VO-school en de VO-school zelf zullen deze wensen zoveel mogelijk als eis worden opgenomen. 4. Bij de nieuwe werkplekken wenst u een maximale fietstoegankelijkheid in de vorm van veilige routes en voldoende en veilige stallingen. Antwoord gemeente: De wensen die u heeft sluiten ook aan bij het beleid van de gemeente Utrecht. Bij de ontwikkeling van extra werkplekken zullen deze wensen zoveel mogelijk als eis worden opgenomen. 5. U geeft aan dat u graag ziet dat er geïnvesteerd wordt in voldoende en veilige stallingen bij het station en dat daarvoor de gesprekken met ProRail en NS tijdig opgestart moeten worden. Antwoord gemeente: Op dit moment lopen de gesprekken met ProRail en NS waarin we op zoek zijn naar een (haalbare) locatie bij het station waar extra fietsparkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Zodra de resultaten hiervan bekend zijn en gedeeld mogen worden, zullen we dat doen. 6. Om vervoersarmoede te verminderen en gezondheid te bevorderen wilt u echt dat fietsen wordt gefaciliteerd. Antwoord gemeente: Wij delen uw standpunt en met de voorgestelde maatregelen in de omgevingsvisie v.w.b. lopen, fietsen, auto en OV willen we er ook voor zorgen dat de vervoersarmoede vermindert en de gezondheid verbetert.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Het planMER stelt voor om het aantal parkeerplaatsen te verminderen. Volgens het PlanMER leidt dit tot minder autoverkeer. Naar ons idee gaat die vlieger niet op, dit is veel te kort door de bocht. Er zal juist meer zoekverkeer komen, op zoek naar de laatste beschikbare parkeerplek, zolang het aantal auto's niet vermindert. Om autoverkeer effectief te verminderen is naar ons idee beleid nodig om autobezit te ontmoedigen. Dat kan bijvoorbeeld door het instellen van een parkeertarief (is al een plan voor de hele stad). Daarmee wordt autobezit duurder gemaakt. Maar dat treft juist in Overvecht de mensen die toch al aan of onder het bestaansminimum zaten en zich nauwelijks een auto kunnen veroorloven. We vinden het botweg verminderen van autoparkeerplaatsen, zonder aanvullend beleid om alternatieven te stimuleren, een buitengewoon slechte (mitigerende) maatregel. We lezen graag uw reflectie hierop. • Om de CO2 uitstoot van het plan te verminderen stelt de PlanMER voor om elektrisch vervoer te stimuleren. Het plan stelt dat dat kan worden gedaan door extra laadpalen te plaatsen en lokaal energie op te wekken. Net zoals het verminderen van autoparkeerplaatsen volgens ons niet zal leiden tot minder autoverkeer, zo zal ook het plaatsen van laadpalen in Overvecht niet leiden tot de aanschaf van elektrische auto's. Daarvoor zal het bezit van dure dergelijke auto's zal gestimuleerd moeten worden. En dat is in een wijk als Overvecht, waar veel mensen aan of onder het bestaansminimum leven, veel teveel gevraagd. Bovendien zet de gemeente met de omgevingsvisie in op minder autoverkeer. Wij vragen u: hoe verhoudt het plaatsen van laadpalen om meer elektrische auto's in de wijk te krijgen zich met het uitgangspunt van minder gemotoriseerd verkeer? Wij snappen het niet goed en vinden ook dit een buitengewoon slechte (mitigerende) maatregel. We lezen ook hierop graag uw reflectie. We stellen andere (mitigerende) maatregelen voor: stimuleer het bezit en het gebruik van alternatieven voor de auto: • Bied mensen een fiets aan: zorg dat iedere volwassene en elk kind een fiets heeft, dat geldgebrek daar geen drempel voor vormt; • Bied gemakkelijk toegankelijke fietsenstallingen bij de bestaande en nieuwe woningen;	7. U geeft aan dat er volgens u nu onvoldoende oostwestverbindingen voor de fiets door de wijk zijn. En u vraagt zich af of op het kaartje het fietsnetwerk wordt weergegeven. Daarnaast vraag u zich af of de extra oost-west route door het groen op het kaartje, die aansluit op fietsbrug De Gagel klopt. Want dat zou volgens u positief nieuws zijn. Antwoord: het kaartje waar u aan refereert is inderdaad het fietsnetwerk zoals dat is gebruikt in de onderbouwing. Hierin is inderdaad een fietsverbinding opgenomen die aansluit op fietsbrug De Gagel. Echter, in de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 geven we aan dat de oost-west verbinding door het park nog niet vastligt en dat het vooral om een zoekgebied gaat. Maar dát er een oost-west verbinding moet komen ligt inderdaad vast. 8. Om het gebruik van de fiets te vergroten is het ook van belang dat het winkelcentrum (Overvecht Centrum) doorfietsbaar is. Zodat mensen van de ene hoek van het winkelcentrum naar de andere hoek kunnen fietsen. Het winkelcentrum wordt te groot om alles te voet te doen. Antwoord gemeente: Bedankt voor uw suggestie. In de uitwerking van het centrumplan Overvecht (zie Overvecht Centrum: plan maken | gemeente Utrecht) zal worden ingegaan op de routes voor de fiets in en door het centrum (lokale routes). We nemen uw wens hier in mee. Vanuit de omgevingsvisie wordt er geen hoofdfietsroute of doorgaande fietsroute gefaciliteerd door het winkelcentrum. 9. Binnen onze mogelijkheden dragen we graag bij aan het stimuleren en faciliteren van lopen en fietsen, zoals in de fietscoalitie Heel Utrecht Fietst; daarnaast denken we natuurlijk heel graag mee over de uitwerking van de infrastructurele maatregelen. Antwoord gemeente: Wij waarderen uw bijdrage aan de fietscoalitie 'Heel Utrecht Fietst'. Ook gaan we in de uitwerking van de omgevingsvisie u als fietsersbond betrekken. Dat doen we bijvoorbeeld nu al in het project 'Herinrichting Amazonekwartier'.

Nr.	Reactie	Antwoord

- Bied veilige fietsinfrastructuur in de hele wijk;
- Bied fietsenstallingen dicht bij de werkplekken en (boven)wijkse voorzieningen (alle winkelcentra, scholen, gezondheidscentrum, zwembad, etc etc);
- Stimuleer fietsen met (financiële) beloningen, campagnes en andere prikkels en incentives;
- Zorg dat mensen een aangepaste fiets kunnen uitproberen en lenen als een gewone fiets voor hen niet (meer) mogelijk is;
- Bied ook een professioneel ingerichte plek met begeleiding waar mensen zelf hun fiets kunnen (leren te) repareren, we bedoelen zoiets als BikeKitchen op veel plekken in de wereld al doet.

Zet daar grootschalig op in. En verleid inwoners hiermee om de fiets te gebruiken. We lezen in de reactienota graag wat u vindt van deze ideëen en hoe u dat in de Omgevingsvisie vormgeeft.

Omgevingsvisie
We zijn blij met de doelen van de Omgevingsvisie, om het ‘groen’ en het ‘blauw’ te versterken. In een groene omgeving is het prettiger fietsen. Het plan voorziet in minder autoverkeer door de parken; daar keert de rust weer en wordt het veel fijner om de fietsen, hard te lopen en te wandelen. Dat de parken met fiets- en wandelroutes met elkaar worden verbonden maakt de situatie veel beter voor actieve mobiliteit.

We zijn ook blij dat de gemeente voorrang wil geven aan lopen, fietsen en OV. De auto domineert nu nog veel doorgaande wegen en buurtstraten in Overvecht, zowel stilstaand geparkeerd als (vaak te hard) rijdend over de Dreven. Dat beperkt de leefbaarheid en levendigheid in de wijk en zorgt ook voor verkeersonveiligheid. Betere (wandel- en) fietsroutes binnen de wijk en met rest van de stad maken het aantrekkelijker om te fietsen.
We zijn er blij mee dat het plan er in voorziet dat de Carnegiedreef en Zamenhofdreef autovrij worden gemaakt, een ingrijpende maatregel die er voor gaat zorgen dat de overlast door herrie en stank in de omgeving sterk verminderen. Dat leidt, zoals hiervoor bij de PlanMER al beschreven, tot een betere leefbaarheid en gezondheidswinst. Er zijn voor de auto voldoende

Nr.	Reactie	Antwoord
	alternatieven en heel veel verplaatsingen in de wijk én de stad zijn korter dan 7,5 km, die prima op de fiets gemaakt kunnen worden. De maximumsnelheid in de wijk wordt verlaagd naar 30 km/u (en op specifieke plekken tot 15 km/u). We willen dat er zo min mogelijk uitzonderingen komen op de verlaging naar 30 km/u. We zijn blij met de lagere snelheid, omdat een aanrijding van een fietser (of voetganger) door een auto bij deze snelheid veel gemakkelijker voorkomen kan worden, omdat er meer tijd is om af te remmen en omdat er minder tijd nodig is om tot stilstand te komen. En als er toch een aanrijding gebeurt, dan leidt dat tot veel minder ernstig letsel dan bij een hogere snelheid. *In Amsterdam is de maximumsnelheid stadsbreed in één klap verlaagd naar 30 km/u. We hebben met eigen ogen gezien dat in grote delen van de stad, ook op de grotere doorgaande wegen, de snelheid daadwerkelijk veel lager is geworden en er veel rustiger wordt gereden. Zelfs als maar een deel van de automobilisten zich er aan houdt, leidt dat tot grote navolging, omdat de mogelijkheden om in te halen heel beperkt zijn. De stad voelt veel vriendelijker aan.* We willen dat de inrichting van de wegen en straten in Overvecht wordt aangepast aan de nieuwe, lagere snelheid, zodat de inrichting vanzelf leidt tot een aanpassing van het rijgedrag van de automobilisten. Zodat de weg zonder handhaving al een V85 onder de 30 km/u heeft. En er indien nodig geloofwaardig gehandhaafd kan worden. Minder autoverkeer en de lagere snelheid in de wijk maakt dat volgens ons ten minste een deel van de verkeerslichten in de wijk kan verdwijnen. We gaan er vanuit dat de VRI’s op de Carnegiedreef en Tigrisdreef verdwijnen met de aanleg van de HOV-baan. Er staan dan nog VRI’s langs de NRU, de Einsteindreef, Franciscusdreef, Brailledreef en een enkele bij de goridaanse knoop naast het Overvecht Centrum. Op drukke kruispunten zijn verkeerslichten nodig om voldoende grote hiaten te maken in de kruisende verkeersstroom en een ordelijk verloop van het verkeer te borgen. Maar VRI’s zijn niet nodig als het rustig genoeg is. Verkeerslichten zijn niet de meest veilige	

Nr.	Reactie	Antwoord
	kruispuntinrichting, zo liet de SWOV in eerder wetenschappelijk onderzoek zien. Uitzonderingen zijn onder meer verkeerslichten bij scholen waar grote groepen scholieren oversteken. Er dient afgewogen te worden of die helemaal weg kunnen, als oversteken ook zonder verkeerslicht voldoende veilig is (handhaaf het zebrapad), of dat het verkeerslicht tijdens de schoolspitsen moet blijven werken en daarbuiten uit (of op oranje knipperen) gezet kan worden. De Omgevingsvisie stelt voor dat een nieuwe VO-school wordt gebouwd. We willen dat de omgeving van de school fiets- en wandelvriendelijk wordt ingericht. Auto's in de nabijheid van de schoolingang leiden op veel andere plekken in de stad tot het gevoel dat het onveilig is om lopend of op de fiets naar school te komen. Daarom willen we dat auto's alleen op (grote) afstand van de ingang van de school mogen komen. En we gaan er vanuit dat, vanuit het hele principe van de Omgevingsvisie, de gemeente zorgt voor ruim voldoende en veilige fietsparkeerplekken op het terrein van de school. We lezen in de Omgevingsvisie dat het schoolplein buiten schooltijd openbare ruimte is, dat vraagt om extra aandacht voor (de veiligheid van) de stallingsmogelijkheden. We willen een overdekte stalling, liefst inpandig, met rekken met een aanbindmogelijkheid voor het slot van de fiets. Met een directe toegang vanuit de stalling naar de (hoofd)ingang van de school, zodat scholieren maximaal worden uitgenodigd om naar school te komen fietsen. Ook voor de nieuwe werkplekken in het gebied vragen we om maximale fietstoegankelijkheid. Veilige routes, voldoende en veilige stallingen moeten fietsen naar de werkplekken zoveel mogelijk faciliteren. Station Overvecht ligt ook binnen het gebied van de Omgevingsvisie. We willen veel betere mogelijkheden om fietsen te stallen. De inpandige stalling voelt nu onveilig en door zijn langgerekte vorm staan veel fietsen op grote afstand van de ingang van het station. Dat blijkt ook uit de grote aantallen fietsen die op het plein bij het station gestald staan. Dit biedt een rommelige en onverzorgde aanblik, dat maakt het gebruik van het station onaantrekkelijk. Laat hier zien dat u meent wat u in de Omgevingvisie opschrijft dat u inzet op het gebruik van het OV. Onze oproep: investeer in voldoende en veilige stallingen bij het station. Inpandig, verlicht, met veel doorzicht, bewaakt met menselijk toezicht, 24 uur gratis. Dit vraagt tijd en is de verantwoordelijkheid van niet alleen de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gemeente. Er is nog best wat tijd tot het planjaar 2040, ga daarom nu al het gesprek aan met ProRail, de beheerder van de stationsomgeving. We vinden het belangrijk dat het autogebruik in Overvecht wordt ontmoedigd en het fietsgebruik wordt gestimuleerd. De wijk biedt een aanblik alsof “iedereen” het normaal vindt om “alles” met de auto te doen. Maar in Overvecht heeft maar 58% van de huishoudens een auto ter beschikking. Dat is minder dan gemiddeld in de hele gemeente (inclusief de binnenstad, waar autobezit nog veel lager is), 64% van de huishoudens in Utrecht heeft de beschikking over een auto. Dat het autobezit in Overvecht zo laag is, komt niet omdat het OV en de fiets een groot aandeel in de mobiliteit hebben, maar gewoon omdat auto’s duur zijn en de inkomens in Overvecht laag. Daardoor hebben Overvechters relatief veel last van vervoersarmoede. Daarnaast is de gezondheid van de bewoners van Overvecht gemiddeld veel slechter dan die van andere inwoners van Utrecht. De levensverwachting in goed ervaren gezondheid is in Overvecht slechts 56 jaar tegen 64 jaar gemiddeld in heel Utrecht. Problemen met rondkomen dragen sterk bij aan een lagere ervaren gezondheid. Als mensen geen auto nodig hebben, scheelt dat behoorlijk in de kosten en kunnen mensen hun geld aan andere zaken uitgeven. Daarnaast draagt voldoende beweging bij aan de gezondheid. Dat kan door bijvoorbeeld voor dagelijkse dingen de fiets te pakken. Beweging draagt bij aan het voorkomen en verminderen van o.a. diabetes, hart- en vaatziekten, depressie en diverse soorten kanker. Om vervoersarmoede te verminderen en gezondheid te bevorderen willen we dat fietsen echt wordt gefaciliteerd! We spreken veel inwoners van de wijk die niet durven te fietsen vanwege hun beleving van de verkeersonveiligheid. Dagelijks gebruik van het openbaar vervoer is voor een grote groep inwoners van de wijk te duur. We werken er met de fietscoalitie ‘Heel Utrecht Fietst’ al drie jaar hard aan dat meer Overvechters over een volwassen- of kinderfiets kunnen beschikken en veilig leren fietsen. Zonder fiets is je wereld te klein! Met de Omgevingsvisie ondersteunt de gemeente de doelen die we als fietscoalitie nastreven. We weten dat er weerstand bestaat vanuit een deel van de inwoners. Hun idee is dat ze afhankelijk zijn van de auto. Met het hoge autogebruik in de wijk	

Nr.	Reactie	Antwoord

beperken ze de ontplooiings- en ontwikkelingsmogelijkheden van andere inwoners, die niet (kunnen) beschikken over een auto. De Omgevingsvisie ondersteunt een verschuiving in dat beeld: ook inwoners zonder auto moeten zich veilig door de wijk kunnen verplaatsen.

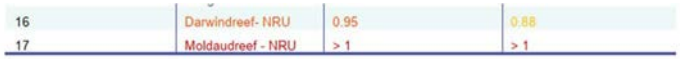
Het fietsnetwerk
We zijn blij dat het fietsetwerk een upgrade krijgt. Met name oostwestverbindingen door de wijk zijn momenteel onvoldoende aanwezig. Tussen de Paranadreef en de Japuradreef staan nu geen fietsverbindingen ingetekend op de kaart in het Mobiliteitsplan. Bij de herinrichting van het gebied rond de Amazonedreef bleek dat het niet mogelijk is om een fietsverbinding in te passen op de Rio Negrodreef die aan de eisen voor een hoofdfietsroute voldoet. Stellen de kaartjes rechtsonderaan pagina 167 van deel B het fietsnetwerk voor? Daar zouden we heel enthousiast over zijn! We zien een extra oost-west route door het groen, die aansluit op fietsbrug De Gagel.
En we zien in hetzelfde kaartje tussen de De Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug twee extra oeververbindingen over de Vecht. In de Omgevingsvisie deel A wordt expliciet aangegeven dat er een extra verbinding komt onder het spoor door en extra verbindingen over de Vecht. Dat vinden we hard nodig om Overvecht uit het isolement te verlossen én om ruimte te bieden aan het toenemend gebruik van de fiets.

Om het gebruik van de fiets te vergroten is het ook van belang dat het winkelcentrum (Overvecht Centrum) doorfietsbaar is. Zodat mensen van de ene hoek van het winkelcentrum naar de andere hoek kunnen fietsen. Het winkelcentrum wordt te groot om alles te voet te doen.
Niet alleen wij vinden dat de verkeersveiligheid verbetert door knips in de doorgaande autowegen. Dat bevestigde ook de rechter, nadat wij bezwaar en beroep hadden aangetekend tegen het verwijderen van de bussluis in de Amazonedreef. De rechter gaf ons gelijk4: als de bussluis zou moeten verdwijnen (zoals een burgerinitiatief vroeg), zou de gemeente kostbare aanvullende maatregelen moeten nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren en de extra geluidshinder op de gevels van de woningen te beperken. Hiermee willen we aangeven dat ook volgens een onafhankelijke rechter knips in doorgaande autowegen bijdragen aan betere

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkeersveiligheid en minder geluidhinder. Dat gunnen we de inwoners van Overvecht van harte en daarom ondersteunen we de knips die in de Omgevingsvisie worden voorgesteld. **Vervolg** Het vraagt moed en doorzettingsvermogen van de bewoners, ambtenaren, wethouder en raad om over de voorgenomen maatregelen in de Omgevingsvisie met elkaar het gesprek te blijven aan gaan. En met elkaar door te pakken om de Omgevingsvisie verder uit te werken en tot een succes te maken. Dat vraagt om een gedegen uitwerking van maatregelen. En dus niet, zoals hiervoor al betoogd, om het opheffen van parkeerplaatsen zonder een alternatief aan te bieden, want dat vergroot alleen de weerstand. En ook niet door elektrisch vervoer te stimuleren, want elektrische auto's zijn voorlopig nog veel duurder dan gewone auto's en de Omgevingsvisie wil juist minder gemotoriseerd verkeer. Publieke middelen kunnen veel beter besteed worden dan aan het subsidieren van "stekkerauto's". Start met het stimuleren van fietsen, met maatregelen zoals hiervoor in diverse bullets beschreven. In lijn met de uitgangspunten van de Omgevingsvisie moeten juist fietsen en lopen worden gefaciliteerd en gestimuleerd. Begin daar nu al mee! Binnen onze mogelijkheden dragen we daar graag aan bij, in de fietscoalitie Heel Utrecht Fietst; daarnaast denken we natuurlijk heel graag mee over de uitwerking van de infrastructurele maatregelen. We blijven graag op de hoogte. En we kijken uit naar uw antwoorden in de reactienota op de hiervoor gestelde vragen.	
599	Bij deze willen we reageren op de omgevingsvisie voor Utrecht Overvecht en dan specifiek op de 2 tunnels voor voetgangers en fietsers tussen Overvecht en de wijk Tuindorp. Uit de visie volgt dat er betere verbindingen moeten komen tussen beide wijken maar of dat met dit voorstel ook wordt gerealiseerd naast de tunnels die er al zijn, wordt niet duidelijk. De punten die we zien en waar meer inzicht in moet komen om een afweging te kunnen maken zijn: • Welk probleem wordt er opgelost? De route de wijk uit kan nu al via de Tripkade en de Eykmanlaan. • Er is al grote drukte rondom schooltijden van de 3 scholen en twee extra aanvoer verbindingen maakt het minder veilig.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Op de plek waar de tunnels nu getekend staan, staan nu veel mooie grote bomen die het uitzicht op het spoor tegenhouden, het geluid van de treinen minder maken en helpen tegen fijn stof en milieuvervuiling. Het verwijderen van dit groen staat niet in verhouding tot het mogelijke voordeel van een tunnel. • Op andere plekken in Utrecht is nu al bekend hoe duur tunnels zijn, dergelijke kosten staan niet in verhouding tot het voordeel van de tunnel. • Daarnaast maken we ons ernstige zorgen om de overlast die tunnels kunnen veroorzaken voor de omwoners. Denk hierbij aan herrie, vuurwerk misbruik en licht van de tunnel die altijd aan moet staan. Nog afgezien van de vele jaren werk om ze te realiseren met veel bouwoverlast op al drukke punten. Als eventuele oplossingen zien we dat bijvoorbeeld de spoorwegovergang bij de Eykmanlaan ongelijkvloers wordt gemaakt en daarmee veiliger en sneller wordt. En misschien kan onderzocht worden of de toegangspoorten van de huidige doorgang van de NS op betere plaatsen gesitueerd worden?	
600	Graag wil ik dat de leefbaarheid binnen de wijk Overvecht omhoog gaat en toekomstbestendig is. De ontwerp visie die ter inzage is gelegd geeft aan dit ook voor de bestaande bewoners van de wijk Overvecht te willen doen, alleen geven de ingediende documenten dit niet aan. Hiermee wil ik ervoor zorgen dat huidige bewoners, zoals ik, ook niet worden gedupeerd door nieuwbouw van 5000 woningen en 3000 werkplekken. Indien de gemeente de visie heeft dat in Overvecht deze aantallen woningbouw bij kunnen komen, moeten ze ook harde eisen en niet alleen de ondergrens van regelgeving opschrijven waar ontwikkelaars aan moeten voldoen en onderbouwen dat het geen negatieve effecten heeft en dat de ontwikkeling ten goede komt van de Wijk Overvecht Regelgeving is de ondergrens waar je aan moet voldoen, en Overvecht is al een wijk die afgeschilderd wordt als ondergrens van de samenleving om te wonen binnen Utrecht. Laten we nu met deze ontwikkeling ervoor zorgen dat de Wijk Overvecht een fijne omgeving wordt om te wonen voor iedereen. **Parkeren** Ik verzoek om te kijken naar de parkeernorm, u geeft aan dat dit volgens de parkeernorm gemeente Utrecht gaat. Dit betekent bij de bouw van 5000 woningen dat er maximaal 500 parkeerplekken gerealiseerd kunnen worden	Wij begrijpen dat de leefomgeving en het wooncomfort voor u en andere bewoners van Overvecht van groot belang is. Het is essentieel dat nieuwe woningen zorgvuldig worden ingepast in de bestaande omgeving. De beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht biedt ons de kaders die nodig zijn om de toekomst van de wijk vorm te geven. Als bij de verdere uitwerking van de plannen blijkt dat bepaalde zaken niet kunnen of dat initiatieven in strijd zijn met de waarden die we hebben vastgesteld, zullen we zorgvuldig bekijken hoe maatwerk mogelijk is. De waarden en principes die in de beleidsnota zijn geformuleerd, zijn ons vertrekpunt en dienen als leidraad in ons streven naar een fijne en leefbare wijk voor iedereen. De woningdichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per km2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. En dat kwaliteit en kwantiteit in balans zijn.

Nr.	Reactie	Antwoord
	zonder reductie. , Hierdoor zullen parkeerproblemen ontstaan in andere straten dan de nieuwbouw waar huidige bewoners last van zullen krijgen. Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie op te nemen dat er afwijkend op de parkeernorm niet 0,1 maar minimaal 1 parkeerplek voor elke nieuwbouwwoning ongeacht de m2 of woonvorm die in Overvecht gebouwd wordt hieraan moet voldoen. **Betaald parkeren** De documenten geven aan om de nieuwbouwplan gerealiseerd te krijgen moet er betaal parkeren worden ingevoerd. Dit beleid is niet voor de bewoners van Overvecht zoals wordt beweerd,, maar voor het maken van nieuwbouwplannen. Indien betaald parkeren word doorgevoerd mag er geen nadelig effect optreden voor de huidige bewoners. Aangezien de Ontwerp-omgevingsvisie het over verwijderen van parkeerplekken heeft om groen te creëren en maximaal 1 parkeervergunning per huishouden zodat nieuwbouw doorgang kan vinden. Het is niet reëel om te denken dat een huishouden van een grondgebonden woning met volwassen kinderen met 1 auto kan functioneren. Ik verzoek om in het parkeerbeleid en de Ontwerpomgevingsvisie op te nemen dat bestaande woningbouw gebouwd voor 2018 veen parkeervergunning kunnen opvragen met de eerste 2 auto's laag tarief van 12 euro p/m en dat de tarieven nog worden herzien ten gunste van de bewoners. Ook dit is niet voor de bewoners van Overvecht, terwijl gemeente Utrecht het tegenovergestelde beweerd. **Aantallen nieuwbouw** Welke garantie kunt u geven dat de onderzochte 7000 woningen en 4200 werkplekken in de rapportages niet in een later stadium toch worden gerealiseerd? Ik verzoek om in de Ontwerp-omgevingsvisie vast te leggen dat er maximaal 5000 woningen en 3000 werkplekken bijkomen. **Stikstofberekening** Wij verzoeken om te kijken naar de stikstofberekening en vast te leggen dat er een nieuwe stikstofberekening wordt opgemaakt. Deze nieuwe berekening met de laatste versie van Aerius calculator, verkeersgegevens die niet ouder zijn dan 2 jaar en de nieuw parkeernorm van minimaal 1 i.p.v. 0.1 per woning,Het	**Parkeren** Voor de nieuwe woon- en werkplekken geldt de gemeentelijke parkeervisie. Bij ontwikkelingen hanteren we de vastgestelde parkeernormen. Meer informatie hierover kunt u vinden op: https://parkeernormen.utrecht.nl/ Voor de hoogstedelijke gebieden en langs de Centrale as gaan we uit van lagere parkeernormen. **Betaald parkeren** Informatie omtrent betaald parkeren kunt u vinden op https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad . Invoer van betaald parkeren gaat stadsbreed en wordt niet met de omgevingsvisie geregeld. **Aantallen nieuwbouw** In Overvecht zoeken we ruimte voor tenminste 5.000 extra woningen. Deze woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Als in de loop van de tijd blijkt dat er met behoud van de andere doelstellingen meer woningen gerealiseerd kunnen worden dan is dat niet uitgesloten. Hetzelfde geldt voor werkplekken. **Stikstofberekening** Voor de definitieve versie van de omgevingsvisie is geen nieuwe stikstofberekening uitgevoerd op basis van de laatste versie van de Aeriuscalculator. De stikstofberekening geeft een inschatting van de stikstofdepositie, maar bevat ook nog veel onzekerheden. Voor de afzonderlijke projecten worden te zijner tijd nieuwe stikstofberekeningen uitgevoerd in het kader van het omgevingsplan en de omgevingsvergunning op basis van de op dat moment meest recente versie van Aerius. Ook zullen dan de op dat moment geldende richtlijnen voor de stikstofberekeningen worden gehanteerd. Indiener benoemt "40% reductie vanwege toekomst". Wij gaan ervan uit dat de indiener doelt op het uitgangspunt van de inzet van 40% elektrisch

Nr.	Reactie	Antwoord
	MER rapport gaat uit van verkeersgegevens uit 2015 die door Goudappel zijn bewerkt wat geen realistisch beeld geeft over de wijk Overvecht. Zo blijven de volgende vragen onbeantwoord: Zijn hier alle ontwikkelingen opgenomen die tussen 2015 en heden al zijn gerealiseerd, wat doet economische groei en Welvaart met een wijk als Overvecht wat een voornamelijk laag inkomen wijk was waardoor er nu veel meer huishoudens zijn die een auto kunnen permitteren in de periode van 2015 tm heden? Wij verzoeken u om te verbieden gebruik te maken van 40% reductie vanwege “toekomst”. Dit is niet aantoonbaar en hierin niet realistisch om te gebruiken, graag andere vorm van onderb ouwing gebruiken om de stikstof depositie terug te brengen.Wij verzoeken u om te verbieden dat er zoals opgenomen in de stikstofberekening betaald parkeren gehele dag wordt uitgevoerd, dit is in strijd met het besluit gemeenteraad betaald parkeren van gemeente Utrecht. **Mobiliteit** Oud verkeersrapport ‘Veilig en verbonden Overvecht, afsluiting wegen’ geeft een negatief effect op de bereikbaarheid van bestaande woningen. Daarbij is het in de Ontwerp-omgevingsvisie niet aangetoond dat het creëren van eilanden geen problemen geeft bij verkeersincidenten wat een infarct met zich meebrengt door ontbreken van tweede uitweg. In de Ontwerp-omgevingsvisie vastleggen dat een ‘verkeersrapport’ niet ouder is dan 2 jaar en welke effecten de nieuwe verkeersstromen met zich meebrengt in verschillende scenario’s. De Ontwerp-omgevingsvisie geeft niet aan hoe de problemen bij de verkeerskruispunten worden aangepakt. Onderstaande geeft al een probleem aan terwijl dit theoretische benaderingen zijn. In u Ontwerp-omgevingsvisie opnemen dat alle kruipunten met een >0,8 worden aangepakt om toekomstige doorstroming te garanderen. Alle mitigerende maatregelen moeten voor startbouw van de 5000 woningen en 3000 werkplekken worden gerealiseerd.  16 Darwindreef- NRU 0.95 0.88 17 Moldaudreef - NRU > 1 > 1 Effect op bereikbaarheid hulpdiensten naar bestaande woningen bij afsluiten wegen is niet aangetoond. Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie vast te leggen dat de inzet snelheid/aanrij tijden hetzelfde blijft of verbeterd voor alle woningen in Overvecht.	bouwmaterieel. De gemeente Utrecht is aangesloten bij het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Hiermee wordt stapsgewijs gewerkt aan de bouw emissieloos (en dus elektrisch) maken in 2030. Inzet van 40% elektrisch bouwmaterieel vinden wij daarom niet onrealistisch. Als input voor de Aeriusberekening zijn de verkeersgegevens uit het meest recente verkeersmodel VRU 3.4 gebruikt. Het basisjaar uit het verkeersmodel is 2015. De situatie van het basisjaar 2015 geeft een voldoende betrouwbare afspiegeling van de huidige situatie, omdat er tussen 2015 en 2024 geen grootschalige (infrastructurele) wijzigingen hebben plaatsgevonden in (de directe omgeving) van Overvecht. Er zijn in de tussentijd wel (woning)bouwprojecten gerealiseerd, maar dit zijn relatief kleine projecten die niet tot grootschalige wijzigingen leiden. **Mobiliteit** We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. **Natuur** De groenkaart in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 voor de groenberekening is niet de groenbeleidskaart van 2017. In de kaart laten we het huidige groen in de wijk zien. Hierbij maken we onderscheid of het groen in de hoofdgroenstructuur (conform beleids) valt of daar buiten. De doelen uit de omgevingsvisie zijn deels dezelfde als uit het groenbeleid maar zijn veel ambitieuzer. De ambitie vanuit de omgevingsvisie is ook dat alle nieuwe bebouwing natuurinclusief ontwikkeld wordt. Groene gevels en intensieve groene daken zijn hiervoor goede voorbeelden. **Nieuwbouw/schaduw** In de omgevingsvisie nemen wij geen norm op voor bezonning. Deze zijn al opgenomen in de stedenbouwvisie. Ten aanzien van bezonning staat hier: "Voor elke ontwikkeling moet de bezonning op omliggende woningen worden getoetst op basis van twee bezonningsuren per dag, met als toetsingsdatum 21 maart of

Nr.	Reactie	Antwoord
	Verminderen van parkeerplaatsen heeft het meeste effectieve effect om verkeer te verminderen en problemen met doorstroming te verminderen. Dit spreekt als een middel om te ontwikkelen en niet als een oplossing voor de bewoners van Overvecht. Wij verzoeken u om andere mogelijkheden te zoeken dan het inperken van de in Overvecht bewoners levensstijl. Wij verzoeken u om in de Ontwerp-omgevingsvisie op te nemen dat alle kruispunten worden onderzocht om hier doorstroming te verbeteren. Beginnen met de kruispunten die >0,8 zijn. alle mitigerende maatregelen moeten gerealiseerd zijn voor start met de ontwikkeling van de 5000 woningen en 3000 werkplekken. Wij verzoeken u om te verbieden de onderbouwing te gebruiken voor het mobiliteitsplan om sterke maatregelen te nemen om groei tegen te gaan met autoverkeer. Bereikbaarheid van de wijk Overvecht met de auto moet gegarandeerd blijven door de gehele wijk. Wij verzoeken u om in de Ontwerp-omgevingsvisie op te nemen welke impact de groei Overvecht heeft van 1970 t/m 2022 als vertrekpositie te nemen in uw beoordeling. Deze periode is niet inzichtelijk gemaakt, is deze groei meegenomen op de reeds ontworpen wijk in 1970? Hierin hebben we een groei van 52 jaar wat niet wordt meegenomen in de ontwikkeling. **Natuur** Groenplan berekening gaat uit van een plan 2017, hierin is niet aangetoond dat de plannen in het plan van 2017 ook gerealiseerd zijn. Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie een rapport bij te voegen dat aangetoond is dat de plannen uit 2017 ook gerealiseerd zijn. Daarbij ook de doelstelling groen herzien en bij nieuwe ontwikkelingen eisen meegeven dat groene gevels en Intensief groendak gebruikt moeten worden bij nieuwbouw. **Nieuwbouw** Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie aan te tonen wat 70m hoogbouw doet bij grondgebonden woningen die in de omgeving liggen. Profiel doorsnede van grondgebonden woning en parkwatertoren ontbreekt. Onderstaand afbeelding geeft aan dat de grondgebonden woningen aan de Lemnosdreef in een overgangszone zitten van hoogbouw. Aantonen wat de effecten zijn op de grondgebonden woningen en worden deze woningen uitgekocht om dit te realiseren?	21 september. " In de omgevingsvisie volgen we deze kwalitatieve uitgangspunten. **Water & riolering** De gemeente spant zich in om schade als gevolg van wateroverlast te voorkomen bij een neerslag van 80 mm/u. Deze 80 mm kan als het ware alsvolgt worden verdeeld: - 15 mm kan worden geborgen in infiltratievoorzieningen (90 % van de jaarlijkse neerslag) - 20 mm/u wordt afgevoerd middels een hemel- of infiltratiewaterriool; - 45 mm wordt tijdelijk geborgen in het straatprofiel; Door de hoeveelheid verharding zo klein mogelijk te maken zal de hoeveelheid neerslag die tot afstroming komt ook verminderen. **Fasering bebouwing Overvecht** Het beperken van bouwhinder en het voorkomen van onveilige situaties is al vastgelegd in het Bouwbesluit. Hierin staan bouwtechnische voorschriften waaraan alle bouw- en sloopwerkzaamheden moeten voldoen. In een bouwveiligheidsplan worden afspraken vastgelegd over onder andere bouwverkeer en logistiek, het bouwterrein, geluid- en trillingsnormen, communicatie, werktijden. De bouwinspecteur van de gemeente ziet er op toe dat deze afspraken nageleefd worden. **Geur** Het rapport waar u naar vraagt is te vinden in de bijlage bij het betreffende bestemmingsplan: https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0344.BPNPDSTROOKOVERVEC-VA01/b_NL.IMRO.0344.BPNPDSTROOKOVERVEC-VA01_tb7.pdf . Het aspect geur wordt, indien relevant, in de uitwerking van projecten meegenomen. In de omgevingsvisie Overvecht zijn er per gebiedstype spelregels opgesteld. Uit de zienswijzen maken we op dat er onduidelijkheid bestaat en er meer duidelijkheid en aanscherping nodig is: waarom, waar en wat gaat er veranderen? Daarom hebben we per gebiedstype deze opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en aangescherpt: type ontwikkeling (inclusief uitspraak over

Nr.	Reactie	Antwoord
	Schaduw Wij verzoeken u om in de Ontwerp-omgevingsvisie op te nemen De 'strenge' TNO-norm: ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari – 22 november in midden vensterbank binnenkant raam of bij aanwezigheid van een buitenruimte tot 3m uit de gevel in die betreffende buitenruimte. Nergens in de Ontwerp-omgevingsvisie wordt aangetoond wat de nieuwbouw massa's voor schaduwwerking hebben op de bestaande omliggende woningen. **Water & riolering** Nieuws en metingen geven steeds meer verontrustende beelden. Aangehouden eis om minimale waterberging van 20mm indien er al gevallen zijn van 94mm per één uur neerslag en op één dag van 160mm. Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie vast te leggen dat de eis voor waterberging eenmaal per jaar 50mm voor één uur moet zijn en 120mm eenmaal per 100 jaar in één uur. Riolering van mijn woning geeft nu al problemen bij hevige regenval wat bij meer woningen, verhard oppervlakte, alleen maar meer problemen gaat geven. Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie vast te leggen dat voor realisatie van de nieuwbouw eerst mitigerende maatregelen moeten worden gerealiseerd voor starten van nieuwbouw werkzaamheden. **Fasering bebouwing Overvecht** Wij verzoeken u om in de Ontwerp-omgevingsvisie op te nemen als de bouwplannen worden uitgevoerd niet teveel hinder is bij uitvoering. Bouwmethodes zo vriendelijk mogelijk voor de omliggende bewoners. Vastleggen om trillingvrije methodes te gebruiken bij fundering, aanvoertransport geen hinder, belasting op bouwlocatie door modulaire bouw in plaats van traditionele bouw om bouwperiode te verkorten en overlast te verminderen voor de wijk Overvecht. **Geur** Ook geur is niet meegenomen als indicator in het MER. De RWZI, gelegen in het zuidoosten van Overvecht, is een potentiële bron van geuroverlast. In de vormvrije MER-beoordeling voor bestemmingsplan NPDstrook, Overvecht (onherroepelijk vastgesteld op 7 juni 2018) is echter opgenomen dat op basis	sloop-nieuwbouw), bouwhoogten en hoogbouw, groen/openbare ruimte, parkeren en de woonmix. De omgevingsvisie Overvecht is geen basis voor een dergelijke procedure. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit u het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van onderzoek van onderzoeksbureau LBP Sight geen belangrijke nadelige milieugevolgen worden verwacht voor de woningbouw op die locatie in Overvecht. Graag wil ik u vragen dit rapport openbaar te maken en als bijlage bij te voegen. De Ontwerp-omgevingsvisie leidt tot alleen maar nieuwbouw en geen verbetering voor de wijk als er geen eisen aan de nieuwe ontwikkeling worden gesteld. Deze eisen en wanneer mitigerende maatregelen moeten worden doorgevoerd zijn in de Ontwerp-omgevingsvisie niet terug te vinden. Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp omgevingsvisie. Indien er geen rekening gehouden wordt met de huidige bewoners van Overvecht zal ik bezwaar indienen en een planschadeprocedure opstarten. Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp omgevingsvisie niet vast te stellen tot bovenstaande bezwaren inzichtelijk zijn gemaakt en onderbouwd voordat er door gemeente raad een definitief besluit wordt genomen.	
601	Als inwoner van Overvecht, zou ik langs deze weg willen laten weten dat ik tegen het Omgevingsvisie Overvecht 2040-plan ben. Wij (als Overvechters uit de wijk) willen onze bewegingsvrijheid beschermen en ik zie o.a. dat met deze planmakerij dit extreem ingeperkt wordt. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen daarom graag kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht. Al met al verzoek ik u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
602	Hierbij wil ik een eerste reactie geven op de omgevingsvisie Overvecht. Ik ben zeker geen voorstander van het sluiten van wegen. De wijk moet gewoon open en bereikbaar blijven voor dagelijks verkeer, en met behoud van voldoende parkeerplekken. Diverse mensen zouden in een isolement komen doordat er minder bezoek komt, of dat je niet meer met de auto boodschappen kan doen etc.. Ik vind het een benauwend ideee. Verder zou door het sluiten van hoofdwegen het verkeer omgeleid worden. Dit betekent dat het verkeer nogal	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De woningdichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per km2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000

Nr.	Reactie	Antwoord
	zal toenemen rond Overkapel, en de Wolgadreef. Om de snelheid van het verkeer te verlagen ben ik wel een voorstander van (50 - 30 kliometer), al vind ik 15 kilometer wel weer te ver gaan. Er wordt regelmatig veel te hard gereden (ook joyrijden Wolgadreef en Donoudreef), en er zou dan juist controle uitgeoefend moeten worden op deze automobilisten. Hoezo 5000 woningen erbij bouwen in Overvecht? Dit zal een benauwende boel worden, een prettige en rustige leefomgeving is toch echt van belang. Overvecht is een probleemwijk, de kans dat de leefomstandigheden zal verslechteren en de criminaliteit zal toenemen, is naar mijns inziens zeer groot bij het dicht bouwen van de wijk. Verder staat er dacht ik tot mijn schrik een rode vlak (stedelijk hoogbouw) bij de Wolgadreef, tegen over mijn huis op de Kastordreef. Dit blijkt dus volgen. [Medewerker gemeente Utrecht] die ik telefonisch heb gesproken een roze vlak te zijn. Dan nog is het niet duidelijk wat hier staat te gebeuren. Het verstuurde plan is niet concreet. Wat is de reden dat er niet voor gekozen is om de omringende bewoners hier meer in te betrekken. Wat is de reden dat niet iedereen in de gelegenheid is gesteld om een vragen lijst in te vullen. Bewoners hebben niet voldoende inspraak mogelijkheden gekregen. Ook denk ik dat het het omgevingsvisieplan door veel mensen niet word begrepen. Nogmaals: het verstuurde omgevingsvisieplan is niet concreet, en de plannen benauwen mij nogal. Deze mail is dus een eerste reactie, en ik zou hier later nog op terug willen komen als er meer duidelijk is geworden.	extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. En dat kwaliteit en kwantiteit in balans zijn. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk behouden en versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. De roze vlakken zijn bestaande danwel wenselijke voorzieningenclusters. Er was bij meerdere mensen verwarring over. We hebben dit aangepast: de aanduiding voor voorzieningenclusters is op de kaart met een arcering aangegeven zodat de kleur van het gebiedstype met de spelregels weer goed afleesbaar is. Per gebiedstypen kunt u de spelregels voor ontwikkeling lezen in hoofdstuk "Ruimte voor Groei". De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, publicatie in Dreefnieuws, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Bij het maken van een omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt en waren de ideeën concreter op buurtniveau. Op veel verschillende manieren (bijeenkomsten, losse gesprekken, online enquête) zijn deze ideeën per buurt met Overvechters

Nr.	Reactie	Antwoord
		besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek).We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor de bijeenkomsten van oktober en november 2023 duidelijker hadden kunnen zijn over de voorgestelde ideeën voor de buurten. Bij de bijeenkomsten tijdens de inspraakperiode is gekozen voor een inloop setting, zodat iedereen de mogelijkheid kreeg om voor het onderwerp van zijn/haar interesse vragen te stellen en informatie in te winnen. Door middel van een wijkbericht en film zijn de belangrijkste punten uit de ontwerp-omgevingsvisie toegelicht. Deze film was te zien bij de bijeenkomsten en ook online te bekijken.
603	Ik sluit me aan bij de zienswijze van [indiener 514], zoals attached. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden".

Nr.	Reactie	Antwoord
	onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen.”	De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
604	Bij deze wil ik aangeven dat ik en mijn vrouw aansluiten bij de zienswijze van onze buren [indiener 514] De zienswijze die zij hebben opgesteld en verzonden hebben is ook namens ons. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis.	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd

Nr.	Reactie	Antwoord
	Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: "Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo'n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: 'Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.' Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*:	beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen.” De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende ‘Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt’: ‘De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.’) Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A)	

Nr.	Reactie	Antwoord
	c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
605	**Geachte lezers** Graag begin ik met een introductie van mezelf. Waaruit zal blijken dat ik niet een anonieme bewoner ben die uit gewoonte overal tegen is, maar dat ik een weloverwogen mening heb. **Kennismaking** Mijn naam is [NAAM], ik ben hoog opgeleid en woon al 40 jaar in Overvecht, eerst in een flat en later in een eengezinswoning. Ik woon en woonde altijd met veel plezier in Overvecht en heb me regelmatig verdedigd tegen het negatieve image van de wijk. Mijn reactie was om dan alle pluspunten te benoemen zoals: ik heb een heel fijn huis met voor stedelijke begrippen een grote tuin, in no time kan ik wandelend of fietsende de natuur bereiken, in de winter ben ik heel dicht bij natuurijs en in de zomer bij de plassen om te recreëren. En waar ik ook naar toe wil of dat nu het noorden van Nederland is of het zuiden, Amsterdam, België of Duitsland, ik zit zo op de snelweg. Ook is het heel fijn is dat het centrum van Utrecht zeer goed per fiets bereikbaar is, want ik ben een groot liefhebber van alles wat de stad Utrecht te bieden heeft.	We vinden het heel belangrijk om in contact te zijn met bewoners van Overvecht en te horen wat zij belangrijk vinden voor de wijk. We waarderen daarom uw betrokkenheid en de moeite die u heeft genomen om naar bijeenkomsten te komen en uw mening te geven. We begrijpen dat sommige keuzes in het ontwerp van de omgevingsvisie zorgen kunnen oproepen. Een omgevingsvisie is een redelijk abstract plan voor de ruimtelijke indeling van de wijk. Eén van de uitdagingen was dan ook om de ideeën van bewoners te vertalen naar dit abstracte niveau. In het begin van het proces waren de ideeën en oplossingen meer algemeen en gericht op de hele wijk. Later in het proces werden deze ideeën concreter en meer gericht op specifieke buurten. Tijdens de tweede Visiedenkersbijeenkomst hebben we deze keuzes op buurtniveau besproken. Het afgelopen jaar hebben we op verschillende momenten de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie met u gedeeld. Voor sommige thema’s, zoals meer groen en betere verbindingen, was er veel steun. Voor andere thema’s, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, was dat minder het

Nr.	Reactie	Antwoord
	Toen het echter tot mij doordrong wat de omgevingsvisie precies behelst - en dan heb ik het in eerste instantie over het voorstel voor een rigoureuze wijziging van het verkeersnetwerk met ongelofelijk veel beperkingen voor het auto verkeer- kantelde mijn gevoel totaal. Als dit werkelijk tot uitvoer wordt gebracht, wil ik subiet verhuizen. Immers ik wordt op gesloten in mijn eigen wijk! Weg is mijn vrijheid om zo te leven zoals ik zelf wil. Het zal duidelijk zijn dat ik zo meteen in mijn stuk kritiek zal leveren op de plannen, toch wil ik graag dat u van mij ook het volgende weet: ik vind dat we goed voor onze aarde moeten zijn, ook zeker voor toekomstige generaties. Ik ben voor het behalen van klimaatdoelen op diverse gebieden en manieren. Ik heb een aantal keren op de partij voor de dieren gestemd en ook wel eens op Groen links. Ik lever ook al mij eigen bijdrage: ik vlieg bijna niet, heb een goed geïsoleerd huis en zonnepanelen, ben altijd zuinig met water, ga bijna nooit met de auto naar het centrum en gebruik ook zo min mogelijke de auto voor korte afstanden. Wat mij betreft kan het auto gebruik in zijn algemeenheid zelfs ontmoedigt worden. Echter het is niet ok om dit zo extreem te doen voor een wijk als Overvecht. En de wijze waarop de gemeente Utrecht dit vorm probeert te geven en probeert door te drukken is ronduit schandalig te noemen. **Kritiek op de wijze waarop** De manier waarop de gemeente de omgevingsvisie presenteert (het blijkt een vervolg op het Omgevingsprogramma dat niet goed was verlopen) en hoe ze haar ideeën bij de Overvechtse bevolking probeert door te drukken is op vele manieren niet ok: Er is sprake van misleiding, er worden oneigenlijke en gelegenheidsargumenten gebruik, er worden inspraak momenten georganiseerd zonder dat die leiden tot werkelijke inspraak, mensen worden in enquêtes in een de richting gemanoeuvreerd die wenselijk is voor de gemeente, enzovoorts. Daarbij moet gezegd worden dat, ondanks de pogingen van de gemeente om de Overvechters op grote schaal te infomeren, dit absoluut niet gelukt is. Om met het laatste te beginnen: **Overvechters blijken een moeilijk te bereiken doelgroep** Tot voor kort denk ik dat meer dan 95% van de bewoners van Overvecht niet of nauwelijks van de omgevingsvisie op de hoogte was en zeker niet van de	geval. Dit is ook terug te lezen in het participatieverslag. Waar mogelijk, hebben we het ontwerp aangepast aan wat belangrijk is voor de bewoners van Overvecht. In het verslag kunt u lezen hoe we dat hebben gedaan. Soms zijn er echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege bredere belangen in de stad of omdat experts dit nodig vinden om de wijk ook in de toekomst leefbaar te maken en houden. We zijn altijd open geweest over deze afwegingen. Bij het maken van de ontwerp omgevingsvisie hebben we geprobeerd zoveel mogelijk bewoners te betrekken. Dit proces kende echter beperkingen, zoals beschikbare tijd en middelen. Binnen deze grenzen denken we voldoende bewoners te hebben gesproken om een goed beeld te krijgen van wat belangrijk is voor Overvechters en wat zij van bepaalde ideeën vinden. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Veel Overvechters hebben aangegeven het groen in de wijk erg te waarderen. Het groen zou volgens hen niet mogen verdwijnen voor bijvoorbeeld woningbouw. En als er veel gebouwd wordt, dat er dan ook genoeg groen is voor huidige en nieuwe bewoners.

Nr.	Reactie	Antwoord
	rigoureuze wijzigingen voor het autoverkeer. Ik heb dat enkele keren gepolst in de omgeving van waar ik woon (misschien dat de recente petitie, demonstratie en publiciteit daar nog iets aan veranderd hebben). Ik schat dat van de 35.000 mensen slechts enkele honderden (redelijk) goed op de hoogte zijn. Op grond van deze getallen kan de gemeente geen conclusies trekken over wat de Overvechters vinden en daarbij is het grootste deel zeker niet blij met alle plannen en is er veel kritiek. Diverse mensen hebben dit op diverse manieren en op diverse tijdstippen geuit. (zoals onder anderen het NAAM). De gemeente beroept zich op de resultaten uit een enquête, maar die was zo op gesteld dat er eigenlijk alleen antwoorden konden ontstaan die wenselijk waren voor de gemeente. Ik heb zelf 3x geprobeerd het in te vullen, maar kon mijn eigen mening en kritiek er absoluut niet in kwijt. *De gemeente gebruikt (of misbruikt) de enquête alsof de plannen voortkomen uit de Overvechters zelf. Zoals mevrouw van Hooijdonk tegen me zei over het veranderen van de infrastructuur voor auto's: de Overvechters willen dit, want bij hen staat veiligheid op nummer 1! Dat was haar conclusie over de ingevulde vragenlijst over de omgevingsvisie. Op de wijze van argumentatie kom ik nog terug…* Ik beaam dat Overvechters niet een gemakkelijk te bereiken doelgroep zijn, maar dat geeft de gemeente niet het recht onjuiste conclusies te trekken en op grond daarvan onjuiste informatie te verspreiden. Omdat de gemeente zich er wel van bewust is dat ze de meeste mensen niet bereikt heeft, zal ze daar dus meer haar best voor moeten doen. Dit door zich allereerst te realiseren wat voor mensen er in de wijk wonen en wat maakt dat er weinig reacties komen. Bij het her en der navragen hoorde ik het volgende: er wonen veel allochtone mensen die de taal niet goed beheersen en bovendien de cultuur van inspraak en invloed in Nederland niet kennen. Er zijn veel ongeletterden, veel mensen met psychiatrische problemen, veel gehandicapten, veel mensen met psychische problematiek, veel mensen die zo bezig zijn met overleven dat ze geen aandacht kunnen hebben voor iets dat buiten hen ligt, mensen die denken het zal mijn tijd wel duren (het is pas in 2040), mensen die denken toch	Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 staat in hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden. Op dit moment blijkt dat circa 53% van alle verplaatsingen in Overvecht met de auto wordt uitgevoerd (zie de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). Door de aanleg van o.a. de HOV verbinding en de maatregelen voor fiets en lopen in de omgevingsvisie daalt dit aandeel fors. Het aantal OV-reizigers ter hoogte van Overvecht centrum neemt naar verwachting toe met 14.500 - 17.000 reizigers. Door o.a. deze toename vinden wij dat het aanleggen van een HOV verbinding wel degelijk een verbetering is voor de mensen in Overvecht. Verder blijven alle voorzieningen, woningen en bedrijven met de auto bereikbaar. Ook blijft er parkeergelegenheid beschikbaar. Wij begrijpen dat u vindt dat de huidige fietspaden en wandelroutes in Overvecht voldoende zijn en dat extra investeringen op dit gebied wellicht overbodig lijken. Toch kiezen we voor uitbreiding en verbetering van de infrastructuur voor fietsers en voetgangers in de omgevingsvisie. Toekomstbestendigheid: De groei van de bevolking en de toename van het aantal fietsers en voetgangers vragen om een toekomstbestendige infrastructuur. We willen ervoor zorgen dat de routes ook op lange termijn voldoende capaciteit bieden, comfortabel en toegankelijk blijven, zonder congestie en met voldoende veiligheid voor alle gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geen invloed te hebben. Mensen die slechten ervaringen hebben met de gemeente of specifiek met mevrouw van Hooidonk. Zij zeggen de gemeente luistert toch niet naar bewoners bijvoorbeeld: In onze straat hebben we een paar jaar geleden gevraagd om drempels omdat er een paar gekken waren die steeds hier keihard reden, maar de gemeente heeft er op geen enkele manier gehoor aangegeven. Andere inwoners hadden gevraagd om extra stoplichten op bepaalde plekken na een ongeluk, dit gebeurde ook niet. Sommige mensen zeggen laten ze maar eerst mijn dak goed repareren of benoemen iets anders wat voor hen prioriteit heeft. Ondanks deze moeilijk te bereiken doelgroep is draagt gemeente toch de verantwoordelijkheid om de belangen van al haar inwoners te behartigen dus ook van deze wijk waarvan de bewoners dat zelf niet goed kunnen. Overvecht is in veel op zichten een kwetsbare wijk en daar moet ook goed voor gezorgd worden. *Opmerkelijk:* *In een gesprek met een raadslid van Groen links werd als verdediging van de niet effectief gebleken aanpak gesteld: 'Maar Overvecht is helemaal geen kwetsbare wijk'. Dat vond ik het stuitend. En niet getuigen van inlevingsvermogen of van besef welke grote invloed politieke besluiten hebben in de praktijk.* **Vraag is de gemeente wel echt geïnteresseerd in de mening van de Overvechters?** Ik was zelf een van de mensen die als 'Visiedenkers' waren benoemd. Er waren twee bijeenkomsten belegd, bij de eerste waren zo'n 80 mensen aanwezig en bij de tweede zo'n 50. Ik moet zeggen dat zeker de eerste keer alles heel goed georganiseerd was door een bureau. Allerlei onderwerpen kwamen aan bod en het leek net alsof iedereen kwijt kon was hij of zij wou. Het was de verwachting van de aanwezigen dat veel van wat gezegd was in de toekomstige plannen terug te vinden zou zijn (en ooit terug te zien in de wijk). Echter bij de tweede bijeenkomst was er al niet veel meer over. De eerste keer had ik trouwen al	Veiligheid en Comfort: Hoewel er momenteel diverse routes beschikbaar zijn, willen we de veiligheid en het comfort van deze routes verbeteren. Dit betekent bredere paden, betere verlichting, en veiliger oversteken, wat vooral belangrijk is voor kwetsbare groepen zoals kinderen en ouderen. Verbindingen en Toegankelijkheid: Nieuwe fiets- en wandelpaden kunnen betere verbindingen creëren tussen verschillende delen van de wijk en andere wijken, en toegang tot belangrijke voorzieningen zoals scholen, winkels en recreatiegebieden verbeteren. Duurzaamheid: Door het aanmoedigen van fietsen en wandelen willen we bijdragen aan een duurzamer en milieuvriendelijker vervoerssysteem, wat ook past binnen bredere doelstellingen van de gemeente op het gebied van klimaat en leefbaarheid. We begrijpen uw zorgen over de kosten van deze projecten. Het is echter belangrijk om te benadrukken dat investeringen in fiets- en wandelinfrastructuur vaak resulteren in brede maatschappelijke baten, zoals betere gezondheid, minder verkeersdruk, en een aantrekkelijkere leefomgeving.

Nr.	Reactie	Antwoord

stemmen gehoord die zeiden:' we kunnen hier wel van alles zeggen, maar het is toch al lang besloten'. Ik kom dat niet eerst niet geloven, maar nu wel. Alles stond in hoofdlijnen al lang vast, de input van bewoners gold slechts enkele details. De bijeenkomsten hadden ten doel om als gemeente te kunnen zeggen dat ze formeel aan alle procedures hadden voldaan.

Eigenlijk zijn we met zijn allen in de fuik gezwommen die de gemeente voor ons had klaar gelegd.
Dat begint al met de introductie van het plan: De omgevingsvisie zou ten doel hebben om van de wijk Overvecht te 'verbeteren', want schreef de gemeente: het wordt nog fijner, socialer, groener. En oja er moeten wel 5000 woningen bijgebouwd worden maar dat schept ook weer extra kansen voor Overvecht. Pas na verloop van tijd kwam ik erachter dat we niet alleen te maken krijgen met de ingrijpende toename van de bevolking met een kwart tot een derde, maar dat op slinkse wijze er ook in het plan vervat zit de hele wijk autoluw te maken. Dit als uitvloeisel van de politieke koers van Groen Links, wat door velen trouwens opgevat wordt als vooral de drijfveer en politieke ambitie van mevrouw van Hooijdonk, die wel erg strikt en rechtlijnig haar eigen koers volgt.

Er werd continue gesuggereerd, bij verschillende bijeenkomsten aangaande omgevingsvisie, en ook bij de enquête dat van alles mogelijk zou zijn voor Overvecht. Maar in feite werd alles zo gemanipuleerd dat bij het verzamelen van informatie, via antwoorden op vragen, slechts twee antwoorden mogelijk waren. Bijvoorbeeld de vraag wordt gesteld: er moeten 5000 woningen worden gebouwd, wilt u dit in de vorm van laagbouw of hoogbouw? Het antwoord staat dan van te voren als vast en de gemeente krijgt het antwoord dat ze wil. Dat is hoogbouw, iedereen weet immers dat zoveel woningen niet te realiseren zijn in laagbouw.

Ook wordt gebruikt gemaakt van een uitspraak dat als een mantra wordt gehanteerd: 'niet bouwen in het groen'. Maar waar dan wel gebouwd moet worden en welke negatieve consequenties dit heeft, daarover spreekt men niet. Zoals verdichting volgens ontoelaatbare normen en absurde ideeën.

Nr.	Reactie	Antwoord

Het zelfde gebeurt bij het onderwerp verkeersveiligheid in Overvecht.
Het is een open deur dat iedereen een veilige wijk wil, dus je zegt ja, maar niet wordt benoemd dat dit antwoord leidt tot plannen die zeer ingrijpend zijn, die totaal over de top zijn, onnodig en absurd en op geen enkele manier in relatie staan tot het benoemde. Want hoeveel mensen zullen ervanuit gaan dat dit omgezet wordt in een verregaande maatregelen en zoals het afsluiten van meerdere hoofdaders voor verkeer, het instellen van bloemkoolwijken het overal omlaag brengen van de maximum snelheid naar 30 of zelf 15 km. Maatregelen die al het auto verkeer binnen Overvecht en naar buiten Overvecht zo goed als onmogelijk maken.

Als het de gemeente **werkelijk** om verkeersveiligheid gaat, hadden ze 25 jaar geleden al moeten ingrijpen of 10 jaar geleden of 5 jaar gelden of **nu.** En dat is eerder op diverse manieren door diverse bewoners aangevraagd!

Om de eigen zin door te kunnen drijven worden diverse gelegenheids- en **oneigenlijke argumenten** gehanteerd. Ik noem enkele: als argumentatie voor het afsluiten van de Carnegiedreef is genoemd: Voor de veiligheid (dat kan ook met minder ingrijpende maatregelen), het is een weg door een woonwijk (dit klopt niet er staan heel weinig huizen aan). Deze weg wordt gebruikt als sluipverkeer (dat lijkt mee niet logisch want het is een route die vooral door Overvechters (en mensen die er werken) gebruikt wordt. En voor zover er wel wat (sluip) verkeer van de ringweg is, dan ontlucht dat de ringweg tenminste een beetje (de Carnegiedreef heeft van dat verkeer niet of nauwelijks last).

Niet is onderzocht: wat de consequenties zijn van alle auto maatregelen.
Het afsluiten van meerder hoofdaders en doorgaande routes, het instellen van bloemkoolwijken (met 1 in – en uitgang), snelheidsbeperking tot 15 of 30 km, het versmallen van wegen en het maken van eenrichtingswegen (dit is nu al een groot probleem bij de Marnixbrug). Het afsluiten van en van de twee belangrijke viaducten en essentiële verbinding met de stad bij station Overvecht. Dit alles zal tot een grote en onoplosbare verkeerschaos leiden. Want het verkeer dat geblokkeerd wordt kan nergens anders naar toe. De

Nr.	Reactie	Antwoord
	gemeente suggereert dat dit verkeer naar de rondweg moet, maar die staat nu al voor het grootste deel van de dag vol. Er gaat een zeer penibele en niet acceptabele situatie ontstaan dat je je eigen wijk niet meer in of uit kunt komen. Dat kan namelijk wel uren gaan duren! Hoe laat kom je dan op je werk aan of bij een(hulpverleners) afspraak. Hoeveel tijd gaat boodschappen doen kosten, het ophalen van kinderen en allerlei anderen zaken? *Kijk eens naar de verkeerschaos die in Amsterdam ontstond na het afsluiten van 1 weg.* *Dat kon nog terug gedraaid worden. Maar als de flats op de Carnegiedreef er eenmaal staan en de rest van weg in beslag wordt genomen door de hoge snelheidslijn, is dit* ***onomkeerbaar.*** Als argument om het autoverkeer zo goed als onmogelijk te maken in Overvecht wordt ook gebruikt dat Overvechters hun auto vaak gebruiken voor korte afstanden. Ik weet niet of dit klopt maar stel dat het waar is, is het antwoord dan: foei dat mag niet daarom sluiten we voor straf alle wegen af?? **Wat zijn de verwachtingen eigenlijk van de gemeente?** Denkt de gemeente dat het voor mensen zo maar mogelijk is om van hun auto af te zien? Er zijn heel veel reden waarom de auto voor mensen belangrijk kan zij:. Voor hun werk, voor vervoer van anderen (kinderen), voor mensen die slecht ter been zijn (in Overvecht wonen heel veel ouderen), voor mensen die op een andere manier gezondheidsproblemen hebben. Voor als je spullen moet vervoeren of als je überhaupt niet kunt tillen, voor als je veel taken hebt en openbaar vervoer veel te veel tijd in beslag neem of als je mantelzorger bent. Als je naar moeilijk bereikbare bestemmingen gaat of op vakantie. Voor als het slecht weer is, of je heel moe bent. Ook is auto verkeer nodig voor de mensen die met gehandicapten vervoer of regio taxi's worden op gehaald. Openbaar vervoer kost zijn algemeenheid (zeker bij overstapsituaties) heel veel meer tijd en is ook best heel duur. *Een voorbeeldje: van de week moest ik met openbaar vervoer van een locatie in Ede naar mijn huis in Overvecht dat is 53 km. Het heeft mij 3 uur gekost, 2*	

Nr.	Reactie	Antwoord

uur voor de reis zelf, maar omdat ik moest wachten op iemand die mijn naar het station (in Lunteren) wilde brengen nog een uur extra.
Dus je kunt wel willen dat mensen hun auto laten staan, maar veel mensen zullen daar niet toe in staat zijn en/of niet toe bereid. En wat als over enkel jaren alle auto's elektrisch rijden???

Mensen worden misleid door te beginnen met prachtige woorden en beloften.
We worden in de diverse vormen van berichtgeving (waaronder de omgevingsvisie zelf) gepaaid met boodschappen als: het wordt groener in Overvecht. En mocht er wat groen weg gaan door nieuwbouw dan komt het elders terug. Dat klink wellicht aanlokkelijk maar wat is dit voor rare belofte? Hoeveel Overvechters hebben geklaagd dat ze te weinig groen ervaren? We staan juist bekend weliswaar als een flatten-wijk maar wel met veel groen. Op enkele plekken waar dit niet zo is; lijkt het me geen probleem om het daar wat groen toe te voegen. En weer is hier de fuik: **als je het groener wilt dan moeten er wel parkeerplaatsen weg**. Maar waarom? Er is nog ruimte genoeg in de ooit heel ruim opgezette wijk.?

Wat is de verwachting van hoge snelheidslijn?
Blijkbaar leeft het idee bij de gemeente (verantwoordelijken van de totstandkoming van de omgevingsvisie) dat op dit moment heel veel mensen de auto gebruiken om naar het centrum te gaan (stad of station) en dat als de hoge snelheidslijn er is ze dit niet meer zullen doen. Maar om hoeveel mensen zou dit nu **werkelijk** gaan? Wie gaan er nu dagelijks met de auto naar het centrum of het station? Ik denk dat dit maar heel weinig mensen doen. Bijna iedereen gaat nu ook al met de fiets of het openbaar vervoer. Daar zal met een HSL weinig verandering in komen. Wat kan dan het rendement worden van die nieuwe lijn?. Zo'n lijn zal heel veel geld kosten maar niet tot veel meer passagiers leiden. Dus wat kan de HSL opleveren en voor wie is dit een verbetering?
Wellicht wordt gedacht dat de nieuw inwoners (van de nog te bouwen huizen), massaal van de HSL gebruik gaan maken en geen auto meenemen naar Overvecht. Maar zullen ze dat gaan doen? Denkt de gemeente echt dat ze mensen min of meer kunnen dwingen tot het uitsluitend gebruik van het

Nr.	Reactie	Antwoord

openbaar vervoer? Zullen mensen dat die een (vaak) duur huis kopen ermee akkoord gaan dat ze hun auto hier praktisch niet kunnen gebruiken?

Gemeente luistert niet echt naar haar inwoners
Ik vind het ernstig dat de gemeente continu doet of ze de mening van haar bewoners belangrijk vindt, maar keer op keer laat zien dat ze er niet of nauwelijks naar hen luistert.
Ik heb dit zelf ook al meerdere keren meegemaakt. Ik heb diverse brieven geschreven waarin ik mijn kritiek heb verwoord, diverse keren heb mevrouw van Hooidonk aangesproken op de plannen (tijdens bijeenkomsten). Ook heb ik heb een gesprek geregeld met wethouder Streefland. Ik word aangehoord, maar verder gebeurt er niets. Ik moet het doen met algemene ontkennende en afwijzende en vage antwoorden zoals: we kunnen nou eenmaal niet iedereen tevreden houden.

Een recent voorbeeld van het niet luisteren naar de bewoners.
Ik woon in een doodlopende straat. Er zijn parkeerplekken in de straat die dwars op de onze staat. Hier waren al 2 laadpalen voor auto's, om de hoek zijn nog twee en nog iets verder nog eens twee. Toen we als bewoners hoorde dat er nog 2 laadpalen bij geplaatst zouden worden hebben we daar tegen geprotesteerd met goede redenen: Van de acht palen wordt vaak niet eens gebruikt. Soms staat 1 auto te laden en een keer zag ik dat het er twee waren (ik controleer dit bijna dagelijks). Toen we de gemeente hiermee confronteerde en vroegen waarom nog meer laadpalen geplaats werden, kregen we te horen dat er wel iemand daar wel gevraagd zou hebben. (een leugen).
Naar onze bezwaren werd niet of nauwelijks geluisterd en er is in elk geval niets mee gedaan. Omdat de wijk deze parkeerplekken nog niet kan missen zoeken de bewoners alternatieven: ze parkeren hun auto in hun kleine (betegelde) voortuintjes, of schots en scheef in de doodlopende weg. Dit brengt de speelplek van kinderen in gevaar, die bijna geen plek meer hebbben en het achteruitrijden is zeer risicovol voor de kinderen (en zeer lastig voor een aantal bewoners).
Dit geeft geen vertrouwen in de gemeente.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vertrouwen Wat ook niet vertrouwenwekkend is, is dat in 2019 bewoners te horen kregen dat Overvecht van het aardgas af moest en dat ze hun huis moesten isoleren en een warmtepomp moesten aanschaffen (en dat dit hen 30.000 tot 60.000 zou kosten. In een latere fase werd de wens van de bewoners niet gevolgd om het een hybride pomp te laten zijn. Daarna zou het een aansluiting op het warmtenet worden. En nu blijkt het warmtenet niet door te kunnen gaan zegt van Hooijdonk in een interview op tv en is het op eens zorgelijk is dat zoveel mensen een warmte pomp hebben….. **Ook nog een voorbeeld van een prachtige belofte:** Er komen allemaal fiets paden en wandelpaden bij (‘kijk toch een hoe fijn Overvecht wordt’.) Maar ook dit is een onderdeel van de fuik. De nadruk wordt gelegd op iets positiefs om te verhullen waar de negatieve impact van het totale plan zal zijn. Er is geen gebrek of probleem op dit onderwerp, want je kunt nu ook al prima door Overvecht fietsen en overal naar toe. Ik denk dat ik minstens op 6 verschillende manieren naar de stad kan fietsen, waaronder best leuke routes (zoals langs de Vecht). Voor wandelen geldt het zelfde. Er zijn diverse mogelijkheden en langs parken, door de boomgaard, langs de vecht, door de weilanden enzovoort. Wellicht kan er nog iets hier een daar iets toegevoegd worden maar een groot fietsen of voetgangersplan is onnodig en echt zonde van het geld. **Tot slot** Ik pleit er voor dat de voorgenomen ingrijpende verkeersmaatregelen die de auto moeten verdrijven uit Overvecht allemaal niet doorgaan. Dat goed doordacht wordt wat wel mogelijk is. En ik doe een beroep op alle betrokkenen van de gemeente, de burgemeester wethouders en de raadsleden om zich bij hun plannen goed in te leven in de mensen die te maken krijgen met deze maatregelen. En dat zij er zelf voor zorgen dat ze de consequenties van al deze maatregel afzonderlijk en ook gezamenlijk overzien.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mag toch echt niet kunnen dat met name het politieke programma van met name een partij en wellicht zelfs van een persoon in het bijzonder, in zo'n grote mate het dagelijks leven van een hele grote groep mensen (ter grootte van een heel dorp) gaat bepalen en zij ernstig beperkt gaan worden in hun dagelijks leven en vrijheid en geïsoleerd raken van hun omgeving. Deze plannen zoals verwoord in de omgevingsvisie zij extreem ingrijpend en moeten als onaanvaardbaar worden beschouwd. Ik hoop dat de inspanningen van de mensen die een zienswijze hebben ingediend niet voor niets is geweest.	
606	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De inperking van uw bewegingsvrijheid heeft alleen (en beperkt) betrekking op het gebruik van de auto. Alle bestemmingen blijven bereikbaar met de auto, alleen inderdaad soms via een andere/langere route. Deze ingrepen hebben voor de bewegingsvrijheid lopend, fietsend of met het openbaar vervoer en de leefbaarheid sterk positieve effecten.
607	[indiener 514] heeft namens bewoners een brief verzonden aan u, zie mijn bijlagen In deze bijlage staat een visie verwoord waarin ik mij geheel kan vinden. Daarom wil ik dat deze visie ook als namens mij verzonden wordt beschouwd.	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er

Nr.	Reactie	Antwoord
		woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.
608	Helaas kon ik niet naar de bijeenkomsten die jullie in april hadden georganiseerd (in een eerder stadium heb ik me wel laten informeren op het winkelcentrum). Op de RTV Utrecht app zag ik dat er nog deze week gereageerd kan worden op de plannen. De plannen voor het centrum zelf (qua woningen, een plein etc) zien er mooi uit. Wel wil ik benadrukken dat er zoveel mogelijk bomen behouden zouden moeten worden. Dat de Carnegiedreef aangepakt gaat worden verbaast me. Het is een mooie laan die (volgens mij) goed functioneert. Goed hoe racegedrag wordt	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	tegengegaan. Handig voor een tussendoor route als je naar de jumbo of Karwei gaat en een keer de auto nodig hebt. Wat als een ieder via de Einsteindreef en buitenring moet (Waar het nu al verschrikkelijk druk is op bepaalde momenten). Zeker voor oudere mensen lijkt het me fijn als er een tussendoormogelijkheid blijft. Succes met het verwerken van alle opmerkingen en verder bouwen aan de plannen.	De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
609	1. Tussen mijn woning aan de Tannhauserdreef (eerste verdieping, woonkamer aan de Winterboeidreef) en het spoor zijn er plannen voor hoogbouw. Voor mij een verschrikking: als er iets voor mij belangrijk is, is het zonlicht, en ik zou het heel erg vinden als dat door (hoog)bouw wordt weggenomen. Extra minpunt: wij betalen hier verplicht veel geld voor de verwarming(stadsverwarming) en dat wordt 's winters voor een deel gecompenseerd door de zon: als die schijnt (de woonkamers liggen hier op Zuid-Oost) is de woning toch redelijk opgewarmd. 2. Ik heb nooit anders gehoord, dan dat het bestemmingsplan voor de spoorzone is: groen, met daarin plaats voor utilitaire gebouwen zoals scholen, kerken en moskee's. Geen woningen. Laat dat alstublieft zo blijven. 3. Er wordt gesproken over winkels. Van de winkels die er nu zijn, lopen er maar een paar goed: (Marokkaanse) bakker en groenteboeren/slagers. Ik heb er geen vertrouwen in dat winkels het hier goed gaan doen en dan krijg je leegstand en verloedering. Het Groot Winkelcentrum Overvecht (zo heet het in de volksmond nog steeds, maar officieel is het Shopping Center Overvecht) is hier op loopafstand en daar doen de mensen hun boodschappen (op drie drie genoemde winkels na). 4. Als ik mij de plannen voorstel (vier torenflats hier ertussen) zie ik dat er veel groen verdwijnt, en dat op het stukje rond de vijver/sloot/Cléophasschool straks niet tien, twintig of dertig mensen gaan recreëren, zoals nu, maar driehonderd, vierhonderd of vijfhonderd. Daar is uiteraard geen plaats voor op dat kleine stukje. Weg leefbaarheid.	De omgevingsvisie voorziet de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Het gebied rondom het station is aangeduid als 'hoogstedelijk'. In het hoogstedelijk gebied zijn hoogte accenten mogelijk, mits die zorgvuldig worden ingepast. Hoogbouw houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. De omgevingsvisie geeft hier uitgangspunten voor. De beoogde verdichting geeft draagvlak voor goede voorzieningen, een HOV-buslijn, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen, daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht (Ruimtelijke Strategie Utrecht, vastgesteld 2021). We willen ‘groeien in balans’, dat betekent dat ook bijvoorbeeld de werkplekken (3000), voorzieningen en groen mee moeten groeien. En dat op een gezonde, leefbare en toekomstbestendige manier. Deze omgevingsvisie geeft aan hoe we deze doelen kunnen bereiken. In de planuitwerking van de van de omgevingsvisie krijgt groen een belangrijke plek. Dit gebeurt wel op verschillende manieren in de verschillende kleuren gebiedstypen. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. De opgave bij verdere verdichting van het stationsgebied is het inpassen van een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied. Op de kaart zijn hiervoor

Nr.	Reactie	Antwoord
	5. Overvecht is al een wijk die veel zorgen geeft. Waarom moet nu juist Overvecht ook weer de prijs betalen van hoogbouw bij het station Overvecht? Ik vermoed namelijk dat u de wijk Tuindorp met rust laat. Ik zie geen enkel voordeel voor onze wijk, alleen veel nadelen. Ik hoop dat u in uw wijsheid zult besluiten deze groenstrook met rust te laten. Ook fijn voor de bezoekers van de moskee en de scholen.	groenpijlen aangegeven. Hoe en waar deze precies loopt en of er ruimte is voor uitbreiding van de Spoorzoom zal uit het nader onderzoek moeten blijken.
610	Het enige argument wat ik heb gehoord is dat er een verbinding tussen deze twee wijken moet komen. De reden hiervoor en wie hier om gevraagd heeft is mij niet duidelijk geworden. Verder heeft het me onaangenaam verrast dat er geen communicatie is geweest met de bewoners van de betrokken wijk, zeker omdat de gemeente Utrecht burgerparticipatie zeer belangrijk vind. Ik wil graag helderheid op de volgende vragen: Welk probleem denkt de gemeente op te lossen met het realiseren van deze tunnels? Wat ligt er op de tafel bij de gemeente waarom ze vinden dat deze tunnels gaan bijdragen aan een verbetering van de woonomgeving voor de bewoners van de betrokken wijken Overvecht / Tuindorp? Wat maakt dat verbetering van woonomgeving niet gerealiseerd kan worden in de bestaande structuur? Wat is het alternatief voor aanleggen tunnels, welke opties zijn er nog meer die niet in dit visieplan zijn opgenomen? Ik uit hierbij mijn bezorgdheid en teken bezwaar aan tegen de beoogde fiets/wandel tunnels onder het spoor door tussen Overvecht en Tuindorp, met name met betrekking tot de geplande locaties waar deze tunnels zouden moeten uitkomen omdat: Binnen een straal van maximaal 1500 meter bestaan reeds drie uitstekende passages. Via het NS-station is er een prima looproute onder de sporen door, compleet met lift- en OV-chip mogelijkheden. Daarnaast zijn er nog twee veilige en snelle	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietsroutes via de onderdoorgang Tripkade en de bewaakte spoorwegovergang bij de Eykmanlaan, die niet alleen aansluiting bieden op het fietsnet richting stad en/of sciencepark (via De Berenkuil) maar ook een veilige verbinding bieden naar het Rietveld College en Speeltuin De Pan. De verbinding met Overvecht voor onder andere het winkelcentrum en de donderdagmarkt is ook via deze passages makkelijk, snel en veilig te bereiken. Mijn voornaamste bezwaar betreft de geplande uitgangen van deze tunnels bij de Van Bemmelenlaan en de Hugo de Vrieslaan. Het ontbreekt hier aan een logisch vervolg van de fietsroutes, er is geen aansluiting op een fietsroute naar elders. De tunnels komen uit in een woonwijk zonder voorzieningen zoals winkels, cafés of openbare voorzieningen, zodat er geen doel is voor de fietsers en wandelaars. Bovendien komen deze uitgangen uit op eenrichtingsstraten waar aan beide zijden auto's geparkeerd staan, wat de situatie nog gecompliceerder maakt. Als de tunnels in Tuindorp uit komen, zou dit op de kruising met de A.Thaerlaan moeten zijn. Echter, dit brengt meerdere problemen met zich mee. Ten eerste is er geen ruimte voor de uitgangen, en ten tweede kan dit in conflict komen met de groenstrook langs de gehele A.Thaerlaan, die mede door bewoners wordt onderhouden en belangrijk is in de groenvisie van Tuindorp. Tijdens de begin-en eindtijden van de 3 basisscholen neemt de verkeersdrukte toe. Zowel op de Magnuslaan (beide kanten) als A.Thaerlaan staan auto’s geparkeerd waardoor de ruimte smal is. Hierdoor is het zicht op de verkeerssituatie Magnuslaan, A.Thaerlaan en verdere straten die hier op uitkomen zeer beperkt. Tegemoetkomende auto’s kunnen elkaar niet passeren en voor fietsers (veel kinderen) ontstaan gevaarlijke situaties. Ik maak me ook ernstig zorgen over de veiligheid van de wijk Tuindorp. De tunnels zullen snel plekken worden waar criminaliteit ontstaat, geen toezicht is en geluidsoverlast gaat optreden. Het is niet ondenkbeeldig dat inbraak, diefstal en vernielingen van auto’s toenemen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tuindorp is hier nu al ‘gevoelig’ voor en het risico dat handhaving lastiger wordt door deze tunnels (vluchtroutes) is te verwachten. Het aanleggen van deze tunnels zal een grote investering worden. Gezien de financiële situatie van de gemeente Utrecht maak ik mij, als burger die gemeentebelasting betaalt, ernstig zorgen over de besteding. Waar vind ik de verantwoording van deze investering?	
611	Met deze e-mail/brief wil ik u mijn mening geven over de ontwerp omgevingsvisie Overvecht, met name in mijn directe omgeving (Zambesidreef e.o.). Ik ben boos en verdrietig en maak me ernstig zorgen over de ontwerp omgevingsvisie en wat die met Overvecht zou kunnen gaan doen. <u>Groen</u> Overvecht is de groenste én mooiste wijk van Utrecht, we hebben mooie parken (Park de Gagel en Park De Watertoren) én Het Groene Lint (de groenstrook langs de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef). Bovendien zijn de "binnentuinen" tussen de hoogbouw (10-hoog flats) langs de Carnegiedreef heel mooi groen nadat deze onlangs zijn opgeknapt. Er wordt nu gesproken om van de Carnegiedreef een “levendige groene promenade" zonder autoverkeer te maken. Overvecht lijkt mij geen geschikte wijk voor een promenade, dat is meer iets voor in bijvoorbeeld de wijk Rijsweerd of Tuindorp En bovendien loopt "Het Groene Lint" er al langs. De Carnegiedreef en Zamenhofdreef zijn belangrijke verbindingswegen voor Overvecht, dus autovrij maken is niet praktisch. <u>Veilig en verbonden</u> Het plan om meerdere dreven af te sluiten (waaronder de Carnegiedreef en Zamenhofdreef i.v.m. de promenade) voor alle autoverkeer vind ik onbegrijpelijk. Dit zou onder het mom van de verkeersveiligheid zijn en zou betekenen dat automobilisten om moeten gaan rijden via de Zuilense Ring die al zo goed als iedere dag vast staat met verkeer. Naar mijn idee heeft Overvecht vooral last van snelheidsovertreders, als daar harder tegen opgetreden zou worden dan zou het al een heel stuk veiliger zijn. Als je overal goed uitkijkt, dan zijn alle wegen in Overvecht goed te doen (als men zich dus aan die maximum snelheid houdt).	<u>Groen</u> De Carnegiedreef ligt midden in de de wijk en is nu een groene verkeersader. In 2040 kan de Carnegiedreef een aantrekkelijke en levendige groene autovrije promenade zijn die de bestaande en nieuwe buurten met elkaar verbindt. De ruggengraat van Overvecht van noord naar zuid, met goed openbaar vervoer en nieuwe hoogstedelijke bebouwing. In de definitieve versie van de Omgevingsvisie omschrijven we hoe de centrale as in de toekomst gaat functioneren. <u>Veilig en verbonden</u> Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te

Nr.	Reactie	Antwoord
	De maximum snelheid zou dus gehandhaafd moeten worden. Van heel Overvecht een 30km zone maken zou ook een oplossing zijn. Ik kom dagelijks (met de auto, fiets of lopend) op de Carnegiedreef en Zamenhofdreef en ervaar dit nooit als een probleem. Indien nodig zouden verkeerslichten een oplossing kunnen zijn op punten waar regelmatig ongevallen voorkomen. Een oplossing voor de verkeersveiligheid is naar mijn idee niet het afsluiten van zoveel dreven of het versmallen van dreven. Een slecht voorbeeld van wegversmalling is de Marnixlaan (ook) bedacht door wethouder L. van Hooijdonk. Deze weg is een drama met dagelijks file's en gevaarlijke situaties. De Marnixlaan is onbegaanbaar voor de hulpdiensten, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden omdat zij niet op tijd ter plaatse kunnen zijn bij een ongeval of brand. Zo'n weg als de Marnixlaan wil ik niet voor Overvecht. Ook lijkt het mij niet goed voor Shopping Center Overvecht om alles autovrij te maken. Op deze manier creëer je dat er minder mensen naar het Shopping Center Overvecht kunnen komen. Het gevolg hiervan is minder omzet en inkomsten voor de winkeliers. Wat als er hierdoor winkelpanden leeg komen te staan? Dan verdwijnen er werkplekken in plaats van dat er meer gecreëerd worden! Betaald parkeren invoeren en dan ook nog parkeerplaatsen weghalen lijkt mij niet erg praktisch. Ben ik straks genoodzaakt een parkeervergunning aan te schaffen en dan kan ik niet eens meer bij mij in de buurt parkeren omdat er te weinig parkeerplaatsen zijn. Dat zou in mijn geval (en zo zijn er meerdere) betekenen dat ik 's nachts om 3.15 uur een stuk moet lopen om bij mijn auto te komen. Dat vind ik geen fijn idee. Er zou volgens de omgevingsvisie meer gebruik moeten worden gemaakt van het OV. Momenteel is het OV in Utrecht onbetrouwbaar. Er vallen dagelijks ritten uit i.v.m. personeelstekort. Dit zal vast niet verbeteren.	verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Er is geen sprake van dat Overvecht autovrij wordt. Autogebruik blijft mogelijk. Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. De auto wordt niet verbannen en Utrecht of Overvecht wordt niet autovrij gemaakt. Het gebruik van de auto blijft gewoon mogelijk. Wel zetten we in op een verschuiving van autogebruik naar het gebruik van openbaar vervoer, fietsen en lopen. <u>Ruimte voor groei</u> De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen, waarvan minimaal 5000 in Overvecht. Dat heeft de gemeenteraad besloten met de vaststelling van de Ruimtelijke Strategie Utrecht in 2021. Overvecht heeft een woningdichtheid van ongeveer 35 woningen per hectare. Dat is vergeleken met andere wijken in de stad een redelijk gemiddelde woningdichtheid. Sinds de bouw van de wijk is de woning bezetting afgenomen en tegelijk het percentage kwetsbare mensen in de wijk gegroeid. Verdichting kan zorgen voor behoud van voldoende draagvlak voor de voorzieningen en daarmee de aantrekkelijkheid van de wijk te vergroten en kan zorgen voor verbetering vd leefbaarheid. De ambitie is om met de woningbouw de anonimiteit in de wijk te verminderen en de sociale veiligheid te vergroten. De nieuwe woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het

Nr.	Reactie	Antwoord
	Persoonlijk heb ik i.v.m. mijn vroege werktijden niets aan het OV, rond mijn begintijd rijdt er namelijk nog geen OV. Dus ik ben afhankelijk van mijn auto en met mijn vele anderen. En dat wordt vergeten. Ik begrijp niet dat er constant nieuwe plannen bedacht worden om de auto te verbannen, het is niet realistisch om Utrecht (Overvecht) autovrij te maken. <u>Ruimte voor groei</u> Waarom is Overvecht de aangewezen wijk in Utrecht voor de bouw van 5000 woningen en voor het creëeren van 3000 werkplekken? Overvecht is mede door de vele hoogbouw (10 hoog-flats) al een erg dichtbevolkte wijk. Waardoor er in het verleden met enige regelmaat problemen in de wijk waren. Door de vele projecten en subsidies in de afgelopen jaren is Overvecht net van het slechte imago af. En als er nog eens 5000 woningen bijgebouwd gaan worden, dan gaat dat vast weer voor problemen zorgen, ik vind het dus geen goed plan. 5000 is gewoon veel te veel. Ik begrijp dat er een tekort aan woningen is, maar Overvecht lijkt mijn niet de aangewezen wijk voor zoveel woningen erbij. Ik woon ruim 37 jaar met enorm veel plezier in hetzelfde appartement. Ik ben tevreden met mijn leefomgeving, de ruimte, mijn uitzicht, het groen, de voorzieningen en ik wil hier dus ook écht niet weg. Na ontvangst van het Wijkbericht in april 2024 heb ik dan ook slapeloze nachten gehad toen ik zag dat mijn appartementencomplex in de rode kleur van hoogstedelijk gebied staat, wat mogelijke sloop kan betekenen.... Na renovatie (achterstallig onderhoud) in 2011 en 2014 voldoet mijn appartement prima. Ik zou het echt vreselijk vinden als mijn flat gesloopt zou moeten worden. Ik moet er niet aan denken. Het zou o.a. ook betekenen dat ik in een duurdere (en vast ook kleinere) woning terecht kom in een andere buurt. Meer huur, hoe moet ik dat betalen?	woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). De mate waarin dat kan, de manier waarop en of daarbij sloop - nieuwbouw aan de orde is, vraagt nader onderzoek. In principe zijn we terughoudend met sloop/nieuwbouw. We stellen dit alleen voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af. We gaan daarbij uit van het behouden wat goed is en aanpakken wat beter kan. De locaties die u noemt in het centrum behoren ook tot de 'rode gebieden' en komen dus ook in aanmerking voor verdichting.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als ik mijn woning uit zou gaan dan is dat omdat ik daar zelf voor zou kiezen en niet omdat ik gedwongen word. Flats slopen is overigens slecht voor het milieu (meer C02 uitstoot) en duurder. Dan zou (indien nodig)renoveren een goedkopere optie zijn en dus ook beter voor het milieu. De huidige appartementen eventueel verkleinen zodat er meer woningen komen vind ik ook geen goed idee, ik wil mijn ruimte niet kwijt. In mijn buurt is veel hoogbouw, dat wist ik toen ik hier kwam wonen, dus de omgevingsinvloeden (drukte e.d.) die daarbij horen heb ik geaccepteerd. Maar als er nu meer hoogbouw bij zou komen brengt dat meer drukte met zich mee, dat lijkt mij niet wenselijk voor mij als huidige bewoner. Als er in de buurt van Shopping Center Overvecht gebouwd zou worden op bijvoorbeeld de locatie van de (leegstaande) Karwei Bouwmarkt of de (al jaren leegstaande) Honders Garage dan zouden de nieuwe bewoners daar weten dat een winkelcentrum in de nabijheid meer drukte geeft en dat zouden zij dan accepteren. Dat zouden trouwens 2 ideale locaties voor nieuw(hoog)bouw zijn. En {Is er dan toch gebouwd zou moeten worden langs de Carnegiedreef (voor mijn flat) dan is een soortgelijk gebouw zoals studentenhuis THE FIZZ op de Jonkvrouw Sanderijndreef een goede optie denk ik, trapsgewijs zodat er nog (zon)licht overblijft voor mijn flat. Ik wil ook nog vermelden dat bij de informatie- stand in Shopping Center Overvecht in november 2023 er niets is gemeld over eventuele sloopplannen van mijn flat. Als dat het namelijk het geval was geweest, had ik al eerder gereageerd. Overigens begrijp ik niet hoe het komt dat wethouder L. van Hooijdonk nog zoveel invloed heeft bij de gemeente. En dan met name nu wat betreft de plannen voor Overvecht. Heeft één persoon zoveel invloed? Door de ideeën van wethouder L. van Hooijdonk zijn al verschillende projecten op een fiasco uitgelopen. Zoals 't Goylaan, Marnixlaan, betaald parkeren, betaald parkeren app. Het kan toch niet zijn dat de huidige Overvechters uit hun vertrouwde mooie wijk verdreven worden door dit (extreme) plan van wethouder van Hooijdonk?	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik hoop dat u mijn argumenten/bezwaren mee laat wegen in de beslissing over Overvecht, maar vooral dat mijn flat niet gesloopt gaat worden.	
612	Ten aanzien van het Centrum Overvecht plan zijn de uitingen van de gemeente die nu gepresenteerd worden in optimistische zin enorm overdreven. Er wordt geen realistisch beeld gegeven van wat hier staat te gebeuren. Op grond van deze schets ontstaat een vals uitgangpunt. Immers: We hebben hier te maken met een heel klein stukje Overvecht waarop duizenden woningen zouden moeten worden gerealiseerd. De suggestie dat dat een vrolijke boel wordt met pleintjes en leuke straatjes is onzinnig. Zeker in combinatie met de enorme hoogbouw. Te zien is hoe de straatjes ongeveer net zo breed zijn als de straatjes tussen de onlangs in hetzelfde gebied gerealiseerde flats. Ga daar eens tussen staan en probeer je vrolijk te voelen. Tel er daarna nog 10 verdiepingen bij op. Pleinen? Mercado? Groen? Het zal in de praktijk allemaal klein, donker en tochtig prutswerk worden als je tegelijkertijd duizenden woningen in hoogbouw realiseert op dit piepkleine stukje Overvecht. De moodboard-achtige afbeeldingen zijn echt onzinnig icm de ambitie. Maar misschien is dat nog niet het ergste aspect van dit plan. Het plan gaat voorbij aan de enorme extra belasting die de dichtbevolkte (probleem)wijk van Utrecht (Overvecht) opnieuw in de schoenen geschoven krijgt. 5000 nieuwe inwoners op een oppervlakte van 200x400 meter. Tel daar de bezoekers van het WC die van buitenaf komen bij. Als we vandaag dit aantal personen verdelen over het betreffende oppervlak ziet het er uit als een goed bezochte demonstratie op het Museumplein. Een probleemwijk is er nooit beter van geworden als de bevolkingsdichtheid wordt vergroot. Dit plan wrijft in een vlek. Utrecht gaat met dit plan voor laaghangend fruit. Een matig lopend winkelcentrum dat nodig een upgrade nodig heeft en relatief weinig eigenaren kent die mee moeten in het plan. Hier valt een betrekkelijk eenvoudige deal te maken waarvoor de bewoners van Overvecht weer even in moeten schikken.	Uw reactie vatten we samen in de volgende punten: 1. Waarom zoveel verdichting in Overvecht? 2. Kan de wijk dat wel aan? 3. Uw bedenkingen bij het Masterplan Overvecht Centrum (te krap, donker, hoogbouw, voorzieningen) 4. Sloop-nieuwbouw. Hieronder geven we per onderdeel antwoord: - Waarom zoveel verdichting in Overvecht? De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (Ruimtelijke Strategie Utrecht, vastgesteld 2021). Daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht. We willen ‘groeien in balans’, dat betekent dat ook bijvoorbeeld de werkplekken (3000), voorzieningen en groen mee moeten groeien. En dat op een gezonde, leefbare en toekomstbestendige manier. Deze omgevingsvisie geeft aan hoe we deze doelen kunnen bereiken in Overvecht. - Kan de wijk dat wel aan? De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Om de verdichting op een gezonde manier te realiseren en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid,

Nr.	Reactie	Antwoord
	De wijk die langzaam weer wat op adem begon te komen wordt weer opgeschud en krijgt er (in totaal) nog eens rond de 10.000 inwoners bij. Daarover wordt niet gesproken. In plaats daarvan zien we vrolijke tekeningetjes. In vals perspectief getekende torenflatjes en praten we over gezellige pleintjes en groene boompjes tussen gebouwen van 70 meter. Uiteraard kan het WC een upgrade gebruiken. En dat er iets meer terugkomt dan er staat is logisch in deze tijd. Een flinke torenflat op de parkeerplaats naast C&A zou volkomen logisch zijn en slechts zeer weinigen in de weg staan. Er is best iets te realiseren. Maar het huidige plan kan onmogelijk uit de koker van bewoners van Overvecht zijn gekomen, dan wel met hun instemming tot stand zijn gekomen. Dus als de vraag van de Gemeente Utrecht (zoals onlangs geformuleerd) is 'wat hebben we gemist?': gezond verstand, inlevingsvermogen, inzicht in de consequenties, realistische tekeningen, de ambitie om Overvecht niet weer op te zadelen met extra mensen en problemen. Als Overvecht opnieuw een bijdrage moet leveren bij de oplossing van een Utrechts probleem dan moet dat ingekaderd zijn binnen grenzen van de sociale haalbaarheid. Hoeveel veerkracht heeft deze wijk nog te bieden. Daarbij moet gekeken worden naar artsen (groot verloop), thuiszorg, handhaving, sociale voorzieningen, opvang voor ontsporende jongeren etc etc. Hoewel ook van belang, moet deze discussie niet starten bij de slagschaduw van een flatgebouw of het aantal boompjes dat overleeft tussen 70 meter hoge torenflats. De discussie moet starten bij het absorptievermogen van Overvecht. Kan Overvecht deze ambitie aan? Zijn dit soort megalomanie plannen, 5000 nieuwe inwoners op 200x400 meter binnen een probleemgebied, realistisch? Wie dit plan ondanks alles toch wil realiseren moet vele woningen slopen. Dat kan ook elders. Dat hoeft niet op Overvecht. Twee voor de hand liggende suggesties: Tuindorp, een zeer inefficiënte wijk. Een logistiek drama gekenmerkt door auto’s op alle stoepen, met slecht geïsoleerde, 90 jaar oude, woningen. Bewoners die voor uitkijken op hun auto en achter uitkijken op hun schutting. Ondanks dat trotse bewoners met slagkracht en denkkracht. Lastig te doen met	klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit, parkeren en buitenruimte. We stimuleren het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hierdoor kunnen wegen versmallen, parkeerplaatsen verdwijnen en het openbaar gebied vergroenen. En gaan we over naar hogere, compacte bebouwing. In het plangebied van het Masterplan Overvecht Centrum samen met het stationsgebied denken we zo’n 55-60% van de totale opgave voor Overvecht te kunnen realiseren in een aantrekkelijk en gezonde nieuwe hoogstedelijke setting. Met de Omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Algemeen uitgangspunt daarbij is: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, betere ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. De uitwerking hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. - Masterplan Overvecht Centrum In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (in 2023 door de gemeenteraad vastgesteld) staat de visie van de gemeente op de toekomst van de stad. Behalve in Overvecht, willen we op veel andere plekken in de stad zorgen voor meer woningen, groen, werkplekken en voorzieningen. Zo willen we zorgen dat Utrecht een fijne stad blijft om in te wonen. Voor de gemeente is Overvecht Centrum een belangrijk onderdeel van de verdere groei van de stad. Overvecht Centrum is door de gemeente aangewezen als een belangrijke verdichtingslocatie voor de stad Utrecht als een nieuw stedelijk knooppunt van de wijk, met veel nieuwe woningen en voorzieningen. Hierdoor kan Overvecht Centrum in de toekomst een veel aantrekkelijker gebied gaan worden met meer voorzieningen, betere verblijfskwaliteit, hogere (sociale) veiligheid en meer woningen voor mensen uit Overvecht en Utrecht waar veel behoefte aan is. In het

Nr.	Reactie	Antwoord
	al die blije eigenaren daar natuurlijk. Maar waarom eigenlijk niet? De eigenaren die boven het WC wonen willen ook niet weg! Niet kijken naar de sloop in verouderde wijken, maar wel kijken naar Overvecht is meten met twee maten. Tuindorp te moeilijk? Denk dan eens aan de goudkust op Oost. In oppervlak groter dan het Winkelcentrum met omliggende parkeerterreinen. Een stuk of 150 vooral oude villa-woningen. Zeer lage bevolkingsdichtheid. Uitstekende ligging nabij de Uithof en snelwegen. Wie dat onrealistisch vindt moet uitleggen waarom het wel realistisch is in een dichtbevolkte wijk als Overvecht huizen te slopen en er zo veel voor terug te bouwen. De uit Oost verdreven bewoners zijn overigens van harte welkom in kostbare penthouses boven het WC Overvecht, te realiseren in een nieuw plan. Het huidige plan is een plan waar we, na realisatie, enorme spijt van krijgen. Slecht doordacht, te belastend voor de omgeving en het gaat ook nog eens niet brengen wat nu wordt voorgespiegeld. Daarmee timmert het hard aan de weg als het gaat om de onbetrouwbare overheid. Het zou fijn zijn als alle pr en reclame-jongens en meisjes het podium nu verlaten zodat we een realistische discussie kunnen hebben over de implicaties die dit plan heeft. Een dergelijke discussie kan eigenlijk alleen goed starten als we aan de start daarvan het huidige plan in zijn volledigheid ten grave dragen en met een schone lei beginnen. Ik bied mij graag aan als ceremoniemeester voor de plechtigheid…	Masterplan Overvecht Centrum onderzoeken we hoe dit kan en hoe we met deze uitgangspunten tot het beste plan kunnen komen. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt een aparte formele inspraakperiode gehouden waarbij u een formele zienswijze kunt indienen. Daarbij kunt u ervoor kiezen om aan te geven dat we uw brief van 28 maart 2024 gebruiken of ervoor kiezen om op dat een nieuwe brief in te sturen met betrekking tot het Masterplan Overvecht Centrum. - Sloop-nieuwbouw In hoofdstuk “Ruimte voor Groei” van de Omgevingsvisie is aangegeven dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie’. Per kleur gebiedstype leggen we uit bij het kopje ‘ontwikkeling’ wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk is om de doelstellingen te halen. Zo is bijvoorbeeld in Overvecht Centrum sloop-nieuwbouw nodig en geldt in de gele woonbuurten “geen sloop, tenzij...” Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering.
613	Vorige week is tijdens twee inloopmomenten het toekomstplan voor Overvecht Centrum voor het eerst gepresenteerd. Hierbij maak ik bezwaar tegen de wijze van communicatie over het plan en tegen het plan zelf. **Communicatie en informatie** Op dinsdagavond 12 maart 2024 was ik, als omwonende op een afstand van 300 meter van het gebied, aanwezig bij een van de twee 'inloopmomenten' in café Oproer, waar borden met de plannen op tafels stonden. Ook was er een maquette die voor het eerst getoond werd en goed liet zien hoe het plan eruit komt te zien. Ik ben geschrokken van de massale bouw van de talloze flats in dit plan. De maquette is overigens en voorzover bekend niet zichtbaar in de wijk: niet in het wijkbureau, niet in de bibliotheek, niet in het winkelcentrum en ook niet online. Hierdoor krijgen omwonenden geen goed beeld in hoeverre het gebied van het huidige	In uw brief noemt u verschillende onderdelen van het toekomstplan voor Overvecht Centrum waartegen u bezwaar maakt: 1. U heeft bezwaren tegen de manier waarop de gemeente over het toekomstplan communiceert. 2. U heeft kritiek op de organisatie en de opzet van de informatiebijeenkomsten die u heeft bezocht. 3. U heeft grote inhoudelijke bezwaren tegen de mate van verdichting en u vreest de gevolgen hiervan voor de wijk Overvecht. Inmiddels heeft u in een brief van 6 mei 2024 antwoord ontvangen van ons op bovengenoemde punten. Met betrekking tot punt 3 geven wij antwoord vanuit de Omgevingsvisie voor heel Overvecht: De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij

Nr.	Reactie	Antwoord
	winkelcentrum wordt volgebouwd. Bij het inloopmoment stonden naast de borden ongeveer 10 ambtenaren aan wie bewoners vragen konden stellen. Ik maak bezwaar tegen deze vorm van presentatie en inspraak. Normaliter wordt voor een bouwplan door de gemeente op een plenaire informatieavond duidelijk uitgelegd wat het plan omhelst. Na afloop kunnen aanwezigen plenair vragen stellen en vervolgens is er nog ruimte om met ambtenaren individueel in gesprek te gaan. Nu is het gehele plenaire gedeelte weggehaald. Hierdoor is er geen eenduidige informatieoverdracht en verschilt de toelichting per persoon en missen de aanwezigen de totaalvisie. Ook vragen of verduidelijkingen zijn niet plenair uitgevoerd, waardoor de aanwezigen geen totaalbeeld krijgen. Op deze wijze wordt de informatie en inspraak bewust versnipperd en gefrustreerd. Het verbaasde me overigens dat wethouder Van Hooijdonk, die bestuurlijk verantwoordelijk blijkt voor dit project, met de jas aan als een medebewoner tussen de bewoners stond en niet, zoals de overige medewerkers van de gemeente met een button zichtbaar was als iemand van de gemeente en op die wijze verantwoordelijkheid draagt voor dit plan. Pas later na het inloopmoment, eenmaal thuis, begreep ik dat zij de wethouder was. In folders en op de site zegt u dat de inwoners kunnen reageren. Maar als ik wil reageren, word ik via diverse links naar de ‘denk mee’-pagina geleid waar ik alleen een korte opmerking kan invoeren op een detailplek op een plattegrond, nadat ik eerst ben ingelogd. Nergens is een (email)adres te vinden waar ik een reactie zoals deze naar toe kan sturen. Hierdoor belemmert u de inwoners en omwonenden om op een toegankelijke manier te reageren op dit plan. Dit rigoureuze plan om het enorme aantal van 2.500 woningen te bouwen in dit centrumplan is het meest ingrijpende bouwplan dat vorige week ooit voor Overvecht is gepresenteerd. Er staat niets over in de media: niet het Utrechts Nieuwsblad, niet in het wijkblad Op dreef, niet op de posters op de prikborden in het wijkbureau en niet in de bibliotheek. **Geen Manhattan** Maar liefst 6800 woningen worden er in Overvecht de komende 16 jaar bijgepland, bovenop de 16.000 bestaande overwegend flatwoningen. Relatief het grootste deel van die woningen, zo’n 2.500 stuks, worden in uw	komen (Ruimtelijke Strategie Utrecht, vastgesteld 2021). Daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht. We willen ‘groeien in balans’, dat betekent dat ook bijvoorbeeld de werkplekken (3000), voorzieningen en groen mee moeten groeien. En dat op een gezonde, leefbare en toekomstbestendige manier. Deze omgevingsvisie geeft aan hoe we deze doelen kunnen bereiken in Overvecht. Om de verdichting op een gezonde manier te realiseren en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit, parkeren en buitenruimte. We stimuleren het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hierdoor kunnen wegen versmallen, parkeerplaatsen verdwijnen en het openbaar gebied vergroenen. En gaan we over naar hogere, compacte bebouwing. In het plangebied van het Masterplan Overvecht Centrum samen met het stationsgebied denken we zo’n 55-60% van de totale opgave voor Overvecht te kunnen realiseren in een aantrekkelijk en gezonde nieuwe hoogstedelijke setting voor bewoners van Overvecht en andere woningzoekenden. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Met de Omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. De uitwerking en impact hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie

Nr.	Reactie	Antwoord
	centrumplan bij elkaar gepropt op een stukje grond van 400 bij 300 meter. Het huidige winkelcentrum en omgeving wordt hiervoor gesloopt en ervoor in de plaats komen talloze torenflats met hoogtes van 70 meter, 20 meter hoger dan het hoogste gebouw van Overvecht: The Fizz dat er onlangs is gebouwd. De bouwoverlast kan zomaar tien jaar duren, werd duidelijk in de uitleg op het inloopmoment. Overvecht, de wijk die volstaat met tienhoogflats, krijgt er gewoon een Manhattan bij. Nergens in Utrecht, nergens in Nederland worden zoveel woningen zo dicht en zo hoog op zo'n kleine oppervlakte bij elkaar gebouwd. Ik maak bezwaar tegen dit bouwplan, omdat: - de massaliteit van de flats en torenflats de troosteloosheid van deze flatwijk verder versterkt - er geen voldoende ruimte en licht meer is, zoals het geval is bij het huidige winkelcentrum - de talloze flats veel (zon)licht wegnemen - de flats zorgen voor plek waar het altijd maar waait, zo is de ervaring al bij de bestaande tienhoogflats - de CO2 voetafdruk op deze kleine ruimte enorm zal zijn - deze massale woningbouw in deze wijk helemaal niet past - de verkeers- en parkeeroverlast door de 2500 woningen en de winkels extreem zal toenemen - de luchtvervuiling hierdoor zal toenemen - de flats niet bij een spoorzone zijn gebouwd, waar juist hoogbouw plaatsvindt om zo de verkeersstromen door auto's te beperken - de enorme en jarenlange bouwoverlast voor omwonenden onacceptabel is **Overvecht heeft genoeg (van) flats** Overvecht wordt al decennia gekenmerkt door grote sociale problemen. De leefbaarheidsscore is de laagste van Utrecht, er sprake van veel armoede, het is de wijk met de grootste achterstand in gezondheid en ook in alle andere probleemstatistieken bungelt deze probleemwijk steevast onderaan. We hebben deze problemen de afgelopen 30 jaar dat we hier wonen, dagelijks kunnen ervaren. De stedenbouwkundige opzet met de troosteloze flats blijkt een sociaal drama. En wat doet U? U bouwt deze flatwijk nog meer flatwoningen en torenflats die meer dan twee keer zo hoog als de bestaande tienhoogflats zullen worden. In deze kwetsbare wijk worden tussen duizenden en duizenden flats nog eens duizenden flatwoningen bijgepropt: dat 'verdichten'	spelregels en uitgangspunten. In de omgevingsvisie is het totale Overvecht Centrum opgenomen als hoogstedelijk gebied, waarbij wordt verwezen naar het aparte planontwikkelingstraject van het Masterplan. Mocht er voor u nog aanleiding zijn om een zienswijze in te dienen over het Masterplan Overvecht Centrum specifiek, dan kunt u gebruik van maken van de aparte formele inspraakperiode van het Masterplan.

Nr.	Reactie	Antwoord
	moet volgens u het medicijn zijn voor deze zieke wijk die maar niet gezonder wil worden. De huidige inwoners van Overvecht ervaren sinds drie jaar met eigen ogen en oren wat dat 'verdichten' in de praktijk betekent: ze hebben bij Winkelcentrum Overvecht The Fizz voor hun deur gekregen, een megalomaan complex van 50 meter hoog waar 639 studenten op elkaar wonen, het hoogste gebouw in de verre omgeving. Deze monsterlijke flats nemen niet alleen het zicht weg, we horen de studenten ook vooral, als ze in de weekenden 's nachts om 03.00 uur dronken vanaf de balkons vanaf hun speciaal aangelegde feestterras over de buurt schreeuwen en wij weekenden achtereen niet kunnen slapen. Wat Overvecht nodig heeft, is dat die flats eruit gaan, maar uw plan lezend, kiest Utrecht voor een hele andere route: we krijgen er nog veel meer flats bij: nog meer, nog hoger. Wat heeft Overvecht dan wel nodig in de toekomst? Wellicht kunt u eens in de omgeving rondkijken: in een soortgelijke probleemwijk in Nederland, de Bijlmer in Amsterdam, hebben ze wel begrepen hoe je een monotone flatwijk waar soortgelijke grote sociale problemen speelde, wél kunt kantelen. Daar zijn vele flats gesloopt en zijn fraaie afwisselende woningen, voorzieningen, groen en ruimte om te bewegen voor teruggekomen. En met succes: de Bijlmer veert in alle opzichten op. Ik wil u vragen om af te zien van dit absurde plan om de meest kwetsbare wijk van Utrecht op te zadelen met nog eens duizenden extra flats. Overvecht waar de problemen al zo groot zijn, dient gewoon niet op deze manier gekozen te worden als 'verdichtingslocatie'. Niet in deze aantallen en niet in deze vorm. Als de aantallen en de vorm met minstens de helft worden teruggebracht, kan het winkelcentrumgebied een toekomst tegemoet met een menselijke maat.	
614	Wellicht nog op de valreep Helaas eerder geen tijd gehad te reageren Ik sluit me volledig aan bij onderstaande zienswijze van [indiener 514]. Het is betreurenswaardig dat deze plannen steeds weer uit de koelkast worden gehaald en dat er niets geleerd wordt van de zetten uit het verleden Het moge duidelijk zijn dat de wijk in zijn algemeenheid en wij als buurt heel specifiek absoluut niet achter de voorgestelde plannen van de gemeente	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief

Nr.	Reactie	Antwoord
	kunnen staan om waar dan ook woningen of andere bebouwing te realiseren in bestaand groen. Wij zullen er dan ook alles aan doen dit te voorkomen.	als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.
615	Om het maar gelijk over de zienswijze te hebben, in de meegenomen toekomstige ontwikkelingen met tuinders vereniging Ons Genot gelegen aan de 2e Polderweg. De kans dat Ons Genot moet gaan verhuizen is behoorlijk in mijn gezin aangekomen. Natuurlijk is er bij besluiten vaak emotie niet uit te sluiten dus ook met ondergetekende niet. Het is een oase van rust, zeer afwisselende biodiversiteit zeer veel kleuren groen, waar vooral vele Utrechters en daarbuiten dagelijks te vinden zijn in alle seizoen van het jaar. De tuin met huisje die ik heb, kijk uit op de 2e Polderweg en over het weiland. Op dit complex kom ik zo'n 61 jaar dus als kind aan papa's handje het complex is begin jaren 60 ingericht. Toen kaal zo ook een groot gedeelte daaromheen. Mijn ouders hebben daar 45 jaar getuinierd (de weckpotten moesten vol natuurlijk.) met huisje. Uiteindelijke hebben vele gezinnen en ook wij gezin met	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	6 kinderen onze jeugd daar doorgebracht. In de schoolvakantie sliepen we, dat was onze vakantie! Ikzelf heeft degenen van mijn vader, inmiddels zelf ook 40 jaar actief op mijn tuin 6. Gehuwd, in principe zijn onze 3 kinderen daar ‘’geboren’’ tig vakanties doorgebracht waarbij wij de kantine van onze vereniging 15 jaar hebben gerund. Mijn vader was terreinmeester van de daarnaast gelegen 16 sportvelden die later is ingekrompen voor uitbreiding industrieterrein. Als laatste wat ik had verwacht in deze op handen zijnde ontwikkelingen is de Ons Genot nu plaats moet maken voor de 4 sportvelden! (Ik had eerder verwacht dat industrieterrein ermee zou uitgebreid worden). Natuurlijk de wijzen waarop tuinen tegenwoordig van Ons Genot in beheer worden geven verschilt nogal in mijn tijd. Vele van de overige 14 tuincomplexen zijn voorzien van riool en elektra, Ons Genot heeft anno 2024 dat niet. Aanleg daarvan zou in mijn ogen voordeliger zijn, dan dit complex te laten verhuizen. Vandaar dit schrijven met mijn kijk op het geheel (met de nodige emotie). Ik probeer ook mee te denken; als er toch sportvelden moeten komen in deze regio. Is er wel eens aan gedacht om Flora’s Hof te verplaatsen? Natuurlijk daar zitten ze ook niet wachten op een verhuizing. Dit park is relatief nog jong te noemen zo’n 35 jaar. Voor rust en beleving van flora & fauna is dit niet een fijne locatie de Zuilensering ligt er direct aan. Sportvelden daar lijkt mij een beter (voordelige) locatie, in het verlengde van de bestaande sportvelden lijkt het mijm efficiënter.	
616	Namens [redacted] schrijven we deze brief op de plannen welke er nu liggen wellicht anders in te vullen, we begrijpen heel goed dat we met z’n allen onze leefomgeving anders moeten inrichten, lees meer groen, minder bewegingen op fossiele brandstoffen. Ons winkelgebied heeft dermate een functie in “onze” omgeving naast de dagelijkse behoeften ook de verbinding met elkaar, in de plannen welke er nu liggen is de “verbinding” anders in te delen.	Dank voor uw aanbod om in geval van concrete projecten in uw omgeving uw kennis en ervaring in te brengen namens de buurt. We hebben zeker oog voor de impact van plannen op buurten in Overvecht en gaan daar als dit zich in uw buurt aandient graag verder met jullie over in gesprek.

Nr.	Reactie	Antwoord
	We gaan er dan ook vanuit dat de Gemeente Utrecht ook meedenkt en oog heeft voor de werkelijke impact welke dit zal hebben op bepaalde wijken en ondernemers. U kunt ons altijd bereiken wanneer er vragen zijn, sterker nog wij nodigen u uit om met ons de plaatselijke argumenten te bespreken.	
617	Ik schrijf u naar aanleiding van de recent ontvangen plannen voor de verbetering van verkeersveiligheid en groenvoorziening in de Wolga en Douna omgeving. Allereerst wil ik mijn enthousiasme uiten over deze plannen, die ongetwijfeld een positieve impact zullen hebben op onze buurt. Echter, na het bestuderen van de ontvangen plannen, wil ik graag een aanvullend voorstel ter verbetering van de verkeerssituatie inbrengen. Het betreft het lang gerekte parkje / weg dat loopt van de Katharijne van Leemputdreef naar de Anna van Burendreef, zoals aangeduid op Google Maps als fietspad. Dit weggetje wordt momenteel gebruikt door verschillende fietsers, brommers en flitsbezorgers die met hoge snelheid door het gebied rijden. Naar mijn mening is de bestrating primair bedoeld voor bewoners om toegang te krijgen tot hun achterom, wat ook te voet kan gebeuren. Het huidige gebruik van het weggetje door snelle fietsers leidt tot gevaarlijke situaties, vooral gezien het feit dat er veel kinderen spelen en mensen met honden wandelen in het gebied. Ook zijn er veel zakelijke wandelaars te vinden die een blokje om tijdens het werk maken. Het weggetje vormt bovendien een belangrijke verbinding naar de groenvoorziening van de Kronosdreef. Daarom zou het een fantastische aanvulling zijn om de volgende punten op te nemen in de plannen: Vervanging van de groene paaltjes/ balken (afrastering) door houtwerk met versmalling, soort zigzag, waardoor fietsers moeten afstappen om er doorheen te komen. Dit zal de snelheid van fietsers verminderen en de veiligheid voor	Hartelijk dank voor uw compliment, fijn om te horen dat u de plannen ziet als een verbetering voor de wijk. Het genoemde parkje valt niet binnen het plangebied van de herinrichting Donaudreef. We nemen uw suggesties om van het langgerekte ‘Parkje’ tussen de Anna van Burendreef en Katherijn van Leemputdreef een verkeersveiligere omgeving te maken mee bij een toekomstige aanpak van deze locatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	andere gebruikers van het weggetje vergroten. Het weggetje niet langer als fietspad aan te merken, zodat het niet meer gebruikt kan worden door flitsbezorgers, scooters en opgevoerde e-bikes. Het aanvullen van het bestaande groen en er een prettig parkje van maken. Ik ben ervan overtuigd dat deze aanpassingen de verkeersveiligheid in onze buurt aanzienlijk zullen verbeteren en tegelijkertijd het groene karakter van het gebied zullen behouden.	
618	Hierbij geef ik mijn BEZWAAR op en ben TEGEN de plannen omgevingsvisie Overvecht als bewoner van Overvecht! Dit zal een hele boel mensen BENADELEN!	Dank voor uw zienswijze. Deze is echter te globaal om op te antwoorden. Afzien van vaststelling van de hele omgevingsvisie Overvecht is niet aan de orde.
619	**Waarom de Verkeersplannen van Wethouder Lot van Hooijdonk voor Overvecht tot Verstikking van de Leefsituatie zullen leiden** Wethouder Lot van Hooijdonk heeft ambitieuze verkeersplannen gepresenteerd voor de Utrechtse wijk Overvecht. Hoewel deze plannen gericht zijn op het verbeteren van de verkeersveiligheid en het stimuleren van duurzame mobiliteit, zullen ze in werkelijkheid leiden tot verstikking van de leefsituatie in deze wijk. Hier zijn de belangrijkste redenen waarom deze plannen problematisch zijn: **1. **Verkeersdrukte en Congestie** **a. Versmalling van Hoofdwegen** - Het plan omvat het versmallen van belangrijke verkeersaders om ruimte te maken voor fietspaden en openbaar vervoer. Dit leidt onvermijdelijk tot verhoogde verkeersdrukte op de resterende rijstroken, wat resulteert in langere reistijden en meer files.	1. Verkeersdrukte en congestie Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Met de omgevingsvisie zetten we juist ook in op de alternatieven voor de auto.

Nr.	Reactie	Antwoord
	b. Vermindering van Parkeerplaatsen - Door het aantal parkeerplaatsen te verminderen zonder adequate alternatieven te bieden, zullen bewoners en bezoekers langer rondrijden op zoek naar parkeerplekken. Dit verhoogt niet alleen de verkeersdrukte, maar ook de uitstoot van schadelijke stoffen. **2. **Toegenomen Luchtvervuiling**** **a. Meer Stilstaand Verkeer** - De versmalling van wegen en het verhogen van verkeersdrukte zullen leiden tot meer stilstaand en langzaam rijdend verkeer. Auto's in de file stoten meer schadelijke stoffen uit, wat de luchtkwaliteit in de wijk aanzienlijk zal verslechteren. **b. Gezondheidseffecten** - Overvecht is al een wijk met gezondheidsuitdagingen, en een toename van luchtvervuiling zal deze problemen verergeren. Bewoners, vooral kinderen en ouderen, lopen een groter risico op aandoeningen zoals astma en andere luchtwegaandoeningen. **3. **Negatieve Impact op Lokale Economie** **a. Bereikbaarheid van Bedrijven** - Lokale ondernemers zijn afhankelijk van de toegankelijkheid van hun winkels en bedrijven. Verkeersbeperkingen en verminderd parkeren kunnen klanten ontmoedigen om naar Overvecht te komen, wat de lokale economie schaadt. **b. Vermindering van Bevoorradingsefficiëntie** - Het moeilijker maken voor vrachtwagens om te leveren, door beperkingen op wegen en parkeermogelijkheden, zal de efficiëntie van bevoorrading verminderen en de operationele kosten voor lokale bedrijven verhogen. **4. **Sociaal-Economische Gevolgen** **a. Verhoogde Ongelijkheid** - Overvecht is een diverse wijk met veel bewoners die afhankelijk zijn van de	2. Toegenomen luchtvervuiling Wij begrijpen uw bezorgdheid dat de versmalling van wegen kan leiden tot meer stilstaand en langzaam rijdend verkeer, wat een negatieve impact kan hebben op de luchtkwaliteit in de wijk. De gezondheid en het welzijn van de bewoners van Overvecht staan centraal in onze plannen en om die reden zetten we in de uitwerking in op de volgende maatregelen: - We implementeren in de uitwerking daar waar mogelijk geavanceerde verkeersmanagementsystemen om de doorstroming van verkeer te optimaliseren en files te minimaliseren. Dit helpt om stilstaand verkeer en de bijbehorende uitstoot te verminderen. - Door betere en efficiëntere openbaar vervoersopties aan te bieden (zoals HOV), willen we het gebruik van de auto verminderen. Minder auto's op de weg betekent minder uitstoot en betere luchtkwaliteit. Het verbeteren van de fietsinfrastructuur moedigt meer mensen aan om de fiets te nemen in plaats van de auto, wat eveneens bijdraagt aan een schonere lucht. - We willen meer bomen en planten toe voegen langs wegen en in de wijk, wat kan helpen om de luchtkwaliteit te verbeteren door het absorberen van schadelijke stoffen. 3. Negatieve impact op lokale economie We zullen in de uitwerking maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de door uw genoemde aspecten niet negatief worden beïnvloed door de nieuwe plannen. Zo blijven bijvoorbeeld alle voorzieningen met de auto bereikbaar en blijft het mogelijk om te parkeren op een acceptabele loopafstand van de voorziening. Het is op dit moment nog niet duidelijk of bijvoorbeeld knips ook gaan gelden voor het bevoorradingsverkeer. Dat zal in de toekomst verder onderzocht moeten worden. Maar ondanks dat, wordt ook ingezet op het implementeren van slimme logistieke oplossingen om de bevoorradingsefficientie te bevorderen. Zie bijvoorbeeld het uitvoeringsprogramma Goederenvervoer --> https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/20718e1c-5108-4413-8ec1-a5e5d893b54e a) De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer

Nr.	Reactie	Antwoord
	auto voor hun werk en dagelijkse activiteiten. Het beperken van autoverkeer zonder voldoende alternatieven treft vooral de lagere inkomensgroepen, die minder toegang hebben tot flexibele mobiliteitsoplossingen. **b. Sociale Onrust** - Veranderingen die het dagelijks leven van bewoners verstoren zonder hun betrokkenheid en instemming, kunnen leiden tot sociale onrust. Het gevoel dat beslissingen van bovenaf worden opgelegd zonder rekening te houden met de lokale behoeften, kan tot verzet en onvrede leiden. **5. **Onvoldoende Alternatieve Mobiliteitsoplossingen** **a. Beperkte Openbaar Vervoersopties** - Hoewel het stimuleren van openbaar vervoer een nobel doel is, zijn de huidige openbaar vervoersopties in Overvecht mogelijk niet voldoende om de vraag op te vangen. Zonder significante verbeteringen in frequentie en bereik, blijft het openbaar vervoer een ontoereikend alternatief. **b. Inadequate Fietsinfrastructuur** - Het is niet realistisch om aan te nemen dat alle bewoners zullen overstappen op fietsen, vooral gezien de diverse bevolkingsgroep en de specifieke behoeften van ouderen en gezinnen met jonge kinderen. **Conclusie** De verkeersplannen van wethouder Lot van Hooijdonk, hoewel goedbedoeld, zullen leiden tot aanzienlijke problemen voor de bewoners van Overvecht. De toename in verkeersdrukte en luchtvervuiling, de negatieve impact op de lokale economie en de sociaal-economische ongelijkheid die deze plannen met zich mee zullen brengen, zullen de leefsituatie in deze wijk verstikken. Het is essentieel dat de gemeente Utrecht de plannen heroverweegt en kiest voor een benadering die echt rekening houdt met de behoeften en wensen van de bewoners van Overvecht, en die duurzame mobiliteit bevordert zonder de negatieve bijwerkingen die nu dreigen.	geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. Zeker voor bewoners die bijvoorbeeld voor hun werk afhankelijk zijn van de auto. b) we hebben ons best gedaan om zo veel mogelijk mensen te bereiken, maar zijn ons ervan bewust dat niet iedereen gesproken is. Vanuit alles wat we hebben opgehaald tijdens de participatie, hebben we keuzes moeten maken voor de toekomst van Overvecht. Daarbij hebben we lokale behoeften meegewogen, maar keuzes die gemaakt zijn, zullen niet altijd ten goede komen aan individuele belangen. 5. Onvoldoende Alternatieve Mobiliteitsoplossingen Om de vraag op te vangen wordt bijvoorbeeld ingezet op een HOV verbinding. Een HOV verbinding is in de praktijk een verbinding waarbij de frequentie en het bereik groter is dan nu het geval. Het doel is ook niet om iedereen over te laten stappen op de fiets. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
620	**Tigrisdreef e.o.** **Buurtwinkels Gangesdreef.** In mijn visie zouden alleen de huidige winkels op de Gangesdreef als voorzieningencluster moeten worden aangeduid en niet het gehele blok met (koop-) woonhuizen én het aan de overkant van de straat gelegen huizenblok aan de Gangesdreef. De reden hiervan is dat in de omgevingsvisie staat dat er de wens is om meer betaalbare (koop-)woningen neer te zetten. Waarom dan déze woningen, en al helemáál de afzonderlijke rij aan de overkant van de weg van de buurtwinkels, aangeven als voorzieningencluster? Het betreffen allemaal koopwoningen, dus de eigenaren van deze woningen zouden om deze plannen te kunnen realiseren moeten worden uitgekocht of het onroerend goed zou moeten worden onteigend. Er wordt in de concept omgevingsvisie aangegeven dat dit niet de intentie is, maar niet dat dit uitgesloten is. Betekent dit dan ook dat er geen voorkeursrecht van de gemeente Utrecht op deze woningen wordt gezet? Kunt u hierover duidelijker zijn? Daarbij wil ik aangeven dat deze koopwoningen worden bewoond door mensen van allerlei etnische achtergronden en dat juist zij een voorbeeld zijn voor anderen wat er wél mogelijk is, wat je kan bereiken én dat het mogelijk is om goed te kunnen samenleven. Daarnaast zijn de eigenaren/bewoners door dezelfde gemeente Utrecht de afgelopen periode aangezet tot het verduurzamen van hun woning in het kader van de energietransitie 2030 en hebben daarvoor geïnvesteerd in hun woningen. Dat zijn écht investeringen voor de lange termijn en niet tot 2040! Als de inkleuring van de woonhuizen niet wordt aangepast van roze (voorzieningencluster)naar geel (woonbuurten) dan verwacht ik hierdoor een verlaging van de waarde van de woningen. Als dit niet wordt aangepast zou ik	U heeft gelijk dat de roze vlek "voorzieningencluster" te groot was ingetekend en dat er wellicht ook te veel concrete roze vlekken waren getekend. We hebben dit aangepast in de visie. Het beoogde doel van de omgevingsvisie is een levendige route te creëren tussen de twee winkelcentra en naar de HOV halte, met ruimte voor andere passende voorzieningen. Dit doel hebben we nu anders passender weergegeven op de kaart "Verschillend en Iedereen", namelijk door middel van een stippelzone rond der route. In eerste instantie wordt het ontwikkelen van een locatie overgelaten aan de eigenaren of een ontwikkelaar/investeerder (met instemming van de eigenaren). Indien de initiatiefnemers en de eigenaren niet tot overeenstemming komen over de planvorming dan kan de gemeente regie nemen voor de verdere planvorming. Kan de gemeente een publiekrechtelijk vastgesteld plan niet op haar eigen grond uitvoeren en de eigenaar kan het niet zelf realiseren, dan wil de gemeente de woning(en)/bedrijfspand graag kopen. Natuurlijk probeert de gemeente altijd op vrijwillige basis met een grondeigenaar/-gebruiker tot overeenstemming te komen. Als de gesprekken niet tot overeenstemming leiden over een aankoop dan kan de gemeente eventueel overgaan tot onteigening. Gezien de ingrijpende gevolgen voor de eigenaar gelden bij een onteigening strikte wettelijk vastgelegde procedures, het kan bijvoorbeeld alleen als aangetoond wordt dat er sprake is van algemeen belang, noodzaak en urgentie. De omgevingsvisie biedt geen mogelijkheid tot een onteigeningsprocedure. Hiervoor zijn altijd andere besluiten nodig. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. Wij zijn het ermee eens dat de huidige tekst en dan met name het begrip 'buurtwinkelcentrum' niet goed aansluit bij de huidige situatie. We zullen de term 'buurtwinkelcentrum ' aanpassen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geïnformeerd willen worden over de wijze waarop planschade kan worden ingediend. In de omgevingsvisie worden de huidige buurtwinkels als een buurtcentrum gekwalificeerd terwijl dat het niet is. Er staat: 'We verbeteren het buurtcentrum'. Er komen meer woningen en voorzieningen. Dit moet worden aangepast naar: We willen van buurtwinkels een voorzieningencluster maken. Er komen meer woningen en voorzieningen. Dit is NIET bij de participatie bijeenkomsten besproken. Wél hebben de buurtbewoners aangegeven de bestaande buurtwinkels te willen behouden en dat de panden een opknapbeurt kunnen gebruiken. Er is niet gesproken over het willen wijzigen van het bestemmingsplan van buurtwinkel naar buurtcentrum. **Knip Tigrisdreef.** In mijn visie is de knip Tigrisdreef ongewenst. Het is voor bewoners van Overvecht Noord dan niet meer mogelijk om, zonder gebruik te maken van de NRU, met de auto naar winkelcentrum Overvecht te gaan. Het is een centrale plek voor héél Overvecht en niet alleen voor Overvecht Zuid. De NRU is nu al een probleemweg met files en met de toename van het aantal woningen en bedrijven wordt dit alleen maar erger. Aangezien een oplossing op korte termijn nog niet voorhanden is vind ik de voorgestelde optie geen goed idee. Een tweede route om de wijk uit te kunnen lijkt me geen overbodige luxe. Zeker niet in geval van calamiteiten. **Nieuw Overvecht e.o. en Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel.** In mijn visie zou de tweede optie om géén sportvelden aan te leggen in het Noorderpark, maar deze bij de overige sportvelden op het industrieterrein Nieuw Overvecht e.o. toe te voegen de voorkeur hebben. Het aanleggen van sportvelden in het Noorderpark zal zorgen voor meer autoverkeer, benodigde parkeervoorzieningen aan het Noorderpark. Dit zal beter passen bij het gebied	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. Een beveiligde hub voor bedrijfsauto's is een interessante, maar waarschijnlijk kostbare oplossing. Daarbij is het de vraag of mensen bereid zijn om hun (bedrijfs)auto die men vaak elke dag nodig heeft verder van huis te zetten. De bereidheid om iets verder van huis te parkeren is waarschijnlijk hoger bij mensen die hun auto relatief weinig gebruiken. We hebben dit idee nu niet verder onderzocht. In De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 zijn de kaarten aangepast en staan de locaties voor het Gagelkwatier op de goede plek met de aanduiding G. Het (op termijn) autovrij maken van de Carnegiedreef heeft inderdaad tot gevolg dat de Gangesdreef geen in-/uitgang meer is voor autoverkeer. Dit is in de kaart aangegeven met de 'autovrije zone'. In de definitieve versie van de omgevingsvisie is een icoontje voor sport geplaatst bij de Vechtsebanen. Zwembad de Kwakel en gezondheidscentrum

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nieuw Overvecht waarbij gebruik gemaakt kan worden van (parkeer-)voorzieningen die ook voor de uitbreiding van het bedrijventerrein noodzakelijk zullen zijn of die er al zijn. Er zal voornamelijk buiten de openingstijden van het bedrijven gebruik gemaakt worden van de sportaccommodaties. De volkstuinen verplaatsen naar het Noorderpark of het gebied tussen de bedrijven achterin lijken me gezien de visie op dit gebied meer voor de hand liggend. De volkstuinen in het Noorderpark betreffen minder verplaatsbeweging en vooral mensen die of met de fiets kunnen komen of gebruik kunnen maken van de parkeergelegenheid bij Fort de Gagel. Wellicht is het dan gelijk een optie om ook de hondenvereniging een plek te geven in het Noorderpark bij het losloopgebied voor honden achter fort de Gagel, maar niet te dicht bij het Gagelbos. De oversteek voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de Torontodreef, de Rio Brancodreef en de sportvelden zal verbeterd moeten worden. Het huidige hek belemmert loopt te ver door waardoor het zicht op de Franciscusdreef wordt beperkt. Het neerzetten van Windturbines in het Noorderpark is in mijn visie niet wenselijk. Het staat gepland in een natuurgebied dat juist is aangelegd voor recreatieve en ontspanningsdoeleinden met rust en ruimte. Het is juist zo fijn als je even uit het drukke, lawaaierige Overvecht kan ontsnappen. Windturbines dragen aan dit gevoel niet bij. Is het een optie om het bedrijventerrein Nieuw Overvecht van een beveiligde Hub voor bedrijfsauto's te voorzien, zodat deze niet meer in de woonwijk hoeven te parkeren. Dit zou zorgen voor meer parkeerruimte voor bewoners/bezoekers. **Naar aanleiding van mijn vraag/opmerking over** **Tigrisdreef e.o**.	Amazonedreef hebben geen apart icoon gekregen. Dit betekent echter niet dat wij deze voorzieningen niet waarderen. Vanwege de veelheid aan voorzieningen in Overvecht, hebben wij een keuze moeten maken wat wel of niet op de kaart te zetten. We weten dat een typische ‘participatiebijeenkomst’ past bij een bepaalde groep bewoners, en lang niet voor iedereen een aantrekkelijke manier is om mee te denken. Bij de bijeenkomsten was de diversiteit aan culturele achtergronden – zoals verwacht - niet groot. Daarom hebben we gekozen voor een brede mix van manieren dat bewoners mee konden denken. Bijvoorbeeld plaats- en tijdonafhankelijk via online enquêtes en in via een meer ‘outreachende’ aanpak op straat en met gesprekken in de wijk. De diversiteit bij de gesprekken in de wijk was groter dan de diversiteit bij de grote bijeenkomsten organiseerden. Ten behoeve van het vergroten van de diversiteit hebben we o.a. geflyerd bij de Omar-al-Farouk moskee en het winkelcentrum. Daarnaast waren de wijkberichten vertaald in het Arabisch en Engels. Tijdens het flyeren kregen wij vaak de reactie dat het wijkbericht goed ontvangen was. Terugkijkend was nog meer inzet op de al gevoerde 250 gesprekken in de wijk en aansluiten bij bijeenkomsten en evenementen waar Overvechters van diverse achtergronden aanwezig zijn, een overweging waard. Toch denken we met de opbrengst die er nu ligt dat we een goed beeld hebben van wat Overvechters belangrijk vinden en welke voorstellen uit de ontwerp Omgevingsvisie ze goed of juist niet goed vinden. Bij de communicatie over de ontwerp Omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken, binnen de beschikbare middelen. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid, inspirerend of wervend genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. Het is hierbij altijd zoeken naar een balans. We hebben vernomen dat sommige kaarten onduidelijkheden bevatten. Dit passen we aan in de definitieve versie. In het participatieverslag is te lezen wat met alle inbreng uit het participatieproces is gedaan in de omgevingsvisie. We hebben inderdaad geen overzicht van alle

Nr.	Reactie	Antwoord
	• het haalbaarheidsonderzoek Gagelkwartier en uw antwoord dat deze niet juist zijn gepositioneerd neem ik aan dat de aanduiding G bij de definitieve versie wordt aangepast. • de knip ter hoogte van huize Rosendael kreeg ik een antwoord over de knip van de Carnegiedreef. In deel B lees ik dat het Gagelpark doorloopt over de huidige Gangesdreef. Dat zou betekenen dat er een knip komt ter hoogte van huize Rosendael en dat het Gagelpark daar gaat doorlopen. Als dat het geval is dan zou er ook een knip getekend moeten worden bij huize Rosendael. **Vechtzoom-Zuid** • Zwembad de Kwakel en Gezondheidscentrum Amazonedreef. Uit uw antwoord blijkt dat zwembad de Kwakel en het gezondheidscentrum (op dezelfde locatie) blijven. Beiden staan op de gepresenteerde concept omgevingsvisie Vechtzoom-Zuid niet aangeduid met de daarbij behorende respectievelijke legenda Sport en Zorg. Ik neem aan dat dit bij de definitieve versie wordt aangepast. **Nieuw Overvecht e.o.** • Schaatsbaan Vechtse Banen. Uit uw antwoord blijkt dat de schaatsbaan Vechtsebanen op dezelfde locatie blijft gehuisvest. Deze staat op de gepresenteerde concept omgevingsvisie Nieuw Overvecht e.o. niet op die locatie aangeduid met de legenda Sport. Ik neem aan dat dit bij de definitieve versie wordt aangepast. **Algemene opmerkingen:** • **Zowel bij de participatiebijeenkomsten als bij de inloopavonden was er een lage opkomst van mensen met een niet Nederlandse achtergrond.**	wijzigingen tussen de kaarten van oktober/november 2023 en april 2024 laten zien. Dat had achteraf nog meer duidelijkheid gegeven in gemaakte keuzes. In deze reactienota is wel een overzicht van wijzigingen opgenomen van de voorliggende omgevingsvisie ten opzichte van de ontwerp omgevingsvisie. Wij zorgen ervoor dat in de definitieve versie van de omgevingsvisie de verschillende delen op elkaar afgestemd zijn. Dit is een goede suggestie om het wijkbureau langer open te stellen tijdens de ter visie legging van de ontwerp omgevingsvisie en er een betere plek voor in te richten. Dit hebben wij niet gedaan, maar nemen wij mee als optie bij toekomstige projecten. Wel hebben we onze contactgegevens beschikbaar gesteld voor vragen. Via deze weg hebben wij van meerdere mensen de vraag gekregen om de fysieke exemplaren (tijdelijk) thuis in te kunnen zien. Hier hebben wij gehoor aan gegeven. Tijdens formele en informele gesprekken tussen ambtenaren en Overvechters zijn veel vragen gesteld vanuit beide kanten. Veel open vragen, maar wellicht ook suggestieve vragen. Hierbij was geen sprake van een sturende strategie, maar om een compleet beeld te krijgen van wat Overvechters belangrijk vinden en welke wensen en zorgen zij hebben. Nadat het college heeft besloten de definitieve omgevingsvisie voor te leggen aan de raad, worden alle stukken openbaar gemaakt, ook de reactienota met alle zienswijzen en onze reactie daarop. Iedereen die een zienswijze heeft ingediend, wordt hiervan op de hoogte gesteld. De stukken zijn dan te vinden op de website van de gemeente Utrecht. We weten nog niet of huidige of toekomstige bezuinigingen van invloed zijn op de omgevingsvisie. Voor het merendeel van de ambities zijn nu nog geen middelen beschikbaar. We gaan de komende jaren dan ook op zoek naar structurele (beheer) en incidentele (realisatie) financiële middelen. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Wijkberichten verspreiden op algemene plekken zoals een bibliotheek, kinderboerderij, buurtcentra, per e-mail niet voldoende! Het is bekend dat er nog al wat mensen in Overvecht zijn die geen computer hebben. • Wijkberichten worden op een (te) korte termijn voor de bijeenkomsten verstuurd en vaak rondom (school-)vakantie periodes. Dit zorgt ook voor een lagere opkomst en minder reacties. • Overzichtskaarten gebieden onduidelijk door het te weinig aangeven van de straatnamen. Het kunnen lezen van de overzichtskaarten vraag kennis van zaken en/of een studie. Sommige kleurcodes scheppen verwarring. Bijvoorbeeld roze is gebruikt voor het aangeven van een voorzieningencluster, maar ook voor hoe hoog er kan worden gebouwd. • Niet inzichtelijk wat er is aangepast naar aanleiding van de participatiebijeenkomsten. • Deel A en deel B sluiten niet altijd op elkaar aan. Zou wel moeten. • De omgevingsvisie fysiek raadplegen buiten de openingstijden van het wijkbureau niet mogelijk. Ik had verwacht dat deze tijdens deze, in ieder geval gedurende de periode van inzien, ook op de zaterdag en koopavond open zou zijn geweest. Het is bekend dat lang niet altijd iedereen over een computer beschikt. Eén exemplaar per locatie is erg weinig. De locatie op de Zamenhofdreef is niet geschikt gemaakt om de boeken langdurig te raadplegen. • Tijdens de inloopavonden werden er suggestieve vragen gesteld onder ander over de ervaring van de veiligheid achter de buurtwinkels op de Gangesdreef. Dit hadden open vragen moeten zijn om een accuraat beeld te krijgen van de situatie. **Algemene vragen:**	Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen zijn veel verschillende partijen nodig. Samenwerking tussen deze partijen op gebiedsniveau is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen. Niet alles zal gerealiseerd kunnen worden maar de gemeente ziet voldoende kansen en mogelijkheden om richting 2040 de ambities te verwezenlijken. Wanneer de bijeenkomsten van de raad zijn en welke onderwerpen op de agenda staan, staat op de website van de gemeente Utrecht: https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/gemeenteraad/hoe-werkt-de-raad/raadsinformatiebijeenkomst/ . Hier staat ook hoe u zich kunt aanmelden. Hoe we omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Wordt er nog gecommuniceerd wat er aan de concept visie wordt aangepast en dan niet alleen over hetgeen jezelf hebt aangegeven, maar ook wat er is aangegeven door anderen? Hoe en wanneer? • Waar wordt dit gedocumenteerd? In te zien? • In de zomer van 2024 wordt bepaald waarop de komende periode wordt bezuinigd. Hoe en wanneer wordt bekend gemaakt welke invloed dit heeft op de Omgevingsvisie Overvecht 2040. • De gemeenteraad kan een raadsinformatiebijeenkomst (RIB) organiseren. Hoe en wanneer worden we daarvan op de hoogte gesteld? In de omgevingsvisie is de Hub uit de eerdere versie niet meer terug te vinden. Betekent dit dat deze er niet meer komt of valt deze onder een andere onderdeel van de legenda? Hubs aan de rand van de woonwijken voor bewoners/bezoekers niet gewenst.	
621	Om zoveel geld te steken in een tunnel lijkt mij volledig onnodig en een geldverspilling. Immers er zijn al twee verbindingen binnen de 900m. De smalle straten in Tuindorp zijn niet geschikt voor een extra verkeersstroom van fietsers. Er zijn prima al verbindingen naar de Uithof of het centrum. Voor wandelaars is er meer groen in Overvecht dan in Tuindorp, waar er slechts straten zijn. Hopelijk bekijkt u de situatie nog eens met een wat kritischer blik.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
622	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Wij zijn van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Wij verzoeken u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg delen wij zienswijze met u. Nadat wij zijn ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zullen wij dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord

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

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

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

Nr.	Reactie	Antwoord
	de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denken wij met u mee en stellen wij alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: · De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. · De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. · De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. · Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	

Bijlage 2:

Zienswijze 466
op concept Omgevingsvisie Overvecht

Aan: gemeenteraad van de gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Per mail: omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl

Kopie aan: overvechtcentrum@utrecht.nl - griffie.gemeenteraad@utrecht.nl

Betreft: **zienswijze op de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht**

Utrecht, 19 mei 2024

Geachte raadsleden,

Op 8 april heeft het college de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht ter visie gelegd voor inspraak. Hierbij maken wij aan u onze zienswijze kenbaar op deze ontwerp-Omgevingsvisie.

1. [redacted]

De [redacted]

Daarnaast heeft [redacted] Herontwikkelplan voor het gebied van het winkelcentrum, als significant onderdeel van het Masterplan Overvecht Centrum.

[redacted] Het winkelcentrum omvat ruim 100 winkels en horecazaken. Bij elkaar zorgen deze winkels en horecazaken voor zo'n 1.000 banen. Daar is nog niet de indirecte werkgelegenheid in meegeteld, zoals bij toeleveranciers, onderhoudsbedrijven, schoonmaak, etc. Daarmee is winkelcentrum Overvecht een belangrijke maatschappelijke factor in de wijk.

Zeer laat aangehaakt

[redacted] hebben wij vanuit het team Omgevingsvisie van de gemeente bij de opeenvolgende participatierondes [1] in 2023 **géén uitnodigingen**, wijkberichten, enquêtes of wat dies meer zij ontvangen! Dat wordt misschien verklaard door het feit dat een eigenaar van een winkelpand zijn of haar postadres op een andere plek heeft dan het winkelpand. Maar betekent wel dat wij pas zeer laat in het proces door de gemeente op de hoogte zijn gebracht. Pas in september '23 kregen wij *van het team Masterplan Overvecht Centrum* bericht over informatiebijeenkomsten over de Omgevingsvisie Overvecht.

Twee zienswijzen

In de voorliggende zienswijze gaan wij in op de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht: de onnavolgbaarheid van de keuze voor Variant 1 als basis voor de ontwerp-Omgevingsvisie, de vooringenomenheid van de opsteller, onze kanttekeningen bij het participatieproces, de verwachte

[1] Fasen 1, 2 en 3 zoals genoemd in par.2 van het Participatieverslag

negatieve – maar niet onderzochte! – maatschappelijke en economische effecten van keuzes op gebied van mobiliteit, de ontbrekende randvoorwaarden voor die keuzes, en onze oproep om één stapje terug te doen zodat gekomen wordt tot een *best of both worlds*-variant waarmee de ambities en doelen van de Omgevingsvisie bereikt worden zónder de negatieve effecten.

In een separate zienswijze gaan wij in op het PlanMER: de omissies, onjuistheden, tekortkomingen (zowel inhoudelijk als procedureel) en de vooringenomenheid van de opsteller.

Beide zienswijzen dienen als complementair aan elkaar te worden beschouwd.

2. Masterplan Overvecht Centrum: het doelenkader

Alvorens in te gaan op de ontwerp-Omgevingsvisie, nemen wij u graag mee in de **kaders en uitgangspunten van het Masterplan Overvecht Centrum**, die voor [redacted] (en voor alle andere partijen die meedenken en -investeren in de planvorming van het Masterplan) vanaf de start op tafel liggen.

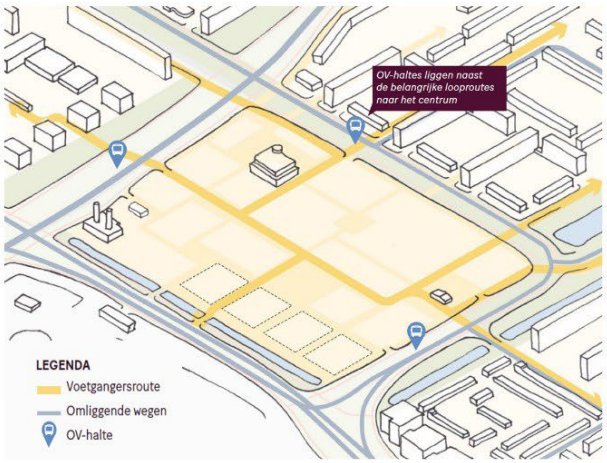


Het proces is in 2022 gestart met het opstellen van de **Gebiedsopgave** ('stuurdocument voor het Masterplan') voorzien van een Doelenkader. Het derde hoofdaspect van het Doelenkader is Mobiliteit. Als één van de twee doelen is daarbij geformuleerd:
3.2 ***Goede publieke bereikbaarheid en toegankelijkheid****:* "De goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van het gebied maakt het aantrekkelijk en eenvoudig om het gebied te bezoeken. Naast een comfortabele verbinding via het openbaar vervoersnetwerk, is het gebied ook goed bereikbaar voor voetgangers, fietsers en auto's."

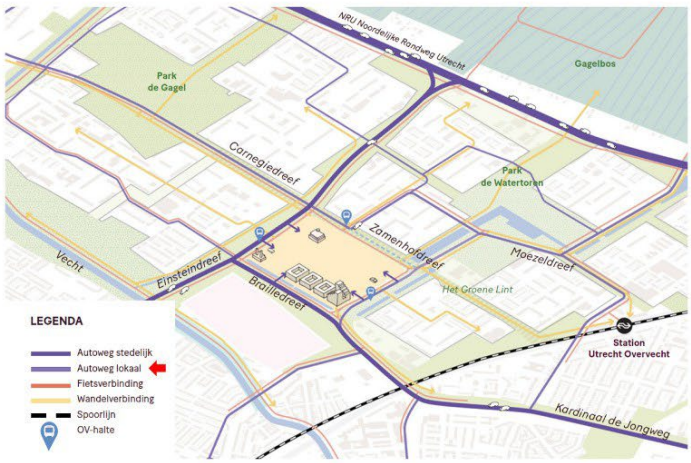


Eind 2022 is de **Ruimtelijke Basisstructuur** tot stand gekomen, als opstap voor het Masterplan. Bouwsteen nummer 1 voor die Ruimtelijke Basisstructuur is '***Verbonden centrum*** (er naar toe gaan en er komen)'. Over de verschuivende aandacht voor modaliteiten is gezegd: "*Toen Overvecht werd gebouwd dacht iedereen dat de auto het antwoord was op alles. Daarom kreeg de auto in de stedenbouwkundige opzet en ruimtelijke plannen veel ruimte. Dit zien we terug in de ruime opzet van de wijk, met brede dreven en grote parkeervelden. Tegenwoordig zien we dat de auto voor sommige dingen zeker een goed vervoersmiddel is, maar dat hij ook erg veel ruimte inneemt. Daarom hebben we veel aandacht voor andere vervoersmiddelen: de voetganger, fiets en OV. Het betekent niet dat de auto helemaal verdwijnt;* ***het centrumgebied en zijn functies blijven goed bereikbaar met de auto****. Maar*

Ruimtelijke basisstructuur Masterplan Overvecht Centrum – Verbonden centrum



Openbaar vervoer



Auto

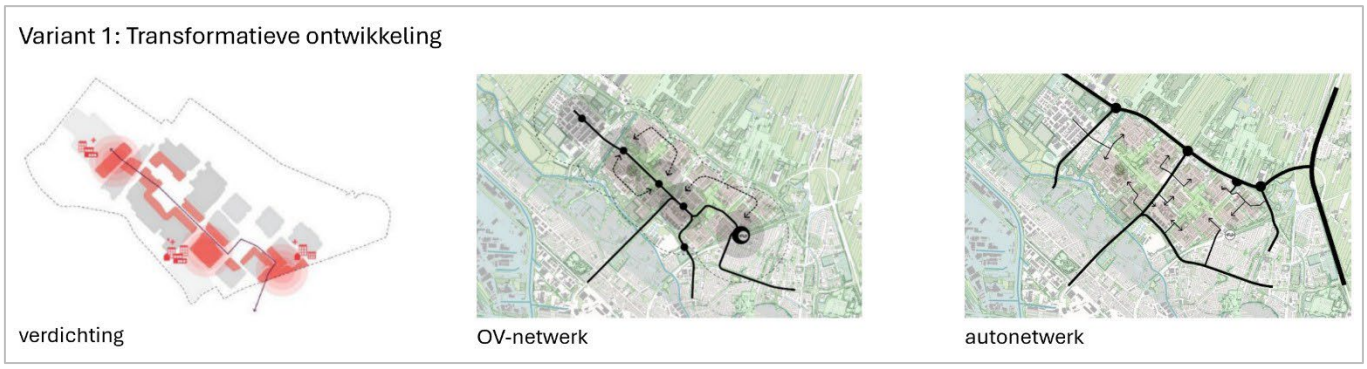
veel aandacht gaat in de oversteekbaarheid van de omliggende straten en het voor alle leeftijden goed toegankelijk maken van het gebied."

Op bovenstaande twee kaartjes is de structuur weergegeven van de OV-haltes en van het stedelijke en lokale autowegennet zoals opgenomen in de Ruimtelijke Basisstructuur voor het Masterplan. Te zien is dat de **lokale autoverbindingen** (rood pijltje in de legenda) hier het **uitgangspunt** zijn!

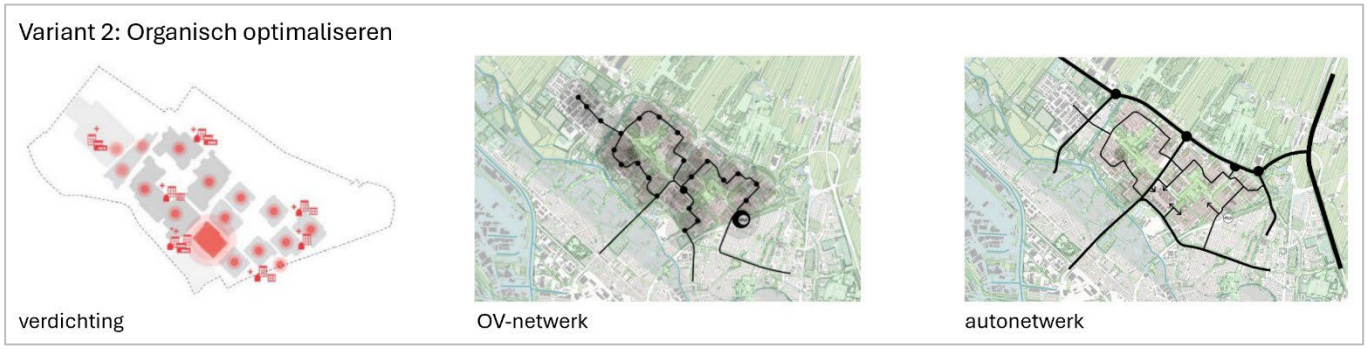
3. Twee varianten voor de Omgevingsvisie Overvecht

De raad heeft uitgangspunten en doelstellingen meegegeven in een uitgangspuntennotitie (mei 2023). Daarop zijn door het gemeentelijke projectteam gaandeweg **twee in hoofdzaak verschillende varianten** uitgewerkt – overigens zónder dat deze ook echt als twee verschillende varianten in het participatieproces benoemd zijn, maar daarover later meer.

Variant 1: 'Transformatieve ontwikkeling'. *Dit alternatief gaat uit van een centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto- en HOV waarbij er wordt ingezet op de totale mobiliteitstransitie. De hiërarchie speelt binnen dit wegennet een grote rol. Vanuit een centrale sterk verdichte as door het hart van Overvecht wordt maximaal ingezet op het gebruik van het OV waarbij de Carnegiedreef als centrale as een belangrijke rol gaat vervullen. Dit alternatief zet in op autoluwe woonstraten waarbij autoverkeer met behulp van 'knips' naar de ontsluitingswegen geleid gaat worden.* (citaat PlanMER)



Variant 2: 'Organisch optimaliseren'. *In dit alternatief verspreidt de verdichting zich over verschillende delen van Overvecht. De bestaande wijkstructuur is hierbij het uitgangspunt. Deze variant gaat uit van een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. De auto maakt in dit alternatief gebruik van de bestaande verkeerstructuur.* (citaat PlanMER)



4. De twee varianten - PlanMER

Beide varianten zijn in het PlanMER doorgerekend op basis van een toevoeging van 7.000 woningen en 4.300 arbeidsplaatsen. Met beide varianten worden de meeste van de doelen bereikt, en met beide varianten is de gewenste verdichting mogelijk. De twee varianten scoren verschillend op de verschillende thema's.

De effectanalyses in het PlanMER bevatten diverse hiaten en tekortkomingen. Die leggen wij bloot in de hierboven benoemde aparte zienswijze op het PlanMER. Toch laat ook dit gebrekkige PlanMER al zien dat een keuze voor **Variant 1 *allerminst* een logische keuze is**.

Met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water scoort Variant 2 volgens dit PlanMER beter dan Variant 1. Als bovendien de scoretabel zou worden gecorrigeerd op basis van de omissies, onjuistheden en subjectieve waarderingen die wij in de separate zienswijze signaleren, dan zou **Variant 2 óók beter scoren** op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Tenslotte: Variant 2 draagt niet de zeer negatieve effecten in zich voor autobereikbaarheid van woonbuurten en van wijkvoorzieningen.

Het lijdt geen twijfel dat het totale scorebeeld in het PlanMER nog meer in het voordeel van Variant 2 zal wijzen indien bovengenoemde aspecten (alsnog) worden meegenomen in de beschouwing.

Zie voor een onderbouwing van het bovenstaande onze separate zienswijze op het PlanMER.

5. De twee varianten en het participatieproces

Participatierondes. In een aantal rondes heeft de gemeente de wensen en ideeën van bewoners opgehaald en zijn er mogelijke uitwerkingen van de verschillende deelaspecten geschetst en voorgelegd.

Bij een groot aantal deelaspecten is het beeld ófwel:

- dat er geen principiële of grote verschillen zijn tussen Variant 1 en Variant 2, en dat men de geschetste denkrichting (dus van de beide Varianten) ondersteunt, ófwel
- dat de meningen breed verdeeld liggen, zoals bijvoorbeeld over de vraag of de verdichting geconcentreerd zou moeten plaatsvinden of meer verspreid door de wijk.

Maar bij het **deelaspect 'Veilig en verbonden**' komt een **duidelijk beeld** naar voren: dat men *enerzijds* zoekt naar vergroting van verkeersveiligheid, lagere snelheden, minder doorgaand verkeer dat geen bestemming heeft in de wijk, betere oversteekbaarheid en meer ruimte voor fietsers en voetgangers, maar dat men *anderzijds* het behoud wil van de autoverbindingen *tussen* buurten en wenst dat de buurten ook goed voor auto's ontsloten blijven. Er is in **(grote) meerderheid negatief response** gegeven op de suggestie om allerlei **'knips' in het autonetwerk** te leggen waardoor men bij autogebruik te maken zal krijgen met omrijden, langere reistijden naar voorzieningen in de wijk en flinke kans om vast te komen staan in de eigen wijk. Men heeft een duidelijke voorkeur [2] voor het versmallen van buurtstraten (aanpassing wegprofielen) in plaats van het leggen van knips.

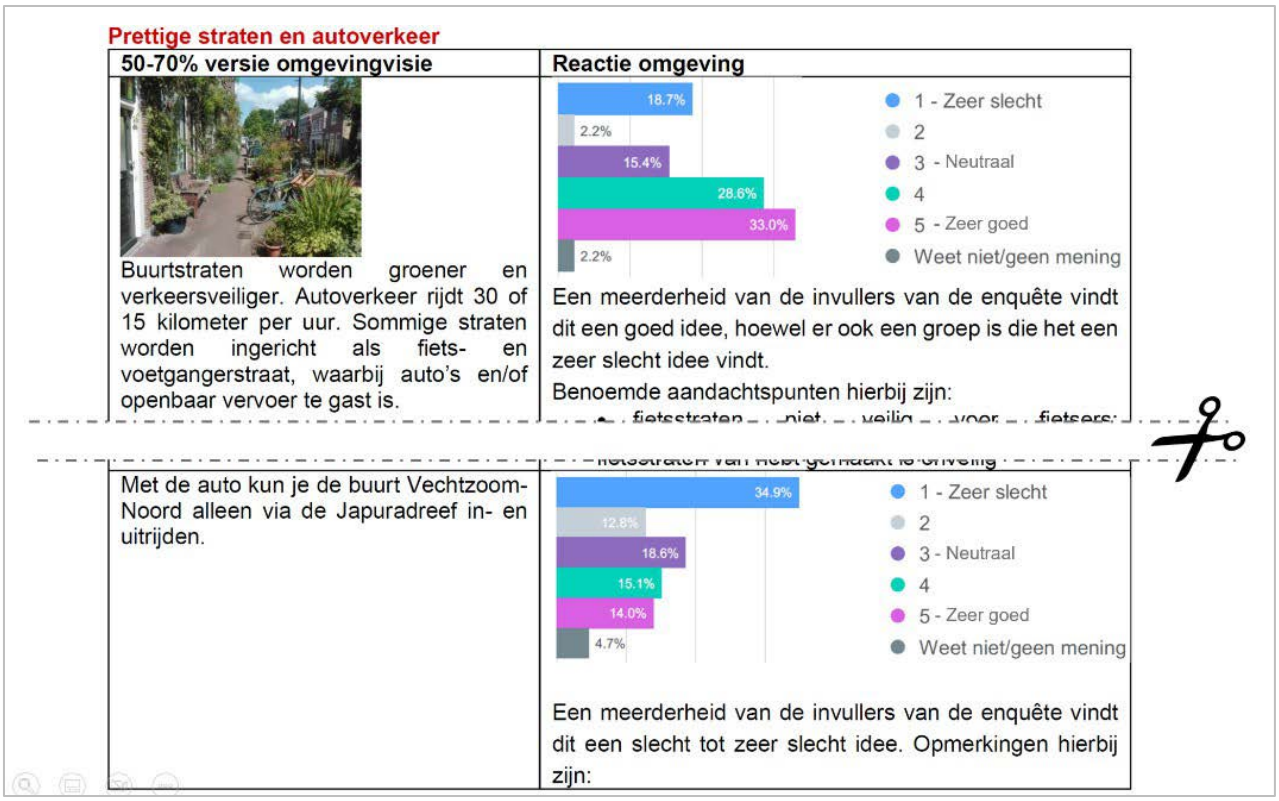
Daarmee kan zonder meer gesteld worden dat uit de participatierondes blijkt dat bewoners in (grote) meerderheid **tegenstander zijn van dit onderscheidende aspect van Variant 1**, namelijk de radicale ingrepen in het autonetwerk. Men vraagt de verkeersveiligheid te vergroten, de snelheden te verlagen etc. door aanpassingen van de wegprofielen én om daarbij de interne autoverkeersstructuur en onderlinge verbindingen binnen de wijk te behouden. Dat laatste is het kenmerk van **Variant 2**.

Zie hieronder een illustratie van het bovenstaande beeld, uit de enquête van oktober '23.

Er wordt **zeer positie**f gereageerd op deze tekst:
"*Buurtstraten worden groener en verkeersveiliger. Autoverkeer rijdt 30 of 15 kilometer per uur. Sommige straten worden ingericht als fiets- en voetgangerstraat, waarbij auto's en/of openbaar vervoer te gast is. Door de buurt rijdt frequent buurtgericht openbaar vervoer*."

Maar er wordt **overwegend negatief** gereageerd op deze tekst:
"*Met de auto kun je de buurt* <naam buurt> *alleen via de* <naam dreef> *in- en uitrijden.*"

[2] Zie Participatieverslag, p.15/p.16



Hier blijkt scherp uit dat het veel uitmaakt *hoe* een vraag gesteld wordt, *wat* er wordt *gecombineerd* in een vraagstelling, en dus *welke conclusie* je mag verbinden aan bepaalde uitkomsten van enquêtes of 'ophaalrondes'.

Een andere illustratie: Op p.16 van het Participatieverslag staat: "*Uit verschillende gesprekken en enquêtes blijkt dat men het versmallen van buurtstraten wel ziet zitten, maar er vooral veel weerstand is tegen het beperken van doorgaand verkeer (zoals ook uitgelegd onder 'verbeteren van de verkeersveiligheid'). Zo willen sommigen bijvoorbeeld niet dat de Gangesdreef afgesloten wordt voor autoverkeer. Dit is al eens eerder door de gemeente geprobeerd en destijds door bewoners tegen gehouden*."
Bij die laatste zin dringt zich de vraag op: ***voor wie is de gemeente*?**

Zie bijlage 1 voor een aantal annotaties bij het participatieverslag waarmee het bovenbeschreven beeld verder wordt geïllustreerd. Wij hechten er namelijk aan dat het Participatieverslag niet alleen maar gehanteerd wordt om 'het vinkje te kunnen zetten' op de geleverde inspanningen (die er zeker zijn geweest), maar dat óók intrinsiek wordt gekeken wat de werkelijke inbreng is geweest (ook: in reactie op welke voorstellen of beelden).

6. In een aantal stappen naar een onnavolgbare keuze

Hieronder in vogelvlucht een weergave van wat er tijdens de verschillende fasen bij bewoners is 'opgehaald' en door de gemeente op tafel is gebracht om op te reageren, en de **onnavolgbaarheid van de keuze** om in de concept Omgevingsvisie enkel voort te bouwen op Variant 1.

Uitgangspuntennotitie (raad, mei 2023). Het vertrekpunt was (citaat): *Er zal spanning zitten tussen verschillende thema's zoals bijvoorbeeld het behouden van de hoeveelheid groen en de toevoeging van woningen of het inpassen van mobiliteitsoplossingen. De Omgevingsvisie brengt de spanning in beeld zodat er door de Raad afgewogen keuzes kunnen worden gemaakt.*

Spoiler: de genoemde spanning is in het PlanMER inderdaad in beeld gebracht, in de 'Onderbouwing' (deel B) is op wankele argumenten naar een keuze toegeschreven, en in de concept Omgevingsvisie (deel A) is de spanning – dan wel een keuzemogelijkheid – geheel niet meer terug te lezen.
Dus waar kan de raad dan nog 'afgewogen keuzes' over maken?

Fase 1. In Fase 1 zijn **veel waarden en deeloplossingen** aangedragen die niet verwerkt zijn in Variant 1 en die dus **niet terug komen in de concept Omgevingsvisie**. Knips zijn in deze fase in het geheel niet genoemd door het gemeentelijke projectteam. En ook niet gevraagd door deelnemers.

Fase 2. Op basis van input uit Fase 1 is door het gemeentelijke projectteam een aantal oplossingsrichtingen en uitwerkingen bedacht en aan bewoners voorgelegd. Daarbij zijn **veel reacties, suggesties en nuances** gegeven die **niet terug komen in de concept Omgevingsvisie**. Dit terwijl de belofte letterlijk luidde: *De opbrengst van fase 2 wordt in fase 3 verwerkt in een contour omgevingsvisie waarover een volgende ronde participatie wordt gehouden.*

Fase 3. In deze fase is een '50-70%-versie' van de omgevingsvisie op tafel gelegd. Deze is **gebracht als** een **resultaat van de voorgaande fasen, maar dat is aantoonbaar niet het geval**. De keuzes zoals gepresenteerd in Fase 3 komen uit de lucht vallen en volgen niet als logische keuze op de eerder gepresenteerde mogelijkheden en de daarop gedane inbreng in de participatierondes.

Zie bijlage 2 voor een aantal annotaties bij de 'opbrengst' van bovenstaande fasen.

7. Het effect op reistijd – voor bewoners

Noch in het PlanMER, noch in de 'Onderbouwing' (Deel B) is **onderzoek** gedaan naar het **effect van de ingrepen in het autonetwerk (de knips) op de reistijd** om als wijkbewoner met de auto bij verschillende **wijk- en buurtvoorzieningen** te kunnen komen.

In de concept Omgevingsvisie staat over het schrappen van verbindingen tussen buurten (het kenmerk van de gekozen Variant 1) het volgende vermeld (voetnoten zijn van inspreker):
"*Door op een aantal plekken gefaseerd geen autoverbindingen meer te maken tussen de buurten, rijdt autoverkeer zo lang mogelijk via de Zuilense Ring/NRU [3] om alleen het laatste stukje door de stad te rijden via de juiste route. Daarmee rijdt er alleen autoverkeer met een bestemming in de wijk, met uitzondering van de Einsteindreef [4] en Franciscusdreef. Hierdoor worden de buurten rustiger en veiliger [5]. Iedere buurt blijft met de auto bereikbaar, maar niet altijd meer via de kortste route. Het gevolg van deze keuze is dat voor een aantal bestemmingen in de wijk de reistijd met de auto* enkele minuten *toeneemt*."

De laatste volzin is een eufemistische – of beter gezegd onheuse – voorstelling van zaken. De 'enkele' minuten langere reistijd kan in de praktijk zomaar oplopen van nu 6 minuten naar straks 14 minuten (met uitschieters naar 20 minuten). Zie bijlage 3, met daarin enkele simpele testjes in Google Maps. Daarbij is gekeken wat het effect is van Variant 1 (de knips) op autoreistijd vanuit een aantal verschillende buurten naar ShoppingCenter Overvecht. Gekozen moment is maandag om 17 uur. Voor werkenden is dat door de week een 'boodschappenmoment' (hetgeen onderbouwd wordt door passentellingen in het ShoppingCenter). Toelichtend:

- Op blad 2-3-4: het effect vanaf de Orinocodreef (ten westen van de Klopvaart). Te zien is, dat het omrijden via Zuilen (langs winkelcentrum Rokade) dan nog aantrekkelijker is dan via de NRU.

[3] Een simpele test in Google Maps (zie bijlage 5) laat zien dat het, na invoering van de knips, vaak nog sneller is om via Zuilen of Tuindorp te rijden dan via de NRU. Maar deze omrijdroutes zijn niet in beeld bij de gemeente en ook niet onderzocht in het PlanMER.
[4] In de concept Omgevingsvisie staat dat de Einsteindreef wordt aangepast naar 2 x 1 rijstrook ('stadsboulevard' genoemd). In de regel kan een weg met 2x1 rijstrook 20.000 motorvoertuigen per etmaal goed verwerken. Eventueel is 25.000 ook nog mogelijk, maar dat kan wel leiden tot filevorming in de spitsen. (bron: pagina 180 van deel B). Welnu: uit het PlanMER blijkt dat de intensiteiten op de Einsteindreef (noord) in Variant 1 oplopen naar 27.900 motorvoertuigen per etmaal (fors boven de kritieke grens) terwijl deze in Variant 2 op 22.800 uitkomen (tussen 'goed' en 'ook nog mogelijk').
[5] Dat de buurten alleen 'rustiger en veiliger' worden door per buurt nog maar één in- en uitgang te hebben en geen verbindingen met andere buurten (Variant 1) is nergens onderzocht of onderbouwd. Het is een stelling, een aanname en het is vervolgens hét 'argument' (of zo je wilt een doelredenering) waarmee in 'deel B' wordt toegeschreven naar Variant 1. Terwijl ook in Variant 2, met de juiste aanpassingen in wegprofiel en inrichting, de buurten rustiger en veiliger gemaakt kunnen worden.

- Op blad 5-6-7: het effect vanaf de Amazone-Nicaraguadreef. Ook hier is het omrijden via Zuilen (langs winkelcentrum Rokade) dan nog aantrekkelijker dan via de NRU. En de reistijd gaat van gemiddeld (op dit tijdstip) 6 minuten naar 12 minuten (via Zuilen) of naar 14 minuten (via de NRU). Dat is dus veel meer dan de “enkele minuten” extra reistijd die in de Omgevingsvisie staat.

- Op blad 8 een *special:* ook vanaf de Amazone-Nicaraguadreef, maar dan gekeken wat het doet als nog steeds de Carnegiedreef wordt afgesloten, maar er wél verbindingen tussen de buurten mogelijk blijven – in dit geval de Tigrisdreef. Dit zou dus het beeld in Variant 2 zijn. De reistijd wordt dan gemiddeld 9½ minuut.

- Op blad 9-10-11: het effect vanaf de Donaudreef. Hier gaat de reistijd van 4 minuten naar 11½ minuut via de NRU [6] of 9 minuten via Tuindorp (en kom je langs winkelcentrum De Gaard).

Tenslotte: er is **geen onderzoek gedaan** (noch in het PlanMER, noch in Deel B, de ‘onderbouwing’) of de énige in- en uitgang per buurt (de ‘inprikker’ in Variant 1 cq in de Omgevingsvisie) voldoende capaciteit heeft voor het in- en uitgaande verkeer van elke buurt.

8. Het effect van langere reistijd voor Shopping Center Overvecht

Belang van autobereikbaarheid

Een winkelcentrum vervult een economisch-maatschappelijke functie en draagt bij aan de voorzieningenstructuur van de stad. Om economisch te kunnen functioneren is goede bereikbaarheid van groot belang. Bezoekers moeten er makkelijk *kunnen* komen, en zij moeten er ook *willen* komen. De auto is daarbij een onmisbaar onderdeel van de totale *modal split*.

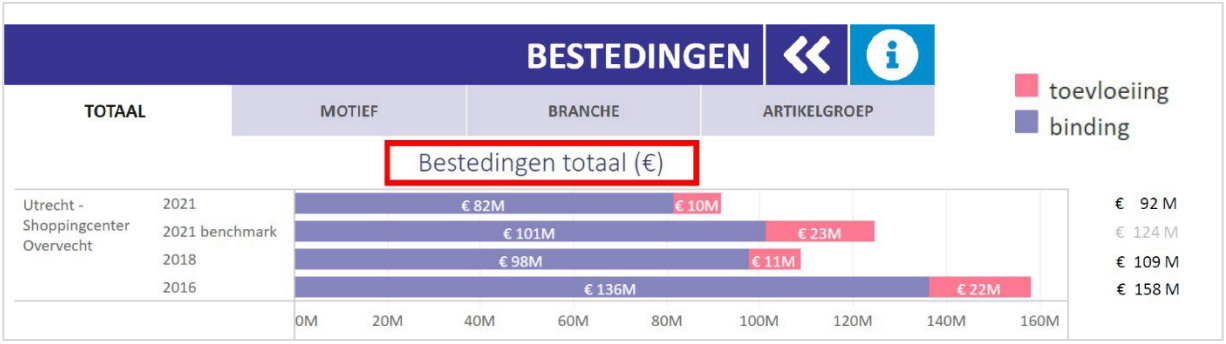
Huidig beeld SC Overvecht *modal split*

Het belang van omzet uit ‘het eigen Utrecht‘ is in de afgelopen jaren groter geworden. Daarvoor kan gekeken worden in het Koopstromenonderzoek 2021 (www.kso2021.nl). Een eerste analyse laat het volgende zien. De afbeeldingen zijn ontleend aan de online tool van www.kso2021.nl.

Totale bestedingen.

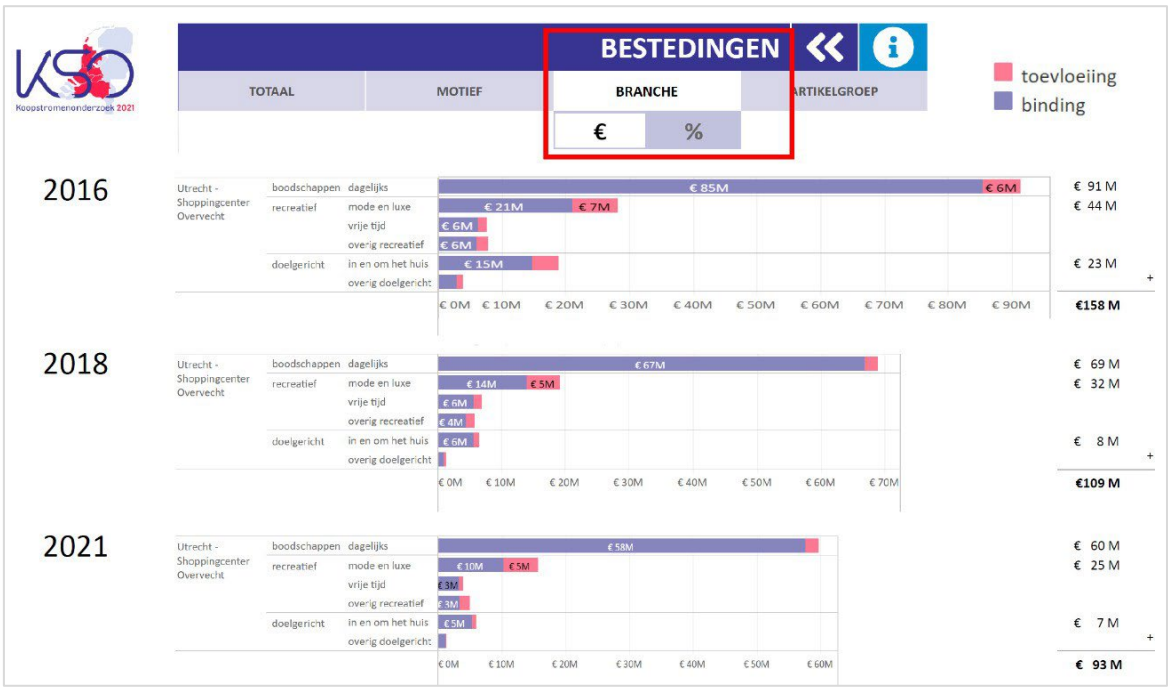
Het totaal van de bestedingen in SC Overvecht is tussen 2016 en 2021 gedaald van € 158 miljoen naar € 92 miljoen.

De toevloeiing (dat is het aandeel van de omzet van – in dit geval – buiten de gemeente Utrecht, meestens vanuit De Bilt en Stichtse Vecht) is in die periode gedaald van € 22 miljoen naar € 10 miljoen. Ofwel, **het aandeel ‘van buiten Utrecht’ in de totale omzet is gedaald van 14% naar 10%.** Andersom is de binding (de omzet uit het ‘eigen’ verzorgingsgebied) gestegen van 86% naar 90%. Zie onderstaande figuur.



[6] Via de NRU kan men op deze route straks niet meer ‘heen’, alleen maar ‘terug’, als gevolg van de plannen voor de NRU en het ‘half maken’ van de aansluiting van de Moldaudreef op de NRU.

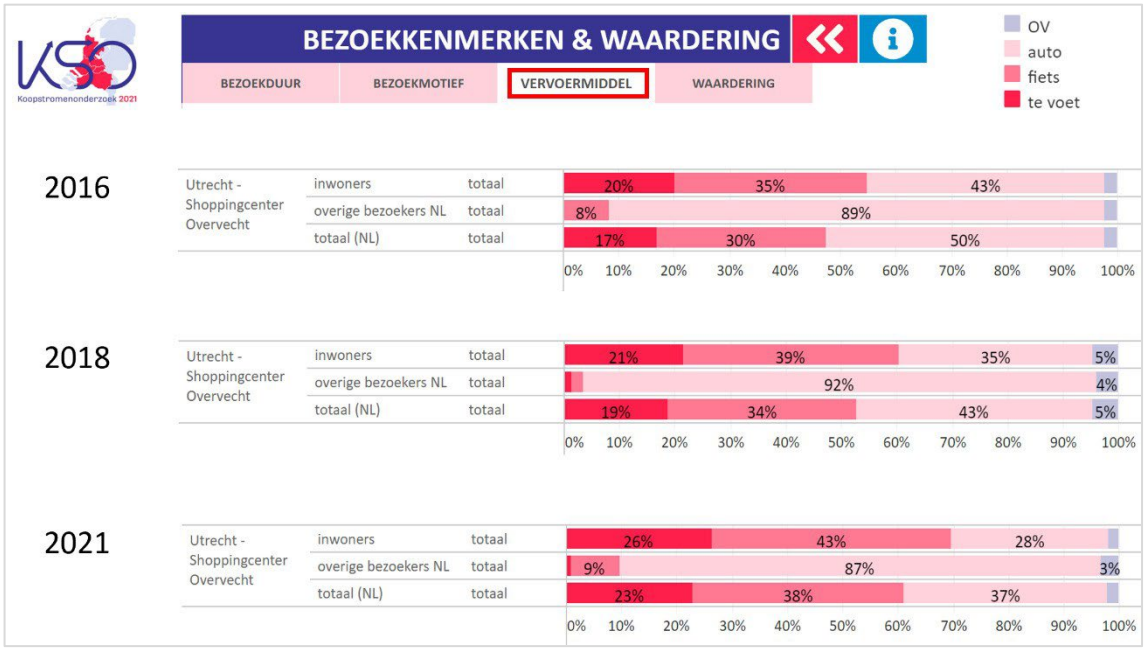
In de sector **dagelijkse** bestedingen is dit beeld nog sterker: daar is de **binding in de genoemde periode doorgestegen van 93% naar 97%**. Zie onderstaande figuur. Wat óók af te lezen is uit deze figuur, dat is dat het belang van dagelijkse artikelen ('boodschappen') in de totale brancheringsmix ook



groter is geworden: in 2016 was 'dagelijks' goed voor ca. 58% van de totale bestedingen in SC Overvecht, in 2021 was dat gestegen naar ca. 65%. Dit is in lijn met een landelijk waar te nemen trend: de 'stadsdeelcentra' boeten in aan regionale betekenis en krijgen een kleiner primair verzorgingsgebied met een meer 'dagelijks' profiel. De rol van 'niet dagelijks' wordt kleiner, o.a. door afvloeiing naar online.

Bezoekkenmerken: vervoermiddel

Het aandeel van het **aantal autobezoekers in het totale aantal bezoekers is in de periode 2016 – 2021 afgenomen, van 50% naar 37%.** Zie onderstaande figuur.
Het belang van de autobezoeker voor de totale omzet is echter groter dan de genoemde 37%, aangezien een **autobezoeker minder vaak komt maar per bezoek méér besteedt** dan een bezoeker te voet, per fiets of met OV.



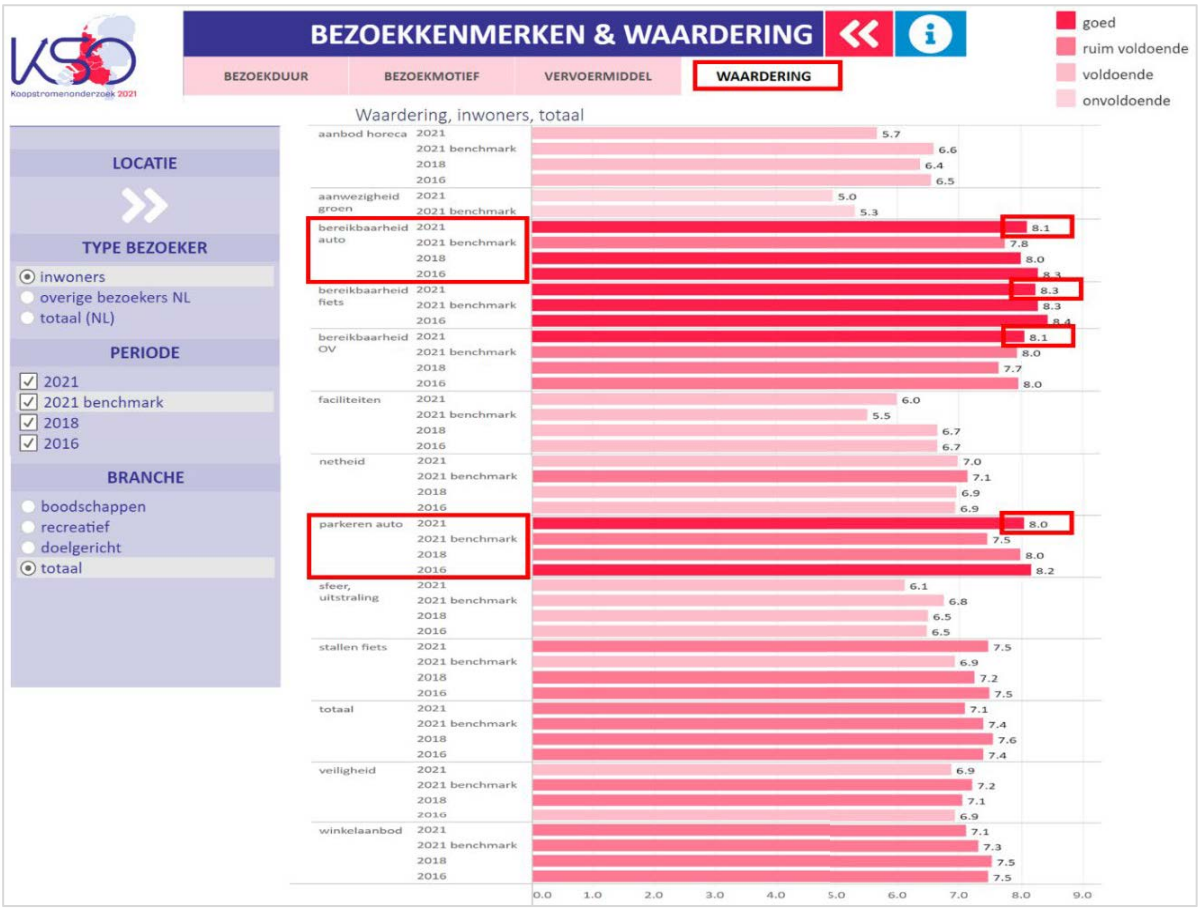
Bezoekkenmerken: bezoekmotief

Wanneer we kijken naar het *motief* om SC Overvecht te bezoeken, dan is er één aspect dat in de periode 2016 – 2021 significant is gestegen en dat ook het hoogste scoort: **het dichtst bij huis gelegen**. Zie nevenstaande figuur: voor maar liefst 67% van de bezoekers (was 58%) is 'het dichtst bij huis' het motief om SC Overvecht te bezoeken.



Bezoekkenmerken: waardering

Aan bezoekers van SC Overvecht is gevraagd om rapportcijfers te geven voor een hele lijst van aspecten. Van de in totaal 12 gevraagde aspecten zijn er **vier aspecten waar SC Overvecht een 'goed'** op scoort. Dat zijn: (1) bereikbaarheid fiets, (2) bereikbaarheid auto, (3) bereikbaarheid OV en (4) parkeren auto. Zie onderstaande figuur.



Toch nader onderzoek

Gezien het hierboven geïllustreerde belang van de autobezoeker náást de bezoeker te voet, per fiets of met OV, én het belang van nabijheid – dat wil zeggen: op korte afstand / in korte tijd bij een

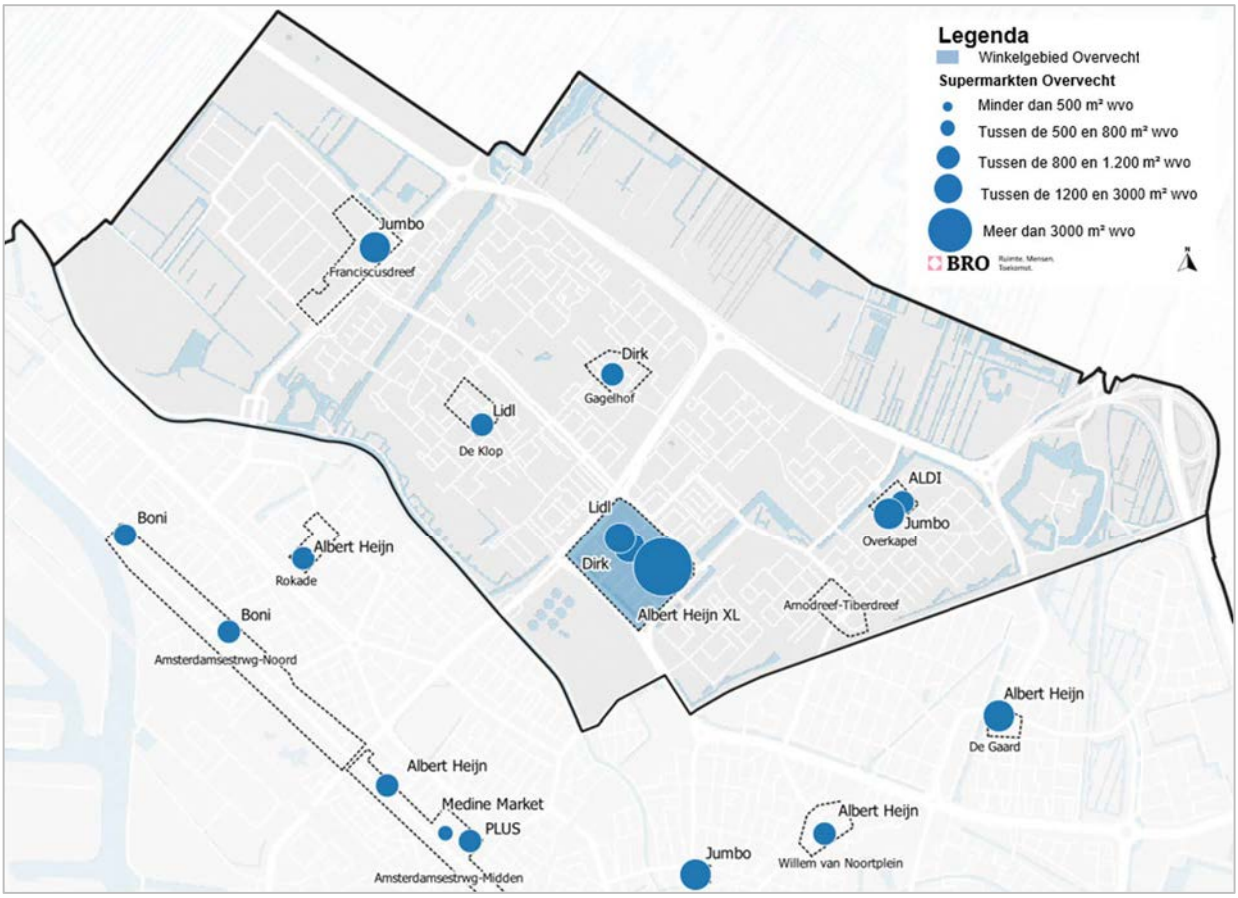
winkelvoorziening kunnen komen – hebben wij **oprechte zorgen over de niet onderzochte effecten** van de bereikbaarheidsmaatregelen op het toekomstig economisch van het winkelcentrum. En daarmee, of het centrum de **rol zal kunnen waarmaken** die met het Masterplan wordt nagestreefd en die ook in de ontwerp-Omgevingsvisie is neergezet: **een subcentrum van Utrecht met regionale functie en hét hart van de wijk Overvecht, dat met met een breed winkel- en voorzieningenaanbod veel bezoekers trekt**. [7]

Daarom hebben wij, samen met het gemeentelijke projectteam Masterplan Overvecht Centrum, initiatief genomen om gezamenlijk een onafhankelijk inzicht te verwerven in de verwachte economische effecten van de bereikbaarheidsmaatregelen en meer specifiek, de in de Omgevingsvisie opgenomen verkeersknips.

[redacted] Helaas is het onderzoek op deze sluitingsdatum van de tervisieleggingstermijn **nog niet afgerond**. Wel kunnen we hier al enkele eerste bevindingen met u delen.

Op basis van het KSO blijkt dat **boodschappen doen het belangrijkste bezoekmotief** is voor een bezoek aan ShoppingCenter Overvecht. Om iets te zeggen over hoe aannemelijk de kans is dat bezoekers door de verkeersmaatregelen een ander winkelcentrum gaan bezoeken is het van belang te kijken naar het huidige winkelaanbod.

In algemene zin kiest men in de eerste plaats een supermarkt op basis van nabijheid. Echter ook andere overwegingen spelen mee zoals het type supermarktformule, de aanwezigheid van andere supermarkten of aanbieders, de omvang van de supermarkten. Die context is hieronder in beeld gebracht.



Vervolgens is de vraag: welk effect hebben de ‘knips’ op de autoreistijd vanuit de verschillende buurten van stadsdeel Overvecht? Daarvoor is met behulp van een Google maps-analyse vanuit elk postcode-4-gebied in Overvecht onderzocht wat de huidige reisafstand is tot de verschillende

[7] Zie p.73 van Deel A

boodschappencentra, en wat de reistijd wordt bij toepassing van de knips zoals in de Omgevingsvisie ingetekend. Gekozen is voor zaterdag 13.00 u als meest gemiddelde ijkmoment. Aanvullend is gekeken of, en vanuit welke buurten, als gevolg van de knips alternatieve boodschappenlocaties aantrekkelijker kunnen worden (lees: beter scoren in de combinatie nabijheid-aanbod). In onderstaande tabel is één en ander samengevat. **De oplopende reistijden spreken voor zich.**

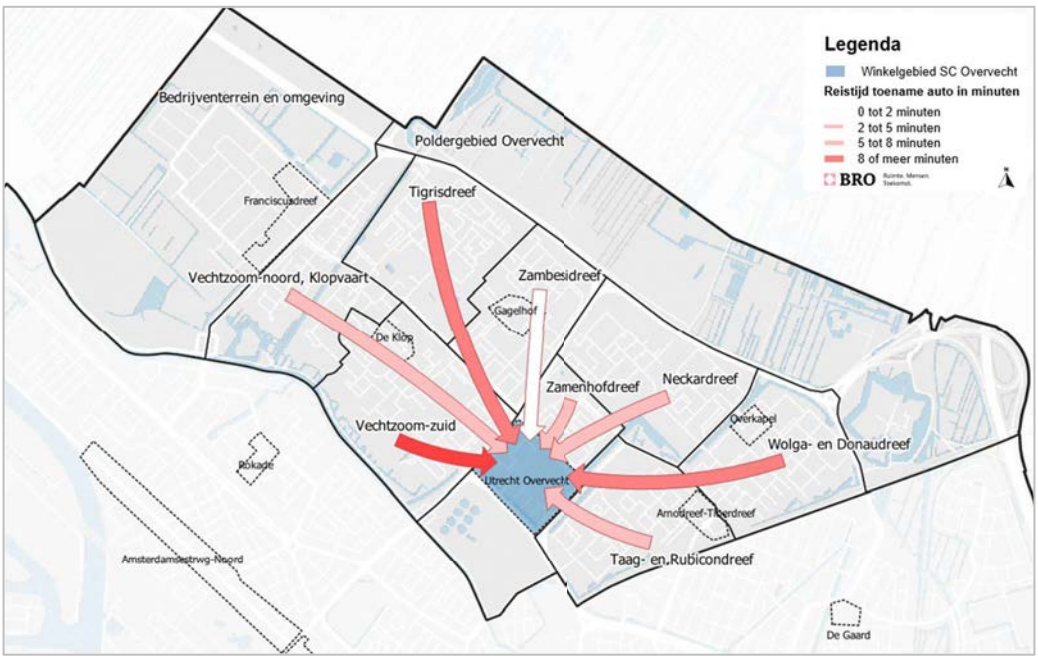
Buurt	Overvecht	Klop	Overkapel	Gagelhof	Tiberdreef	De Gaard	Rokade	Jan van Galen	Jumbo
Taag- en Rubicondreef	100%	125%	140%	33%	250%	0%	0%	0%	17%
Wolga- en Donaudreef	140%	159%	0%	15%	33%	0%	29%	0%	10%
Zamenhofdreef	75%	227%	150%	0%	140%	25%	0%	44%	0%
Neckardreef	60%	171%	175%	0%	200%	50%	0%	89%	0%
Vechtzoom-Zuid	150%	0%	89%	238%	153%	50%	38%	91%	0%
Vechtzoom-Noord	56%	0%	32%	62%	60%	33%	0%	26%	0%
Zambesidreef	15%	170%	62%	0%	100%	0%	45%	33%	54%
Tigrisdreef	100%	0%	88%	200%	87%	23%	0%	52%	0%

Buurt	Overvecht	Klop	Overkapel	Gagelhof	Tiberdreef	De Gaard	Rokade	Jan van Galen	Jumbo
Taag- en Rubicondreef	03:00	10:00	07:00	02:00	10:00	00:00	00:00	00:00	02:00
Wolga- en Donaudreef	07:00	13:30	00:00	01:00	01:00	00:00	03:30	00:00	01:00
Zamenhofdreef	03:00	12:30	06:00	00:00	07:00	02:00	00:00	04:00	00:00
Neckardreef	03:00	12:00	07:00	00:00	08:00	04:00	00:00	08:00	00:00
Vechtzoom-Zuid	09:00	00:00	08:30	09:30	11:30	06:00	03:00	10:30	00:00
Vechtzoom-Noord	04:30	00:00	03:30	04:00	06:00	04:30	00:00	03:30	00:00
Zambesidreef	01:00	08:30	04:00	00:00	06:00	00:00	04:30	03:30	03:30
Tigrisdreef	08:00	00:00	07:30	08:00	06:30	03:00	00:00	06:30	00:00

Buurt	Overvecht	Klop	Overkapel	Gagelhof	Tiberdreef	De Gaard	Rokade	Jan van Galen	Jumbo
Taag- en Rubicondreef	06:00	18:00	12:00	08:00	14:00	08:30	09:30	07:30	14:00
Wolga- en Donaudreef	12:00	22:00	02:00	07:30	04:00	03:00	15:30	06:30	11:00
Zamenhofdreef	07:00	18:00	10:00	03:00	12:00	10:00	10:30	13:00	08:30
Neckardreef	08:00	19:00	11:00	04:00	12:00	12:00	11:00	17:00	10:30
Vechtzoom-Zuid	15:00	02:00	18:00	13:30	19:00	18:00	11:00	22:00	07:30
Vechtzoom-Noord	12:30	04:00	14:30	10:30	16:00	18:00	06:00	17:00	04:00
Zambesidreef	07:30	13:30	10:30	02:00	12:00	11:30	14:30	14:00	10:00
Tigrisdreef	16:00	04:00	16:00	12:00	14:00	16:00	09:30	19:00	06:30

Verschil reistijden o.b.v. bereikbaarheidsmaatregelen tussen buurt en winkelcentra (huidige situatie = 100%).
Boven: in % (extra t.o.v. huidig).
Midden: in absolute extra reistijd.
Onder: Verwachte toekomstige reistijden o.b.v. bereikbaarheidsmaatregelen tussen buurt en winkelcentra

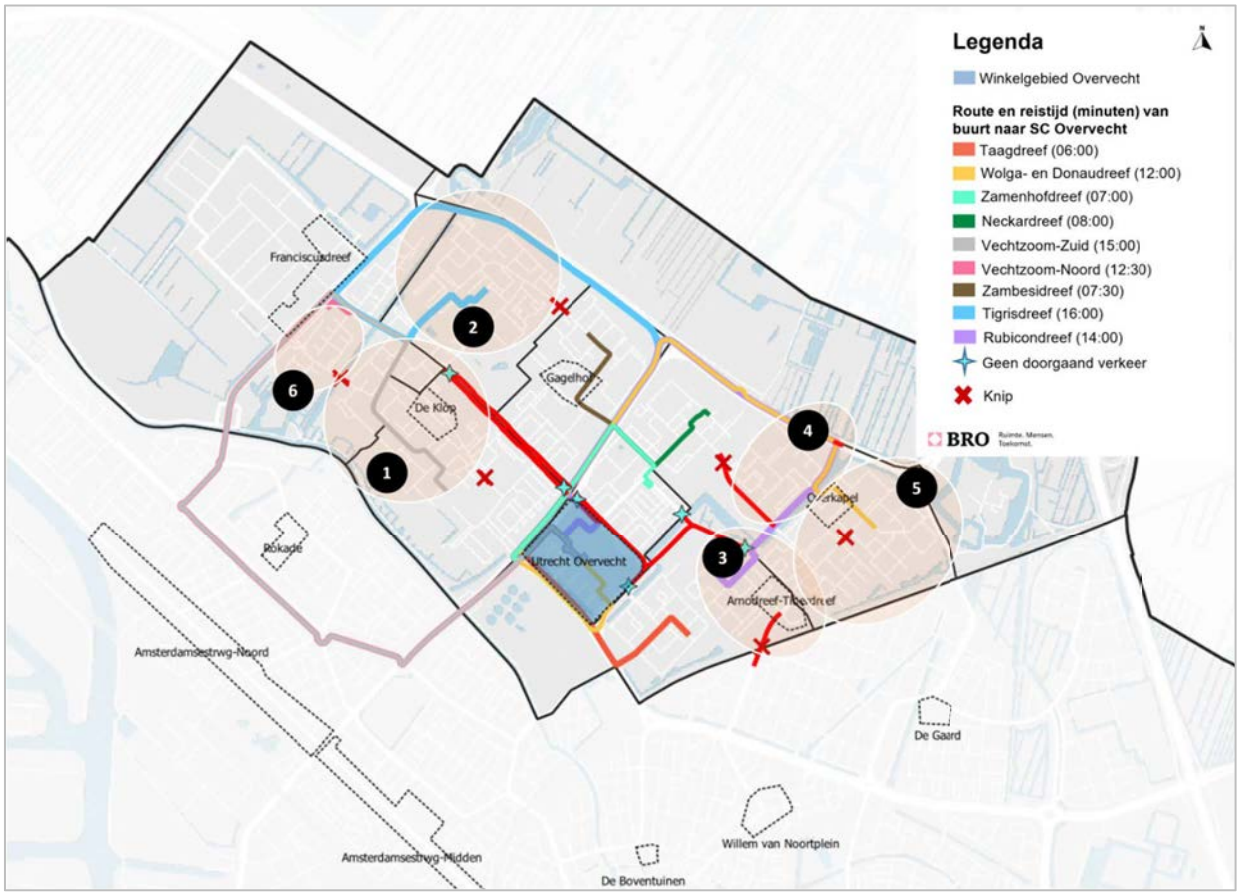
Bovenstaande tabel is ook vertaald naar een kaartbeeld. Onderstaande figuur toont de **extra reistijden** per CBS-buurt naar het ShoppingCenter ten opzichte van de huidige situatie. De pijldikte geeft aan hoeveel extra reistijd er nodig is als gevolg van de knips. Tussenconclusie: de uitspraak in de ontwerp-Omgevingsvisie (zie Deel A, p.25) dat een bewoner van Overvecht **"enkele minuten" zal moeten omrijden is zéker niet voor elke buurt van toepassing**.



De hamvraag die hier op volgt: wat betekent dit beeld voor de keuzes die bezoekers voor hun boodschappen zullen maken?

Voor een aantal gebieden geldt dat er niet of nauwelijks verschuivingen zijn tussen de reistijd van de aankooplocaties. Wel wordt soms het ‘eigen’ wijk- of buurtcentrum aantrekkelijker, doordat het verschil in reistijd met het ShoppingCenter toeneemt.

Voor een aantal gebieden worden wel alternatieve aankooplocaties interessanter voor het doen van boodschappen. Zie hieronder: de aanrijroutes per buurt en de gebieden/buurten (aangegeven met lichtbruine cirkels) van waaruit de bewoner aanzienlijk moet omrijden naar het ShoppingCenter als gevolg van de knips en waarbij deze bewoner voor andere opties zal kunnen willen kiezen.



De afronding van het onderzoek zal bestaan uit een benadering van het daadwerkelijk te verwachten omzeteffect alg gevolg van bovenstaand beeld. Op dit moment geeft **bovenstaande kaart wel een eerste gevoel**.

En dat gevoel is niet goed.

9. Het effect van een keuze voor ‘Variant 1’ op het Masterplan Overvecht Centrum

Als [redacted], dat gesteld staat voor grote opgaven die besloten liggen in het Masterplan Overvecht Centrum, is dit de wereld waar wij [redacted] – ons voor gesteld zien:

- De stadsdeelcentra boeten in aan bovenregionale betekenis en krijgen een kleiner primair verzorgingsgebied dan voorheen, met een meer dagelijks profiel. Daarmee wordt de ‘eigen wijk’ steeds belangrijker.
- ShoppingCenter Overvecht is afhankelijk van alle soorten bezoekers: te voet, met OV, met de fiets en óók met de auto. Wanneer die laatste categorie teveel wordt afgeknepen en het effect

hier niet volledig wordt gecompenseerd dan zal dat het huidige Shopping Center gaan uithollen.

De plannen voor het Masterplan kunnen alleen worden uitgevoerd als er voldoende vertrouwen is bij investeerders dat zij investeren in een toekomstbestendig centrumgebied. Goede autobereikbaarheid is en blijft daarbij essentieel als onderdeel van de totale *modal split*. **De keuze voor Variant 1 haalt dit vertrouwen weg**.
De kans is groot dat daardoor de **basis voor het Masterplan Overvecht Centrum wegvalt.**

Wij zouden dit zeer betreuren.

10. Deel B, de uitvoeringsstrategie en de 'onderbouwing'

Bij Deel B van de ontwerp-Omgevingsvisie zijn de nodige kanttekeningen te plaatsen. Zie bijlage 4 voor geannoteerde versie met deze kanttekeningen.

Hieronder enkele kernpunten (maar voor een volledig beeld moet u wel naar de bijlage):

- P.12: Het veiliger maken van buurtstraten hoeft niet per se met knips, dat kan óók met aanpassing wegprofiel / snelheidsremmende maatregelen.

- P.12: Bij de uitrol van de knips wordt de planning van de vervangingsopgave van de riolering gevolgd.
  → Die planning van de riolering is ons niet bekend. Wat betekent dit?
  → Loopt dit gelijk met Fase 2 'straks' (tm 2035) en Fase 3 'later' (tm 2040)?
  → En is die planning dan óók gekoppeld aan de aanpassing van de NRU?

- P.12:: Hier staat: "Voordat knips gerealiseerd kunnen worden zal eerst onderzoek plaatsvinden naar het effect van de knips."
  → toevoegen: "*waarbij berekende ongewenste maatschappelijke en economsiche effecten kunnen betekenen dat voor een ander model gekozen wordt.*"

- P.24/26/27: Op p.27 staat bij de fiets-/wandelverbindingen over de NRU: "*koppelen aan transformatie NRU: fasering is daarmee afhankelijk van planning NRU*".
  → deze randvoorwaarde is uiteraard OOK van toepassing op een eventuele doorvoering van de knips!

- P.28/29: hier staan twee knips op de kaart die NIET zijn meeberekend in de effectbeoordeling van het PlanMER!

- Hele rapport: Bij alle 'Onderbouwingen' (behalve bij Mobiliteit) is Variant 2 - of de vergelijking tussen Variant 1 en Variant 2 - geheel buiten beeld gelaten!

- P.164/165: de getoonde kaartjes bijzonder klein en onleesbaar! Wat de geoefende lezer wel ziet: in deel B zijn de omrijdroutes alleen 'bedacht'via de NRU. Maar in de praktijk zal er óók omgereden worden (zie ook onder 7, bijlage 3) door Zuilen, Ondiep en Tuindorp. Deze omrijdroutes zijn niet in beeld in Deel B (en evenmin in het PlanMER en in Deel A).

- P167/170: Diverse keren wordt de 'buurtbinnenring' van Variant 2 getypeerd als "meer asfalt door de wijken heen".
  → Deze typering is verre van neutraal en van zeer laag allooi. Ze riekt bovendien naar vooringenomenheid en *framing*!
  Ten eerste zal er niet 'meer asfalt' zijn ten opzichte van de huidige situatie (de 'refrentiesituatie, in PlanMER-termen) maar minder. Het gaat immers enkel om de 'binnenringstructuur' die op het kaartje van p.171 te zien is.
  Ten tweede zijn dan nog steeds de buurtverbindingswegen verkeersveilig te maken – alleen wordt dát niet benoemd. NB: ja het wordt wél benoemd, op p.183 bovenaan....

- P.168: “Daarnaast blijkt uit deze modelberekeningen dat de NRU niet goed bestand is tegen de verkeerstoenames die daar optreden. Bij een aanvullende NRU-studie onderzoeken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken.”
  → Dit wekt verbazing! Deze Omgevingsvisie is toch met een integrale blik opgezet?
  → Dan zal toch echt éérst die NRU-studie gedaan moeten zijn vóórdat daadwerkelijk ten principale de keuze kan worden gemaakt voor een uitwerking op basis van Variant 1!

- P.172: Hier wordt gesteld dat er een ‘afweging’ wordt gemaakt op het OV-netwerk.
  → Er wordt géén afweging gemaakt, maar er wordt gewerkt aan de vormgeving en inpassing van de (kennelijk) gekozen variant.

- P.179: Hier wordt gesteld dat er een ‘afweging’ wordt gemaakt op het auto-netwerk
  → Er wordt ook hier géén afweging gemaakt. Het is een beschrijving van de ene en de andere variant, met een kennelijke maar niet of impliciet gemotiveerde keuze voor Variant 1.



- P.182: Positief: een voorbeeld van weginrichting – nog toegankelijk voor auto’s – waarbij er meer ruimte is gekomen voor de fietser, minder asfalt is én waar de bus doorheen kan.

- P.185: Hier komt de aap uit de mouw!
  → De 'gewenste mobiliteitstransitie' maakt maar één keuze mogelijk, namelijk die voor Variant 1.
  → Maar als dat écht het argument is, dan hadden we geen circus hoeven optuigen met een PlanMER op twee alternatieven en een participatietraject van ’n jaar!
  PS: de 'gewenste mobiliteitstransitie' volgt NIET als vanzelf-logisch uit het PlanMER en uit de hele 'onderbouwing' in dit Deel B, maar is een externe drijfveer.

- P.190: Bewegingsrichting woonsamenstelling:
  → Als met Zamehofdreef e.o. ook wordt gedoeld op het gebied van Overvecht Centrum: in het Masterplan wordt uitgegaan van veel desinvesteringen, dure grond door gebouwd parkeren, duur bouwen door intensieve hoogbouw... daat gaat slecht samen met een '++inzet' op sociale huur.

11. Deel A, de concept Omgevingsvisie

Ook bij Deel A van de ontwerp-Omgevingsvisie zijn de nodige kanttekeningen te plaatsen. Zie bijlage 5 voor geannoteerde versie met deze kanttekeningen.

Hieronder enkele kernpunten (maar voor een volledig beeld moet u wel naar de bijlage):

- P.5: “Overvechters konden in mei en in oktober/ november 2023 hun stem laten horen tijdens bijeenkomsten, op verschillende plekken in de wijk of reageren op voorstellen via een online vragenlijst. Dat leidt tot de plannen en voorstellen die in dit document staan.
  → De keuzes in dit document zijn door het gemeentelijk projectteam gemaakt, en zeker niet de weerslag van alle inbreng en reacties.

- P.26: “Op dit moment is nog niet bekend welke maatregelen voor de NRU worden genomen. Daarover moeten met de provincie en het rijk afspraken worden gemaakt. De inhoud van de gemaakte afspraken is mogelijk van invloed op de uiteindelijke uitvoering van maatregelen in de wijk.”
  → De borging van deze afspraken zal er toch echt moeten zijn vóórdat ten principale de keuze wordt gemaakt voor Variant 1, cq deze ontwerp-Omgevingsvisie!!

- P.27: In de legenda van de kaart staan maar liefst drie manieren om knips en afsluitingen weer te geven. Daardoor is geen totaalbeeld te krijgen van de werkelijke knips. Vervolgens zijn er ófwel 3 bijzonder kleine en onleesbare themakaartjes (p.27) óf loopt is op de grote kaart

(p.28/29) alles in elkaar over.
→ voor ons eigen gebruik maar ook voor de lezer, hebben wij in bijlage 6 de werkelijke ligging van de knips zichtbaar gemaakt.

- P.34: Op het bedrijventerrein wordt ingezet op intensivering van de productiefuncties. In de gemengde zone op het bedrijventerrein is ruimte voor een ander werkprogramma, zoals werkplekken en ateliers, gemengd met sportfuncties, perifere detailhandel en bijpassende voorzieningen.
  → Het is van groot belang dat de branchebeperking 'perifere detailhandel' goed wordt vastgelegd (en dus eerst gemotiveerd). Zie ook op p.200/201 in Deel B (bijlage 4).

- P.42, Gemengde zone bedrijventerrein, laatste zin: "Hier bouwen wij geen woningen."
  → Toevoegen "en staan wij geen detailhandel toe."

- P50/51: In de legenda van de kaart staat 'Gemengde zone: bedrijvigheid, sport, retail'
  → Het woord retail dient hier onvoorwaardelijk te worden geschrapt.

- P.72: Bij toe te voegen woningen:
  → In het Masterplan het Masterplan wordt uitgegaan van veel desinvesteringen, dure grond door gebouwd parkeren, duur bouwen door intensieve hoogbouw... dat gaat slecht samen met een '++inzet' op sociale huur. We zullen met projectbril en in overleg met gemeente en woningcorporaties moeten herbalanceren met wat in andere buurten mogelijk is! Wij vragen hier de benodigde ruimte voor.

- P.97: "De reistijd voor autoverkeer binnen de wijk en de wijk uit neemt voor sommige verplaatsingen toe door de knips die voorzien zijn. Voor het openbaar vervoer zijn we afhankelijk van de provincie Utrecht. Nadere afspraken over de realisatie van de NRU, als onderdeel van het ARU, maken we samen met de provincie en het Rijk. De inhoud van de gemaakte afspraken is van invloed op de uitwerking van verkeersmaatregelen."
  → Dit is dus een randvoorwaarde die éérst ingevuld / gegarandeerd moet zijn voordat ten principale kan worden gekozen voor Variant 1 cq deze ontwerp-Omgevingsvisie.

12. Samenvattend

We onderschrijven de doelen om woningen toe te voegen in Overvecht, om buurten te vergroenen, om de wijk verkeersveiliger en beter bereikbaar te maken met fiets en OV. In de aanloop van deze Omgevingsvisie zijn twee varianten naast elkaar gezet, Variant 1 ('transformatieve ontwikkeling') en Variant 2 ('organisch optimaliseren').

Tijdens de participatie is steeds gebleken dat Overvechters kiezen voor (elementen van) Variant 2, maar de gemeente wil doorzetten op Variant 1. Dit terwijl bij de vergelijking van de twee varianten duidelijk wordt dat met BEIDE varianten de meeste van de doelen kunnen worden bereikt. Echter, bij Variant 1 zijn de effecten op de bereikbaarheid van voorzieningen in de wijk zeer negatief, én deze Variant 1 is afhankelijk van:
(1) herstructurering van de NRU die nog niet is geregeld, en van
(2) garantie van de provincie op het beoogde HOV met flankerend buurt-OV wat óók niet is geregeld.

Daarnaast zal een keuze voor Variant 1 er toe leiden dat het vertrouwen verdwijnt bij de partijen die zouden moeten investeren in het Masterplan Overvecht Centrum.

Daarom vragen wij u om één stapje terug te zetten en om met ons en alle andere betrokken Overvechters te werken aan een *best of both worlds*-Variant 3 die enerzijds wel invulling geeft aan de doelen en ambities voor de wijk zoals hierboven genoemd, maar die anderzijds niet de negatieve effecten met zich meebrengt (*) voor bewoners voor wat betreft langere rijafstanden en grotere kans op congestie, (*) voor ons winkelcentrum voor wat betreft slechtere bereikbaarheid voor autobezoekers, en (*) die een bedreiging vormen voor het welslagen van het Masterplan Overvecht Centrum.

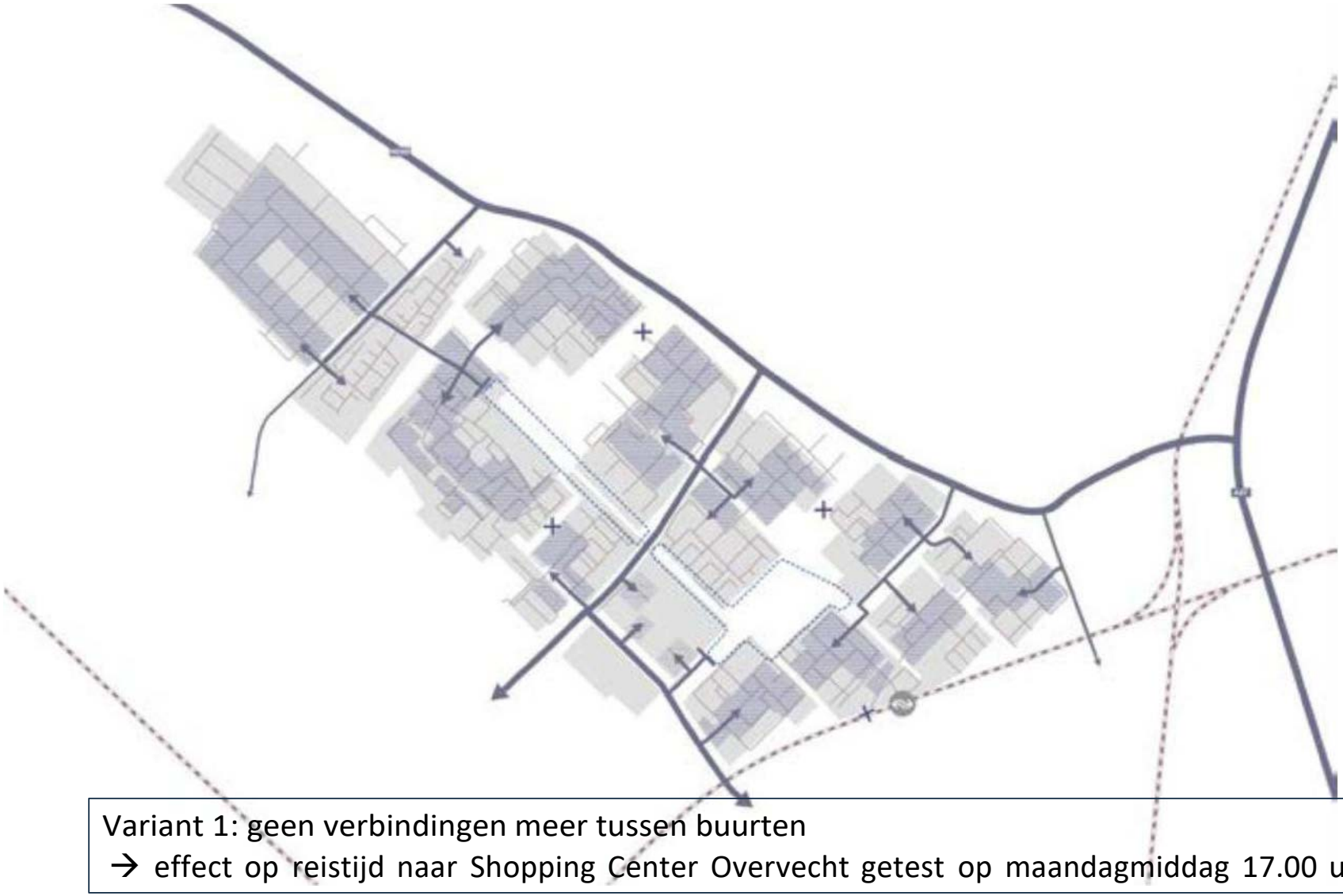
[redacted] gaat graag constructief het gesprek aan met de gemeente voor een gedragen uitwerking van de Omgevingsvisie Overvecht.

Wij zijn uiteraard bereid om onze zienswijze nader aan u toe te lichten en met u te bespreken. Graag zien wij uw reactie tegemoet.

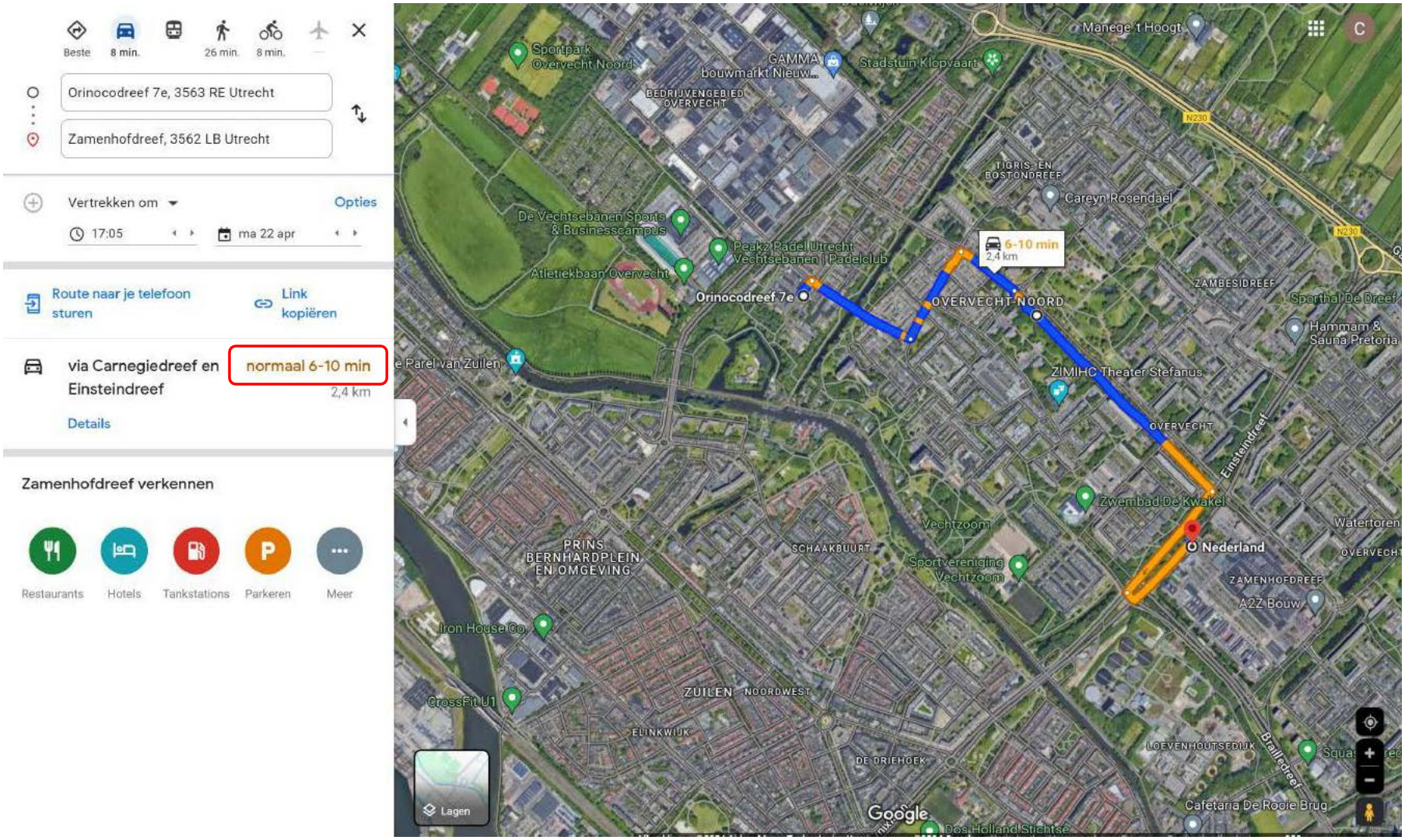
[redacted]

Bijlagen:

1. annotaties bij het participatieverslag
2. annotaties bij de ‘opbrengst’ van de participatiefasen
3. effect op reistijden
4. Deel B met annotaties
5. Deel A met annotaties
6. De knips zichtbaar gemaakt



Variant 1: geen verbindingen meer tussen buurten
→ effect op reistijd naar Shopping Center Overvecht getest op maandagmiddag 17.00 uur


Beste
8 min.
26 min.
8 min.
Orinocodreef 7e, 3563 RE Utrecht
Zamenhofdreef, 3562 LB Utrecht
Vertrekken om
Opties
17:05
ma 22 apr
Route naar je telefoon sturen
Link kopiëren
via Carnegiedreef en Einsteindreef
normaal 6-10 min
2,4 km
Details
Zamenhofdreef verkennen
Restaurants
Hotels
Tankstations
Parkeren
Meer
Sportpark Overvecht Noord
GAMMA bouwmarkt Nieuw...
Stadstuin Klopvaart
Manege 't Hoogt
BEDRIJVENGEBIED OVERVECHT
TIGRIS- EN BOSTONDREEF
Careyn Rosendael
De Vechtsebanen Sports & Businesscampus
Peakz Padel Utrecht Vechtsebanen | Padelclub
Atletiekbaan Overvecht
Orinocodreef 7e
6-10 min
2,4 km
OVERVECHT-NOORD
ZAMBESIDREEF
Sporthal De Dreef
Hammam & Sauna Pretoria
ZIMIHC Theater Stefanus
OVERVECHT
Einsteindreef
Zwembad De Kwakel
Vechtzoom
Watertoren
PRINS BERNHARDPLEIN EN OMGEVING
SCHAAKBUURT
Sportvereniging Vechtzoom
O Nederland
ZAMENHOFDREEF
A2Z Bouw
Iron House Co.
CrossFit U1
ZUILEN NOORDWEST
ELINKWIJK
DE DRIEHOEK
LOEVENHOUTSEDIJK
Brailledreef
Cafetaria De Rooie Brug
Dos Holland Stichtse
Lagen
Google

Beste 9 min. 48 min. 15 min.

Orinocodreef 7e, 3563 RE Utrecht

Zamenhofdreef, 3562 LB Utrecht

Vertrekken om Opties

17:05 ma 22 apr

Route naar je telefoon sturen

Link kopiëren

via Franciscusdreef normaal 7-14 min

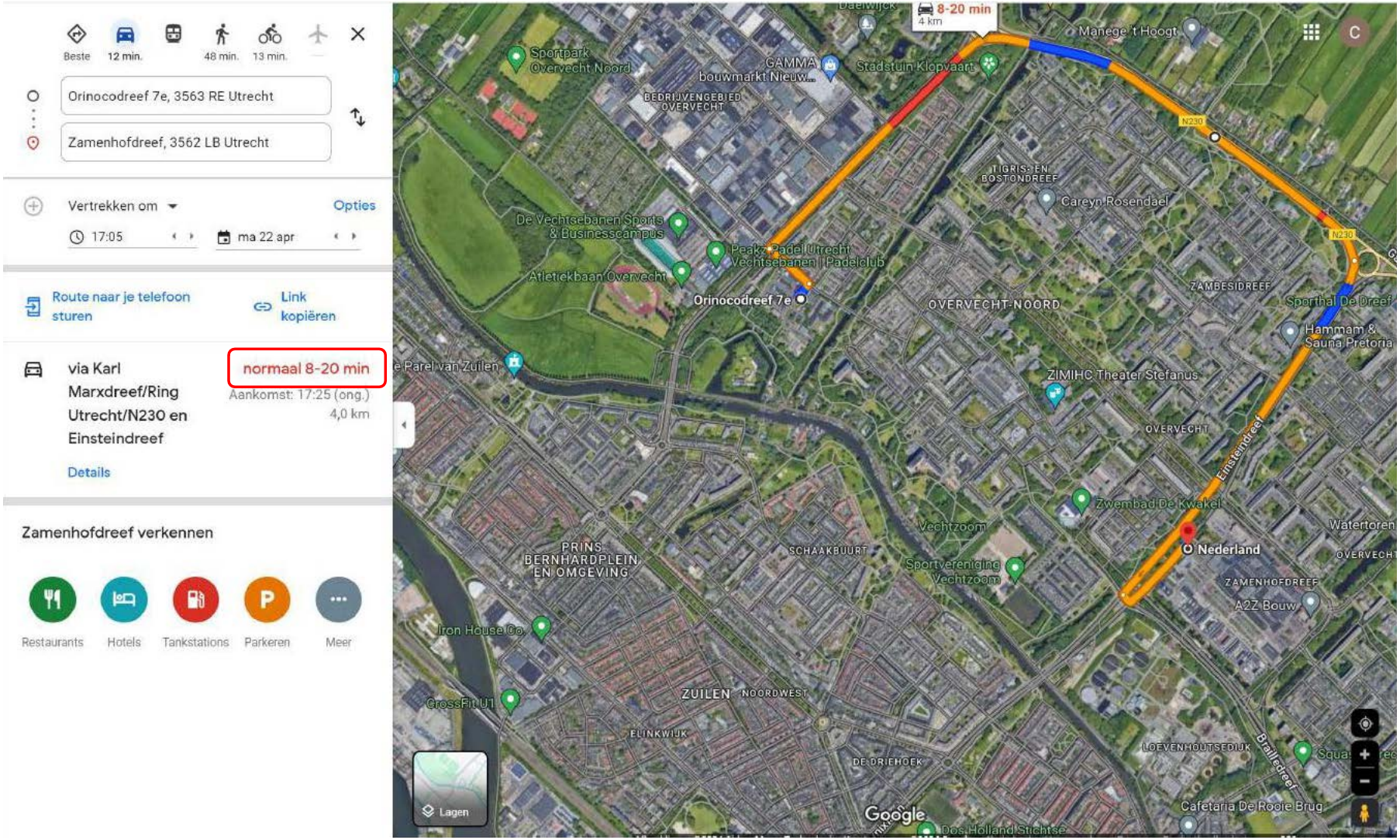
3,6 km

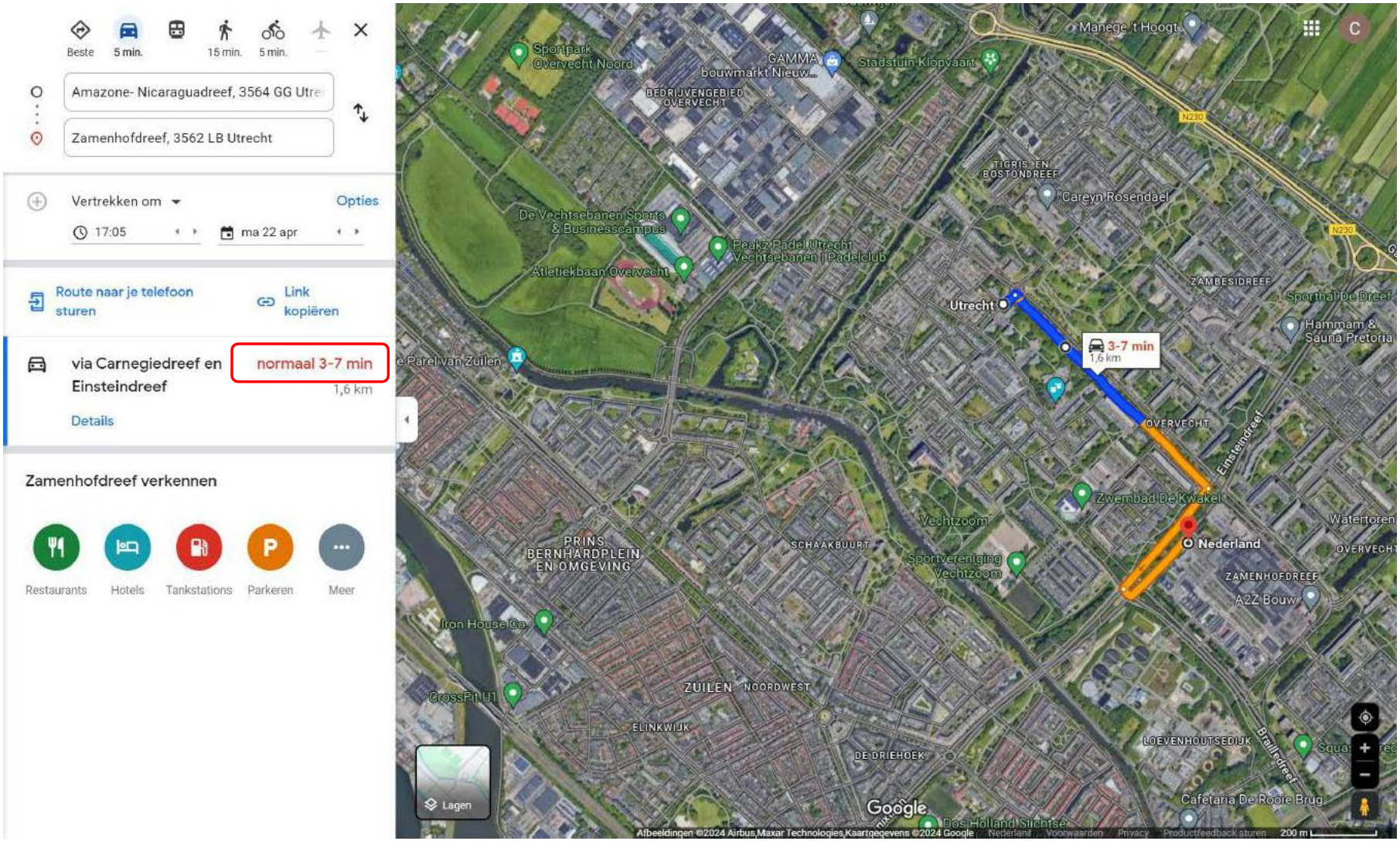
Details

Zamenhofdreef verkennen

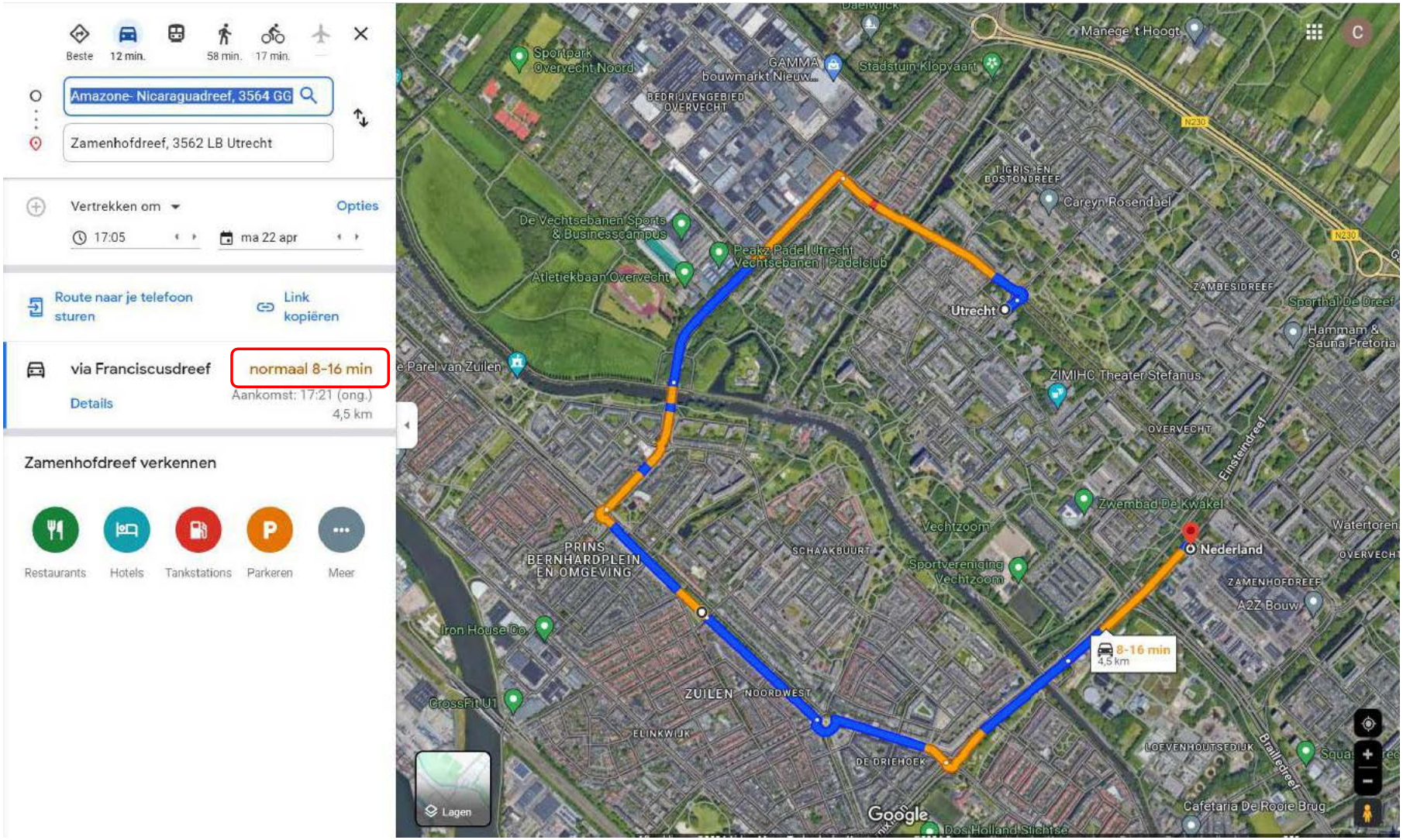
Restaurants Hotels Tankstations Parkeren Meer



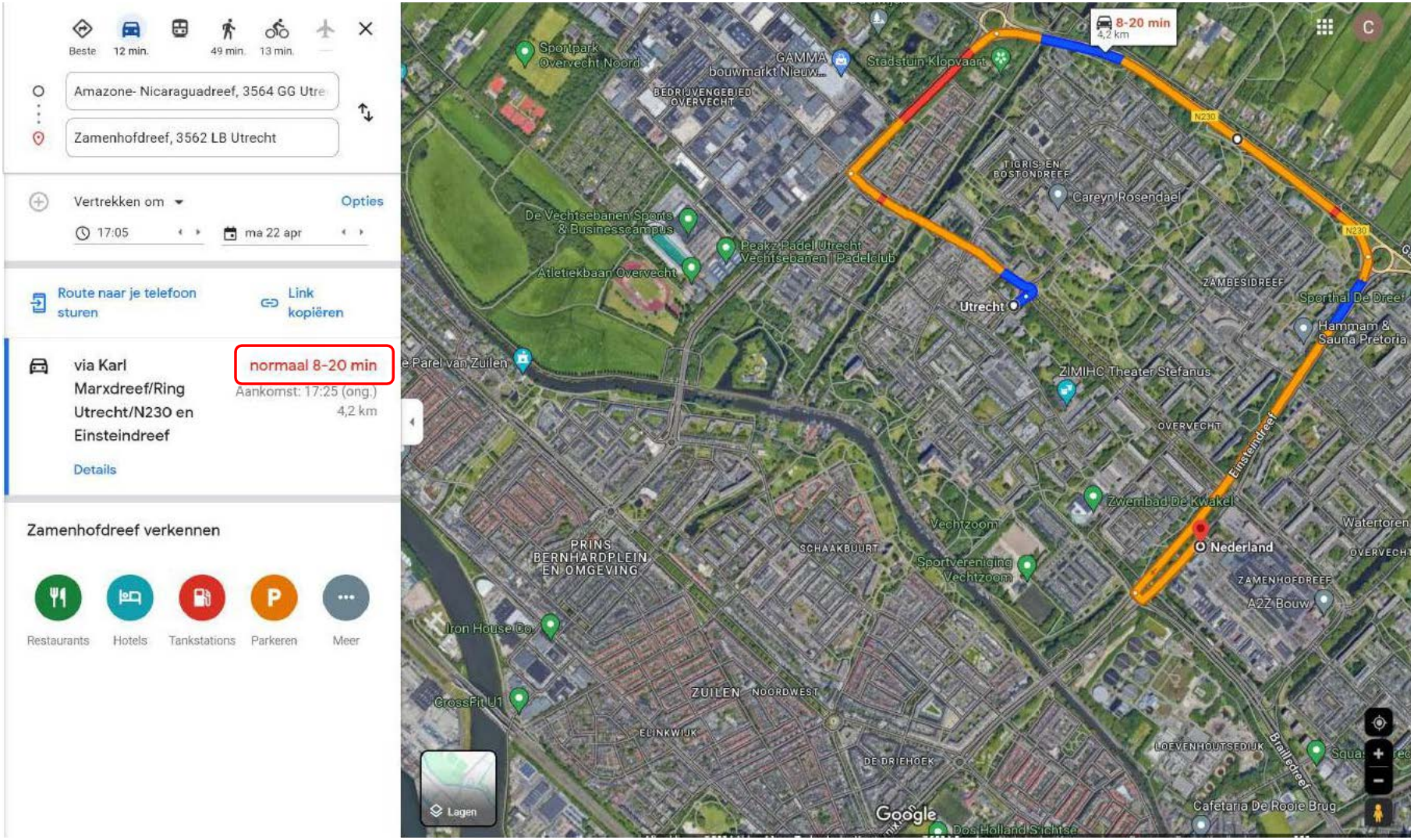

Beste
12 min.
48 min.
13 min.
Orinocodreef 7e, 3563 RE Utrecht
Zamenhofdreef, 3562 LB Utrecht
Vertrekken om
Opties
17:05
ma 22 apr
Route naar je telefoon sturen
Link kopiëren
via Karl Marxdreef/Ring Utrecht/N230 en Einsteindreef
normaal 8-20 min
Aankomst: 17:25 (ong.)
4,0 km
Details
Zamenhofdreef verkennen
Restaurants
Hotels
Tankstations
Parkeren
Meer
8-20 min
4 km
Orinocodreef 7e
OVERVECHT-NOORD
ZUILEN NOORDWEST
PRINS BERNHARDPLEIN EN OMGEVING
SCHAAKBUURT
OVERVECHT
ZAMENHOFDREEF
ELINKWIJK
DE DRIEHOEK
LOEVENHOUTSEDIJK
Einsteindreef
Brailledreef
N230
Lagen
Google


Beste
5 min.
15 min.
5 min.
Amazone- Nicaraguadreef, 3564 GG Utre
Zamenhofdreef, 3562 LB Utrecht
Vertrekken om
Opties
17:05
ma 22 apr
Route naar je telefoon sturen
Link kopiëren
via Carnegiedreef en Einsteindreef
normaal 3-7 min
1,6 km
Details
Zamenhofdreef verkennen
Restaurants
Hotels
Tankstations
Parkeren
Meer
Sportpark Overvecht Noord
GAMMA bouwmarkt Nieuw...
Stadstuin Klopvaart
Manege 't Hoogt
BEDRIJVENGEBIED OVERVECHT
TIGRIS EN BOSTONDREEF
Careyn Rosendael
De Vechtsebanen Sports & Businesscampus
Peakz Padel Utrecht Vechtsebanen | Padelclub
Atletiekbaan Overvecht
ZAMBESIDREEF
Sporthal De Dreef
Hammam & Sauna Pretoria
Utrecht
3-7 min
1,6 km
OVERVECHT
Einsteindreef
Zwembad De Kwakel
Vechtzoom
Watertoren
Nederland
PRINS BERNHARDPLEIN EN OMGEVING
SCHAAKBUURT
Sportvereniging Vechtzoom
ZAMENHOFDREEF
A2Z Bouw
Iron House Co
CrossFit U1
ZUILEN NOORDWEST
ELINKWIJK
DE DRIEHOEK
LOEVENHOUTSEDIJK
Cafetaria De Rooie Brug
Lagen
Google
Afbeeldingen ©2024 Airbus,Maxar Technologies,Kaartgegevens ©2024 Google
200 m

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF



DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

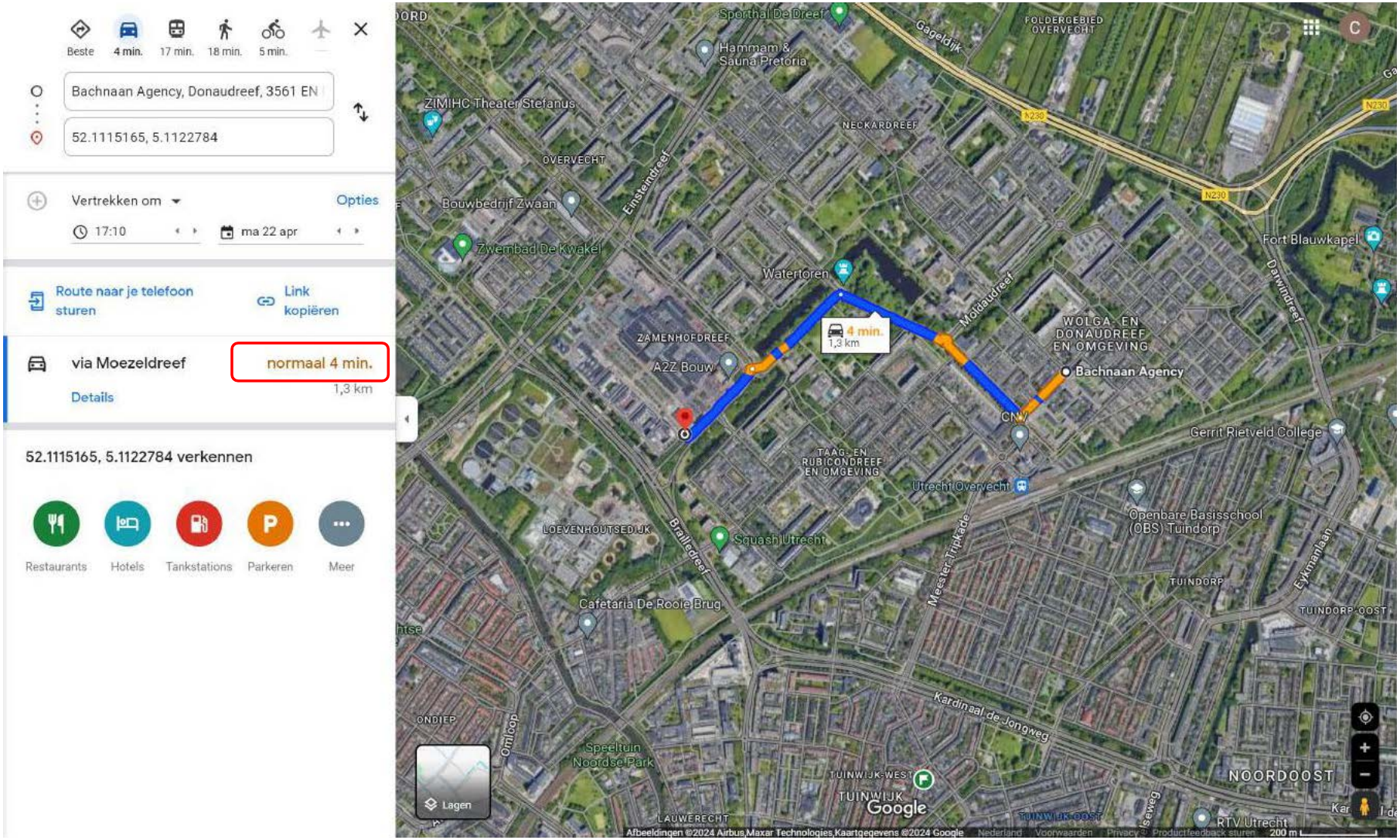


DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF



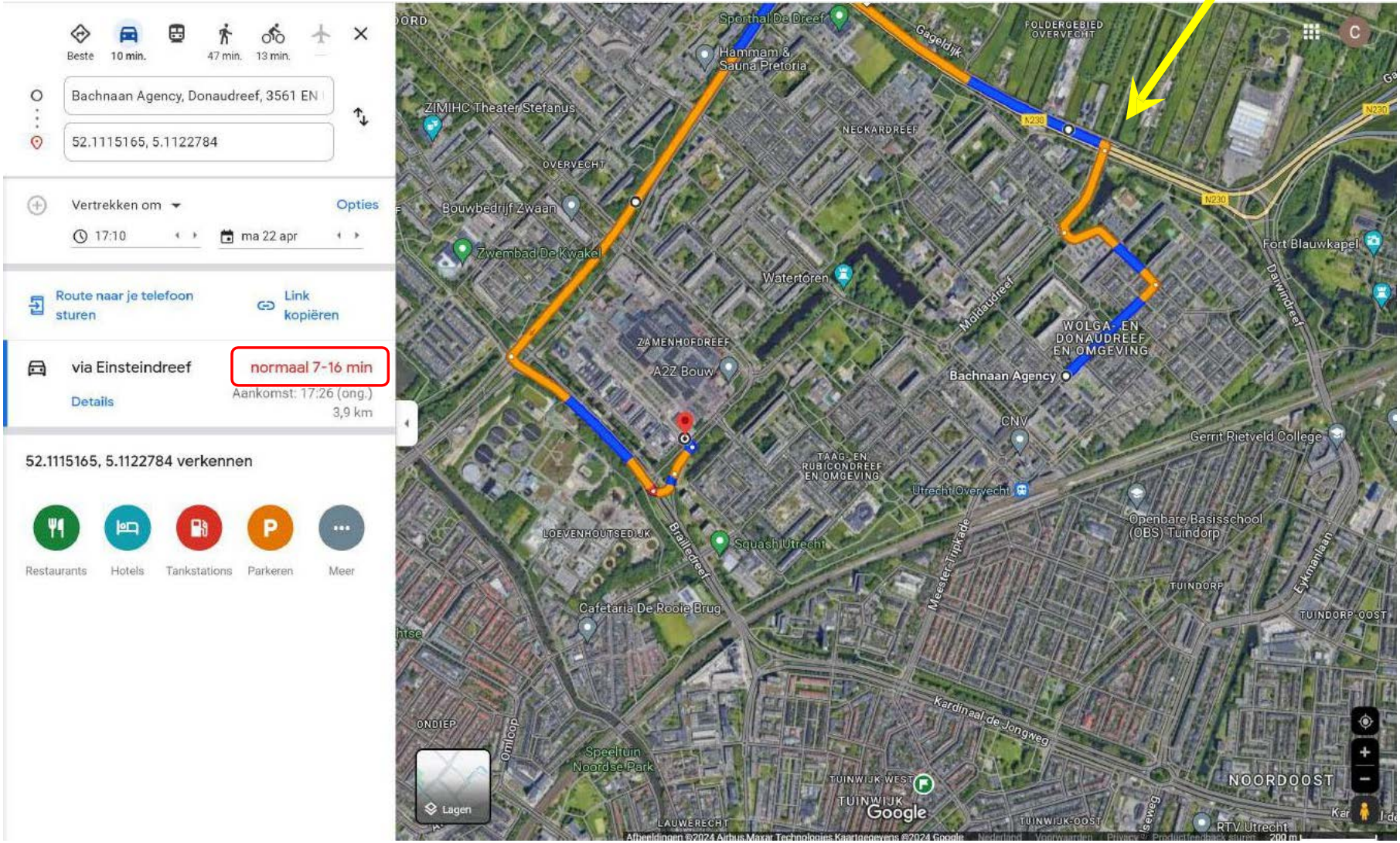
Variant 2: als er wél verbindingen blijven tussen buurten!

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

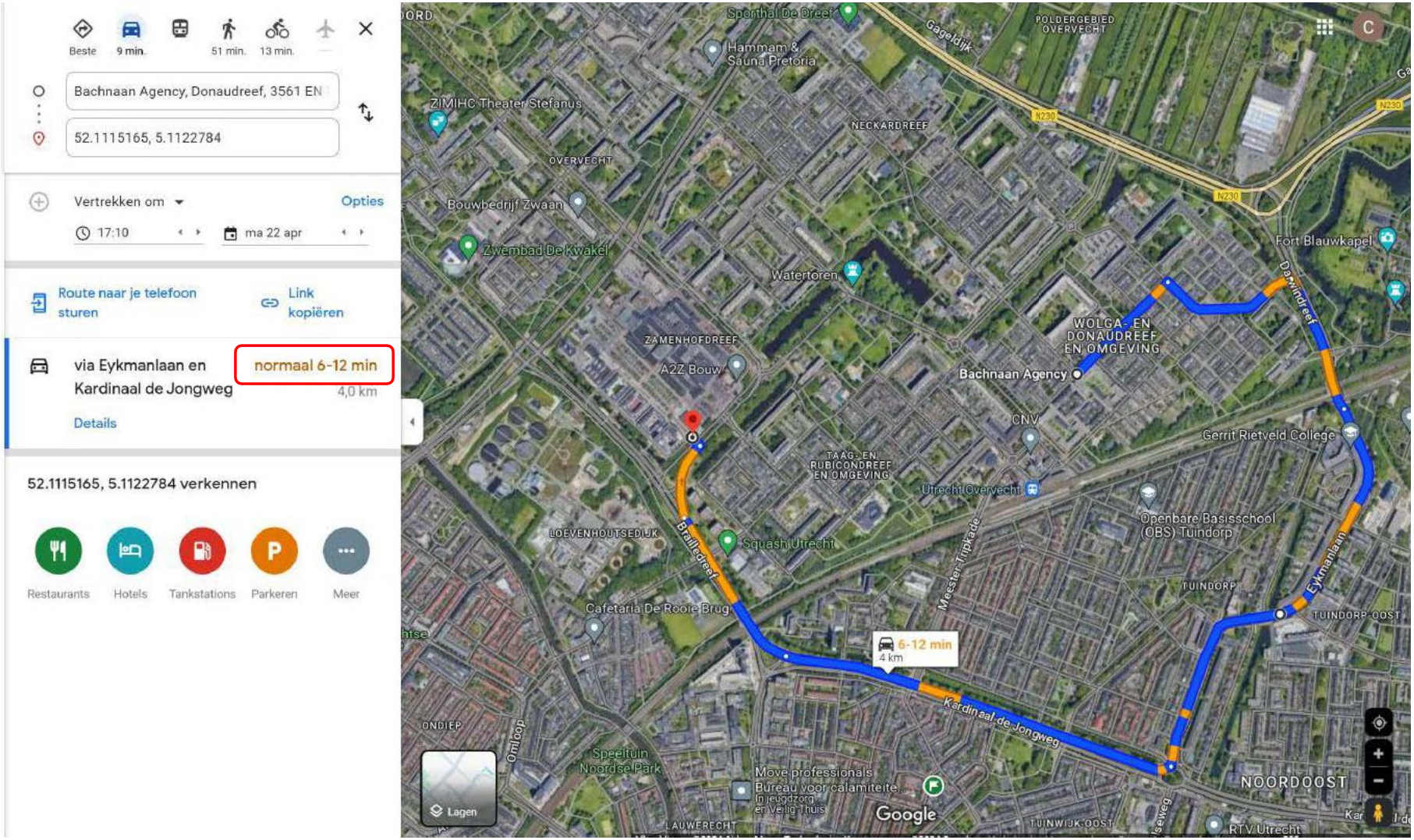


DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

!! Aansluiting Moldaudreef op A.Schweitzerdreef (NRU) straks alleen op zuidelijke baan !!



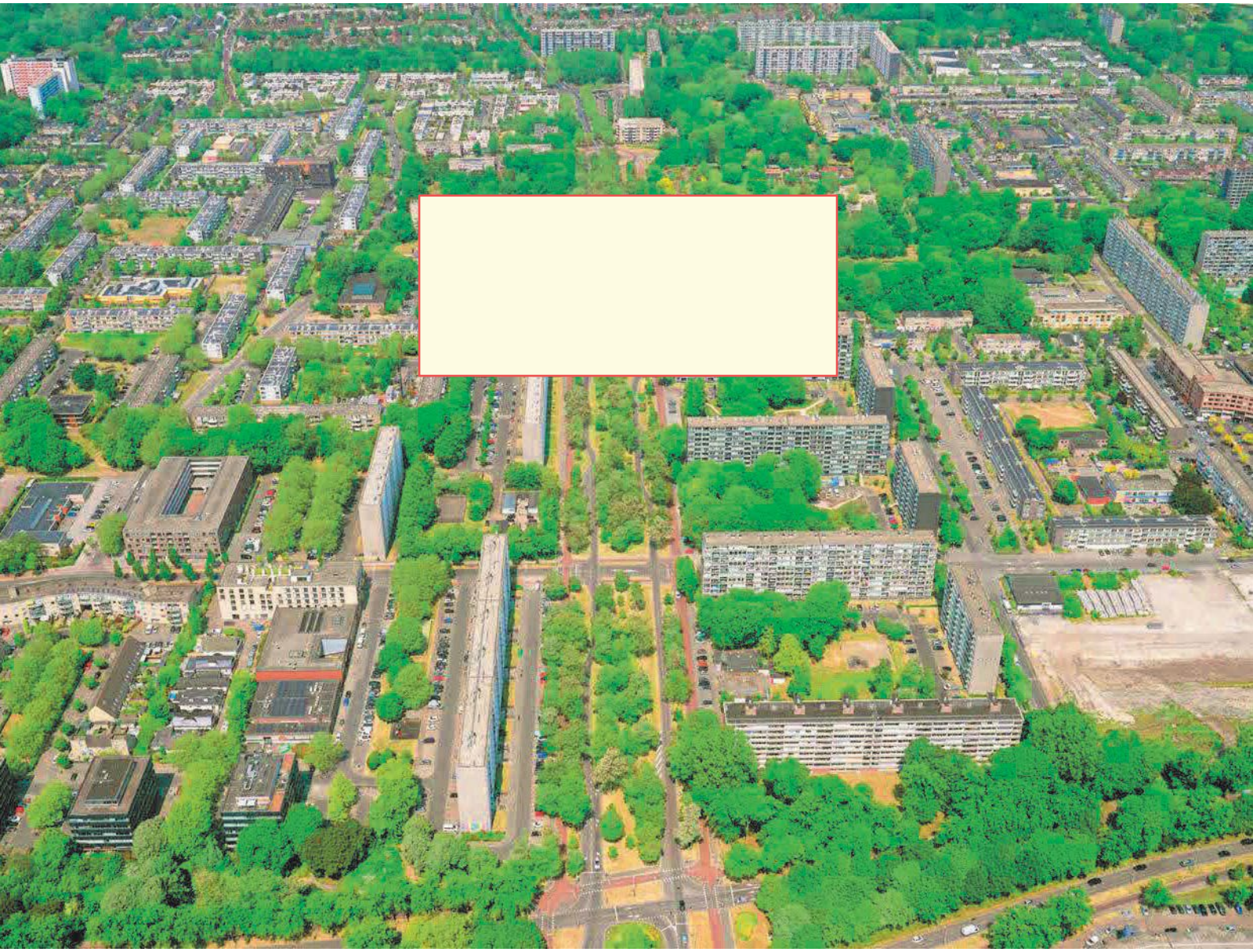
DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF



DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

bijlage 4

Omgevingsvisie Overvecht 2040



Gemeente Utrecht

Deel B: Bijlagen

April 2024

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Inhoudsopgave

1. Uitvoeringsstrategie 4

2. Onderbouwing ruimte voor groei en behoud 38

3. Onderbouwing groen en profielen 54

4. Onderbouwing mobiliteit 160

5. Onderbouwing wonen 186

6. Onderbouwing werken 196

7. Onderbouwing maatschappelijke voorzieningen en sociale opgaven 202

8. Reflectie op Uitgangspuntennotitie 210

Colofon 222

Hier staat steeds de term 'onderbouwing'. Maar van een onderbouwing is hier zeker geen sprake. Per thema wordt een beschrijving gegeven van de uitwerking zoals die wordt voorgesteld. Alleen bij de thema's

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

1

Uitvoerings-strategie

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Uitvoeringsstrategie

In deze uitvoeringsstrategie beschrijven we hoe we komen tot de uitvoering van de ambities de zijn beschreven in deel A van de Omgevingsvisie Overvecht 2040. Deze uitvoering zal stap voor stap plaats vinden. Mensen zullen delen van de wijk geleidelijk zien veranderen. Het is geen weg naar een vast einddoel maar een volgende levensfase van de wijk die voortdurend bewoond en gebruikt wordt. De uitvoeringsstrategie beschrijft de volgordelijkheid en de afhankelijkheid van de verschillende ontwikkelingen tussen nu en 2040.

De omgevingsvisie is een:
Afwegingskader
- Toetsingskader voor in- en externe initiatieven;
- Voor het stellen van prioriteiten op korte en (middel)lange termijn.

Perspectief voor samenwerking:
- Om helderheid te geven over de ambities en verwachtingen, zowel intern als extern;
- Om verschillende gebieden en programma's met elkaar in verband te brengen;
- Om een verleidelijk perspectief te bieden richting eigenaren en mogelijke investeerders in het gebied waarbinnen zij hun investeringen kunnen afwegen;

In dit hoofdstuk komen de volgende onderwerpen aanbod:

Uitgangspunten: We beginnen met het beschrijven van een aantal algemene uitgangspunten. Omdat bij de ingrepen in de openbare ruimte en de mobiliteitstransitie veel komt kijken besteden we daar apart aandacht aan.

Gezamenlijk ontwikkelen en samenwerken: Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen in

Algemene uitgangspunten

Relatie met lopende projecten
Het vaststellen van de omgevingsvisie kan effect hebben op verdere planvorming, afhankelijk van de fase van besluitvorming van lopende projecten en nieuwe initiatieven. De projecten waar al besluitvorming over heeft plaatsgevonden, gaan uiteraard door. Nieuwe initiatieven die gelijktijdig lopen met de besluitvorming over de omgevingsvisie krijgen al zoveel

Omgevingswet
Met ingang van 1 januari 2024 is de Omgevingswet van kracht. De bestaande bestemmingsplannen zijn onderdeel geworden van het omgevingsplan voor de stad Utrecht. In het omgevingsplan staat wat er op welke plek mag. Sommige ontwikkelingen en voorstellen passen in het huidige omgevingsplan (zoals de herinrichting van de openbare ruimte)

de omgevingsvisie zijn veel verschillende partijen nodig. Naast de gemeente gaat het hierbij onder andere om bewoners, marktpartijen (ontwikkelaars, beleggers etc.), woningcorporaties, ondernemers en organisaties uit de wijk. Samenwerking tussen deze partijen is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen.
Beschikbare middelen, subsidies en grondbeleid: De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsrogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen.
We beschrijven de mogelijkheden en acties die nodig zijn om tot uitvoering te komen.
De visie verplicht de grondeigenaren en de gemeente niet om de verschillende onderwerpen uit de visie uit te voeren.

Fasering: De verwezenlijking van de omgevingsvisie vindt plaats aan de hand van vele projecten en initiatieven. Projecten en initiatieven die al in gang zijn gezet, waarvan we weten dat ze komen (de vervangingsopgave van de riolering en wegverharding) maar ook nieuwe projecten en initiatieven. In dit hoofdstuk beschrijven we de volgorde en samenhang van de projecten en voorgestelde ingrepen.

mogelijk van het gedachtengoed mee. Voor initiatieven die na vaststelling van de omgevingsvisie in beeld komen, geldt de omgevingsvisie als concreet afwegingskader.

Integrale afweging
De omgevingsvisie kijkt vooruit naar het jaar 2040 met de blik van nu. Niemand weet welke nieuwe uitdagingen er de komende jaren bijkomen en opgelost worden. Daarom is enige mate van lexibiliteit nodig. De omgevingsvisie schept kaders en benoemt belangrijke waarden maar is geen blauwdruk. Als bij uitwerking blijkt dat bepaalde zaken niet kunnen of er initiatieven strijdig zijn met bepaalde waarden dan zal gekeken worden in hoeverre maatwerk mogelijk is.
Vertrekpunt zijn de waarden en principes die in de omgevingsvisie zijn geformuleerd. Er zal vervolgens een integrale afweging moeten worden gemaakt waarbij alle belangen worden gewogen (dat kan bijvoorbeeld door het doorlopen van de stappen in het Utrechts Planproces waarbij de afweging en de wenselijkheid van het initiatief bestuurlijk wordt voorgelegd).

DocuSign Envelope ID: 90EC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

projecten en initiatieven worden getoetst aan het omgevingsplan. Als een plan niet past kunnen we een proces starten om het omgevingsplan aan te passen of kan een omgevingsvergunning worden aangevraagd om te mogen afwijken. De Omgevingsvisie vormt dan de inhoudelijke onderlegger. De visie maakt de gewenste ontwikkelingen en beoogde (bouw)plannen, die niet passen, planologisch nog niet mogelijk.

Groeien in balans

De wijkaanpak Samen voor Overvecht is per deinitie een langjarige aanpak, waarbij een goede afstemming nodig is tussen de verschillende projecten die achtereenvolgens uitgevoerd worden. We streven ernaar elk moment in de ontwikkeling een positief tussenresultaat voor de wijk te behalen. Dat betekent dat bijvoorbeeld groen, mobiliteit, wonen, collectieve voorzieningen en het ondersteunen van lokale initiatieven gelijk op moet lopen met de vastgoedontwikkeling. Het is immers altijd ongewis hoe snel er weer een volgende stap gezet zal kunnen worden. Door projecten binnen de wijk aan elkaar te

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

koppelen ontstaat er samenhang die een positieve verandering in gang zet.
De groei van het aantal woningen moet dus in balans zijn met de groei van voorzieningen, werkplekken en groen. Daarom gelden per zone richtlijnen voor aantallen en typen voorzieningen, werkplekken en groen binnen een ontwikkeling. We zijn ons bewust dat snelheden van realisatie van wonen, werken, mobiliteit en groen kunnen verschillen.

Als de gewenste aantallen niet binnen een zone worden gerealiseerd, dan onderzoeken we of het mogelijk is om een verplichting tot een integrale aanpak met andere ontwikkelingen in dezelfde zone op te leggen waar deze wel kunnen worden gerealiseerd. Als dit niet past en we af moeten wijken van de richtlijnen vraagt dit om een bestuurlijk besluit.

Monitoring
Tijdens de uitvoeringsfase wordt de omgevingsvisie gevolgd op twee niveaus:

1. Outcome niveau: daarbij sluiten we aan bij de monitor Samen voor Overvecht. Jaarlijks wordt de voortgang op de vijf ambities en wijkbreed gevolgd en geduid in kenniskringen. Indicatoren zijn vastgesteld in november 2019 als onderdeel van het actieprogramma Samen voor Overvecht.
2. Output niveau: daarbij sluiten we in eerste instantie aan bij het MPR en de monitoring waarin gevolgd wordt of we op koers liggen met de doelen uit de RSU.

Openbare ruimte

Integrale aanpak en werk met werk maken
De openbare ruimte in heel Overvecht vraagt de komende 20 jaar om een grootschalige integrale aanpak. Stadsbedrijven investeert circa 240 miljoen euro in de vervanging van de riolering en wegverharding in de hele wijk. Om met deze vervangingsopgave de openbare ruimte meteen in één keer goed aan te leggen en daarmee de gemeentelijke ambities op het gebied van energie, klimaat, groen en mobiliteit te behalen zijn aanvullende middelen nodig. Met een integrale aanpak van de openbare ruimte kunnen we de volgende doelen realiseren:

- Verbeteren leefbaarheid: een goede, veilige en schone openbare ruimte levert een belangrijke en noodzakelijke bijdrage aan de wijkverbetering van Overvecht en sluit aan op de ambities van de wijkaanpak Samen voor Overvecht (zie de groenberekening op pagina 105).
- Mobiliteit: verbetering van de verkeersveiligheid. Tijdens het participatieproces van de Omgevingsvisie Overvecht is verkeersveiligheid als belangrijkste thema benoemd. Met minder verharding in de straten en meer vergroening zal de verkeersveiligheid toenemen. Indien mogelijk laten we de herinrichting samengaan met het opheffen van doorgaande autoverbindingen.
- Klimaatadaptatie en vergroening: de nu zeer versteende buurten worden klimaatadaptief gemaakt en sterk vergroend. De herinrichting van de bovengrond en ondergrond maakt ruimte voor (verlaagd) groen zodat hemelwater goed kan afwater in groenvakken om vervolgens (waar mogelijk) te iniltreren in de bodem (zie ook hoofdstuk 3).
- Energietransitie: aanleg van het warmtenet, waarmee Overvecht aardgasvrij wordt.
- Verdichting: de gewenste verdichting conform de RSU (+5000 woningen en + 3000 werkplekken) vraagt om herinrichting van de buurten. De vergroening van de straten is nodig om aan de groenopgave behorend bij het toevoegen van het aantal woningen te kunnen voldoen. De mobiliteitstransitie is voorwaardelijk om de extra woningen en werkplekken te kunnen realiseren.

Dat moet niet alleen zijn als het 'technisch mogelijk' is, maar ook pas als:
- noodzakelijke / gewenste aanpassingen NRU uitgevoerd
- financiering voor HOV en flankerend buurt-OV op orde
- geen bedreiging voor Masterplan Overvecht Centrum

Bij de aanpak van de openbare ruimte hanteren we een aantal principes:

1. De ambitie van Overvecht Noord aardgasvrij biedt kansen om tot een integrale aanpak van de openbare ruimte te komen.
2. De ontwikkelingen van woningcorporaties bieden kansen om tot een integrale ontwikkeling van de openbare ruimte te komen. In meerdere buurten gelijktijdig starten en binnen buurten gelijktijdig werken is nodig om voor 2040 klaar te zijn. Rekening houdende met werkbare weken en uitvoering in een 'treintje' zouden we pas over circa 30 jaar de riolering vervangen kunnen hebben.
3. In Overvecht zuid volgen we zoveel mogelijk de geplande renovaties van de corporaties en gebiedsontwikkelingen. Zo groot mogelijke gebieden in een keer aanpakken is nodig om voor 2040 de openbare ruimte in Overvecht getransformeerd te hebben.
4. Een governance op maat uitgaande van een integraal dedicated team, uitvoeringsorganisatie met mandaat, eigenaarschap, waarmaakcapaciteit in mankracht en tijd, koers houden zijn essentiële voorwaarden om de beoogde doelen en planning te behalen. De principeproielen van de Omgevingsvisie voor de woonstraten gaan daarbij helpen zodat niet bij ieder project hiervoor opnieuw kaders geformuleerd dienen te worden.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Beheer
Uitgangspunt voor de openbare ruimte is dat bij de realisatie van projecten rekening wordt gehouden met het toekomstige (dagelijkse) beheer en onderhoud. Om ervoor te zorgen dat de openbare ruimte ook in de toekomst technisch goed en duurzaam te beheren is, wordt invulling gegeven aan de kaders zoals vastgelegd in de **Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte** en het **Handboek Openbare Ruimte**. De werkzaamheden voor het (dagelijkse) beheer en onderhoud moeten uitgevoerd kunnen worden binnen de beschikbare normkosten voor het beheer, zoals bepaald in de **Nota Beheer Openbare Ruimte en de Visie Water en Riolering**.

Circulair
Utrecht wil in 2050 volledig circulair zijn. In 2030 willen we al op de helft zijn. De manier waarop mensen nu met grondstoffen omgaan is niet langer houdbaar. Het is nodig om slimmer en zorgvuldiger om te gaan met grondstoffen, materialen en producten. Wanneer we dit doen maakt het Utrecht niet alleen een ijnere en gezondere plek om te wonen en werken, maar leveren we ook onze bijdrage aan verschillende maatschappelijke uitdagingen van dit moment.

De gebiedsontwikkeling en de vervangingsopgave van de riolering en verharding in Overvecht bieden kansen om de openbare ruimte circulair te beheren en te ontwikkelen. Hergebruik van materialen wordt als uitgangspunt meegenomen in het ontwerpproces. We houden in het ontwerpproces ook rekening met de bestaande situatie en integreren dit waar dat mogelijk en gewenst is in het ontwerp. We behouden zo veel mogelijk bestaande gezonde bomen en waar mogelijk wordt het huidige wegproiel gehanteerd om de bestaande wegfundering te kunnen hergebruiken.

Mobiliteitstransitie

Met de groei van het aantal woningen en werkplekken in Overvecht zal ook het aantal verkeersbewegingen in de wijk toenemen. Om ook in de toekomst de wijk bereikbaar te houden en tegelijkertijd andere doelen, zoals verbetering van de verkeersveiligheid en vergroening van de wijk, te realiseren, zetten we in op de mobiliteitstransitie. Dit betekent dat we een verschuiving willen naar ruimte-eiciënte, gezonde en duurzame mobiliteit. De ambitie daarbij is het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, ietsen en lopen te stimuleren om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen.

6terNer ¿ets- en wandeOnetwerN
We maken ietsen en wandelen zo vroeg mogelijk een aantrekkelijk alternatief. Daarom stellen we voor om op korte termijn binnen Overvecht de kwaliteit van routes voor ietsers en voetgangers te verbeteren en ontbrekende schakels in het netwerk toe te voegen. In een later stadium breiden we dit uit met nieuwe verbindingen naar de omgeving. Lopen wordt prettiger door de herinrichting van de straten.

2. Opschaling van het openbaar vervoer
De toevoeging van een HOV-route (U-link), in combinatie met buurtgericht OV, speelt een belangrijke rol in het beter en sneller verbinden van Overvecht met de omgeving. Daarbij moet voorkomen worden dat deze HOV-bus pas gaat rijden nadat een groot deel van de nieuwe woningen is gerealiseerd en nieuwe bewoners toch voor een eigen auto kiezen. We kiezen er daarom voor de HOV-bus zo vroeg mogelijk te laten rijden, zonder grote infrastructurele maatregelen. Door de bus in eerste instantie samen te laten rijden met het autoverkeer is dit mogelijk. Pas in een later stadium ontwikkelt het tracé tot een volwaardige HOV-verbinding, waarbij de bus over een grotendeels autovrije centrale as zal rijden. Voor snel en betrouwbaar HOV zijn ook verbeteringen aan het HOV-netwerk buiten Overvecht nodig.

3. Herinrichting buurtstraten
Buurtstraten krijgen een nieuwe verkeersveiligere inrichting waarbij er meer ruimte komt voor groen, spelen, lopen en ietsen en juist minder ruimte voor de auto (rijdend en stilstaand). Bij het herinrichten liften we mee met de geplande werkzaamheden voor bijvoorbeeld rioolvervanging en de aanleg van het warmtenet.

4. Aanpassen autocirculatie
Om meer ruimte te kunnen geven aan groen, lopen, ietsen en het openbaar vervoer worden twee soorten knips voorgesteld: knips op/rond de centrale as (een autovrije Carnegiedreef, Zamenhofdreef, Marnedreef en Moezeldreef), en knips tussen de buurten (Amazonedreef, Mr. Tripkade, Tigrisdreef en Neckardreef). De autovrije centrale as realiseren we om het hoogwaardige openbaar vervoer snel en betrouwbaar te maken, meer ruimte en kwaliteit te bieden voor lopen en ietsen (de modelberekeningen laten een enorme toename van het aantal ietsers over deze as zien) en om Park de Gagel (Overvecht-Noord) en Park de Watertoren (Overvecht-Zuid) middels een groene herkenbare as te verbinden.

? niet bekend / in te zien (ook niet in PlanMER)

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Dat hoeft niet per se met knips, dat kan ook met aanpassing wegprofiel / snelheidsremmende maatregelen.

De knips tussen de buurten Amazonedreef, Mr. Tripkade, Tigrisdreef en Neckardreef) zijn nodig **om de hoeveelheid (doorgaand)** autoverkeer door de buurten te verminderen en daarmee de buurtstraten verkeersveiliger in te kunnen richten. Deze twee soorten knips zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Wanneer alleen de knips tussen de buurten worden uitgevoerd zal het autoverkeer zich verplaatsen

naar de centrale as, waarmee we daar bijvoorbeeld niet de gewenste groene HOV-

, iets- en wandel-as kunnen realiseren. Wanneer alleen de centrale as autovrij

wordt gemaakt, zal het autoverkeer juist

over de parallelle routes door de buurten gaan rijden. De knips gaan gefaseerd ingevoerd worden. Daarbij volgen we

de planning van de vervangingsopgave riolering (herinrichting buurtstraten) en leggen we de koppeling met het rijden van HOV in de wijk. Voordat knips gerealiseerd

kunnen worden zal eerst onderzoek plaats vinden naar effecten van de knips.

5. Minder parkeren op straat

- Bij de grotere ontwikkelingen zoals de Hoogstedelijke gebieden en de Stedelijke buurten van nieuwe woningen en werkplekken is het uitgangspunt dat parkeerplekken gebouwd moeten worden uitgevoerd. De hiervoor geldende parkeernorm zal, afhankelijk van de locatie, worden teruggebracht als gevolg van de introductie van betaald parkeren en afstand tot een (H)OV-verbinding.

transformeren naar andere functies. De (financiële) haalbaarheid en organisatie hiervan zal onderzocht moeten worden.

- Om ook in de bestaande buurten de buitenruimte beter te kunnen benutten en te kunnen vergroenen, zetten we in op het verminderen of verplaatsen van het aantal straatparkeerplekken en de invoering van betaald parkeren.

Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is

afhankelijk van meerdere factoren. We verwachten bijvoorbeeld dat als gevolg

van de invoering van betaald parkeren

de parkeerdruk verlaagd zal worden. W hebben beperkt inzicht in de parkeerdru in Overvecht. In de afgelopen jaren zijn

in het kader van projecten wel enkele parkeeronderzoeken gedaan:

- Bij verschillende gebieden is er ruim om parkeerplekken op te heffen of

- Alle nieuwe parkeervoorzieningen dienen toegankelijk te zijn voor collectief gebruik. Waar mogelijk worden deze parkeervoorzieningen zo ontworpen dat ze op termijn kunnen

Die planning van de riolering is ons niet bekend. Wat betekent dit? Loopt dit gelijk met Fase 2 'straks' (tm 2035) en Fase 3 'later' (tm 2040)? En is die planning dan óók gekoppeld aan de aanpassing van de NRU?

"waarbij berekende ongewenste maatschappelijke en economsiche effecten kunnen betekenen dat voor een ander model gekozen wordt."

Maatwerk is daarom nodig. Onderscheid is gemaakt tussen de grote ontwikkelingen en de overige ontwikkelingen. Denk bij grotere ontwikkelingen aan de hoogstedelijke en stedelijke gebieden. Bij grotere ontwikkelingen is het uitgangspunt dat parkeerplaatsen conform de geldende parkeernorm moeten worden gerealiseerd. Voor een kleinere ontwikkeling (initiatief of ontwikkeling per buurt) geldt dat we

op basis van parkeerdruk, effect van het invoeren van betaald parkeren,

het aanbieden van deelauto's en overige mobiliteitsmaatregelen zoals

de verbetering van OV, iets en lopen

bepalen of parkeerplaatsen kunnen worden opgeheven. Hierna zal in beeld worden gebracht of het overblijvende parkeren

inpandig of op maaiveld kan/moet worden opgeheven.

Er is een grote relatie tussen de diverse

beperkt programma bij komt, op te vangen. Als dat niet haalbaar is, wordt de mogelijkheid voor een zelfstandige buurthub onderzocht.

worden bij de komende herinrichting al parkeerplekken opgeheven.
Bijvoorbeeld bij herinrichting Taagdreef eo, Donaudreef en Amazonekwartier.

- Bij de Kaap Hoorndreef en omgeving is recent een parkeeronderzoek gedaan waarbij de parkeerdruk op het drukste moment laag is. Dat geeft aan dat er daar relatief veel ruimte is om parkeerplekken op te heffen.
  Tegelijk zijn er ook gebieden waarvan we weten dat de parkeerdruk hoog is omdat er veelvuldig op de trottoirs wordt geparkeerd (meldingen en verzoek om meer plekken te maken). Voorbeelden hiervan zijn Zambesidreef, Muylenborchdreef, omgeving Rubicondreef en de Klopvaartbuurt.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

mobiliteitsmaatregelen (zoals bijvoorbeeld de introductie van snelle en betrouwbare HOV, verbeteringen in het netwerk, aantrekkelijke autoluwe openbare ruimte voor lopen) en het kunnen toepassen van lagere parkeernormen. Omdat de mobiliteitsmaatregelen niet allemaal op korte termijn maar in de periode tot 2040 stap voor stap worden ingevoerd zal het aantal parkeerplaatsen per buurt geleidelijk verminderd worden. Het behalen van de groenopgave is daardoor zeer ambitieus. Waar mogelijk worden parkeerplekken net als in andere delen van Utrecht ondergebracht in de gebouwde, collectieve parkeervoorzieningen bij nieuwe ontwikkelingen. In deze ontwikkelingen streven we naar het realiseren van extra capaciteit om zo een deel van het straatparkeren uit buurten waar slechts

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Groen- en watertransitie

In het hoofdstuk 3 van deel B Omgevingsvisie staat de onderbouwing over de mogelijke toevoeging van groen in relatie tot de parkeerstrategie.

De vergroeningskansen hangen sterk samen met het aantal te verminderen parkeerplaatsen op straat. Bijvoorbeeld: bij 25% minder parkeren kan 10% van de totale openbare ruimte vergroend worden in de Overvechtse buurten en als er geen parkeren meer op straat plaatsvindt kan zelfs 20% van de totale openbare ruimte vergroend worden in de Overvechtse buurten (zie de groenberekening op pagina 100).

De hoogstedelijke gebieden zullen straks grotendeels autovrij moeten zijn om een mooie groene buitenruimte en nieuwe gebouwen te kunnen maken. Het groen wat er is gaan we dus minimaal terugbrengen en nog meer vergroenen door bijvoorbeeld groene daken te maken. Het groen zal vooral openbaar en deels openbaar toegankelijk zijn. Groen op daken en gevelgroen zijn niet openbaar toegankelijk.

De overige gebieden waar minder of geen dynamiek is qua verdichting is zullen we de parkeerstrategie volgen en gekoppeld daaraan stap voor stap geleidelijk groener worden.

Op het bedrijventerrein zien we minder kansen om de openbare ruimte te vergroenen. Hier zullen grondaankoop, groene daken en particuliere initiatieven tot de gewenste vergroening moeten leiden.

Voor de parken en groene verbindingen is de vergroeningsopgave geen generieke werkwijze maar maatwerk per locatie. In de parken zal het weren van doorgaand autoverkeer mogelijkheid bieden om veel bestaande verharding te vergroenen maar ook het verplaatsen van functies in het groen. In de groene verbindingen is met name het versmallen van huidige wijkwegen en het compacter bouwen op bestaande bouwlocaties en het grotendeels vergroenen van de kavels.

Noorderpark/Vechtscheg

Voor de 47 ha groen heeft geen berekening plaatsgevonden. Hier gaan we uit van een taakstellende opgave. Bij Natuurgebied Zuilen is hiervoor een apart traject georganiseerd. Bij het Noorderpark is hier nader integraal onderzoek voor nodig om te bepalen de gewenste 22 ha naast andere functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden.

Energietransitie

Voor de groei en verduurzaming van de stad is stroom nodig. Hiervoor loopt stadsbreed het Uitvoeringsprogramma Electriciteitsinfrastructuur en netcongestie. Onderdeel hiervan is de ruimtelijke inpassing van de elektriciteitsinfrastructuur. Voor de uitbreiding van het midden- en laagspanningsnet zijn verdeeld over de stad circa 1.000 extra traforuimtes nodig, dus ook een deel in Overvecht. Bij de zoektocht naar nieuwe traforuimtes of warmteonderstations bij een ontwikkeling, renovatie of verbouwing van een pand hanteren we de volgende principes:

1. Het trafostation of warmteonderstation moet in principe intern worden geplaatst (in een gebouw) of op eigen terrein van de respectievelijke ontwikkeling. Tevens moet worden onderzocht of het nutsobject ook een wijkfunctie kan vervullen.
2. Wanneer blijkt dat dit niet mogelijk is dan gaat de voorkeur uit naar een locatie achter de rooilijn. De traforuimte kan geclusterd kunnen worden met een ander gebouw of op een (parkeer) hof en/of binnenterrein terecht komen.
3. Wanneer gemotiveerd kan worden dat clustering, (parkeer) hof en/of binnenterrein niet kan, pas dan wordt een locatie in de openbare ruimte onderzocht. Dit bij voorkeur op een reeds verharde plek.
4. Als geen verharde plekken beschikbaar zijn, pas dan kan een traforuimte of warmteonderstation in aanmerking komen om op een groenstrook of -zone geplaatst te worden.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Gezamenlijk ontwikkelen en samenwerken

Naar een ontwikkelmodel
Deze uitvoeringsstrategie schrijft geen samenwerkings- of ontwikkelmodel voor, maar dient wel om gemeente en andere ontwikkelende partijen uit te nodigen tot een gezamenlijke, integrale aanpak. Door in een vroeg stadium te experimenteren, kan het model in vervolgontwikkelingen verder worden verijnd. De Werkplaats is daar een voorbeeld van en we gaan in overleg welke volgende stap we gaan zetten.

Het uitwerken van een passend ontwikkelmodel begint bij het deiniëren van het gebied waar het betrekking op heeft. Het bestaat uit een kritische massa om een werkelijk integrale aanpak toe te passen. Wanneer het gebied is bepaald, kunnen partijen een alliantie smeden voor een langjarige samenwerking voor gebiedsontwikkeling. We volgen hierbij het motto van Samen voor Overvecht: plek, kans en coalitie. Selectie van partijen voor ontwikkelingen op gemeentegrond is het uitgangspunt.

Wijkakkoord
In het wijkakkoord Overvecht (dat op 1 februari 2022 is ondertekend) staan langjarige samenwerkingsafspraken tussen de gemeente Utrecht, twee bewonersorganisaties en de projectontwikkelaars, beleggers en woningbouwcorporaties uit de Werkplaats Overvecht. Met het wijkakkoord geven deze partijen aan samen te willen werken aan integrale wijkverbeteringen. Andere partijen die ook als partners willen bijdragen aan Overvecht kunnen zich in overleg aansluiten bij deze samenwerking. Bij de uitvoering van de Omgevingsvisie zijn deze afspraken het vertrekpunt.

Rol van gemeente
De gemeente vervult verschillende rollen als het gaat om fysieke ingrepen:

- Stimulerend/ faciliterend: vanuit een faciliterende rol begeleiden we als gemeente initiatieven die op natuurlijke momenten in verschillende buurten en bij verschillende partijen ontstaan. In een aantal gebieden nemen we zelf het initiatief om zo ontwikkelingen van de grond te krijgen. Dat gebeurt bijvoorbeeld nu al in Overvecht Centrum. Ook wil de gemeente deze rol pakken in het stationsgebied en rondom de Carnegiedreef. In deze gebieden gaat het steeds om maatwerk in de samenwerking.
- Kaderstellend: met deze Omgevingsvisie geven we de kaders aan voor de ontwikkelingen in Overvecht.
- Regisserend: We sturen in samenhang op de verschillende projecten en initiatieven. En hebben de mogelijkheid Overvecht te laten ontwikkelen in het gewenste 2040 beeld.
- Toetsend: we toetsen of initiatieven voor ruimtelijke ontwikkeling passen binnen de kaders en prioritering. Alleen in dat geval krijgt een initiatiefnemer de mogelijkheid zijn initiatief verder te ontwikkelen.
- Uitvoerend: we realiseren en onderhouden een groot deel van de openbare ruimte en de voorzieningen.
- Informeren en participeren: we informeren en participeren over voorgenomen initiatieven en projecten en zorgen voor een overzicht van deze initiatieven en projecten en volgen de afspraken over samen stad maken.

Woningcorporaties
De woningcorporaties Woonin, Bo-Ex en Portaal zijn eigenaar van meer dan twee derde van de woningen in Overvecht. De corporaties zijn mede daarom voor de zeer lange termijn aan Overvecht verbonden als eigenaar, ontwikkelaar en als beheerder. De woningen van de corporaties worden momenteel op grote schaal door hen gerenoveerd. De corporaties zien door strengere toewijzingsregels een instroom van meer kwetsbare bewoners, waardoor de gemiddelde sociaaleconomische status van de bewoners van Overvecht daalt. Sociale problematiek neemt daardoor sterk toe. Met de Omgevingsvisie geven we kaders en mogelijkheden om deze trend te keren en de leefomstandigheden in de wijk te verbeteren. Voor de woningcorporaties is deelname aan de Werkplaats Overvecht ook een middel om samen te werken met ontwikkelaars en beleggers om zowel nieuwe sociale huurwoningen als woningen in het midden- en hoge segment te realiseren.

Wooncoöperaties
Naast de bestaande partijen (woningcorporaties, ontwikkelaars) willen we vooral ook lokale bewonersinitiatieven ruimte bieden en faciliteren. De wooncoöperatie is één van de manieren die een directe bijdrage kan leveren aan versterking van de leefbaarheid in buurten. Ook kunnen wooncoöperaties een bijdrage leveren aan het toevoegen van meer gevarieerde woningen, die ook op de langere termijn bereikbaar blijven voor lagere en middeninkomens. In Overvecht zijn al dergelijke vormen te vinden zoals Overhoop en de Experimentele lats. Gemeentebreed willen we het gemakkelijker maken voor wooncoöperaties. Zo zijn we gestart met het uitgeven van kavels, zorgen we voor begeleiding en ondersteuning en onderzoeken we de mogelijkheden voor gedeeltelijke inanciering. Ook in Overvecht zien we kansen voor bewonersinitiatieven die aan de slag willen met coöperatief wonen. Inzet van onze eigen grondposities kunnen daaraan bijdragen.

Werkplaats Overvecht
Werkplaats Overvecht bestaat uit 10 partijen: de woningcorporaties Bo-Ex, Woonin en Portaal, de projectontwikkelaars AM, ERA Contour, BPD en Heijmans en de beleggers Amvest, Syntrus Achmea en Wonam. De Werkplaats Overvecht is in 2018 ontstaan omdat diverse partijen ruimtelijke opgaven signaleerden die een bijdrage kunnen leveren aan het gevoel van veiligheid, gezondheid en sociale cohesie in Overvecht. Deze partijen committeren zich voor de lange termijn aan wijkverbetering van Overvecht. Hun focus ligt op de ambitie plezierig wonen in een meer gemengde wijk. De partijen kennen Overvecht goed en werken in een aantal ontwikkelingen al succesvol samen met de gemeente. Concrete projecten waaraan deze partijen (of een aantal daarvan in een combinatie) nu werken of betrokken zijn: de Ivoordreef, De Mix en Overvecht Centrum. De Mix wordt nu gebouwd. Daarnaast loopt een haalbaarheidsonderzoek voor het ‘Gagelkwartier’; dit is een combinatie-aanpak van verschillende locaties in Overvecht-Noord.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Beschikbare middelen, subsidies en grondbeleid

Beschikbare middelen

De realisatie van de ambities en het tempo daarvan is mede afhankelijk van de beschikbare middelen. Voor het verwezenlijken van meerdere ambities op korte termijn zijn deels inanciële middelen beschikbaar. Voor het merendeel van de ambities zijn deze middelen er nog niet. We gaan de komende jaren dan ook op zoek naar structurele (beheer) en incidentele (realisatie) inanciële middelen, Deze zijn deels te vinden in de begrotingsprogramma's aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed en het budget voor onderhoud en vervangingen van de verharding is opgenomen.

Deze budgetten zijn echter niet genoeg om ook de integrale ambities voor de openbare ruimte te realiseren. Voor aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen zoeken we dan ook nadrukkelijk naar inanciële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma's. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor inanciële middelen voor beschikbaar zijn.

Transformaties (veranderingen, zoals herinrichting van straten en nieuwbouw) spelen een belangrijke rol in het verwezenlijken van de ambities. Op die locaties kunnen we dan de ruimtelijke en inanciële koppeling maken tussen de transformatie en de verbetering van de openbare ruimte. Ontwikkelende partijen, corporaties en andere initiatiefnemers investeren in de wijken. Hun plannen worden getoetst aan de omgevingsvisie. Door middel van kostenverhaal kunnen ingrepen in de openbare ruimte (mede) worden geinancierd. Deze kosten hebben betrekking op bovenwijkse voorzieningen.

Subsidies en lobby

De Wijkaanpak Samen voor Overvecht is onderdeel van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid. Het Rijk is partner in de wijk. Dit biedt kansen om aanspraak te maken op rijkssubsidies en een lobby op te organiseren. Binnen het NPLV met een netwerk met 20 stedelijke focuswijken is gezamenlijk optrekken in opgaves mogelijk.
Naast de kansen en mogelijkheden die het NPLV biedt, worden de volgende activiteiten voorgesteld om onze ambities te realiseren:

- Subsidiescan externe bijdragen en subsidies Europa, Rijk en provincie. De omvang van de subsidie is afhankelijk van de beoogde integrale doelen. De subsidiescan kan duidelijkheid geven over kansen voor subsidie, hoogte subsidies, mogelijkheid tot stapelen en benodigde inspanning;
- Lobbytraject Europa, Rijk en provincie;
- Onderzoek verdienmogelijkheden overheid-markt.

Gemeentelijke coinanciering is benodigd om externe middelen te verkrijgen. Hiervoor benutten we bestaande budgetten en reserves. (Rijks)subsidies gaan ook vaak uit van coinanciering vanuit de gemeente.

Grondbeleid

We zullen proactief kansen moeten signaleren en benutten die aan het behalen van de opgaven bijdragen, juist ook op het vlak van ruimtelijke ontwikkelingen en nieuwe woonconcepten. Actief grondbeleid speelt daarin een cruciale rol. Het kan invulling geven aan de noodzakelijke gemeentelijke regierol. We gaan daarom ook verkennen hoe we de instrumenten uit de gereedschapskist en onze grondprijzen in kunnen zetten om meer betaalbare woningen te realiseren door bijvoorbeeld het stimuleren van nieuwe (woon-) concepten zoals wooncoöperaties. Dit betekent een noodzaak tot het voeren van een actief grondbeleid waarin het hebben en houden van grip en regie door de gemeente centraal staat.
Door middel van actieve inzet van ons grondbeleidinstrumentarium trachten wij dit doel te bereiken. Inzet van onze eigen grondposities kunnen bijdragen aan het invullen van onze ambities. Deze posities zijn echter wel beperkt.

De beleidsnota grondbeleid biedt de kaders en uitganspunten waarmee invulling kan worden gegeven aan het voeren van een afgewogen actief grondbeleid. Inhoudelijke programmatische bijsturing en actief inzetten op externe dekkingsbronnen door middel van (rijks-)subsidies kan leiden tot een sluitende business case. Desondanks verwachten wij dat voor toekomstig te openen grondexploitaties inanciële ruimte nodig is om geprognosticeerde tekorten te kunnen dekken, dan wel voor de benodigde co-inanciering in relatie tot rijkssubsidies.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Fasering

De fasering heeft als doel om de relaties en de volgordelijkheid van de mogelijke ingrepen in beeld te brengen. De uitvoering van de omgevingsvisie zal gefaseerd plaatsvinden. De exacte fasering is van verschillende factoren afhankelijk, zoals de beschikbaarheid van inanciële middelen, samenwerking tussen verschillende stakeholders, initiatieven ontwikkelaars en de uitvoeringssnelheid van de verschillende ontwikkelingen. Als gevolg hiervan kan de fasering in de toekomst nog wijzigen.

Om inzicht te bieden in de fasering van de verschillende ontwikkelen, onderscheiden we vier ontwikkelfases. Deze fases dienen niet om exacte jaartallen voor te schrijven per ontwikkeling, maar wel om de onderlinge afhankelijkheden en prioritering te beschrijven.

We onderscheiden grofweg de volgende fases. Afhankelijk van de eerder genoemde factoren kunnen de genoemde jaartallen en fase per ontwikkeling nog wijzigen.

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

Fase 1: Nu

?

Maar zie p.97 van Deel A: "Voor het openbaar vervoer zijn we afhankelijk van de provincie Utrecht."

De eerste ontwikkelfase richt zich met name op ontwikkelingen die niet (of slechts beperkt) afhankelijk zijn van andere projecten of aanvullende inanciering. Daarom kan op korte termijn al met een deel van deze ontwikkelingen worden gestart. In deze fase is het van belang te starten met de eerste gebiedsontwikkelingen, de HOV-verbinding te laten rijden en de wandel-/ietskwaliteit in de wijk te verbeteren.

Gebiedsontwikkeling

- Faciliteren lopende projecten (geldt ook in de vervolgfases)
  - Verschillende gebiedsontwikkelingen bevinden zich al in de plan- of ontwikkelfase. In de tabel op de volgende pagina zijn alle projecten met een aanzienlijk aantal woningen en de openbare ruimte projecten opgenomen. De nummers corresponderen met de projecten op de kaart.
- Faciliteren externe bestaande en nieuwe initiatieven (geldt ook in de vervolgfases)
  - De omgevingsvisie vormt het kader om ontwikkelingen en initiatieven aan te toetsen. Ook hierbij geldt dat de koppeling met andere ontwikkelingen dient te worden gezocht.
- Initiëren gebiedsontwikkelingen (geldt ook in de vervolgfases)
  - De gemeente initieert verschillende gebiedsontwikkelingen (denk bijvoorbeeld aan Masterplan Overvecht Centrum)

Intensivering bedrijventerrein (geldt ook in de vervolgfases)

- Om verdichting en vergroening op het bedrijventerrein mogelijk te maken, gelden voor nieuwe gebruikers en ontwikkelaars richtlijnen voor passend programma en toename van dichtheid en/of aantal werkplekken.
- Daarnaast brengt de gemeente, samen met de ondernemersvereniging, de transformatiebehoefte van bestaande gebruikers in beeld om zo te kunnen sturen op het bundelen van verschillende initiatieven tot een integrale ontwikkeling.
- Onderzoeken of een parkeerhub Nieuw Overvecht als een gedeelde hub voor zowel de sportfuncties als overige functies in de omgeving kan functioneren. De bestaande parkeergarage Vechtsebanen zal bij dit onderzoek betrokken worden. Het realiseren van deze hub dient als katalysator voor de gebiedsontwikkeling in de gemengde (roze) zone.

Integrale aanpak openbare ruimte

- Integrale aanpak van de openbare ruimte in de volgende buurten: Taagdreef e.o., Amazonedreef noord, Nijldreef e.o., Tigrisdreef Oost, Tigrisdreef West, Kwangodreef e.o.
- Bij de aanpak van de openbare ruimte wordt ook in beeld gebracht of dit kan worden gekoppeld aan de verdichting en/of herontwikkeling van de buurtcentra.
- Starten met locatie-onderzoek alternatieve locaties RWZI.

Mobiliteit

- Introductie nieuw OV-systeem met minimale ruimtelijke maatregelen
  - De HOV-bus start zo vroeg mogelijk met rijden over bestaande auto-infrastructuur (samen met autoverkeer). Ook buiten Overvecht kijken we naar verbetering aan het HOV-netwerk. Over de HOV maatregelen maken we afspraken met de Provincie Utrecht. Tegelijkertijd willen we doorgaan met het voorbereiden van het Wiel met Spaken.
  - Nieuwe haltes op de in visie aangewezen plekken
  - Buurtgericht OV introduceren in de buurten
- Invoeren betaald parkeren in Overvecht Zuid
  - Hiermee wordt aangesloten op de stadsbrede planning voor de introductie van betaald parkeren.
  - Daarnaast wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor verlaagde parkeernormen in de zones rondom de HOV-haltes.
- Collectieve parkeervoorzieningen
  - Vanaf begin inzetten op collectief gebouwde parkeervoorzieningen (met name bij nieuwe

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

ontwikkelingen) om ruimte te creëren om straatparkeren deels op te heffen.

- Toevoegen ontbrekende schakels wandel-/ietsnetwerk in de wijk
  - Fietsverbinding Park de Gagel: combineren met herinrichting park
- Verbeteren oversteekbaarheid Franciscusdreef en Einsteindreef
  - Verbeteren oversteekbaarheid Einsteindreef met eenvoudige maatregelen
  - Onderzoeken of het zuidelijk deel van de Franciscusdreef en verbeteren van de oversteekbaarheid met eenvoudige maatregelen gerealiseerd kan worden, vooruitlopend op deinitieve herinrichting in Fase 2.
- Introduceren deelmobiliteit

Voorzieningen

- Optimaliseren gebruik en bezetting van bestaande sportaccommodaties.

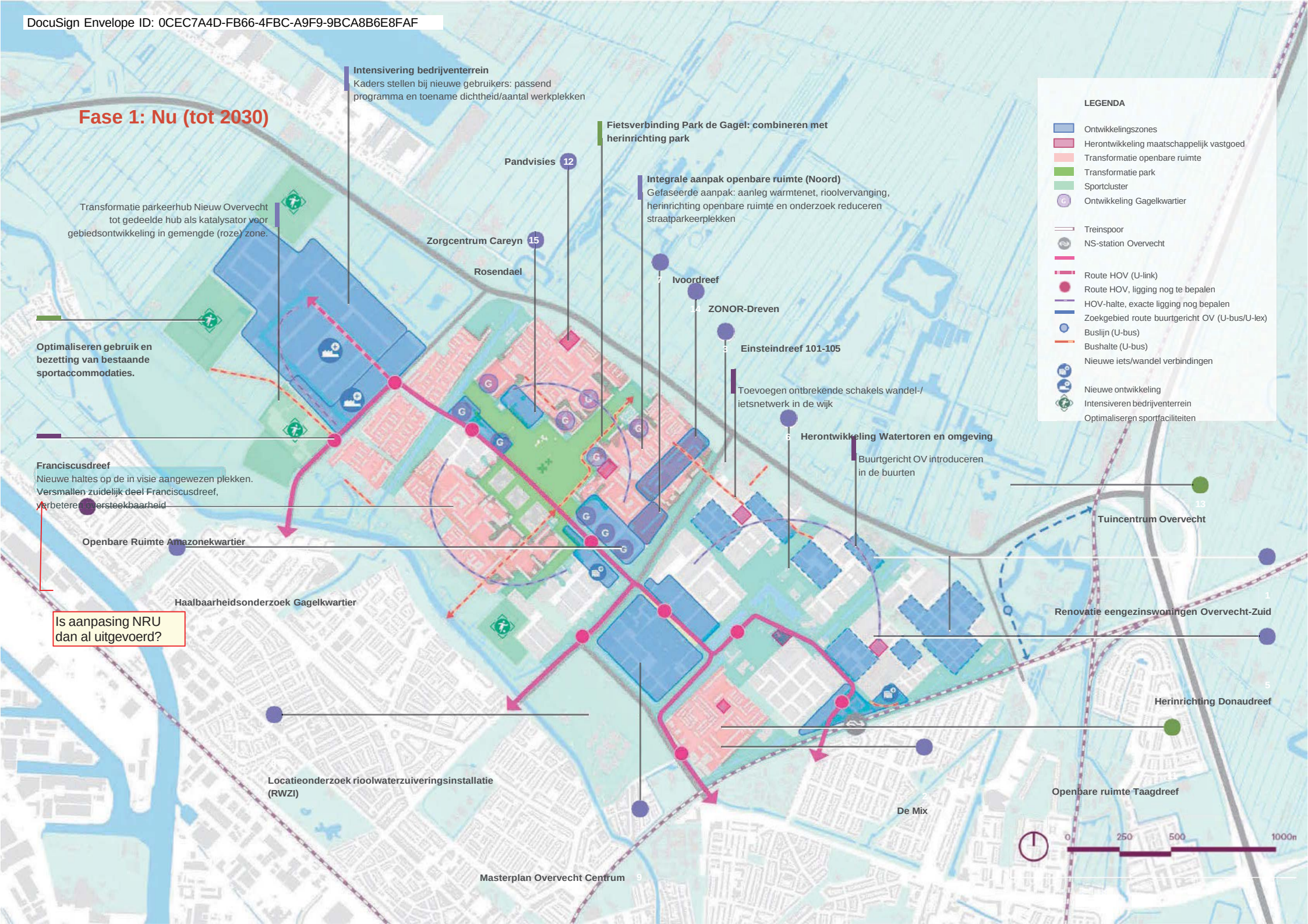
Groen en buitenruimte

- Onderzoek haalbaarheid programmering Noorderpark.
- Herinrichting en vergroenen Zandpad,
- Maken route van Zuilen naar Noorderpark, koppelen aan herinrichting delen van Park de Gagel en opknapbeurt van Vechtzoompark

	Projectnaam	Omschrijving
1	Renovatie eengezinswoningen Overvecht-Zuid	Renovatie van 1000 eengezinswoningen in Overvecht-Zuid door Woonin. In combinatie met de renovatie kijken we naar mogelijke plekken om de buurten te verbeteren.
2	De Mix	Sloop van 90 sociale huurwoningen en nieuwbouw van 1 1 middeldure huurwoningen en herinrichting openbare ruimte. Elders in de stad worden 135 sociale huurwoningen ter compensatie gerealiseerd. Dit plan is in uitvoering.
3	Einsteindreef 101-105	Transformatie van pand aan de Einsteindreef naar woningen
4	Haalbaarheidsonderzoek Gagelkwartier	Onderzoek naar een gebiedsontwikkeling in Overvecht-Noord in de buurten rondom Park de Gagel. Een zestal partijen vanuit de Werkplaats Overvecht voeren samen met de gemeente een haalbaarheidsonderzoek uit naar verschillende ontwikkellocaties rondom Park de Gagel in Overvecht Noord. De haalbaarheidsonderzoeken gaan in op kansen voor wijkverbetering d.m.v. ruimtelijke ingrepen, zoals woningbouw, ruimte voor voorzieningen en herinrichting van de openbare ruimte. Het haalbaarheidsonderzoek moet een antwoord geven op de vraag of goede pn financieel haalbare plannen mogelijk zijn, die bijdragen aan wijkverbetering voor zowel nieuwe als bestaande bewoners van Overvecht. Het initiatief ligt bij de marktpartijen en woningcorporaties, maar de voorstellen voor nieuwbouw liggen op grond in bezit van de gemeente. We onderzoeken hier dus ook de mogelijkheid om 1-op-1 gronduitgifte te doen. Dit moet ook onderbouwd worden in de haalbaarheidsfase. De haalbaarheidsfase wordt verder uitgewerkt binnen de kaders van de omgevingsvisie
5	Herinrichting Donaudreef	Herinrichting van de straat ter verbetering van de verkeersveiligheid
c	Herontwikkeling Watertoren en omgeving	Realisatie van woningen en werkplekken in de watertoren en de realisatie van een horecapaviljoen. Aansluitend aan de herontwikkeling van de Watertoren, wordt een deel van het park heringericht.
7	Ivoordreef	Sloop 10-hoogflat en bouw 160 sociale en 5 middeldure huurappartementen en 5 koopwoningen. Tussen bebouwing komt een groot plein voor spelen en ontmoeting. In het parkeergebouw komt speelveld en maatschappelijke ruimte.
8	Locatieonderzoek rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI)	De gemeente zoekt met eigenaar Hoogheemraadschao De Stichtse Rijnlanden (HDSR) naar een nieuwe locatie voor de RWZI.
9	Masterplan Overvecht Centrum	Integrale gebiedsontwikkeling van en rondom shoppingcenter Overvecht, samen met de grond-/pandeigenaren en omgevingspartijen.
10	Openbare Ruimte Amazonekwartier	Herinrichting openbare ruimte in Amazonekwartier ter verbetering van verkeersveiligheid, groen, klimaatbestendigheid. In combinatie met rioolvervanging
11	Openbare ruimte Taagdreef	Herinirichting openbare ruimte ter verbetering van verkeersveiligheid, leefbaarheid, groen en verblijfskwaliteit van de Taagdreef en omgeving. Groot onderhoud aan riolering.
12	Pandvisies - Rhonedreef 40 - Jeanne d'Arcdreef 1 - Moezeldreef 127 - Scharlakendreef 3 - Pagodedreef 49 - Gambiadreef 60	De herontwikkeling van gemeentelijk/ maatschappelijk vastgoed op verschillende plekken in Overvecht.
13	Tuincentrum Overvecht	De herontwikkeling van het terrein van tuincentrum Steck.
14	ZONOR-Dreven	0ogelijke locatie voor een VO-school in combinatie met een onderzoek naar sloop/ nieuwbouw van sociale woningbouw. Ook onderzoek naar renovatie van de woningen. Er wordt ook onderzoek gedaan naar andere locaties voor een VO-school
15	Zorgcentrum Careyn Rosendael	Herontwikkeling van zorgcentrum Rosendael (Indusdreef) van zorginstelling Careyn met daarbij woningen voor ouderen.

Tabel lopende projecten

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF



DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Fase 2: Straks

In de eerste fase is gestart met de eerste gebiedsontwikkelingen en rijdt het nieuwe OV-systeem over de bestaande infrastructuur. Om verdere ontwikkeling mogelijk te maken, is in deze fase de voorbereiding van de herproilering van de hoofdontsluitingswegen zoals de Einsteindreef en de Franciscusdreef en de verbetering van de kwaliteit van de belangrijkste buitenruimtes gepland.
Zo blijft de wijk bereikbaar en groeit de (groen)kwaliteit gelijk mee met het aantal woningen.

In iedere fase wordt de uitwerking van de verschillende maatregelen gemonitord. Op basis hiervan dient de fasering te worden verijnd en aangescherpt.

Gebiedsontwikkeling

- Faciliteren lopende projecten (geldt ook in de vervolgfases)
- Faciliteren externe initiatieven (geldt ook in de vervolgfases)
- Initiëren gebiedsontwikkeling stedelijke verdichtingszones (geldt ook in de vervolgfases)
  - Nodig grond-/vastgoedeigenaren uit tot het maken van een gezamenlijke ontwikkelvisie voor de belangrijkste zones, zoals het stationsgebied en de omgeving van de HOV-haltes.
- Intensivering bedrijventerrein (geldt ook in de vervolgfases)
- Stimuleren gebiedsontwikkeling roze gemengde zone zoals beschreven in de uitvoeringsstrategie (geldt ook in de vervolgfases)
  - Koppel de gebiedsontwikkeling aan de herinrichting van het proiel van de Franciscusdreef. Benut de kwaliteitsverbetering en de verbeterde oversteekbaarheid als katalysator voor de gebiedsontwikkeling in deze zone.
  - Nodig grond-/vastgoedeigenaren uit tot het maken van een gezamenlijke ontwikkelvisie voor deze zone.

Integrale aanpak openbare ruimte

- Integrale aanpak van de openbare ruimte in de volgende buurten: Neckardreef Zuid, Wolgadreef e.o., Neckarddreef Noord, Donaudreef e.o.

Groen en buitenruimte

- Herinrichting Noorderpark
  - Op middellange termijn want inrichting afhankelijk van nader te bepalen programmering (zoals aanleg sportvelden of energieopwekking)
  - Aan deze ontwikkeling koppelen: ontwikkeling extensieve recreatiemogelijkheden, aanleg iets-/wandelverbindingen
- Herinrichting Park de Watertoren
  - Inpassing HOV-tracé
  - Verwijderen auto uit Park de Watertoren
- Herinrichting Park de Gagel
  - Verwijderen auto uit Park de Gagel (Gangesdreef): combineren met herinrichting park.
- Stationsplein
  - Herinrichting openbare ruimte tot aantrekkelijk stationsplein

Mobiliteit

- Herinrichting Einsteindreef
  - Herinrichten proiel: versmallen en bundelen
  - Aanleg oversteek vanuit Overvecht Centrum
  - Integrale gebiedsontwikkeling met de ontwikkelzone aan de Kaap Hoorndreef
- Herinrichting Franciscusdreef
  - Integrale gebiedsontwikkeling met de ontwikkelzone beide zijden van de Franciscusdreef.
- Herinrichting Carnegiedreef/ Zamenhofdreef
  - Centrale as exclusief maken voor HOV: Zamenhofdreef, Park de Watertoren en Moezeldreef. Dit kan eventueel in twee stappen gebeuren (Overvecht zuid en noord)
  - Herinrichting kruising Carnegiedreef-Einsteindreef
  - Aanleg van ononderbroken groene verbinding tussen Park de Gagel en Park de Watertoren.
  - Ontwikkeling van ‘superhaltes’: HOV-haltes inrichten met hoogwaardige openbare ruimte en voorzieningen in omliggende gebiedsontwikkeling.
- Opheffen doorgaande verbindingen tussen buurten
  - Om verdrukking van het autoverkeer van de Carnegiedreef naar de buurten te voorkomen, wordt deze ingreep in deze fase gekoppeld aan het opheffen van de doorgaande autoverbindingen op de Amazonedreef en Meester Tripkade.
  - Aanvullend kunnen de Tigrisdreef en Neckardreef worden opgeheven als doorgaande verbindingen tussen de buurten om zo tot het gewenste totaalnetwerk te komen. Dit kan ook in Fase 3 gebeuren.
- Verbeteren/toevoegen iets-/wandel verbindingen onder spoor en over NRU en Vecht
  - Koppelen aan transformatie NRU: fasering is daarmee afhankelijk van planning NRU.
- Invoeren betaald parkeren in Overvecht Noord en bedrijventerrein

Deze koppeling is ook randvoorwaardelijk voor

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Fase 2: Straks (t/m 2035)

Deze koppeling moet óók gelden voor eventuele knips en ombouw naar stadsboulevard!

Ontwikkeling extensieve recreatiemogelijkheden, aanleg iets-/wandelverbindingen

Herinrichting Noorderpark
Op middellange termijn want inrichting afhankelijk van nader te bepalen programmering (zoals eventuele verplaatsing volkstuinen, aanleg sportvelden of energieopwekking)

Start gebiedsontwikkeling gemengde zone Franciscusdreef

Herinrichting proiel Franciscusdreef, verbeteren oversteekbaarheid

Verbeteren/toevoegen iets-/wandel verbindingen onder spoor en over NRU en Vecht
Koppelen aan **transformatie NRU**: fasering is daarmee afhankelijk van planning NRU

Is aanpasing NRU dan al uitgevoerd? Randvoorwaarde!

Einsteindreef
Herinrichten proiel: versmallen en bundelen, verbeteren oversteekbaarheid

Exclusief HOV in Park de Watertoren: combineren met herinrichting park Knip Gangesdreef in combinatie met herinrichitng Park de Watertoren

Ontwikkeling 'superhaltes'
haltes inrichten met hoogwaardige openbare ruimte
Kwaliteitsverbetering kruising met HOV-as

Start gebiedsontwikkeling HOV-halte Carnegiedreef en Rio Brancodreef

Deze twee knips zijn NIET meeberekend in de effectbeoordeling in het PlanMER!

Einsteindreef
Aanleg oversteek vanuit Overvecht Centrum

Centrale as exclusief voor HOV

Gekoppeld met knips op Amazonedreef en Meester Tripkade

Integrale aanpak openba
Gefaseerde aanpak: aanle herinrichting openbare ruim straatparkeerplekken

Herinrichting openbare ruimte tot aantrekkelijk stationsplein

Drie manieren om knips/ afsluitingen weer te geven. Daardoor geen overzichtelijk en inzichtelijk kaartbeeld.

LEGENDA

- Ontwikkelingszones
- Ontwikkelingszones vorige fase
- Herontwikkeling maatschappelijk vastgoed
- Transformatie openbare ruimte
- Transformatie openbare ruimte vorige fase
- Transformatie park
- Sportcluster
- Herinrichting proiel
- Herinrichting Noorderpark
- Ontwikkeling Gagelkwartier
- Treinspoor
- NS-station Overvecht
- Route HOV (U-link)
- Route HOV, ligging nog te bepalen
- HOV-halte, exacte ligging nog bepalen
- Zoekgebied route buurtgericht OV (U-bus/U-lex)
- Buslijn (U-bus)
- Bushalte (U-bus)
- Nieuwe iets/wandel verbindingen
- Fiets/wandel verbindingen vorige fase
- Herinrichting hoofdweginfrastructuur
- Knip voor auto's in bestaande wegenstructuur
- Geen doorgaande autoverbinding
- Autovrije zone
- Nieuwe ontwikkeling
- Intensiveren bedrijventerrein
- Kans voor nieuwe voorzieningen

0 250 500 1000m

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Nader te onderzoeken

Uitbreiding sportprogramma
Onderzoeken op welke manier het sportprogramma kan worden uitgebreid, best passend bij de andere ruimtelijke ambities (kwaliteit, bereikbaarheid, erfgoedstatus Noorderpark). Het Maximapark is een goed voorbeeld als het gaat om de combinatie tussen park en sport. Het Lint wordt zeer veel gebruikt voor sport en beweegactiviteiten als wandelen, hardlopen, skeeleren en fietsen. Ook is er gekoppeld aan deze beweegroute een Calisthenicspark dat intensief wordt gebruikt. Daarnaast zijn er drie grote zeer druk bezette sportparken binnen het park ingepast. Het gaat om de sportparken De Vrijheit, Fletiomare en Paperclip met velden voor onder andere voetbal, hockey, tennis, honkbal en ook een sporthal.
De volgende denklijn hanteren wij bij het onderzoek:

1. Onderzoek mogelijkheden voor uitbreiding op bestaande sportcomplexen.
2. Onderzoek de mogelijkheden voor een nieuw sportcomplex in het Noorderpark.
3. Indien Noorderpark niet haalbaar blijkt: onderzoek vervolgen naar locatie Ons Genot.

Uitwerking Noorderpark
Haalbaarheidsonderzoek van mogelijke programma's voor het Noorderpark. Nadere definitie van het programma voor het Noorderpark, rekening houdend met de ambitie voor extensief gebruik, de landschappelijke kwaliteiten en de erfgoedstatus van het gebied. Zowel sport-, recreatie- of energiefuncties dienen hierbij aan te sluiten. Uitgangspunt hierbij is het voeren van een afgewogen actief grondbeleid.

Wegprofiel hoofdontsluitingswegen
Op basis van daadwerkelijke verkeersdruk en modelstudies dient te worden onderzocht welk wegprofiel (aantal rijstroken, ontwerp kruisingen) wenselijk is voor de herinrichting van de Einsteindreef, en Franciscusdreef. Uitgangspunt is een profiel van één rijstrook per richting.

Lijnvoering openbaar vervoer
Dient te worden afgestemd met de provincie binnen de OV-alliantie.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

2

In dit hoofdstuk is Variant 2 - of de vergelijking tussen Variant 1 en Variant 2 - geheel buiten beeld gelaten!

Onderbouwing ruimte voor groei en behoud

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

3

In dit hoofdstuk is Variant 2 - of de vergelijking tussen Variant 1 en Variant 2 - geheel buiten beeld gelaten!

Onderbouwing groen en profielen

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

4

Dit is het énige hoofdstuk waarin Variant 1 en Variant 2 in beeld zijn en met elkaar worden vergeleken.

Onderbouwing mobiliteit

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Onderbouwing mobiliteit

Utrecht groeit hard, maar wil dit graag op een duurzame en gezonde manier doen. De huidige wijk Overvecht is gebouwd tussen de jaren 1960 en 1970. Kenmerken van Overvecht zijn de ruimte opzet, het grootte aandeel groen in de wijk en dat er relatief veel lats zijn gebouwd. In 2019 stonden er ruim 15.500 woningen met circa 34.000 inwoners. Om de woningbouwopgave in de stad op te vangen, is de gemeente voornemens om in Overvecht te verdichten. Een verdichting in een bestaand gebied vereist een grote samenhang tussen ruimtelijke keuzes en mobiliteitskeuzes.

1.1 Huidig mobiliteitsnetwerk in Overvecht

Het mobiliteitsnetwerk van Overvecht is belangrijk voor een verbonden en inclusieve stad. Maar de huidige situatie is suboptimaal, door de op auto ingerichte openbare ruimte, groot ruimtebeslag door parkeren, hoge snelheden, onveiligheid en barrièrewerking. Op het schaalniveau van de stad is een beter gebalanceerde ordening van netwerken nodig, zodat actieve mobiliteit een sterkere rol krijgt (verbonden en fijnmazig micronetwerk). Op wijkniveau zijn prettige en veilige verbindingen met voorzieningen (winkels, groen, voorzieningen, OV-knopen) van belang, met keuzevrijheid tussen snelle, directe (en drukkere) routes of luwe routes, voor verschillende doelgroepen. Op straatniveau moet de openbare inrichting ruimte bieden voor de menselijke maat.

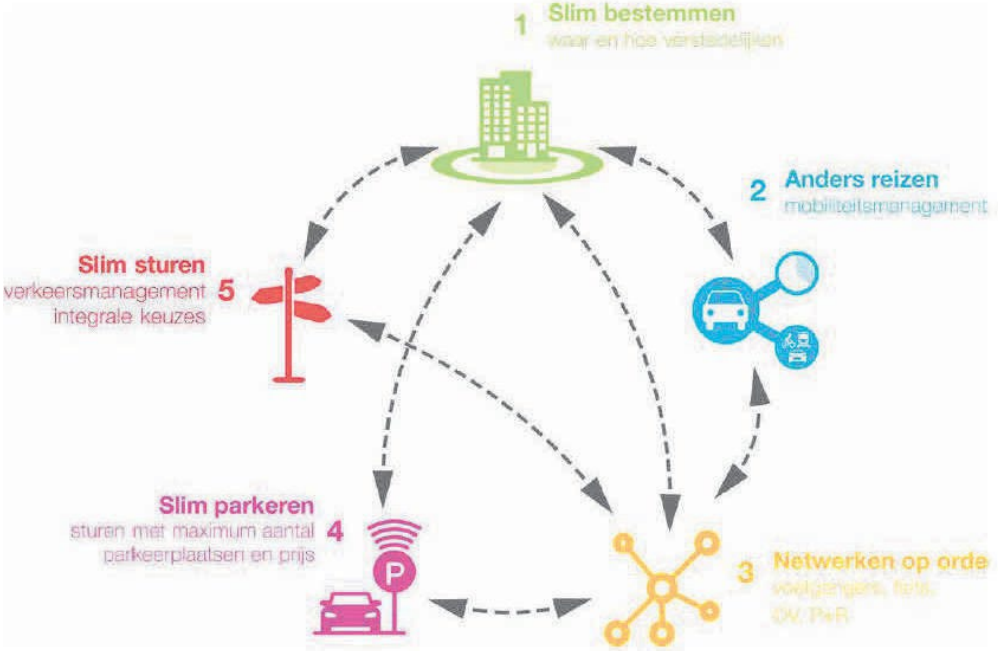
Binnenstedelijke transformatie vraagt dus om integrale mobiliteitskeuzes die verder gaan dan alleen het aanleggen van ontsluitingsstructuren. Mobiliteit als integraal onderdeel van een goede ruimtelijke visie. Vandaar dat we voor het onderzoeken van de gewenste mobiliteitsstructuren in Overvecht aansluiten bij de principes van het Utrechtse Mobiliteitsplan 2040. Hierin worden vijf hoofdaspecten onderscheiden:

1. Slim bestemmen: hoe mensen reizen hangt deels af van de ruimtelijke ordening. Hoge dichtheden, functiemenging en voorzieningen vlakbij zorgen ervoor dat mensen minder ver hoeven te reizen;
2. Netwerken op orde: als voorzieningen dichtbij zijn gaan mensen eerder lopen, fietsen of met het OV. Het is daarom van belang om de inrichting van de openbare ruimte volgens het STOMP-principe te doen;
3. Slim parkeren: beïnvloeding van gedrag met o.a. passende parkeernormen voor fiets en auto voor het gebied;
4. Anders reizen: inzetten op mobiliteitsmanagement, smart mobility en deelmobiliteit;
5. Slim sturen: inzet van dynamisch verkeersmanagement (DVM) om het actuele verkeersaanbod zo slim mogelijk te sturen.

Mooi woord! Keuzevrijheid ook voor de auto?

1.2 Leeswijzer

Voor het opstellen van de omgevingsvisie is gewerkt met twee varianten. Hiermee kunnen de effecten in beeld worden gebracht van de verschillende keuzes die worden gemaakt. Allereerst wordt in hoofdstuk 2 de kenmerken van de varianten besproken. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de voor- en nadelen van de twee planvarianten toegelicht. Hoofdstuk 4 en 5 staan in het teken van verdieping. Hier wordt nader ingegaan op de afweging voor met name het OV- en autonetwerk. Ten slotte vormt hoofdstuk 6 de conclusie en aanbeveling.



DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

2. Kenmerken varianten

Planvariant 1: transformatieve ontwikkeling (voor de berekening is uitgegaan van 7.000 extra huishoudens)
Planvariant 1 staat voor één centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto- en (H)OV, waar wordt ingezet op een maximale mobiliteitstransitie. De hiërarchie binnen het wegennetwerk speelt in deze variant een grote rol. Vanuit een sterk verdichte centrale as door het hart van Overvecht, zal stapsgewijs worden afgebouwd in verkeersintensiteit en mate van verdichting.



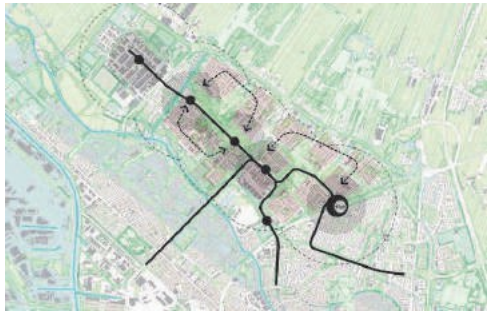
Openbaar vervoer
In variant 1 wordt maximaal ingezet op het gebruik van OV, waar de Carnegiedreef als centrale as een belangrijke rol zal vervullen. Door middel van een HOV-verbinding over de Carnegiedreef wordt een sterke verbinding gerealiseerd tussen het industrieterrein in Overvecht-Noord en Station Overvecht. Door middel van 'superhaltes' aan de Carnegiedreef zal deze HOV-verbinding toegankelijk zijn voor tussenliggende locaties. Dit wordt gerealiseerd door middel van fietsenstallingen en aanvullend buurt-OV. Een ontsluitende (buurt)bus zorgt ervoor dat de centrale HOV-as goed bereikbaar is voor iedereen binnen de sub-wijken van Overvecht. Het doel hierbij is dat een betrouwbaar product wordt aangeboden waarmee mensen uit de buurten van Overvecht snel bij de superhaltes of station Overvecht kunnen komen. Gelede stadsbussen door de woonstraten van Overvecht, worden in deze variant geweerd.

Auto
Variant 1 zet in op autoluwe woonstraten. Doorgaand verkeer door de wijken zal niet meer mogelijk zijn. De sub-wijken binnen Overvecht zijn apart toegankelijk via inprikkers vanaf de stedelijke verbindingswegen[1]. Binnen de woongebieden wordt een maximale snelheid gehanteerd van 15 of 30 km/h. Hiermee worden parkgebieden vrijgespeeld en krijgt de groenstructuur binnen Overvecht meer ruimte. Betaald parkeren wordt ingevoerd voor 24 uur per dag. Doordat er met een inprikker-systeem wordt gewerkt, kan autoverkeer aan de rand van de wijk worden afgevangen in HUB's, waardoor er een nagenoeg autovrij binnenmilieu kan ontstaan

Fiets & voetganger
De bereikbaarheid voor fiets en voetganger in Overvecht speelt in beide varianten een belangrijke rol. De fiets- en wandelnetwerken binnen Overvecht, maar ook de verbindingen naar naastgelegen gebieden, zullen worden opgewaardeerd. De wijk Overvecht is opgebouwd uit verschillende sub-wijken met voorzieningen in de buurt. Elk woonblok heeft als het ware een 'kloppend hart'. Het is belangrijk om binnen elke buurt de voorzieningen en attractiepunten toegankelijk te maken door middel van een goed fiets- en wandelnetwerk. Ook de verbinding met de andere sub-wijken en groengebieden zijn hierin belangrijk.



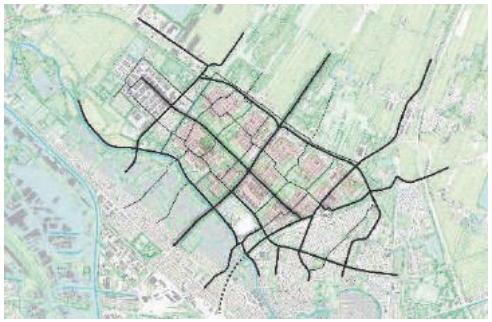
Dit zijn onleesbaar kleine priegelplaatjes



Twee extra knips uit Deel A ontbreken hier
--> zijn ook niet mee-berekend in PlanMER



Twee omrijdroutes niet in beeld
niet in beeld



[1] Autonetwerk in de figuur op deze pagina is doorgerekend met het verkeersmodel. Dit netwerk verschilt in beperkte mate van het autonetwerk als opgenomen in de Omgevingsvisie, waar een optimalisatieslag is verricht. Het principe van het netwerk en de conclusies uit de berekeningen blijven echter hetzelfde.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Planvariant 2: organisch optimaliseren (voor de berekening is uitgegaan van 7.000 extra huishoudens)

In planvariant 2 verspreid de verdichting zich over verschillende delen van Overvecht. De bestaande wijkstructuur wordt hierbij benadrukt en geoptimaliseerd. Waar variant 1 inzet op een maximale mobiliteitstransitie, zorgt variant 2 ervoor dat Overvecht op een organische manier transformeert naar een bereikbare wijk met hoogwaardige fiets- en wandelnetwerken.



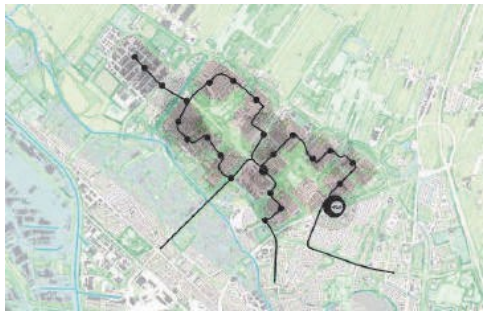
Openbaar Vervoer

Variant 2 zet in op een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. Via een verspreid stratennetwerk en korte looproutes is het OV voor iedereen in Overvecht dichtbij. Geen centrale as door Overvecht, maar een OV-verbinding door de wijken van Overvecht voorziet het gebied van een goede OV-bereikbaarheid. Het gespreide OV wordt hierbij gekoppeld aan de wiel/ spaak strategie van de gemeente. Enerzijds een spaak tussen Overvecht Noord en Utrecht Centraal, en anderzijds een wiel tussen USP en de wijk Zuilen via station Overvecht.

De manier waarop het OV invulling krijgt binnen Overvecht in variant 2 vergt ruime infrastructuur in de wijk. Om de vervoersbehoefte ook na de programmarealisatie te kunnen voorzien is fors materieel noodzakelijk. Echter, gezien de beschikbare ruimte in de 'bouwstempels' is dit in de vorm van een bus.

Dat is wellicht geen must, en hangt af van het type bus dat je laat rijden.

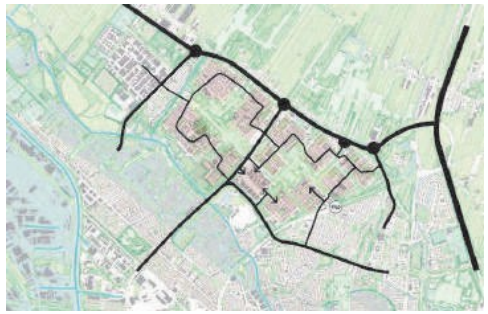
Toch, als je ook luistert naar wat men in de participatie vraagt: men wil nabij kunnen opstappen, en géén overstap. --> Is er dan geen combinatie denkbaar van een iets meer slingerende HOV-lijn



Auto

Ook voor de auto speelt de bestaande wegenstructuur een belangrijke rol in het toekomstbeeld van Overvecht. In variant 2 wordt uitgegaan van het benutten van deze bestaande structuur. Waar mogelijk worden parkgebieden vrijgespeeld, maar doorgaand verkeer door de sub-wijken zal blijven bestaan. Sommige routes door de sub-wijken zullen een sterkere verkeersfunctie hebben vanwege het busverkeer. Voor deze routes is een GOW-30 profiel nodig. Variant 2 kenmerkt zich dus door meer asfalt door de wijk heen.

Deze typering is verre van neutraal en riekt naar vooringenomenheid en *framing*!
Ten eerste zal er niet 'meer asfalt' zijn ten opzichte van de huidige situatie (de 'refrentiesituatie, in PlanMER-termen) maar minder. Ten tweede zijn dan nog steeds de buurtverbindingswegen verkeersveilig te maken - alleen wordt dát niet benoemd



Fiets & voetganger

Net zoals in variant 1 vormt de bereikbaarheid voor fiets- en voetganger een speerpunt in het nieuwe mobiliteitsbeeld in Overvecht. De voorzieningen en attractiepunten in de sub-wijken van Overvecht zijn goed bereikbaar voor iedereen. Het is belangrijk dat de bestaande fiets- en wandelnetwerken worden geoptimaliseerd, zodat wandelen en fietsen een volwaardige en meest voor de hand liggende optie wordt. Ook de verbinding tussen deze sub-wijken, het OV en de omliggende groengebieden in Utrecht zijn goed te bereiken met fiets- en te voet. De Carnegiedreef/ Zamenhofdreef vormen een belangrijke noord-zuidroute voor fietsverkeer, net zoals in variant 1. De realisatie van een autoloze HOV-corridor over de Carnegiedreef biedt kansen om een kwaliteitsimpuls te geven aan één van de belangrijkste fietsverbindingen van Overvecht.





DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

3. Voor- en nadelen varianten

Nu de kenmerken van de planvarianten zijn besproken is het mogelijk onderscheid te maken tussen beide varianten. Variant 1 en 2 hebben elk een eigen karakter, vragen een andere mate van investering en leveren andere opbrengsten op. Dit hoofdstuk brengt de verschillen tussen beide varianten kwalitatief aan het licht en biedt een waardering van de twee planvarianten.

Variant 1

Zoals eerder beschreven in deze notitie staat planvariant 1 voor een ingrijpende, ambitieuze mobiliteitstransitie. Het realiseren van één centrale HOV-as over de Carnegiedreef speelt de buurten van Overvecht vrij van 'grote wegen' met bus- en autoverkeer. Deze variant leent zich dan ook voor een basisinrichting van 15-30 km/u wegen, met uitzondering van de buurtinprikkers. Het weren van (zwaar) autoverkeer door de woonstraten van Overvecht komt de leefbaarheid op straatniveau ten goede. Woonstraten worden ingericht als woonerf waar de fietser en voetganger de hoofdgebruikers zijn. Daardoor lenen de woonstraten zich ook meer voor veilig spelen op straat voor kinderen. **De centrale HOV-as levert** naar verwachting ook een significante **exploitatiebesparing op.** Zodat er daarnaast budget is voor meer wijkgericht OV (buurtbus), zodat de centrale OV-as goed bereikbaar is voor ouderen en mindervaliden. De gestrekte lijn maakt het mogelijk meer reizigers te vervoeren met minder reistijd richting Station Overvecht en het centrum. Ook de parkmilieus van Overvecht krijgen in variant 1 meer ruimte.

[2] Toenames ten opzichte van autonome groei 2030.

Waar de groenstructuur van Overvecht in de huidige situatie veelal omringd is door steen en beton, liggen er in variant 1 kansen om een samenhangende groenstructuur te realiseren die niet onderbroken wordt door autoverkeer.

Daarnaast laten de modelberekeningen zien dat de fietsintensiteiten op de Carnegiedrieef/Zamenhofdreef in planvariant verdubbelen t.o.v. van de autonome situatie, van 6.000 naar 12.000 fietsers per etmaal. Ook in het licht van deze ontwikkeling is het belangrijk in te zetten op meer ruimte en kwaliteit voor de fiets. Een **autoloze HOV-as over de** Carnegiedreef biedt de mogelijkheid een kwaliteitsimpuls te geven aan het fietsnetwerk van Overvecht

De keerzijde van het weren van doorgaand verkeer door woonstraten is dat autoverkeer zich concentreert op de hoofd- **en randwegen van Overvecht**. Er zijn sterke toenames in autoverkeer te zien[2] op de Franciscusdreef (+6.200), Einsteindreef (+15.100) en NRU (+7.800), zie de figuur op de volgende pagina. Het is mogelijk (delen van) deze wegen in te richten als 2x1 rijbanen, mits er aanvullende verkeersmaatregelen worden getroffen voor een goede doorstroming (dynamisch verkeersmanagement). Daarnaast blijkt uit deze modelberekeningen dat de NRU niet goed bestand is tegen de verkeerstoenames die daar optreden. Bij een aanvullende NRU-studie onderzoeken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken.

verkeer uit de wijk goed kan verwerken

De NRU heeft een grote invloed op de ontsluiting en doorstroming van het verkeer in en rond Overvecht, en heeft daarmee ook een grote rol op de leefbaarheid van de wijk en de omgeving. Om deze knelpunten op te lossen, zal gekeken moeten worden naar een integraal maatregelenpakket in combinatie met de inrichting van de NRU. Dergelijk sterke toenames op de ontsluitende wegen van Overvecht maakt een ambitieus parkeerbeleid noodzakelijk.

Los van deze toenames brengt variant 1 ook een andere logistieke uitdaging met zich mee. Buurt-OV, nood- en hulpdiensten moeten toegang hebben tot het hele gebied. Een mogelijke uitkomst hiervoor is het gebruik van camera's om toegang te verschaffen voor deze weggebruikers.

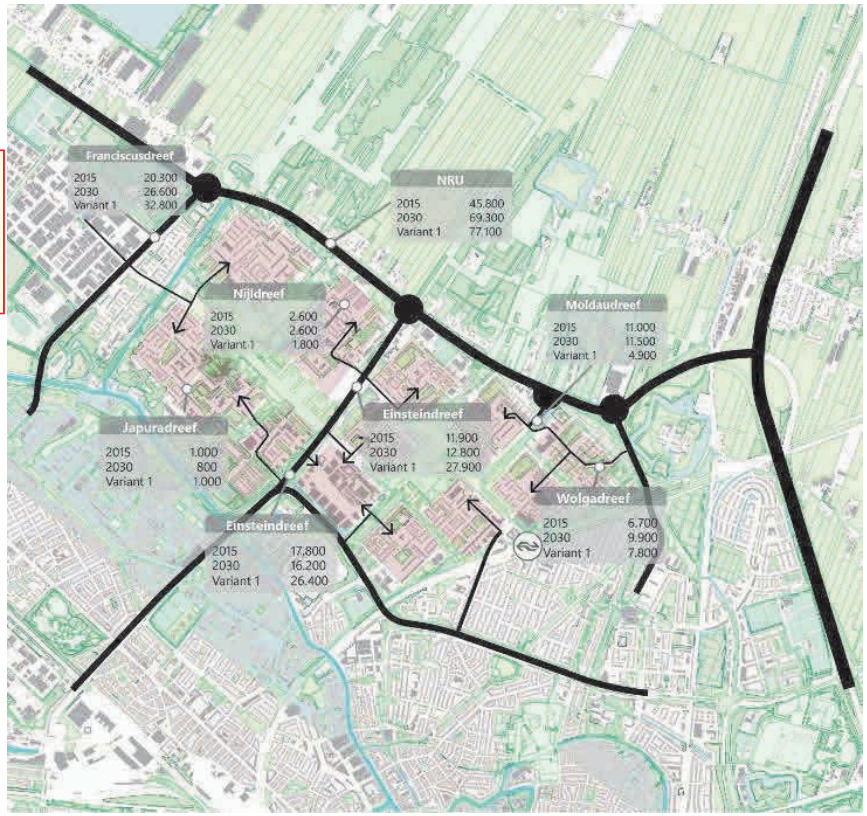
Is dat de enige mogelijkheid?

Dan zul je toch éérst die NRU-studie moeten doen vóórdat je daadwerkelijk de keuze kunt maken voor Variant 1 !

En wat te denken van logistiek/ bevoorrading, pakketdiensten, verhuizingen,...

Wij hebben altijd begrepen dat de Utrechtse raad daar zéér terughoudend in is.

Waar wordt die besparing mee bereikt, en kan daar ook op gerekend worden?



Figuur 3.1: Verschillen in verkeersintensiteiten tussen huidig (2015), autonoom (2030) en planvariant 1

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Variant 2

Planvariant 2 zet in op een optimalisatie van het huidige OV-netwerk in plaats van een nieuwe structuur. De stadsbus stopt in deze variant ook in de woonwijken, wat de afstand van de voordeur tot het OV kort houdt. De huidige autostructuur blijft bestaan en het doorgaand verkeer door de wijken heen blijft mogelijk. Aansluiten op het bestaande houdt een vorm van logica in het netwerk van de wijk. In de beleving van buurtbewoners kan dit wellicht prettiger zijn dan een ingrijpende netwerkverandering binnen de wijk. De wijk blijft op deze manier toegankelijker en beter bereikbaar voor de auto, waar in planvariant 1 de fietser en voetganger dominanter zijn. Ook biedt variant 2 kansen voor het vrijspelen van het groengebied aan de Carnegiedreef. De Carnegiedreef kan in dit scenario ontwikkel worden tot exclusief parkmilieu, dat toegankelijk is voor fietser en voetganger. Auto- en bus worden uit deze 'groene strook' geweerd.

Ook in variant 2 worden de gebiedstoegangswegen van Overvecht zwaarder belast door auto's, maar in mindere mate dan variant 1. De Franciscusdreef (+3.100), Einsteindreef (+10.000) en NRU (+4.600) nemen toe in intensiteit[3], maar ook doorgaande wegen in de wijk zoals de Nijldreef (+1.300) en Wolgadreef (+1.200) worden drukker. Net als in variant 1 vormt ook in variant 2 de NRU een knelpunt voor de leefbaarheid van Overvecht. De belangrijke rol van de NRU voor de leefbaarheid van Overvecht maakt een betere verkeersafwikkeling op de NRU noodzakelijk voor een toekomstbestendig autonetwerk van Overvecht, Om de auto's en grote stadsbussen te kunnen voorzien op deze een GOW30-inrichting. Dit betekent dat er meer asfalt in de wijk zal liggen. Ook in variant 2 zullen fysieke ingrepen op het autonetwerk nodig zijn om een goede doorstroming te voorzien. Variant 2 leidt daarmee tot een grotere diversiteit in wegtypen. Deze inrichting biedt minder ruimte voor verblijven en spelen op straat. De wegfuncties van doorgaande route (auto en bus) en een veilige leefomgeving conflicteren met elkaar. Hoewel de afstanden tot het OV kort zijn, biedt deze variant geen HOV-product. De reistijden naar station Overvecht en het centrum nemen daardoor niet dusdanig af als in variant 1.

Dat is de vraag! Denk aan de extra overstap

Modal split

Om de verdeling van vervoerswijzen per variant in kaart te brengen, kijken we naar de modal split per variant. De effecten van beide varianten op de modaliteitenverdeling binnen Overvecht wordt op deze manier inzichtelijk gemaakt. Het autogebruik in wegen, zijn er meer wegen nodig met

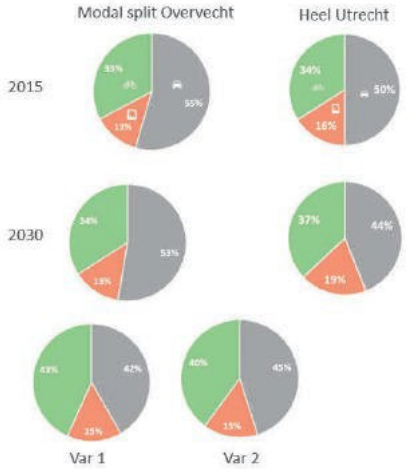
Deze typering is verre van neutraal en riekt naar vooringenomenheid en *framing*!

Ten eerste zal er niet 'meer asfalt' zijn ten opzichte van de huidige situatie (de 'refrentiesituatie, in PlanMER-termen) maar minder. Het gaat immers enkel om de 'binnenringstructuur' die op het kaartje hiernaast te zien is.

Ten tweede zijn dan nog steeds de buurtverbindingswegen verkeersveilig te maken - alleen wordt dát niet benoemd.

fietsgebruik, waar in variant 1 het aandeel fiets toeneemt met 9/ en in variant 2 met 6%. Het OV-gebruik neemt in beide varianten toe met 2%. De keuze om de woonstraten van Overvecht autoluw te maken of toegankelijk te houden voor doorgaand verkeer heeft invloed op de mate waarin mensen de fiets gebruik als vervoersmiddel. Autoluwe straten bieden meer ruimte voor fiets- en voetganger.

Beide varianten sturen actief richting een afname in autogebruik en stimuleren fietsgebruik in Overvecht.



DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

ja het wordt wél
procent van de vervoersbewegingen, circa
benoemd, op p.183
5% hoger dan het autogebruik in de gehel
bovenaan....

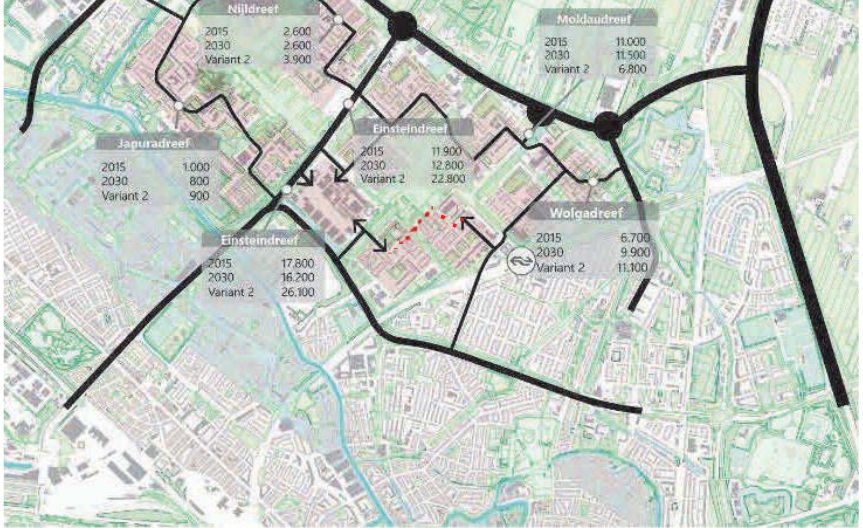
g
e
m
e
e
n
t
e
U
t
r
e

[3] Toenames ten opz

In deze paragraaf: nergens een beschouwing op het maatschappelijk effect van het moeten omrijden als autorijder naar wijkvoorzieningen.
Ook geen beschouwing op het economisch effect van langere reistijden en mogelijk uitwijkeffecten (verschuiven van omzet naar andere winkelcentra). En nergens een beschouwing op het effect van omrijden níet via de NRU maar door Zuilen, Ondiep of Tuindorp.

hoogte in verhouding tot het Utrechts gemiddelde. Het OV-gebruik ligt ca. 3% lager dan het stadsgemiddelde.

Wanneer we de modal split van Overvecht in de situatie van autonome groei 2030 afzetten tegen de twee varianten, zien we een aantal aanzienlijke veranderingen. Allereerst neemt het autogebruik van Overvecht af als gevolg van zowel variant 1 (- 11%) als variant 2 (-8%). Uit deze data blijkt dat het inzetten op een centrale HOV-as en het autoluw maken van de woonstraten van Overvecht leidt tot een grotere afname in autogebruik dan variant 2. Dit is ook terug te zien in het



Figuur 3.2: Verschillen in verkeersintensiteiten in huidig (2015), autonoom (2030) en planvariant 2

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

? Dat is raar. Dit hoofdstuk heet 'afweging OV-netwerk'. Dan verwacht je een onderbouwing van de keuze voor de ene of de andere variant. Niet meteen de vormgeving en inpassing van de (kennelijk) gekozen variant.

4. Afweging OV-netwerk

Eén van de grootste verschillen tussen de varianten is de vormgeving en inpassing van het OV. Waar variant 1 zich kenmerkt door een belangrijke HOV-as over de Carnegiedreef, gaat variant 2 uit van een optimalisatie van de huidige situatie, namelijk een buslijn door de woonwijken heen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de vormgeving en inpassing van de varianten. Hierbij ligt de nadruk op variant 1, aangezien dit een verandering is t.o.v. de huidige situatie.

4.1 HOV op Carnegiedreef (planvariant 1)

In variant 1 wordt autoverkeer geweerd en ontstaat er een exclusieve HOV-corridor op de Carnegiedreef (naast loop- en fietsverbindingen). Een belangrijk aandachtspunt daarbij is de inpassing van de HOV-lijn op de Carnegiedreef en rondom park De Gagel.

4.1.1 Aantal reizigers en type OV

Bij variant 1 wordt ingezet op hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Uit modelberekeningen komt naar voren dat het aantal OV-reizigers toeneemt t.o.v. de autonome situatie in 2030. Enerzijds komt dit door de toename aan huishoudens, maar anderzijds ook door de snellere OV-verbindingen met de rest van de stad, waardoor OV een interessantere optie wordt. Dit is in het vorige hoofdstuk ook terug te zien in de modal split van het OV t.o.v. de autonome groei. In onderstaande tabel is terug te zien hoeveel OV- reizigers er in variant 1 op diverse trajecten te verwachten zijn t.o.v. de autonome situatie.

Traject / locatie	Referentie (autonoom 2030)	Planvariant 1
Overvecht Centrum (Zamenhofdreef)	5.500	20.000 – 23.000
Carnegiedreef	1.500 – 2.000	10.000 – 15.000
Overvecht Noord / bedrijventerrein	1.000 – 5.000	5.500 – 6.500
Overvecht Centrum - Zuilen	200 – 1.200	7.000 – 8.000
Overvecht Centrum – station Overvecht	5.300 – 7.000	10.000 – 13.300
Brailledreef / Taagdreef	4.000 – 5.000	8.400 – 10.200
Kardinaal de Jongweg	2.400 – 3.000	9.500 – 11.000
Japuradreef	2.300	600 – 2.200
Tigrisdreef	2.200 – 2.900	900 – 2.300

Tabel 4.1: Bandbreedte aantal reizigers per etmaal in planvariant 1 t.o.v. autonome situatie

Om te beoordelen welk type OV het meest geschikt is bij welke reizigersaantallen maken we gebruik van het 'willen – kunnen – moeten' principe. Er zijn drie kantelpunten te onderscheiden:

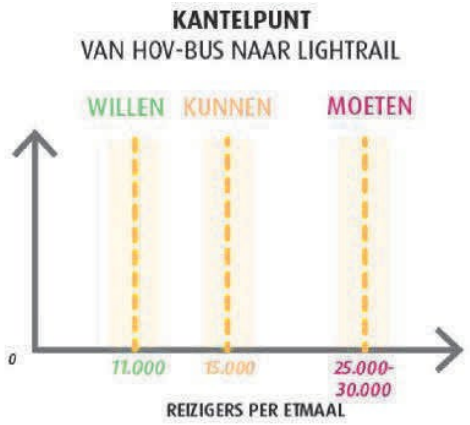
1. Willen – vanaf dit kantelpunt kan gedacht worden aan lightrail;
2. Kunnen – reizigersaantallen passend bij lightrailsysteem;
3. Moeten – vanuit capaciteitsoogpunt is een lightrailsysteem noodzakelijk.

1. Willen

Het kantelpunt "Willen" geeft de ondergrens weer voor reizigersaantallen wanneer gedacht kan worden aan een lightrailsysteem. Dit kantelpunt ligt rond de 11.000 reizigers per werkdag etmaal (reizigers per gemiddelde werkdag op lijnniveau, drukste doorsnede, som van beide richtingen).

2. Kunnen

Het kantelpunt "Kunnen" geeft het kantelpunt vanaf welke reizigersaantallen een lightrailsysteem passend is. Dit kantelpunt ligt rond de 15k reizigers per etmaal (reizigers per gemiddelde werkdag op lijnniveau, drukste doorsnede, som van beide richtingen).



3. Moeten

Daar waar de kantelpunten "Willen" en "Kunnen" opgebouwd zijn vanuit de exploitatie, is het kantelpunt "Moeten" benaderd vanuit de capaciteitskant. Deze capaciteit bestaat uit twee aspecten:

- Voldoende capaciteit op de infrastructuur voor het aantal voertuigen;
- Voldoende capaciteit in de voertuigen om de reizigers te vervoeren.

De reizigersaantallen voor planvariant 1 (transformatieve ontwikkeling) tonen aan dat op de meeste trajecten waar wordt ingezet op HOV er tussen de 7.500-10.000 reizigers zijn. Enkel op het stuk tussen de Carnegiedreef en station Overvecht liggen de reizigersaantallen structureel boven de 10.000 per etmaal, waarbij alleen rond Overvecht Centrum de reizigersaantallen boven de 15.000 liggen. Deze as trekt significant meer reizigers door de aantrekkelijkere rijtijd (kortere route, grotere halte-afstand). Echter betreft dit maar een klein deel van de route, en het aantal reizigers komt nog niet tot het 'moeten' kantelpunt. Daarmee zorgt het inzetten op een HOV as tussen Overvecht Noord en USP/Utrecht Centraal voor een verwacht aantal reizigers wat het best bij een busverbinding past. Dit biedt ook voldoende capaciteit voor verdichting van 7.000 woningen in Overvecht.

Haalbaarheid lightrail

Het is op basis van deze modelberekeningen lastig te bepalen hoeveel extra woningen er nodig zijn zodat lightrail een haalbare optie wordt in Overvecht. Dit is van meerdere factoren afhankelijk (o.a. extra woningen, mobiliteitstransitie (parkeertarieven, kwaliteit loop- en fietsroutes). Door toevoeging van 7.000 extra woningen en aanpassingen in het autonetwerk neemt het aantal OV reizigers toe, zoals is te zien in tabel 1. Zeker op de HOV-as in Overvecht zelf zijn deze toenames aanzienlijk (bijv. rond het winkelcentrum tot wel vier keer zo veel reizigers). Om minimaal op de gehele lijn tot het aantal reizigers te komen wat bij 'willen' past., lijkt een verdichting van 10.000 – 12.500

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

woningen in Overvecht noodzakelijk te zijn (uitgaande van dezelfde modal split). Daarbij ligt het het meest voor de hand om in te zetten op de OV verbinding tussen Overvecht Noord en Utrecht Science Park (wiel wat overgaat in spaak), aangezien die in variant 1 meer reizigers trekt dan de verbinding tussen Overvecht en Utrecht Centraal. Deze verbinding kent immers ook concurrentie van de trein (sprinter Overvecht – Utrecht Centraal). Inzetten op het doortrekken van het wiel richting in Zuilen is niet kansrijk. Hiervoor zijn de reizigerstallen te laag waardoor dit uit het oogpunt van exploitatie geen haalbare optie is.

4.1.2 Halteafstand

Bij een HOV-product is het van belang om een snelle en betrouwbare dienstregeling aan te bieden. Het is daarom wenselijk om niet teveel haltes binnen een korte afstand in te passen. Dé optimale halteafstand is er niet. Dit is afhankelijk van de inbedding in de omgeving.

Haltes komen over het algemeen bij een knooppunt in het stedelijk weefsel. In het geval van Overvecht is dit bijv. ter hoogte van het winkelcentrum en op twee plekken op de Carnegiedreef. Qua afstand tussen de haltes kan bij voldoende verdichting gedacht worden aan 500-600 meter. Zijn er minder bestemmingen in de omgeving (bijvoorbeeld noordelijker in Overvecht ter hoogte van het bedrijventerrein), dan is de halteafstand logischerwijs ook groter.

4.1.3 Vormgeving

De vormgeving van de HOV-verbinding is belangrijk, zodat weggebruikers weten dat er sprake is van een vrijliggende OV-structuur. De inpassing van een HOV-busbaan of lightrail en de bijbehorende vormgeving is afhankelijk van de beschikbare ruimte (profielbreedte) en de kenmerken van de omgeving.

De uiteindelijk inrichting van de HOV-verbinding is afhankelijk van de rijsnelheid, aantal oversteken en ligging. Bij de inrichting is het nemen van gepaste veiligheidsmaatregelen als omheining een belangrijk aandachtspunt. Als de beschikbare ruimte het toelaat, is het op sommige plekken niet altijd nodig om hekken of heggen toe te passen. Dit is bijvoorbeeld het geval indien er maar aan één zijde van de OV-rijbaan een fiets- en/of voetpad is of er slechts aan één zijde voorzieningen zijn. In dat geval hebben fietsers en voetgangers ook niet de urgentie om over te steken. Een praktijkvoorbeeld hiervan is de busbaan Parkwijk rond het Amaliapark in Leidsche Rijn.



Figuur 4.1: Busbaan Parkwijk in Leidsche Rijn

De HOV-route die bij planvariant 1 voorzien is, gaat door verschillende gebieden heen. Rondom het winkelcentrum kan worden aangesloten op de vrijliggende OV-structuur die er al ligt. Op de Carnegiedreef zal een nieuwe vrijliggende OV-structuur komen. Gezien de verdichting die langs de as voorzien is, en de functies aan weerszijden van de rijbaan (park de Gagel, stadsboerderij, woningen, voorzieningen) is een afscheiding middels heggen hier aan te bevelen.

4.1.4 Buurt-ontsluitend OV

Het inzetten op een HOV-lijn door het hart van Overvecht (Carnegiedreef, Zamenhofdreef) levert voor het merendeel van de OV-reizigers reistijdwinst op. De consequentie is echter dat de doorgaande lijnen door de buurt heen verdwijnen. Het is echter wel van belang dat ook oudere of minder valide inwoners van Overvecht met het OV kunnen reizen. Daarom dient er in scenario 1 een ontsluitende (buurt) bus door de wijk te komen, als aanvulling op de snelle HOV-as. Dit kan in de vorm van een kleine flexbus (zie afbeelding) of een stadsbus van maximaal 12 meter lang. Een ontsluitende buurtbus zorgt ervoor dat de centrale HOV-as goed bereikbaar is voor iedereen binnen de sub-wijken van Overvecht. Het doel hierbij is dat een betrouwbaar product wordt aangeboden waarmee mensen uit de buurten van Overvecht snel bij de superhaltes of station Overvecht kunnen komen.

Een buurtbus rijdt in principe een vaste route. In het geval van de wijk Overvecht kan de buurtbus reizigers naar de ‘superhaltes’, het winkelcentrum of station Overvecht brengen. Dergelijke vormen van op maat gemaakt ontsluitend vervoer worden al toegepast in en rond Utrecht. Zo rijdt er een buurtbus tussen Utrecht Overvecht en Maarssen en in Vijfheerenlanden. Ook kan er, indien de dienstregeling het toe staat voor gekozen worden om na de vaste ronde mensen thuis af te zetten. Dit principe wordt bijvoorbeeld in Brabant toegepast. Daarmee wordt een vaste route gecombineerd met een flexibel persoonsgebonden reisaanbod.



Voor dit type buurtbus hoeft niet 'meer asfalt' aangelegd te worden!

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

En het voorbeeld op vorige pagina (p.175) dan? Stel: kleinere bussen maar hogere frequentie? Is dat onderzocht?

4.2 OV door de wijk (planvariant 2)

De tweede OV variant kenmerkt zich door het OV wat door de wijk heen gaat. Dit betreft een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. Dit betekent dat er in de buurtstraten meer ruimte nodig is, aangezien deze ook geschikt moeten zijn voor stadsbussen (zie voorbeelden hiernaast). Als gevolg van het verwijderen van de voorrang in combinatie met vergroening en snelheidsremmende maatregelen kunnen de verkeersveiligheids en leefbaarheidsdoelstellingen wel behaald worden. Deze inrichting biedt minder ruimte voor verblijven en spelen op straat. Qua inrichting kan worden aangesloten op de weginrichting die nu ook al van toepassing is. Wegen zoals de Nijldreeg Japuradreef, Tigrisdreef, Neckardreef en Donaudreef zijn in de huidige situatie ook al ingericht voor stadsbussen.





4.2.1 Aantal reizigers en type OV

Bij variant 2 wordt ingezet op een optimalisatie van het bestaande OV-aanbod. Uit modelberekeningen komt naar voren dat het aantal OV-reizigers toeneemt t.o.v. de autonome situatie in 2030. Waar dit in variant 1 ook te maken had met versnelde rijtijden komt dit hier voornamelijk door de verspreide verdichting in de wijk. De verschillen op de verschillende routes zijn terug te zien in onderstaande tabel.

Traject / locatie	Referentie (autonoom 2030)	Planvariant 2
Overvecht Centrum (Zamenhofdreef)	5.500	18.000 – 19.300
Carnegiedreef	1.500 – 2.000	2.100 – 4.000
Overvecht Noord / bedrijventerrein	1.000 – 5.000	3.600 – 5.000
Overvecht Centrum - Zuilen	200 – 1.200	5.000 – 9.000
Overvecht Centrum – station Overvecht	5.300 – 7.000	4.000 – 6.500
Brailledreef / Taagdreef	4.000 – 5.000	12.500 – 13.600
Kardinaal de Jongweg	2.400 – 3.000	5.000 – 7.000
Japuradreef	2.300	3.000 – 4.700
Tigrisdreef	2.200 – 2.900	3.000 – 4.700

Tabel 4.2: Bandbreedte aantal reizigers per etmaal in planvariant 2 t.o.v. autonome situatie

Eerlijk is eerlijk: in deze alinea wordt voor het eerst een visie uitgesproken, waar dan een conclusie op volgt. De conclusie volgt alleen niet logisch uit al het voorgaande (en het PlanMER).

4.3 OV-varianten versus verdichtingskeuzes

In deze paragraaf wordt ingegaan in hoeverre de OV-varianten gekoppeld zijn aan de verdichtingsvarianten. Voor Overvecht is er naast de keuze voor een OV-variant immers ook de keuze voor een verdichtingsvariant (zie hoofdstuk 1: kenmerken varianten). Indien de keuze valt op een HOV-verbinding via de Carnegiedreef is het logisch om de verdichting hierbij aan te laten sluiten en voornamelijk rondom dat gebied woningen en voorzieningen te realiseren. Dit sluit het beste aan bij het aspect 'slim bestemmen' uit het mobiliteitsplan. Goede afstemming van mobiliteit (in dit geval de HOV-lijn) met ruimtelijke verdichting en functiemenging (in dit geval transformatieve verdichting rond de Carnegiedreef), voorkomt onnodige mobiliteit. Indien er wordt gekozen om verdichting meer te spreiden over het hele gebied, past dit het best bij een optimalisatie van de huidige OV-structuur door de wijk heen.

En hóe komen we dan tot die keuze?!

Het is eventueel mogelijk om de verdichting te verspreiden en wel al meteen in te zetten op HOV-as. OV-reizigers kunnen dan lopend of met de fiets naar de 'superhaltes' aan de Carnegiedreef. Eventueel kan dan bij een verdere verdichting meer het accent rond de HOV- as komen liggen. Een combinatie van het in stand houden en optimaliseren van OV door de wijk heen in combinatie met verdichting op de as langs de Carnegiedreef is niet logisch. De verdichting sluit dan niet aan bij de OV-route, die tevens een langere reistijd kent.

Dit staat hier zo, maar hoe verhoudt zich dat tot de tekst op de volgende pagina ("*Gezamenlijk met de Provincie zal bepaald en berekend worden in hoeverre het HOV in variant 1 geoptimaliseerd kan worden*") en de tekst op p.97 van Deel A: "*Voor het openbaar vervoer zijn we afhankelijk van de provincie Utrecht.*" ?

4.4 Conclusie OV-netwerk

In dit hoofdstuk is nader ingegaan op het OV-netwerk in de twee planvarianten. Vanuit de gewenste mobiliteitstransitie (in de gehele stad) en de ambities voor Overvecht (forse verdichting als inbreiding) is hoogwaardig OV een randvoorwaarde als hoogwaardig alternatief naast fietsen en deelmobiliteit. Planvariant 2, waarbij OV net als in de huidige situatie door de wijk gaat, is op termijn niet meer haalbaar. Het is ingericht als 1 'fit for all' product voor heel verschillende doelgroepen. Voor keuzereizigers is het systeem eigenlijk te langzaam, en voor mensen die niet ver kunnen lopen is het te veel als 'standaard OV' ingericht. Daarmee is dit product niet optimaal richting de toekomst en de ambities in Overvecht.

Daarnaast komen er door de verdichting vele nieuwe OV-reizigers bij. Een principe keuze voor meer 'OV op maat' lijkt het meest passend voor dit gebied. De transitie naar een autovrije Carnegiedreef is een enorme kans om dit uit te voeren. Met één centrale HOV-as over de Carnegiedreef vermindert de reistijd en kunnen er meer reizigers vervoerd worden met minder exploitatiekosten. Zodat er daarnaast budget is voor meer buurtgericht OV, met ongelede stadsbussen van maximaal 12 meter lang. Het buurtgerichte openbaar vervoer is onderdeel van het reguliere openbaar vervoer in de stad. Het HOV systeem is afgestemd met de Provincie Utrecht. Waar en hoe vaak bussen rijden wordt periodiek bepaald. De provincie Utrecht maakt daarvoor afspraken met de vervoerbedrijven.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

? Dat is raar. Dit hoofdstuk heet 'afweging autonetwerk'. Dan verwacht je een onderbouwing van de keuze voor de ene of de andere variant. Niet enkel een beschrijving van de ene en de andere variant, zoals hieronder gebeurt, met een *kennelijke* maar niet of impliciet gemotiveerde keuze voor Variant 1.

Een autoloze HOV- as over de Carnegiedreef biedt daarnaast meer ruimte aan/kwaliteit voor fietsers en voetgangers.

Daarbij ligt het voor de hand om in te zetten op een HOV verbinding tussen Overvecht Noord en Utrecht Science Park (wiel wat overgaat in spaak), aangezien die in variant 1 net wat meer reizigers trekt dan de verbinding tussen Overvecht en Utrecht Centraal. Deze verbinding kent immers ook concurrentie van de trein (sprinter Overvecht – Utrecht Centraal). Mogelijk kan bij voldoende reizigerspotentie de wielverbinding doorgetrokken worden naar Lage Weide, waar veel arbeidsplaatsen gevestigd zijn. In de huidige berekening komt naar voren dat de reizigerstallen hiervoor te laag zijn waardoor dit uit het oogpunt van exploitatie geen haalbare optie is. Met de verbinding Overvecht – station Overvecht – USP worden nieuwe woonmilieus verbonden met een kennislocatie en wordt rekening gehouden met de belangen om Utrecht Centraal te ontlasten. Als 2de stap kan bij voldoende reizigerspotentie dan ook de verbinding tussen Overvecht en Utrecht Centraal geüpgraded worden tot HOV-kwaliteit. De basis hiervan ligt er dan al met een stevige HOV-infra in Overvecht zelf (rond het winkelcentrum, station en de Carnegiedreef).

Uit de modelberekeningen kwam naar voren dat het OV-gebruik van planvariant 2 percentueel gezien op hetzelfde niveau ligt als planvariant 1. Hoewel dit niet in de lijn der verwachting lag, is een mogelijke verklaring hiervoor dat inwoners uit de wijken niet lopend of fietsend naar de HOV-halte gaan, maar vaker de fiets gebruiken t.o.v. het OV. Dit is ook terug te zien in het verschil in fietsgebruik in beide varianten. Planvariant 1 biedt echter een unieke kans om de woonstraten van Overvecht vrij te spelen van doorgaand auto- en vrachtverkeer. Vrijgespeelde woonstraten leiden tot een meer veilige leefomgeving en meer ruimte voor voetganger/fiets. Dit gegeven, in combinatie met een sterk toegenomen fiets- en OV-gebruik ten opzichte van de autonome situatie, leidt ertoe dat planvariant 1 de voorkeur heeft. Gezamenlijk met de Provincie zal bepaald en berekend worden in hoeverre het HOV in variant 1 geoptimaliseerd kan worden.

Dit wordt gebracht alsof in Variant 2 alle woonstraten belast blijven worden door doorgaand auto- en vrachtverkeer. Dat is natuurlijk niet zo.

Het zou fair zijn om bij dat aspect van 'vrijspelen en veilig maken' een beeld te geven waar, in Variant 2, die woonstraten *niet* worden vrijgespeeld. Het lijkt alleen te gaan om de 'binnenringstructuur' (zie bijvoorbeeld fig. 3.2)

Maar je hébt ook een andere keuzemogelijkheid. Alleen wordt daar niet op in gegaan.

Het is niet onderzocht (zie PlanMER) of de capaciteit van deze inprikkers op alle delen van de dag toereikend is voor alle in- en uitgaande buurtverkeer.

5 Afweging auto-netwerk

Variant 1 en 2 geven allebei een andere invulling aan de rol van de auto in Overvecht. Wanneer verkeer op één plek verdwijnt, leidt dit tot verkeerstoenames op andere plekken in het netwerk. In het geval van Overvecht betekent dit dat de intensiteiten op de Einsteindreef, Brailledreef en Franciscusdreef in beide varianten aanzienlijk toenemen. Hoewel dit in beide varianten het geval is, leidt de maximale inzet op de mobiliteitstransitie in variant 1 tot een sterkere toename van intensiteiten op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht.

Dat de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht drukker worden, is een logisch gevolg van de netwerkaanpassingen die de varianten voorstellen. Om forse verkeerstoenames op de ontsluitende routes van Overvecht te compenseren is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het 'slim parkeren' principe uit het mobiliteitsplan). Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, en waar nodig fysieke netwerkingrepen, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Het s om deze reden essentieel om in te zetten op modal shift richting fiets- en OV.

5.1.1 Verschuiving verkeer

In variant 1 wordt doorgaand verkeer door de woonstraten van Overvecht geweerd door het toepassen van inprikkers. Doorgaand verkeer via straten zoals de Nijldreef, Japuradreef en Neckardreef is daarmee niet meer mogelijk. Daarnaast wordt in variant 1 de Carnegiedreef afgesloten en uitsluitend gebruikt voor voetgangers, fietsers en de HOV-verbinding. Het gevolg hiervan is dat dit verkeer zich concentreert op de gebiedsontsluitingswegen (Einsteindreef, Franciscusdreef, Brailledreef en Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)).

Bij planvariant 2 wordt de bestaande stratenstructuur voor autoverkeer benut. Waar mogelijk worden parkgebieden vrijgespeeld van autoverkeer. Sommige routes behouden een sterkere verkeersfunctie vanwege het OV door de wijk. Ook in deze variant wordt de Carnegiedreef afgesloten voor autoverkeer. Inzet op extra scherpe parkeernormen is nodig om de toenames op de doorgaande (gebiedsontsluitende) wegen beperkt te houden.

Daarnaast is de doorstroming op de NRU een belangrijk aandachtspunt in beide varianten. De NRU heeft een grote invloed op de ontsluiting en doorstroming van het verkeer in en rond Overvecht.

5.1.2 Gebiedsontsluitingswegen

Het is belangrijk om te voorkomen dat het afsluiten van routes leidt tot overmatig sluipverkeer door de buurten van Overvecht. Enerzijds is het in dit kader van belang dat de ontsluitende routes in het netwerk hun functie goed kunnen vervullen, zodat sluipverkeer minder aantrekkelijk wordt gemaakt. Een goede verkeersafwikkeling op de hoofdwegen van Overvecht is immers een aantrekkelijk alternatief voor sluipverkeer. Daarentegen kunnen slecht ingerichte hoofdwegen met lange wachtrijen sluipverkeer aanmoedigen. Het is dus belangrijk om de doorstroming op deze wegen te voorzien.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

en, met name Variant 1, een toename op de 'omrijdroutes' door Zuilen, Ondiep en Tuindorp.

Deze wegvakken kunnen de intensiteiten met een 2x1 vormgeving voldoende afwikkelen, mits in combinatie met dynamisch verkeersmanagement. Beide varianten kennen een toename op de NRU (Noordelijke Randweg Utrecht).

Anderzijds kan sluipverkeer worden voorkomen door het plaatsen van fysieke barrières op straat. Een automatische inzinkbare verkeerspaal met cameratoezicht kan hiervoor een oplossing zijn. Of het toepassen van een bussluis zodat OV en nood- en hulpdiensten nog wel door het gebied heen kunnen. Op deze manier worden bepaalde routes in Overvecht alleen toegankelijk voor vergunningshouders/bestemmingsverkeer.

5.1.3 Inrichting gebiedsontsluitingswegen

De toenemende intensiteiten op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht vragen aandacht voor de inrichting van deze wegen. Het doel is om autogebruik te verlagen, de weginrichting speelt hier een belangrijke rol in. Tegelijkertijd gaan de gebiedsontsluitende wegen een belangrijkere rol vervullen door de netwerkkeuzes in Overvecht. Zeker in variant 1 is dit het geval. Voorbeelden van vergelijkbare wegen kunnen worden gevonden op andere locaties in Utrecht zoals 't Goylaan en de Westelijke Stadsboulevard (Marnixlaan, Sint-Josephlaan, Cartesiusweg). Deze wegen hebben een vergelijkbare functie met de Franciscusdreef, Einsteindreef, Carnegiedreef en Brailledreef en zijn (of worden) aangepast qua wegprofiel. Om autoverkeer op deze wegen te verminderen is er voor gekozen om de Einsteindreef en de Fransiscusdreef ten zuiden van de Orinocodreef in te richten als 2x1 weg. Eén rijstrook per richting verlaagt de capaciteit en biedt meer ruimte voor fiets, voetganger en groenvoorziening. De weg blijft echter wel een belangrijke gebiedsontsluitende functie houden en behoudt ook de functie van voorrangsweg.

Is dit gekozen specifiek bij Variant 1 of voor beide varianten?

Tabel 5.1 geeft een overzicht van de intensiteiten op de gebiedsontsluitingswegen van Utrecht in 2015 (basisjaar verkeersmodel).

Voor een weg met één rijstrook per richting (2x1) wordt in de regel gehanteerd dat deze 20.000 motorvoertuigen per etmaal goed kan verwerken. Eventueel is 25.000 ook nog mogelijk, maar dat kan wel tot congestie in de spitsen leiden. Bovenstaande tabel laat zien dat op deze wegen die als stadsboulevard zijn ingericht (of waar dit op de planning staat) de capaciteit ofwel onder de 20.000 ligt, of rond de 25.000 motorvoertuigen per etmaal. Samen met dynamisch verkeersmanagement is een vormgeving met 2x1 rijstroken hier goed mogelijk.

Zie intensiteiten in tabel 5.2 hiernaast. Dat gaat dan toch niet goed?



Figuur 5.1: nieuwe inrichting 't Goylaan



Figuur 5.2: Locatie wegvakken Overvecht

Onderstaande tabel 5.2 geeft weer hoeveel verkeer er op de gebieds-ontsluitingswegen door Overvecht rijden (de locaties van de wegvakken zijn weergegeven in figuur 5.2). De NRU wordt hierbij buiten beschouwing gelaten, aangezien deze weg een nog belangrijkere rol vervult waarbij 2x2 rijstroken noodzakelijk zijn. Op de helft van de wegvakken ligt de intensiteit in de huidige situatie rond of onder de 15.000 mvt/etm. Zoals reeds is vermeld nemen de intensiteiten op deze wegen als gevolg van de keuzes in de wijk zelf (fors) toe. Op de helft van de uitgelichte wegvakken ligt de etmaalintensiteit in de planvarianten op of boven de 30.000 motorovertuigen. Dit is met name rondom de aansluitingen met de NRU. Een transformatie naar één rijstrook per richting lijkt hier niet realistisch. Op de andere wegvakken liggen de intensiteiten rond de 25.000 of net onder de 20.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze wegen bieden wel de mogelijkheid voor transformatie naar 2x1 rijstrook. Het is van belang dit in combinatie met inzet op dynamisch verkeersmanagement (slim sturen), mobiliteitsmanagement (anders reizen) en strengere parkeernormen (slim parkeren). Daarmee wordt de groei op de gebiedsontsluitingswegen als gevolg van variant 1 of 2 nog verder verlaagd.

!! Deze wegvakken en aantallen verschillen met de wegvakken en aantallen in het PlanMER ! (zie tabellen 6.7 en 6.9).

Straatnaam	Intensiteit
Sint-Josephlaan	26.000
Cartesiusweg	25.500
Marnixlaan	24.500
Joseph Haydnlaan	19.000
't Goylaan	18.000

Tabel 5.1: intensiteiten gebiedsontsluitingswegen 2015

Nr.	Straatnaam	Autonoom	Planvariant 1	Planvariant 2
1	Franciscusdreef (zuid)	13.500	19.500	16.000
2	Franciscusdreef (noord)	26.500	33.000	30.000
3	Einsteindreef (zuid)	31.000	30.000	33.000
4	Einsteindreef (midden)	16.000	28.000	26.000
5	Einsteindreef (noord)	26.500	32.000	31.500
6	Brailledreef	15.000	18.500	19.000

Tabel 5.2: Verkeersintensiteiten in mvt/etm op de belangrijkste ontsluitingswegen in Overvecht, vergelijking tussen autonome situatie en de planvarianten

Hoeveel strenger? Dat is terug te lezen voor de (zeer) goede lezer in het PlanMER (p.57)

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Zie vorige pagina's 180/181. Die 'kans' lijkt helemaal niet logisch.

Op termijn kunnen dan wellicht ook andere delen van de Franciscusdreef of Einsteindreef getransformeerd worden tot stadsboulevard.

De mobiliteitstransitie in Overvecht biedt dus kansen om de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht te transformeren tot stadsboulevard, zoals ook op andere plekken in Utrecht is gedaan (zie het voorbeeld van de oude en nieuwe situatie van de Marnixlaan hiernaast en op de volgende pagina). Er ontstaat meer ruimte voor de voetganger, fietser en groen-voorziening.

Concreet?

Daarnaast wordt dynamisch verkeers-**management ingezet** om te zorgen dat de stadsboulevard, ook op drukke momenten, leefbaar en goed oversteekbaar blijft.





Figuur 5.3: oude (2x2 rijstroken) en nieuwe inrichting Marnixlaan als stadsboulevard

5.1.4 Inrichting erftoegangswegen

In variant 1 wordt ingezet op woonstraten. Voor doorgaand verkeer is hier geen rol meer weggelegd. Het realiseren van één centrale HOV-as over de Carnegiedreef speelt de buurten van Overvecht vrij van 'grote wegen' met bus- en autoverkeer. Deze variant leent zich dan ook voor een basisinrichting van 15-30 km/u wegen, met uitzondering van de buurtinprikkers. Het weren van (zwaar) autoverkeer door de woonstraten van Overvecht komt de leefbaarheid op straatniveau ten goede. Woonstraten worden ingericht als woonerf waar de fietser en voetganger de hoofdgebruiker is. Daardoor lenen de woonstraten zich ook meer voor veilig spelen op straat voor kinderen. Een voorbeeld hiervan is te zien in de figuur hiernaast.



Figuur 5.4: Voorbeeld woonstraat / erftoegangsweg

Bij planvariant 2 wordt het huidige OV-netwerk geoptimaliseerd, i.p.v. van een nieuwe HOV structuur. De stadsbus stopt in deze variant ook in de woonwijken, wat gevolgen heeft voor de mogelijke profielen op deze straten. Deze moeten namelijk toegankelijk zijn voor busverkeer. Daarnaast blijft doorgaand verkeer door de wijken heen mogelijk. Transformatie van deze wegen in de wijk naar 30 km/u is mogelijk, maar kent dus wel beperkingen

Zo kan het dus ook !

Maar dat is hier weer uit beeld !

vanwege de aanwezigheid van de bus. Een voorbeeld van hoe deze wegen kunnen worden ingericht is zoals de Maliesingel in de binnenstad van Utrecht. Deze weg is heringericht waarbij er meer ruimte is gekomen voor de fietser, minder asfalt is, maar kent een profiel waar ook de bus gebruik van kan maken.



Figuur 5.5: Inrichting Maliesingel (GOW30)

5.2 Conclusie auto-netwerk

In beide varianten verandert het auto-netwerk aanzienlijk. Planvariant 1 zet in op een systeem van inprikkers, waardoor doorgaand verkeer door de wijk niet meer mogelijk is. Planvariant 2 zet in op een optimalisatie van de huidige structuur. Om de auto's en grote stadsbussen te kunnen voorzien, zijn er meer wegen nodig met een GOW30-inrichting. Dit betekent dat er meer asfalt in de wijk zal liggen. Variant 2 leidt daarmee tot een grotere diversiteit in wegtypen. Het faciliteren van doorgaand auto- en busverkeer door de woonstraten in variant 2 conflicteert met het voorzien van een veilige leefomgeving. Met oog op deze veilige leefomgeving is doorgaand verkeer door de woonstraten van Overvecht onwenselijk.

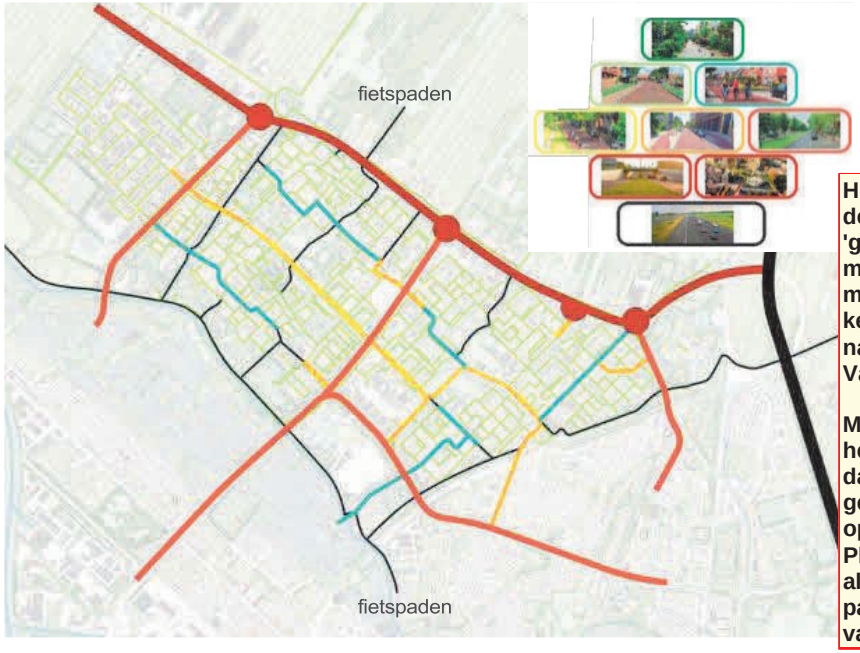
In beide varianten worden de hoofdgebiedsontsluitingswegen van Overvecht drukker, dit is een logisch gevolg van de netwerkaanpassingen (o.a. autovrije Carnegiedreef) die de varianten voorstellen. Om niet te veel verkeer in Overvecht zelf te krijgen is het van belang om in te zetten op dynamisch verkeersmanagement en goed functionerende ontsluitingswegen van Overvecht.

Is dít dan de doorslaggevende reden om te kiezen voor Variant 1 ? Het lijkt meer op een doelredenering.

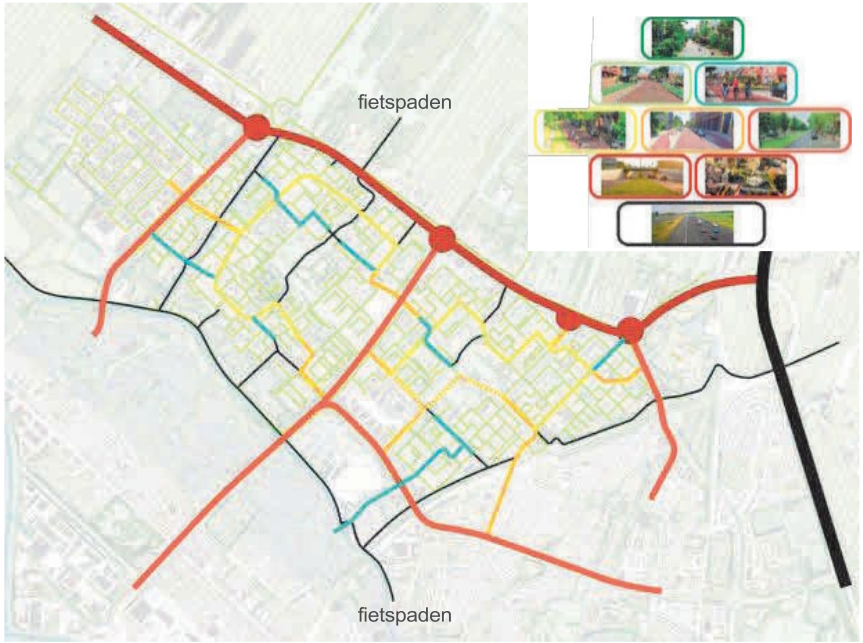
De gebiedsontsluitingswegen zullen dus een belangrijke rol krijgen. Voor een deel van deze wegvakken (Einsteindreef, Franciscusdreef, Brailledreef) is een herinrichting tot stadsboulevard mogelijk. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor de voetganger, fietser en groenvoorziening. De toenames zijn echter dusdanig dat dit niet overal direct mogelijk is. Inzet op extra scherp parkeerbeleid, dynamisch verkeersmanagement en **mobiliteitsmanagement** is nodig om de groei beperkt te houden. Het integrale mobiliteitsbeeld van de netwerken is te zien in onderstaande figuren.

Wat betekent dit feitelijk?

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF



Figuur 5.6: Integraal mobiliteitsbeeld netwerken variant 1



Figuur 5.7: Integraal mobiliteitsbeeld netwerken variant 2

Hier komt de aap uit de mouw. De 'gewenste mobiliteitstransitie' maakt maar één keuze mogelijk, namelijk die voor Variant 1.

Maar als dat écht het argument is, dan hadden we geen circus hoeven optuigen met een PlanMER op twee alternatieven en een participatietraject van 'n jaar.

Sub: de 'gewenste mobiliteitstransitie' volgt NIET als vanzelf-logisch uit het PlanMER en uit de hele 'onderbouwing' in dit Deel B, maar is een externe drijfveer.

6. Conclusie en aanbeveling

In deze notitie zijn de kenmerken van de verschillende varianten en bijbehorende mobiliteitskeuzes en de voor- en nadelen ervan toegelicht. **Vanuit de gewenste** mobiliteitstransitie (in de gehele stad) en de ambities voor Overvecht (forse verdichting als inbreiding) is **hoogwaardig OV een randvoorwaarde** als hoogwaardig alternatief naast fietsen en deelmobiliteit.

Het **huidige OV systeem** in Overvecht is ingericht als 1 'fit for all' product voor heel verschillende doelgroepen. Voor keuzereizigers is het systeem eigenlijk te langzaam, en voor mensen die niet ver kunnen lopen is het wellicht te veel als ‘standaard OV’ ingericht. Daarmee is dit product **niet optimaal richting de toekomst** en de ambities in Overvecht.

Een principe keuze voor meer **‘OV op maat’** lijkt het meest passend voor dit gebied. De transitie naar een autovrije Carnegiedreef is een enorme kans om dit uit te voeren. Met één centrale **HOV-as over de Carnegiedreef** vermindert de reistijd en kunnen er meer reizigers vervoerd worden met minder exploitatiekosten. Zodat er daarnaast budget is voor meer buurtgericht OV.

níet als je moet opverstappen

Wat betreft de verdere lijnvoering van het OV en belangen om Utrecht Centraal te ontlasten lijkt een verbinding tussen **Overvecht – station Overvecht – USP** heel krachtig (hart op hart verbinden van nieuwe woonmilieus met kennislocatie). Tevens biedt dit invulling van een **wielverbinding** in noordoostkant van de stad. Met deze keuze blijft er flexibiliteit op de spaakverbinding (Overvecht – Utrecht CS). Ook het reguliere OV vanuit Utrecht CS naar Overvecht kan profiteren van de upgrade van HOV in Overvecht (meerijden). Uiteindelijk kan bij voldoende reizigerspotentie dan ook de spaakverbinding geüpgraded worden tot HOV- kwaliteit. De basis hiervan ligt er dan al met een stevige HOV-infra in Overvecht zelf (rond het winkelcentrum, station en de Carnegiedreef). Ook de sterke woon-werkrelatie tussen Overvecht en **Lage Weide** maakt het interessant in de toekomst een opwaardering tot HOV- verbinding tussen deze locaties te verkennen.

Vanuit de modaliteit **auto** is een hoge ambitie zonder meer nodig voor de gemeentelijke **mobiliteitsambitie** in combinatie met de **verdichtingsopgave** in Overvecht (meer mensen op de beschikbare vierkante meters vraagt stevige keuzes). Om de leefbaarheid in de wijken te verhogen is het nodig om in te zetten op een herinrichting naar erftoegangswegen en GOW30 profielen. Ook is het belangrijk voor de afwikkeling van autoverkeer in Overvecht om in te zetten op goed functionerende ontsluitingswegen van Overvecht.

Op basis van de modelberekeningen komt naar voren dat er een **uitwerkingsopgave** is op het gebied van parkeerbeleid. De toenames van het gemotoriseerd verkeer op de doorgaande wegen zijn dusdanig dat het nodig is om een **extra scherp parkeerbeleid bij nieuwe ontwikkelingen** te kiezen dan nu in het model is gedaan. Hiermee leiden nieuwe routekeuzes voor auto’s (Carnegiedreef is immers niet meer mogelijk) tot een beperkte groei op de overblijvende gebiedsontsluitingswegen. Het is dus van belang om maximaal in te zetten op een **modal shift** (meer lopen, fietsen en OV) waardoor er **minder autoverkeer op wijkniveau** is en je letterlijke ruimte/lucht maakt op de doorgaande autostructuren. Deze kunnen dan het resterende autoverkeer vanuit de wijkstraten opvangen.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

5

In dit hoofdstuk is Variant 2 - of de vergelijking tussen Variant 1 en Variant 2 - geheel buiten beeld gelaten!

Onderbouwing wonen

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Onderbouwing wonen

In deel A is voor iedere buurt opgenomen wat de ontwikkelrichting is ten aanzien van de woningvoorraad. Deze ontwikkelrichting komt voort uit een analyse van de bestaande situatie. Hieronder wordt per buurt aangegeven wat opvalt ten aanzien van de huishoudenssamenstelling en hoe de huidige verdeling sociale huur, particuliere huur en koop is.

In alle buurten met een percentage sociale huur boven de 60 procent, mag dit aandeel dalen. In buurten waar juist minder dan 40 procent sociale huur is, moet het aandeel stijgen.

Het middensegment is er in algemene zin te weinig in Overvecht. Dat betekent dat dit aandeel in bijna iedere buurt gewenst is (aangegeven met een dubbel plus-teken).

Het hoge segment heeft een enkel plus-teken. Dat wil zeggen dat er bij nieuwbouw ook ruimte is voor dure woningen, maar dat dit percentueel geen groot aandeel moet worden.

Het actuele woonbeleid geeft invulling aan de genoemde segmenten.

** Op buurtniveau ontbreken cijfers over het aandeel middeldure huur. Het percentage geeft het aandeel particuliere huur aan.*

Vechtzoom-Noord

Kenmerken bewoners:
- Meeste 55+ van Overvecht
- 1/3 gezinnen
- Gemiddeld hoogste inkomen wijk
- Ca. 30% in laagste inkomensgroep

Kenmerken woningen:
- Relatief veel grote woningen: 40% >100 m2 GBO

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**60%**	**10%**	**30%**		
Ontwikkel-richting (%)	-	++	+	+	+

Vechtzoom-Zuid

Kenmerken bewoners:
- Redelijk evenwichtige verdeling leeftijdsgroepen
- Inkomen iets hoger dan gemiddeld wijk
- Ruim 35% in laagste inkomensgroep

Kenmerken woningen:
- >80% woningen tot 100 m2

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**64%**	**19%**	**15%**		
Ontwikkel-richting (%)	-	+	++	++	+

Tigrisdreef e.o.

Kenmerken bewoners:
- Meeste gezinnen van Overvecht (ca. 40%)
- Ca. 50% in laagste inkomensgroep
- 8/ geen startkwalificatie

Kenmerken woningen:
- Redelijke mix van kleine woningen, middelgrote woningen en grotere woningen

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**78%**	**2%**	**19%**		
Ontwikkel-richting (%)	--	++	+	+	+

Zambesidreef e.o.

Kenmerken bewoners:
- Ca. 50% alleenstaand
- Ca. 30% met kinderen
- Gemiddeld inkomen één na laagst
- Ca. 60% laagste inkomensgroep

Kenmerken woningen:
- Ca. 2/3 65-99 m2 GBO
- 20% kleiner, 15% groter

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**76%**	**9%**	**15%**		
Ontwikkel-richting (%)	--	++	++	++	+

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Zamenhofdreef e.o

Kenmerken bewoners:
- <65% alleenstaand
- <50% 18-34 jaar
- Salaris gemiddeld
- Hoogste aandeel hoogopgeleid

Kenmerken woningen:
- 44% woningen <65 m2
- 44% 65-99 m2

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	22%	55%	22%		
Ontwikkel-richting (%)	++	-	+	+	+

Donaudreef, Wolgadreef e.o.

Kenmerken bewoners:
- > 35% huishoudens met kinderen, kwart inwoners kind
- Ca. 50% alleenstaand
- 2/3 laagste inkomensgroepen

Kenmerken woningen:
- 20% woningen tot 65 m2
- 12% woningen > 100 m2

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	81%	4%	15%		
Ontwikkel-richting (%)	--	++	++	++	+

Neckardreef e.o.

Kenmerken bewoners:
- Ca. 20% 65+, 30% gezinnen
- Gemiddeld laagste inkomen Overvecht (2020)
- 50% valt in laagste inkomensgroep
- ⁄ geen startkwalificatie

Kenmerken woningen:
- 30% woningen tot 65m2
- 90% woningen tot 99m2

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	80%	9%	11%		
Ontwikkel-richting (%)	--	++	++	++	+

Taagdreef, Rubicondreef e.o.

Kenmerken bewoners:
- Ca. 60% alleenstaand, ca. 30% gezinnen
- Relatief weinig kinderen, veel 18-34 jarigen
- Één na hoogste gemiddelde inkomen wijk
- Redelijke mix inkomensgropen en opleiding

Kenmerken woningen:
- Ca. 10% woningen <65 m2
- 20% groter dan 100 m2

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	39%	35%	26%		
Ontwikkel-richting (%)	=	=	+	+	+

Als met Zamehofdreef e.o. ook wordt gedoeld op het gebied van Overvecht Centrum: in het Masterplan wordt uitgegaan van veel desinvesteringen, dure grond door gebouwd parkeren, duur bouwen door intensieve hoogbouw... daat gaat slecht samen met een '++inzet' op sociale huur.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Richtinggevend woonprogramma
In Overvecht zoeken we ruimte voor tenminste 5.000 woningen. Deze woningen moeten bijdrage aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Voor heel Overvecht streven we naar een verdeling in de woningvoorraad van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector, om een betere balans in woningtypen aan te bieden dan in de huidige situatie. Deze percentages zijn geen doel op zich, maar geven de ontwikkelrichting voor Overvecht aan. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen in Overvecht. De ontwikkeling naar meer een gemengde wijk bereiken we door nieuwbouw waarin ook ruimte is voor nieuwe sociale huurwoningen. In de bestaande bouw biedt dit ruimte voor corporaties om bijvoorbeeld woningen in het middensegment te verhuren of om binnen de sociale huur een ander prijsbeleid te hanteren. Zo worden ook bestaande complexen meer gemengd.

Kleine toevoegingen in bestaande (sociale) buurten
De ontwikkeling leidt tot meer kwaliteit in een meer gemengde buurt. Dat kan op verschillende manieren:
- Bouw van middeldure en duurdere woningen
- Bouw type sociale huurwoningen dat nu nog ontbreekt, waarbij in bestaande bouw ruimte ontstaat voor bijvoorbeeld middenhuur.
- Ruimte voor bijzondere woonconcepten zoals wooncoöperaties, gemengd wonen, CPO.

Herontwikkeling en transformatie
Wanneer een locatie en/of gebied grootschaliger wordt aangepakt, onder andere met sloop-nieuwbouw, gelden de volgende uitgangspunten:
• Het aantal sociale huurwoningen komt in principe terug in de nieuwbouw.
• De ruimte voor extra woningen wordt benut voor het middensegment (minimaal 50%) en de vrije sector (maximaal 50%).

• In de vrije sector hebben koopwoningen de voorkeur boven dure huurwoningen. Er is meer vraag naar koopwoningen dan naar dure huur.

Grotere gebiedsontwikkelingen vormen op zichzelf een gemengd woonmilieu
Ontwikkelingen vanaf ca. 300 woningen moeten op zichzelf een gemengd woonmilieu vormen. Dat betekent dat nieuwbouw in die gebieden bestaat uit:
- Minimaal 30 - 35% sociale huur
- Minimaal 25 - 40% middensegment
- Maximaal 25 - 40% vrije sector

Voor wie bouwen we in Overvecht?
Het toevoegen van 5.000 woningen biedt ruimte om verschillende woonwensen ruimte geven in Overvecht. Kleine en grotere huishoudens, voor jonge en oudere bewoners. Vanuit de bevolkingsontwikkeling, participatie en het woonwensenonderzoek in Overvecht zien we een paar specifieke aandachtsgroepen.

Ouderen
Het aantal ouderen in Overvecht neemt de komende jaren toe. Dit vraagt om voldoende toegankelijke woningen die aansluiten bij de verschillende inkomensgroepen, woonbehoeften en verschillende culturele achtergronden. Het gaat om mensen met een sociale huurwoning of koopwoning die graag doorstromen naar een kleinere woning, maar ook om mensen die behoefte hebben aan zorg en/of ondersteuning. Vanuit de wijk horen we dat de mogelijkheden om door te stromen op dit moment onvoldoende zijn. Daar moet de nieuwbouw aan bijdragen. We benutten de mogelijkheden om een gedeelte van de nieuwe woningen met voorrang toe te wijzen aan ouderen in Overvecht.

Zoveel mensen, zoveel wensen. Ook als we ouder worden. Dat betekent dat we inzetten op een variatie aan toegankelijke woningen. Een aantal voorbeelden:
- Toegankelijke woningen in buurten waar veel ouderen in relatief grote gezinswoningen wonen.
- Geclusterde woonvormen gericht op het bevorderen van sociaal contact.
- Verpleegzorgplekken: zorggeschikte woningen met extra voorzieningen.
- Toegankelijke woningen nabij voorzieningen. We zien hier zowel kansen bij Winkelcentrum Overvecht, als bij herontwikkeling van kleinere voorzieningenclusters.
- Woonvormen gericht op bepaalde leefstijlen en/of culturele achtergrond. Denk aan woonvormen die nadrukkelijk aansluiten bij de behoefte van ouderen met een migratieachtergrond.
- Net als ieder woningbouwproject in Overvecht, vragen we extra aandacht voor ontmoeting en gemeenschapszin bij ontwikkeling van nieuwe woningen.

(Thuiswonende) Jongeren
Een andere doelgroep die extra aandacht verdient, zijn de jongeren van Overvecht. Overvecht bestaat voor een groot gedeelte uit relatief grote woningen. Jongeren die nog thuis bij hun ouders wonen hebben beperkte mogelijkheden voor een eigen plek in de wijk. Daarom zoeken we in Overvecht meer ruimte voor betaalbare woonruimte voor één of tweepersoonshuishoudens, waaronder betaalbare woningen voor jongeren. We zien met name kansen op de nieuwe bruisende, dynamische plekken van Overvecht. Denk aan Overvecht Centrum en bij ontwikkelingen nabij de HOV-knooppunten.

Studenten
Ook onder studenten is het woningtekort groot. Studenten kunnen een bijdrage leveren aan de draagkracht van Overvecht. Het is daarmee kansrijk om ook ruimte te blijven creëren voor deze doelgroep. We zien hiervoor met name ruimte in Overvecht Zuid, waaronder bij het station. Ook het winkelcentrum is een geschikte plek voor studenten. Het complex The Fizz zorgt echter al voor een groot aantal studenten op deze plek. Verdere uitbreiding zien we daarom vooral op andere plekken in Overvecht Zuid. We gaan voor onzelfstandige studentenwoningen.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Middeninkomens

Tot slot willen we in de nieuwbouw nadrukkelijk ruimte bieden aan middeninkomens. Het gaat dan om de doelgroep met een inkomen van ca. één tot twee keer modaal. Deze groep komt voor een groot deel net niet in aanmerking voor een sociale huurwoning, en het beschikbare aanbod in de koopsector wordt door stijgende prijzen steeds lager.
Het gaat om een zeer diverse groep van alleenstaanden, stellen en gezinnen. Het vraagt daarmee om een variatie aan type woningen qua oppervlakte, segment (zowel huur en koop) en type locaties.

Onder andere voor deze doelgroep kunnen coöperatieve woonvormen kansen bieden. Als gemeente zelf wijzen we specifieke locaties aan waar ruimte is voor coöperatieve woonvormen. Daarnaast nodigen we ontwikkelende partijen uit om woonconcepten te ontwikkelen waar de gemeenschap voorop staat. Dit kan ook als onderdeel van grote ontwikkelingen.

Huisvesting kwetsbare doelgroepen

Door het grote aandeel sociale huurwoningen, wonen er in Overvecht relatief veel meer kwetsbare doelgroepen in Overvecht. Het gaat dan bijvoorbeeld om statushouders, mensen die uitstromen uit een opvanglocatie of mensen die op een andere manier extra ondersteuning en/of zorg nodig hebben. De gemene deler is dat deze doelgroepen zijn aangewezen op een sociale huurwoning. Er worden afspraken gemaakt met corporaties over het aandeel te huisvesten kwetsbare doelgroepen in sociale huurwoningen in de stad. Omdat het aandeel sociale huurwoningen in Overvecht groot is, worden hier in vergelijking met andere wijken, relatief veel kwetsbare doelgroepen gehuisvest.

Samen met corporaties zetten we de komende jaren in op het versterken van de wijk. We zien kansen om gemengde woonconcepten toe te voegen die ruimte bieden aan meer en minder kwetsbare mensen. In buurten en/of complexen waar de leefbaarheid onder druk staan, zien we ruimte om de toewijzing juist te richten doelgroepen die zijn aangewezen op sociale huurwoningen boven de 2e aftoppingsgrens en/of middenhuur. Uitgangspunt is dat het aantal sociale huurwoningen niet mag dalen in Overvecht. Toevoeging van nieuwe sociale huurwoningen is nodig om ruimte te creëren om bestaande woningen in het middensegment te verhuren.

Gentrificatie

Het investeren in een gemengde wijk kan leiden tot zorgen over gentrificatie. Letterlijk betekent gentrificatie 'verandering van de sociale structuur van arme wijken door de instroom van rijkere nieuwkomers' (Van Dale, 2024). In de praktijk gaat het veelal om de vraag of huidige bewoners niet worden weggedrukt, hun wijk blijven herkennen, zich thuis blijven voelen en in hoeverre mengen alleen de statistiek van de wijk verbetert, of ook werkelijk het leven van de meer kwetsbare inwoners. Instroom van hogere inkomens zorgt bijvoorbeeld dat het gemiddelde inkomen in Overvecht stijgt, maar niet dat de laagste inkomens meer te besteden hebben.

Deze zorg speelt ook in Overvecht. Het uitvoeren van de omgevingsvisie leidt tot verandering. Er komen nieuwe woningen, nieuwe bewoners, nieuwe bedrijvigheid, nieuwe voorzieningen en nieuwe inrichting van de openbare ruimte. Belangrijk uitgangspunt is dat bestaande bewoners een fijne plek houden in de wijk. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen. Het toevoegen van woningen, voorzieningen en verbetering van de openbare ruimte moet bijdragen aan een fijne, gezonde leefomgeving voor bestaande en nieuwe inwoners.

Meer woningtypologieën moet juist ook Overvechters meer kans geven op doorstroming, waar een deel nu de wijk verlaat wanneer zij bijvoorbeeld een koopwoning willen. Het gegeven dat het aantal sociale huurwoningen niet daalt, het bouwen voor Overvechters (waarbij we de lessen uit het woononderzoek van december 2023 uitgevoerd in opdracht van het Wijkplatform gebruiken) en het benutten van de ruimte voor buurtvoorrang zorgt ervoor dat Overvecht voor Overvechters blijft. Tegelijkertijd is ook verandering in de stad een gegeven. In Overvecht gaan we voor verandering die de wijk een fijnere plek maakt voor huidige en nieuwe Overvechters die meer aansluit bij de maatstaven van deze tijd.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

6

In dit hoofdstuk is Variant 2 - of de vergelijking tussen Variant 1 en Variant 2 - geheel buiten beeld gelaten!

Onderbouwing werken

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Samenvatting visie werken

Uitgangspunt voor deze omgevingsvisie is dat waar er woningen bijkomen, er ook commerciële, maatschappelijke en culturele voorzieningen en werkplekken bij moeten komen. Denk bijvoorbeeld aan horeca, een bedrijfsverzamelgebouw of een huisartsenpost. Zo ontstaat een goed functionerende wijk. We streven met deze omgevingsvisie naar een goed woon-werkmilieu voor de inwoners van Overvecht, waarbij baankansen dicht bij huis te vinden zijn en er voldoende opleidings- en doorgroeimogelijkheden zijn. Om dit te realiseren moeten er 3.000 banen worden toegevoegd in Overvecht tot 2040.

Beleidscontext
Overvecht kent in vergelijking met Utrecht een lage participatie op de arbeidsmarkt. Het is daarom belangrijk om sectoren en bedrijvigheid toe te voegen die in aard en omvang aansluit bij de kenmerken van de (beroeps)bevolking in de wijk. De banen van de toekomst worden beïnvloed door digitalisering, robotisering en de deeleconomie. De stad Utrecht ziet voor de toekomst de meeste vraag naar werkgelegenheid ontstaan in de marktgroepen Zorg, ICT, Bouw- en Energie en Onderwijs (RSU). Wat dit precies voor Overvecht betekent vraagt nader onderzoek.

Bedrijventerrein Nieuw Overvecht
Nieuw Overvecht is een uniek werkgebied binnen Utrecht. Het wordt door de huidige gebruikers goed gewaardeerd, voornamelijk vanwege de (stedenbouwkundige) kleine korrelgrootte en de goede betaalbaarheid. Gemeente Utrecht zet in op behoud en uitbreiding van de bestaande werkgelegenheid.

Daarnaast is intensivering van het ruimtegebruik voor economische activiteiten noodzakelijk, omdat we de groei van bedrijven en het vestigen van nieuwkomers willen blijven faciliteren, terwijl er vrijwel geen nieuwe bedrijventerreinen meer bijkomen in Utrecht. De focus ligt en blijft liggen op stadsverzorgende bedrijven, (creatieve) maakbedrijven, bouw-, techniek-, circulaire- en verduurzamingsbedrijven, MKB en stadsdistributie. Wonen is op het bedrijventerrein niet toegestaan om ruimte te behouden voor het intensiveren van werkfuncties. Zo voorkomen we conflicten tussen de functie wonen en de benodigde milieuruimte van bedrijven. De potentie voor het maken van een aantrekkelijk woonmilieu is in dit gebied bovendien beperkt.

Bedrijven die impact hebben op het milieu en de luchtkwaliteit liggen in een omgeving waar ze passen. We voorkomen overlast door geur, stof, gevaar en geluid zoveel mogelijk en zoeken daarom naar passend aangrenzend programma welke niet direct hinder ondervinden van de bedrijven met deze milieuruimte.

Met de Omgevingsvisie bieden we ruimte voor verdichting in de vorm van (meerlaagse) bedrijfsbebouwing. Dit intensievere ruimtegebruik ondersteunt de gewenste groei van het aantal banen per hectare. Daarbij dient onder andere onderzocht te worden hoe gestapelde, collectieve parkeervoorzieningen kunnen worden ingezet om ruimte voor ontwikkeling te creëren. Het straatparkeren wordt waar mogelijk verminderd en in

nieuwe ontwikkelingen zoveel mogelijk in gebouwde collectieve voorzieningen opgelost.

Gemengde zone Nieuw Overvecht
Langs de Franciscusdreef wordt een functioneel gemengd gebied beoogd met menging van verschillende functies. Zo wordt optimaal gebruik gemaakt van de nabijheid van de toekomstige HOV-halte. Ook in deze gemengde zone is wonen niet mogelijk.

Het bestaande sportcluster bij Vechtsebanen, David Lloyd en de

atletiekbaan heeft een belangrijke stedelijke functie voor Utrecht, hierop wordt voortgebouwd in de verdere ontwikkeling die deze Omgevingsvisie faciliteert. In deze zone bieden we met deze Omgevingsvisie ruimte aan sport als hoofdfunctie en identiteitsdrager van de zone, aan sportgerelateerde voorzieningen als fysiotherapie of lichaamsgerichte coaching en onderwijs. Uitbreiding en verbetering van dit cluster leidt tot meer banen in de sport- en voorzieningensector.

In de zone met grootschalige detailhandel aan de Franciscusdreef richt de ontwikkeling die de Omgevingsvisie faciliteert zich op de menging van deze detailhandel met overige werkfuncties.

In de zone met grootschalige detailhandel

Maak expliciet dat hier géén uitbreiding met reguliere detailhandel mogelijk wordt gemaakt.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Ruimte voor werk in de woonbuurten

Gemeente Utrecht zet zich in voor meer ruimte voor werkgelegenheid in de buurten. Daaronder valt de werkgelegenheid die verspreid door buurten aanwezig is. Denk daarbij bijvoorbeeld aan: docenten op scholen, zorgmedewerkers in zorgcentra, een loodgieter of timmerman met een garagebox voor zijn opslag etc. De Omgevingsvisie zet in op functioneel gemengde buurten en biedt in de plannen daarom ook ruimte voor lokale bedrijven en voorzieningen. Zo draagt de Omgevingsvisie bij aan het faciliteren van meer werkgelegenheid.

Op buurtniveau gaat dit voornamelijk over extra maatschappelijke voorzieningen, zorg, onderwijs, maar ook commerciële functies als een bedrijfsverzamelgebouw, een fysiotherapiepraktijk uitvaartzorg. Transformatieprojecten bieden vaak kansen voor het realiseren van werkruimte voor creatieven/ broedplaatsen en startende ondernemers. De Omgevingsvisie biedt kaders voor de her- en doorontwikkeling van diverse delen van de wijk. De haalbaarheid van een broedplaats in een te transformeren gebied wordt per transformatieproject bepaald.

Winkelcentra Overvecht

Shopping Center Overvecht, de Gagelhof, de Klop en Overkapel zijn de belangrijkste winkelgebieden van de wijk. Daarnaast zijn er enkele ondersteunende winkels verspreid over de wijk, o.a. aan de Arnodreef-Tiberdreef, Theemsdreef en Gangesdreef. Dit zijn zogenaamde buurtstrips. Hier kunnen bewoners nu en in de toekomst dichtbij hun woning boodschappen doen en andere dagelijkse voorzieningen vinden. Maar door toenemende online aankopen hebben winkels in de wijk het vaak steeds moeilijker. De winkels in de buurtstrips ervaren waarschijnlijk het meeste de effecten van de toenemende online aankopen.

Voor het centrumgebied Overvecht (Shopping Center e.o.) wordt samen met de eigenaren een herontwikkeling onderzocht. Dit biedt mogelijkheden voor meer woningen en meer voorzieningen en werkplekken. Voor de buurtstrips geldt dat deze door hun kleinschaligheid minder toekomstbestendig zijn. Hier biedt de transformatie van winkels naar horeca of andere werkfuncties mogelijk kansen.

Dit is een heel belangrijke uitspraak.Daar hoort ook een schematisch kaartje bij. De omschrijving in bovenstaande alinea is akkoord.

Stationsgebied/HOV locaties

Rondom het NS-station blijft ruimte voor bedrijvigheid en voorzieningen. Bij de nieuwe HOV-haltes ontstaan nieuwe kansen om bedrijvigheid en voorzieningen te ontwikkelen. Wegens de goede bereikbaarheid met openbaar vervoer wordt op deze locaties vooral ingezet op grotere werklocaties en voorzieningen met een wijk- of stedelijke functie. Ook bieden deze locaties kansen voor flexwerkplekken of multi-tenant bedrijfsgebouwen.

Tijdelijke werklocaties en broedplaatsen

Tijdelijke werkfuncties en broedplaatsen kunnen een rol spelen om een gebied te activeren of op de kaart te zetten. Hierbij kan bijvoorbeeld gebruik gemaakt worden van (tijdelijk) leegstaand vastgoed in afwachting van een ontwikkeling.

Type banen

Extra werkgelegenheid wordt deels gecreëerd door intensivering van bestaande bedrijven, het toevoegen van nieuwe voorzieningen en het aantrekken/ vestigen van nieuwe bedrijven in Overvecht. Een deel van de nieuwe werkplekken bevindt zich aan huis en landt dus in de nieuw te realiseren woningen; het gaat hierbij om circa 1/6 van alle nieuwe woningen (ruim 800 banen bij toevoeging van 5000 woningen). Voor de ongeveer 2200 resterende banen zal dus ruimte in de wijk moeten worden gecreëerd (circa 1 werkplek voor iedere 2 nieuwe woningen). Door richtlijnen mee te geven voor het te ontwikkelen programma per deelgebied, wordt gestuurd op het realiseren van de gewenste functiemix.

Rondom het winkelcentrum, de buurtcentra, het stationsgebied en op het bedrijventerrein worden de meeste werkplekken geclusterd. In de wijken worden vooral banen gerealiseerd door de buurtcentra programmatisch uit te breiden met bijvoorbeeld horeca, retail of kleinschalige dienstverlening (kapper, bakker, kleine ondernemers). Retailprogramma is alleen mogelijk binnen de retailhoofdstructuur

Per buurt is uitgewerkt hoeveel banen toegevoegd dienen te worden om tot het gewenste totaal te komen, met een toelichting op de typen banen per buurt., Dit staat in deel A van de omgevingsvisie.

Voor geheel Overvecht geldt bovendien een compensatieplicht: werkplekken die als gevolg van herontwikkeling of transformatie verdwijnen moeten worden teruggebracht. Als dat niet lukt op dezelfde locatie, dienen afspraken te worden gemaakt over compensatie op een nabijgelegen locatie.

	bij woningen	andere werkplekken	totaal
Centrum Overvecht	400	750	1150
Nieuw Overvecht	0	800	800
Stationsgebied	80	400	480
Verspreid over de wijk	515	500	1015
Totaal	995	2450	**3445**

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

7

Onderbouwing maatschappelijke voorzieningen en sociale opgaven

In dit hoofdstuk is Variant 2 - of de vergelijking tussen Variant 1 en Variant 2 - geheel buiten beeld gelaten!

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

8

Relectie op Uitgangspunten-notitie

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

bijlage 5

Omgevingsvisie Overvecht 2040



Gemeente Utrecht

Deel A: Omgevingsvisie

April 2024

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF



Inhoudsopgave

Inleiding 4

1 Ambities voor Overvecht 6

2 Het Overvecht van 2040 12

3 Buurten 54

Conclusie en hoe verder? 94

Colofon 103

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Inleiding

Overvecht is een ruim opgezette, groene stadswijk van Utrecht. De wijk kent veel kwaliteiten, maar ook problemen. De wijk groeit mee met de stad. We willen Utrecht én Overvecht gezond, groen en prettig leefbaar houden. En tegelijk bouwen we aan meer woningen, voorzieningen, werkgelegenheid, sportvelden en een groene, veilige en prettige buitenruimte. Met de wijkaanpak Samen voor Overvecht werken we hard aan het versterken van de kwaliteiten en het aanpakken van de problemen. Zo bouwen we samen aan een betere wijk. Waar mensen met plezier wonen en werken, waar kansen zijn voor jongeren en waar het veilig is. Een wijk waar je trots op bent.

De stad Utrecht krijgt meer inwoners. Het klimaat verandert. Mensen willen graag een huis, maar kunnen dat niet altijd vinden. We willen graag dat Utrecht ook in 2040 een aantrekkelijke, gezonde stad is voor iedereen. Hoe kunnen we dat samen bereiken?



Een antwoord op die vraag staat in een document met de titel Ruimtelijke Strategie Utrecht (hierna: RSU). De RSU geeft richting aan de ontwikkeling van de hele stad tot 2040. Utrecht blijft 'Utereg me stadje'; een prachtige stad met een lange en rijke geschiedenis. Maar het moet ook een stad zijn die goed in kan spelen op klimaatverandering en de wooncrisis. Een stad waarin alles wat je nodig hebt dichtbij is; op tien minuten afstand. Genoeg huizen, scholen, parken, voorzieningen en sportvelden. Waar ook voldoende ruimte is voor ondernemers en initiatiefnemers. Dat wil de gemeente graag voor en met inwoners, ondernemers en andere betrokken partijen bereiken met de RSU. Wat voor de stad geldt, geldt ook voor Overvecht. Dus als we aan de slag willen om Utrecht gezond, groen en prettig leefbaar te houden, nu en in 2040, doen we dat ook voor Overvecht.

In deze omgevingsvisie beschrijven we de toekomst voor Overvecht. We werken hier in stappen naar toe. We behouden wat goed is en laten zien waar we de wijk kunnen veranderen en versterken. Bijvoorbeeld waar we willen bouwen en waar meer groen komt en hoe we die voorstellen voor verschillende buurten in Overvecht verder uitwerken. Op die manier beschermen we de wijk ook tegen ontwikkelingen die we niet willen. Als we met elkaar in de omgevingsvisie afspreken dat een plek groen blijft, mag je daar niet gaan bouwen. In dit document lees je daar van alles over.

Dat kunnen wij *niet* bevestigen!

De keuzes in dit document zijn door het gemeentelijk projectteam gemaakt, en zeker niet de weerslag van alle inbreng en reacties

Wat vind je in dit document?

Dit document is het resultaat van het werk van de gemeente en van de suggesties, ideeën en voorstellen van veel inwoners, **eigenaren en ondernemers uit de wijk.** Overvechters konden in mei en in oktober/ november 2023 hun stem laten horen tijdens bijeenkomsten, op verschillende plekken in de wijk of reageren op voorstellen via een online vragenlijst. **Dat leidt tot de plannen en voorstellen die in dit document staan.** De gemeente maakt deze omgevingsvisie.

Dit document is een deinitief concept. In 2024 kan iedereen meepraten en meedenken tijdens de oiciële inspraakperiode. Daarna buigt de gemeenteraad zich over de omgevingsvisie Overvecht en neemt de besluiten. Dat zal eind 2024 gebeuren.

In dit document lees je het volgende:

- Ambities: wat willen we algemeen bereiken voor, met en in de wijk?
- Overvecht 2040 per onderwerp: groen en blauw verbeteren, veilig en verbonden, ruimte voor groei en behoud, verschillend en voor iedereen en duurzaam en toekomstbestendigheid.
- Overvecht 2040 per buurt.
- Conclusies en hoe verder?

Belangrijk om te weten

We beschrijven in deze visie de toekomst voor Overvecht in 2040. Niemand weet hoe de toekomst er echt uit zal zien, het is dus geen foto van de toekomst. De visie helpt wel om ons voor te bereiden op de toekomst en keuzes te maken. Niet alles gaat in één keer: we werken stap voor stap en de visie geeft ons daarbij de richting. Voor de uitvoering is de gemeente altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren en bewoners.

ja. pas nádat wij ons in oktober'23 zelf meldden bij het projectteam

Participatie Omgevingsvisie Overvecht:

Er zijn in totaal 15 bijeenkomsten georganiseerd om ideeën, voorstellen en reacties op te halen. Daarnaast zijn meer dan 250 gesprekken in de wijk gevoerd, op verschillende momenten en plekken, waaronder:

- Buurtcentrum De Dreef
- Johannescentrum
- ZIMIHC Theater Stefanus
- Younity
- Careyn Rosendael
- Vechtsebanen
- Seinedreef 1
- Shoppingcenter Overvecht
- Wijkbureau Overvecht
- Hart van Overvecht, Overkapel, Gagelhof, de Klop
- Ondernemersloket Overvecht, Manitobadreef 7c

Naast deze bijeenkomsten zijn er veel reacties opgehaald met online enquêtes. In totaal hebben 2433 bewoners en ondernemers uit Overvecht deze enquêtes ingevuld.



Bijeenkomst Visiedenkers, 1 juni 2023

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF



1

Ambities voor Overvecht

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Ambities voor Overvecht

Opgave vanuit de stad

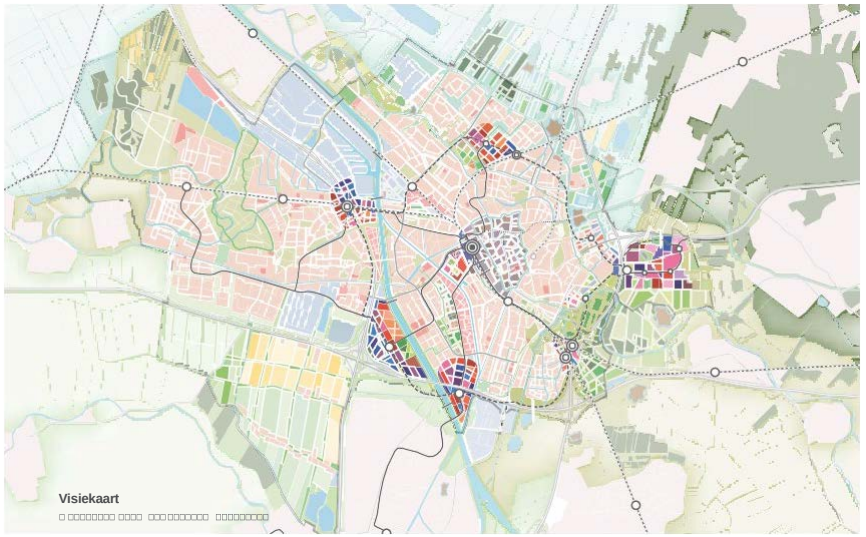
Utrecht groeit. Van een stad met 368.000 inwoners in 2023 naar ongeveer 450.000 inwoners in 2040. Dat betekent ook voor Overvecht dat er meer nodig is. De omgevingsvisie legt ambities voor de wijk vast. Dat zijn:

+ Toevoeging van minimaal 5000 woningen
+ Toevoeging van minimaal 3000 werkplekken
- Versterking, verbetering en uitbreiding van groen met 80 hectare
- Klimaatadaptief en toekomstbestendig maken van Overvecht
- Uitbreiding sport- en speelvoorzieningen met 3 à 4 voetbalvelden
- Uitbreiding onderwijs, zorg en cultuurvoorzieningen (groeien mee met het aantal woningen)
- Betere verbindingen binnen de wijk en met de rest van de stad
- Iedereen (jong en oud) kan veilig deelnemen aan het verkeer
- Verandering naar aardgasvrij en circul bouwen

Dus ook voor de auto?

daarvoor is goede bereikbaarheid met alle modaliteiten belangrijk (óók de auto!)





De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (RSU). Daarvan zullen 5.000 woningen landen in Overvecht (Visiekaart uit de Regionale Strategie Utrecht).

Wat willen we bereiken?

De omgevingsvisie geeft richting aan de ontwikkeling van Overvecht tot 2040. Wat we graag willen bereiken:

- Overvecht beschikt over verschillende soorten huizen en draagt bij aan de groei van de stad. Zo kunnen mensen uit Overvecht makkelijker een passende woning vinden en van een kleine naar een grotere woning verhuizen. Hierdoor is er ruimte voor andere mensen die een woning zoeken.
- Overvecht heeft ruimte voor (nieuwe) bedrijven **en het is aantrekkelijk voor** ondernemers om zich hier te vestigen. Zo kunnen Overvechters werken en ondernemen in de wijk.
- Overvecht is de groenste wijk van Utrecht. Het klimaat verandert, en Overvecht verandert mee. De wijk bereidt zich voor op warmere droge zomers en plotselinge stortbuien.
- Overvechters voelen zich gezonder en veiliger. De omgeving biedt voldoende ruimte om te sporten, spelen en bewegen.
- Overvecht blijft een prettige en inclusieve wijk voor iedereen, met extra aandacht voor voorzieningen, ouderen, kinderen en zorgbehoevenden. De culturele diversiteit van Overvecht blijft een kracht.
- Overvecht is een belangrijk onderdeel van Utrecht, door goede verbindingen voor mens en dier wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden.
- Overvecht is een verkeersveilige wijk waar je prettig kan lopen, fietsen en spelen.
- Overvecht wordt op een duurzame manier verwarmd. Waar mogelijk wordt er circulair gebouwd. Wegen, pleintjes, groen en parken worden zoveel mogelijk ingericht en onderhouden door gebruik te maken van bestaand materiaal.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF



2

Het Overvecht van 2040

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

De auto 'gaat uit het script'?!

In 2040 is Overvecht een diverse, veilige, groene en levendige wijk. Er is voldoende afwisseling tussen rustige woonbuurten en levendige plekken met voorzieningen en werkgelegenheid. De buurten zijn onderling goed met elkaar verbonden voor voetgangers, fietsers en met het OV

Een doorlopende groenstructuur ligt centraal in de wijk en het groen is vanuit iedere woning dichtbij. Er wordt veel gebruik gemaakt van de parken voor wandelen, sporten, ontspannen, spelen en ontmoeten. Robuust groen zorgt voor schaduw en verkoeling waardoor de openbare ruimte in alle seizoenen een prettige plek is om je doorheen te bewegen of te verblijven.

Overvecht Centrum en het gebied rondom het station veranderen stap voor stap naar hoogstedelijke gebieden met veel nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen.

In grote delen van Overvecht staan nog steeds dezelfde gebouwen als toen de wijk gebouwd werd. Wel zijn ze gerenoveerd en is de buitenruimte opgeknapt.

Door de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen is het huidige verkeerssysteem niet meer houdbaar. Verkeersveiligheid is door bewoners van Overvecht bovendien als belangrijkste verbeterpunt genoemd. Daarom is de verkeersstructuur voor de auto, fiets en voetganger aangepast.

Deze kaart geeft weer hoe Overvecht er in 2040 uit kan zien en welke stappen er nodig zijn om dat te bereiken. In de volgende pagina's wordt de kaart stap voor stap toegelicht.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

Veilig en verbonden

We geven in Utrecht voorrang aan gezonde en schone manieren van verplaatsen. We maken de weg vrij voor lopen, ietsen en openbaar vervoer. Bestaande park richten we zo veel mogelijk in voor spelen en verblijven. Verkeershinder, gel en uitstoot proberen we zoveel mogelijk te beperken. In 2040 zijn de Overve straten en ietspaden aantrekkelijk, verkeersveilig, groen en sociaal veilig.

2vervecKt blijft goed bereikbaar voor automobilisten en verbetert voor iets voetgangers. Herstructurering biedt ruimte aan groen, ontmoeting en verbet oversteekbaarheid van de grootste barrières. Aanpassingen in de verkeerss dragen daarnaast bij aan een gezondere leefomgeving (minder geluidsoverl luchtkwaliteit, meer ruimte voor bewegen).

Daar behoort autoverkeer *tussen buurten* toch ook toe?

Dit ene zinnetje is de énige rekenschap die deze ontwerp-Omgevingsvisie geeft op het effect van langere reistijden voor bewoners naar wijk- en buurtvoorzieningen!!

Wat is 'enkele minuten'?

Het is NIET onderzocht, noch in het PlanMER, noch in Deel B (de 'onderbouwing').

maar dit zal ook gaan omrijden door Zuilen, Ondiep en Tuindorp



Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een belangrijke opgave.



Door de groei van de wijk zijn de huidige parkeeroplossingen niet overal houdbaar.



Veilige en aantrekkelijke routes voor voetgangers en fietsers om actieve mobiliteit te stimuleren.



Goede verbindingen binnen de wijk en met de rest van de stad.

ets- en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk, stimuleren van beweging

We maken een fijnmazig netwerk met herkenbare, comfortabele en veilige fiets- en wandelroutes door de wijk. Bij alle fiets- en looproutes wordt gestreefd naar voldoende (40% hoofdroutes, 30% overig). De werking van de grote dreven, Vecht, r en de NRU wordt verminderd door ng van nieuwe tunnels en bruggen.

hting buurtstraten

warmten nde werkzaamheden, bijvoorbeeld klimaata anging en de aanleg van het et, bieden veel kansen voor een daptieve en toekomstbestendige inrichting van de straten. Buurtstraten krijgen een nieuwe inrichting en worden autoluw. Dit betekent dat parkeerplaatsen op sommige plekken verdwijnen. Zo worden de straten veiliger en ontstaat meer ruimte voor groen. Afhankelijk van de soort straat gaat de maximumsnelheid verlaagd worden naar 30 km/u of 15 km/u.

Opschaling van het openbaar vervoer: sneller én lokaler

De grote bussen worden gebundeld en gaan rijden over een goed ingepaste Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)- as centraal door de wijk. De HOV-as zorgt voor een snelle, frequente en herkenbare verbinding tussen Overvecht en andere delen van de stad. Dit betekent korter wachten en sneller en comfortabeler reizen. Voor snel en betrouwbaar HOV zijn ook verbeteringen aan het HOV-netwerk buiten Overvecht nodig. In de buurten zal ook een bus (blijven) rijden. Dit is nodig om alle bestemmingen in de buurten goed bereikbaar te houden en de loopafstand naar bushaltes te beperken.

Het buurtgerichte openbaar vervoer wordt in principe uitgevoerd met standaard bussen of kleiner. Daarmee is de bus in de buurten minder bepalend voor de inrichting van de straten.

Minder doorgaande autoverbindingen tussen de buurten

Door op een aantal plekken gefaseerd geen autoverbindingen meer te maken tussen de buurten, rijdt autoverkeer zo lang mogelijk via de Zuilense Ring/NRU om alleen het laatste stukje door de stad te rijden via de juiste route. Daarmee rijdt er alleen autoverkeer met een bestemming in de wijk, met uitzondering van de Einsteindreef en Franciscusdreef. Hierdoor worden de buurten rustiger en veiliger. Iedere buurt blijft met de auto bereikbaar, maar niet altijd meer via de kortste route. Het gevolg van deze keuze is dat voor een aantal bestemmingen in de wijk de reistijd met de auto enkele minuten toeneemt.

Minder parkeren op straat

Grotere nieuwbouw ontwikkelingen in de wijk mogen niet tot meer parkeerdruk op straat leiden. Bij grotere nieuwbouw worden gebouwde parkeervoorzieningen gemaakt die collectief gebruikt kunnen worden. De route van de parkeerplek naar de woning is veilig en prettig, ook in het donker. In heel Overvecht wordt betaald parkeren ingevoerd. Bij nieuwbouw, zoals rondom (H)OV-haltes, worden lagere parkeernormen gehanteerd. Kleinere ontwikkelingen in de buurten (bijvoorbeeld het optoppen van bestaande lats) zien we als maatwerk. Verminderen van parkeerplaatsen wordt per buurt verder onderzocht. Zoals in heel Utrecht, blijft het voor mensen die slecht ter been zijn mogelijk om dichtbij huis te parkeren. Het stallen van fietsen, scooters en scootmobielen wordt in de nieuwbouw in de gebouwen ingepast en waar mogelijk bij renovatie meegenomen.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

Veilig en verbonden

Wat verandert er voor OV reizigers in Overvecht?

Overvechters die nu al gebruik maken van de bus kunnen dat in de toekomt doen zoals ze gewend zijn. Bussen die door de verschillende buurten rijden blijven, zij het met kleinere voertuigen en mogelijk langs andere routes en met een andere frequentie. Deze buslijnen zijn straks vooral voor verplaatsingen binnen Overvecht, bijvoorbeeld van de woning naar een winkelcentrum, het station of naar familie of vrienden in de wijk. Voor verplaatsingen naar andere delen van de stad zijn deze buslijnen door hun lange route door de buurten relatief langzaam en daardoor onaantrekkelijk voor veel (potentiële) reizigers. Daarom komt er in Overvecht ook een nieuwe snelle, frequente en herkenbare buslijn centraal door de wijk via de Carnegiedreef en Zamenhofdreef. Voor veel bewoners zal het naar de bushaltes van deze HOV-lijn verder lopen zijn, maar deze lijn biedt wel een snellere verbinding met Overvecht Centrum, Station Overvecht en andere delen van de stad zoals het Utrecht Science Park, de binnenstad, Leidsche Rijn en Lage Weide. Bewoners en bezoekers van de bestaande buurten hebben dus straks de keuze tussen twee bus-types. Zeker voor toekomstige bewoners van de nieuwe woningen die vooral rond de HOV-haltes worden gebouwd geldt, dat deze nieuwe lijn een aantrekkelijke en voor de hand ligge reiskeuze geeft.

Programma Vervoersongelijkheid

We werken aan het programma Vervoersongelijkheid. Onze ambitie is dat alle Utrechters zich kunnen verplaatsen in de stad. Een deel van onze inwoners ervaren hierbij echter drempels; bijvoorbeeld vanwege een smalle beurs of omdat ze een fysieke en/of mentale beperking hebben. Overvecht is een van de aandachtswijken in het programma Vervoersongelijkheid.

Aanpassingen NRU

De gemeente en provincie Utrecht werken samen met het Rijk aan een NRU die het autoverkeer kan verwerken en bijdraagt aan de leefbaarheid in Overvecht. Een goed functionerende NRU is nodig voor het alternatief voor de Ring Utrecht (ARU), een bereikbare regio, een robuust nationaal wegennet en de leefbaarheid van Overvecht. Op dit moment is nog niet bekend welke maatregelen voor de NRU worden genomen. Daarover moeten met de provincie en het rijk afspraken worden gemaakt. De inhoud van de gemaakte afspraken is mogelijk van invloed op de uiteindelijke uitvoering van maatregelen in de wijk.

Prima dat dit komt! Echt wel. Maar het is geen panacee. De bus is niet voor elke persoon en voor elk bezoekdoel de oplossing. Wij missen reflectie en realiteitszin op dit gegeven.

Bijzonder klein en slecht leesbaar priegelkaartje voor zo'n ingrijpend onderwerp!

De borging van deze afspraken zal er toch echt

moeten zijn vóórdat je ten principale de keuze kunt maken voor Variant 1, cq deze ontwerp-Omgevingsvisie!!

Fiets & voetgangers

Bestaande routes worden veiliger en aantrekkelijker ingericht. Ontbrekende routes in de wijk en nieuwe routes over de Vecht, NRU en onder het spoor worden toegevoegd. Een fietsroute in Overvecht Noord is in vergelijking met het Mobiliteitsplan geoptimaliseerd.

- Recreatieve hoofdfiets- en wandelroute
- Hoofdfiets- en wandelroute
- Doorgaande fiets- en/of wandelroute
- *ewenste nieuwe fiets-/wandelroute

Openbaar vervoer

De huidige busverbindingen die door de verschillende buurten rijden blijven, maar wel met kleinere voertuigen, mogelijk langs andere routes en met een andere frequentie. Deze buslijnen zijn straks vooral voor verplaatsingen binnen Overvecht. Er komt in Overvecht ook een nieuwe snelle, frequente en herkenbare HOV-lijn centraal door de wijk via de Carnegiedreef en Zamenhofdreef. Bewoners en bezoekers van de bestaande buurten hebben dus straks de keuze tussen twee bus-types. Station Overvecht, Overvecht Centrum en Nieuw Overvecht worden belangrijke knopen in het OV netwerk.

- HOV (U-link)
- Route HOV, ligging nog te bepalen
- HOV-halte, exacte ligging nog bepalen
- Zoekgebied route buurtgericht OV (U-bus/U-lex)
- Buslijn (U-bus)
- Bushalte (U-bus)

Auto

Iedere buurt blijft met de auto bereikbaar, maar is niet langer overal met elkaar verbonden. Het parkeren op straat wordt waar mogelijk verminderd en in nieuwe ontwikkelingen zoveel mogelijk in gebouwde, collectieve voorzieningen opgelost.

- Hoofdautonetwerk
- Geen doorgaande autoverbinding
- Toegangsweg buurt
- Knip voor auto's in bestaande wegenstructuur
- Autovrije zone
- Zoekgebied parkeervoorziening

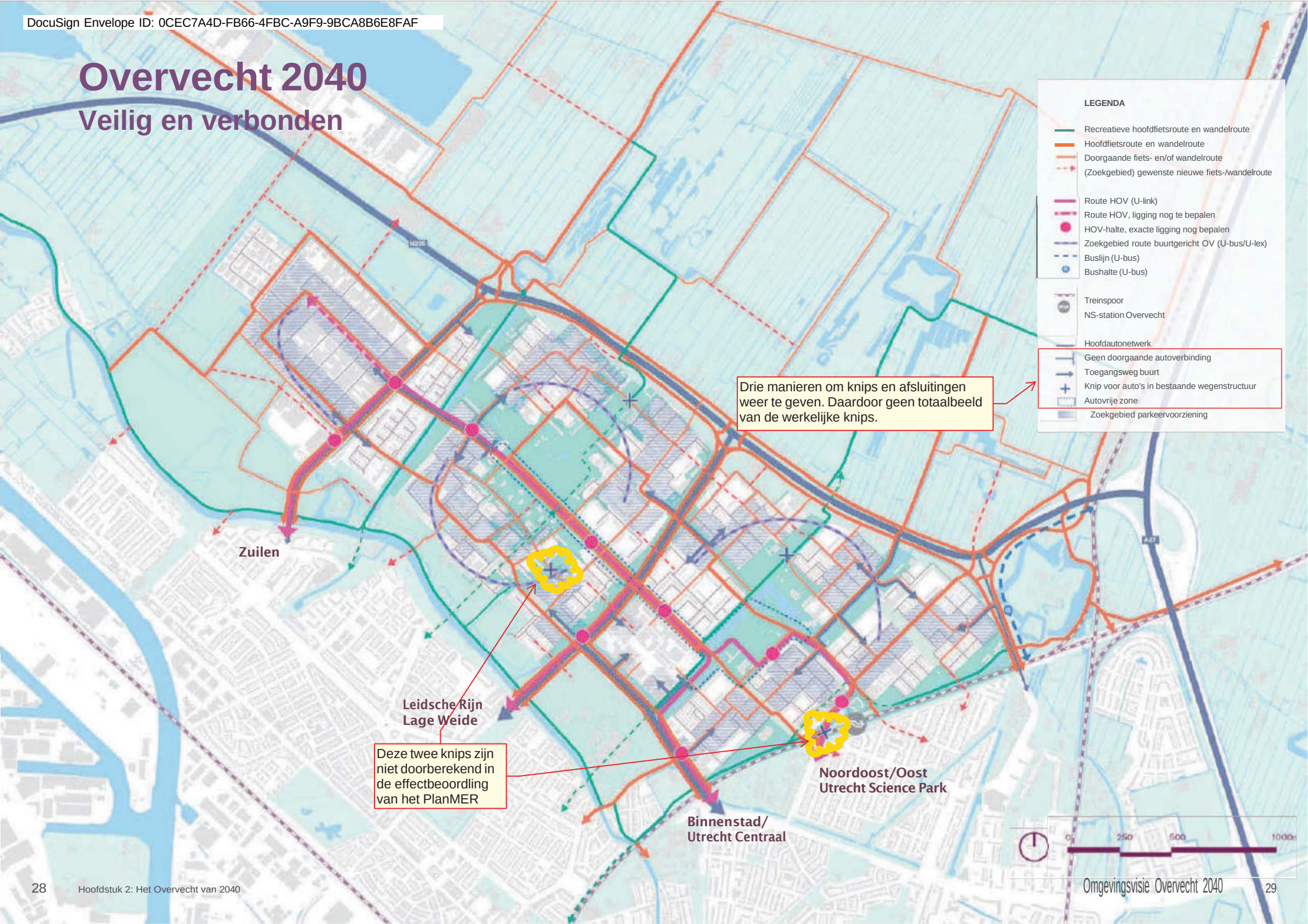
Drie manieren om knips en afsluitingen weer te geven. Daardoor geen totaalbeeld van de werkelijke knips.



DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

Veilig en verbonden



DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

Ruimte voor groei en behoud

Utrecht groeit; in 2040 wonen er ongeveer 450.000 mensen in de stad. In de hele stad zoeken we daarom ruimte voor nieuwe woningen, werkplekken, voorzieningen en groen. Ook in Overvecht. In Overvecht behouden we wat sterk is, bouwen we verder aan wat goed is en pakken we aan wat nodig is. We benutten de groei om de leefbaarheid en kwaliteit van bestaande buurten te verbeteren. De wijk wordt klaar gemaakt voor de toekomst. Op plekken die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer zien we kansen om meer woningen te bouwen. Daar is ruimte voor hogere gebouwen met daarin voorzieningen, woningen en werkplekken. Of je nu in een gebouw bent of daar buiten, we zorgen voor ijne routes en ontmoetingsplekken voor jong en oud. De ontwikkelingen gaan stap voor stap en sluiten bijvoorbeeld aan op momenten van groot onderhoud, renovatie of andere initiatieven.



Woningbouw vergroot de mogelijkheden voor een wooncarrière in de eigen wijk.



Ook werkplekken, winkels en voorzieningen groeien mee met de woningbouw.



Er worden voldoende ontmoetingsplekken in de openbare ruimte gerealiseerd.



De architectuur van nieuwe ontwikkelingen biedt de kans om meer allure te geven aan de wijk.

Overvechts karakter

Bepaalde kenmerken van Overvecht geven de wijk een eigen karakter en identiteit. Zoals de parken, de ruimtelijke verschillen tussen zuid en noord en de cultuurhistorisch waardevolle elementen. Hier moet zorgvuldig mee worden omgegaan (zie toelichting in deel B). Door de groei van de wijk tasten we deze Overvechtse kwaliteiten niet aan, maar versterken we ze. Nieuwe ontwikkelingen passen we zorgvuldig in en voegen meerwaarde toe aan de omgeving.

Nieuwe ontwikkelingen

De meeste nieuwe woningen en werkplekken bouwen we rondom de best bereikbare plekken: in Overvecht Centrum, rondom het station, bedrijventerrein Nieuw Overvecht (alleen werken) en bij de HOV-haltes. Zo stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer en verminderen we het autogebruik. Dit geeft niet alleen draagvlak voor een goede HOV-lijn, maar ook draagvlak voor goede voorzieningen, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. Door op deze plekken de verdichting te concentreren, blijft de hoofdgroenstructuur grotendeels intact én kunnen we bestaande buurten groener en meer leefbaar maken.

Carnegiedreef - Zamenhofdreef: levendige groene promenade

De Carnegiedreef – Zamenhofdreef is in 2040 een aantrekkelijke en levendige groene autovrije promenade die de bestaande en nieuwe buurten met elkaar verbindt. De ruggengraat van Overvecht van noord naar zuid, met goed openbaar vervoer en nieuwe hoogstedelijke bebouwing.

Stadsentrees als prettige routes

De Franciscusdreef en Einsteindreef zijn de stadsentrees van de wijk. Veel bewoners ervaren deze dreven als barrières. Ze zijn erg breed en ruim opgezet, het oversteken gaat moeizaam en er is weinig sociale controle. We versmallen deze stadsentrees waar dat kan en realiseren betere oversteekplekken. Door het toevoegen van bebouwing aan deze stadsentrees zorgen we voor meer levendigheid op straat en fijnere plekken.

Meer levendigheid en contact

We zorgen voor een fijne beleving op straatniveau. De bestaande anonieme begane grond (bijvoorbeeld de garageboxen) krijgt (woon) functies en worden meer open. Bij nieuwbouw maken we een aantrekkelijke, levendige begane grond, met entrees aan de straat en zicht op de straat en het groen. We zorgen voor prettige overgangen tussen gebouwen en de straat en het groen. Zo zorgen we voor meer verbinding en contact met elkaar. We maken vooral de eerste twee bouwlagen aantrekkelijker.

Slimmer omgaan met bestaande ruimte

Meer woningen betekent meer mensen die gebruik maken van de stoep, een speelplekje en een park. We willen het groen zo veel mogelijk behouden en verbeteren. We bouwen hoger en mengen functies (wonen boven de kapper, een sportschool in het appartement of een tuin op het dak).

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

Ruimte voor groei en behoud

We stappen langzaam af van grote verharde parkeervelden en gaan bij nieuwe ontwikkelingen over op gedeelde gebouwde auto- en fietsparkeervoorzieningen. Ook andere voorzieningen zoals het laden en lossen of transformatie ruimtes voor elektriciteit zitten in het gebouw. Bij de (hoog) stedelijke gebieden wordt speciaal aandacht besteed aan slimme afvalinzameling die zo min mogelijk ruimte kost. Voorzieningen, parkeerplekken, de ondergrond, bovengrond en daken gebruiken we zo optimaal mogelijk. Daken benutten we voor klimaat (zonnepanelen, wateropvang, verkoeling), daktuinen voor bewoners en biodiversiteit, of zo mogelijk voor het toevoegen van woningen (optoppen).

Hoogbouw

Hoogbouw is nodig om meer woningen en werkplekken te kunnen bouwen én het levert een bijdrage aan het verbeteren van de buurt. Denk aan variatie aan woningen, een parkeergarage, voorzieningen en een prettig verblijfsgebied. Hoogbouw is gekoppeld aan belangrijke centrale plekken, zoals de Carnegiedreef-Zamenhofdreef en station Overvecht. Hoogbouw houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Boven de eerste 4 tot 6 bouwlagen staat het hoogbouwaccent minimaal 5 meter terug. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Bovendien worden voor hoogbouw specifieke hoogbouwprincipes opgesteld. We volgen daarmee de kwaliteitsprincipes en ambities van de Stedenbouwvisie.

Een meer gemengde wijk

In Overvecht zoeken we ruimte voor tenminste 5.000 extra woningen. Deze woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. **Voor** heel Overvecht streven we naar een verdeling van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector. Deze percentages zijn geen doel op zich, maar geven de ontwikkelrichting voor Overvecht aan. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen in Overvecht. De ontwikkeling naar een meer gemengde wijk bereiken we door nieuwbouw waarin ook ruimte is voor nieuwe sociale huurwoningen. In de bestaande bouw biedt dit ruimte voor corporaties om bijvoorbeeld woningen in het middensegment te verhuren.

Op zich prima, maar zie wel de opmerking op p.190 van Deel B

Bouwen aan gemeenschappen

De ambitie is om met de woningbouw de anonimiteit in de wijk te verminderen en de sociale veiligheid te vergroten. Dit doen we door toekomstige bouwprojecten te toetsen op de bijdrage aan de gemeenschap, in en om het gebouw. Dit kan bijvoorbeeld door ruimtes te reserveren voor collectieve voorzieningen en geen anonieme woningtoegangen te realiseren. Om ontmoeting te stimuleren verbinden we parkeervoorzieningen niet binnendoor. Daarnaast worden er in de wijk specifieke woonvormen voor bepaalde doelgroepen ontwikkeld, zoals wooncoöperaties en gemengde woonvormen. Met deze woonvormen bestrijden we eenzaamheid en geven we kwetsbaren een steuntje in de rug. De experimentele lats in Overvecht Noord zijn daarbij een inspiratiebron.

Toevoeging aan bestaande bouw

Naast nieuwbouw zien we ook kansen woningen toe te voegen in de bestaande bouw. Denk aan optoppen (het toevoegen van extra woonlagen aan een bestaand gebouw) of het ombouwen van bergingen op de begane grond naar woningen of andere passende levendige functies.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

Ruimte voor groei en behoud

Het toevoegen van woningen, werkplekken, voorzieningen en groen vraagt ruimte. Aangezien de ruimte beperkt is gaan we hier zorgvuldig mee om. De ruimte voor groei zoeken we zoveel mogelijk binnen het bestaande bebouwde gebied en op plekken met goede OV-bereikbaarheid. Hierdoor laten we de hoofdgroenstructuur voor het overgrote deel intact en versterken we deze waar mogelijk. Overvecht “wijk van herkenbare buurten in een groen raamwerk” blijft de basis, maar wordt verbeterd en aangevuld met een verbindend stedelijk wijkhart in het midden. We kiezen voor een verschillende aanpak per gebied; die aanpak is hieronder verder uitgelegd.

Het uitgangspunt is dat alle initiatieven en plannen bijdragen aan de gewenste bredere wijk- en buurtverbeteringen.

Deze Omgevingsvisie geeft de stip op de horizon voor 2040.

De weg ernaar toe is een proces in stappen dat voor een groot deel afhankelijk is van initiatieven en samenwerkingen in de wijk. We zijn terughoudend met sloop/nieuwbouw. We stellen dit alleen voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt (bijvoorbeeld de leefbaarheid, woningmix etc.) of bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie’.

In grote lijnen kiezen we ervoor om langs de centrale as door Overvecht, rondom de haltes van het Hoogwaardige Openbaar Vervoer, de **hoogstedelijke gebieden** te realiseren met veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen. Om de benodigde aantallen woningen, voorzieningen, werkplekken en brede wijkverbetering toe te voegen, zal er sprake zijn van sloop nieuwbouw. Voor de realisatie van de ambities zijn veel verschillende partijen nodig. Veel ontwikkelingen zullen na 2030 plaats vinden.



Woonbuurten



Stedelijke buurten



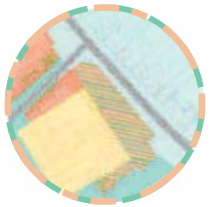
Hoogstedelijk gebied



Intensief bedrijventerrein



Gemengde zone bedrijventerrein



Transformatie (van bestaande bebouwing) in het groen

Daaromheen liggen de **stedelijke buurten**, waar ook hogere bebouwing mogelijk is, maar in mindere mate dan in de hoogstedelijke gebieden. Zo vormen ze de overgang tussen het hoogstedelijk gebied en de woonbuurten. Soms vormen zij ook de overgang tussen drukke wegen en de rustige woonomgeving binnen de woonbuurten.

In de **woonbuurten** wordt voornamelijk ingezet op behoud door het openbaar gebied te verbeteren en sommige bestaande woningen aan te passen met kleine toevoegingen.

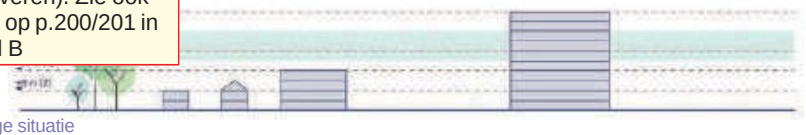
Op het **bedrijventerrein** wordt ingezet op intensivering van de productiefuncties. In de **gemengde zone** op het bedrijventerrein is ruimte voor een ander werkprogramma, zoals werkplekken en ateliers, gemengd met sportfuncties, perifere detailhandel en bijpassende voorzieningen.

Van belang om deze branchebeperking goed vast te leggen (en dus eerst te motiveren). Zie ook opm op p.200/201 in Deel B

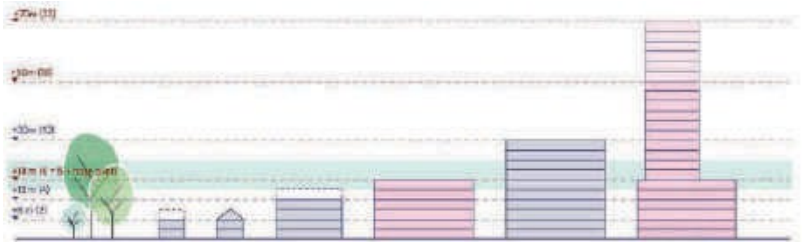
Op de locaties die zijn aangewezen voor **transformatie in het groen** staat nu al bebouwing. De groenkwaliteit is hier nu laag door verrommeling van bebouwing, verharding en hekwerken. Op deze plekken zien we kansen om door herstructurering van de bebouwing de kwaliteit, sociale veiligheid en de toegankelijkheid van het groen te verbeteren (zie bijvoorbeeld de foto op bladzijde 43).

Passende bouwhoogtes per gebiedstype

Onderstaand schema laat zien hoe de gebouwhoogte voor de nieuwe ontwikkelingen zich verhoudt tot de gebouwen die er al in Overvecht staan. Hierbij zien we een gebouwhoogte van 4 tot 6 lagen als de meest voorkomende Overvechtse laag voor nieuwe ontwikkelingen. Deze nieuwe Overvechtse laag is ondergeschikt aan de hoogte van de bestaande bomen in de wijk en zorgt voor minder contrast tussen de hoogbouw en laagbouw. Nieuwe gebouwen die hoger zijn, zullen op specifieke plekken en op aanzienlijke afstand van elkaar ingepast worden, zodat het open beeld van Overvecht intact blijft.



Huidige situatie



Introductie nieuwe bouwhoogten in Overvecht

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Gemengde zone bedrijventerrein

Deze zone ontwikkelt tot een gemengd gebied met bedrijvigheid, (sport) voorzieningen en onderwijs. De oversteekbaarheid van de Franciscusdreef en verbinding met de zuidelijker gelegen buurten zijn daarbij van belang. Deze dynamische en levendige omgeving dient als aantrekkelijke stadsentree en visitekaartje voor het bedrijventerrein. Er wordt geen woningbouw gerealiseerd in deze zone, maar wel plek gemaakt voor levendige functies met een actieve begane grond.

Ontwikkeling

Sloop-nieuwbouw mogelijk als dit kansen biedt voor significante verdichting en verbetering voor deze zone en het achterliggende bedrijventerrein en de wijk.

Hoogte

In deze zone kan hoger gebouwd worden dan op de rest van het bedrijventerrein, de basishoogte is 4-6 bouwlagen, met in de nabijheid van HOV zorgvuldig ingepaste bouwhoogten tot 10 lagen hoog.

Structuur

Er wordt een nieuwe hoogstedelijke structuur geïntroduceerd met een levendig karakter.

Architectuur

Inzetten op diverse architectuur, met structuur en materialisering die afwijkt van de bestaande architectuur. Representatieve uitstraling naar de Franciscusdreef. Parkeren, laden en lossen wordt collectief en gebouwd geïntegreerd.

Programma

Menging van bedrijvigheid met sport(voorzieningen), onderwijs en overige bedrijvigheid, met actieve functies in de plint. Publieke bestemmingen en (sport) voorzieningen zijn ook mogelijk op hogere verdiepingen en daken. Hier bouwen wij geen woningen.

en geen detailhandel.

Transformatie in het groen

Door herstructurering van de bestaande bebouwing op deze plekken ontstaan mogelijkheden om de kwaliteit van het groen en buitenruimte te verbeteren. Het groen rondom en tussen de buurten is in de tijd veranderd: op plekken minder doorwaadbaar, verhard, versnipperd, onveiliger en een mindere belevingskwaliteit. Op deze locaties is transformatie wenselijk, mits het zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied. De ecologische structuur blijft altijd intact en hiermee wordt rekening gehouden in het ontwerp.

Ontwikkeling

Ingrepen leveren een bijdrage aan vergroening, groenbeleving, en het verbeteren van de verbinding van de woonbuurten met de groenstructuren en de parken. Sloop-nieuwbouw is hierbij mogelijk, mits dit aan bovengenoemde buurtverbetering bijdraagt.

Hoogte

Bouwhoogte is maatwerk per ontwikkeling en afhankelijk van ligging in de wijk, omliggende bebouwing en de voorziene herontwikkeling in de omgeving.

Structuur

De stedenbouwkundige structuur wijkt af van die van de buurten: autonome bebouwing in parkachtige setting. Bebouwing en groen zijn met elkaar verweven. De parkachtige setting rondom is de drager van het plan.

Architectuur

Autonoom, met een goede, open uitstraling naar alle zijden, natuurlijke materialen en met de voet in het groen. Dit levert een positieve bijdrage aan de groenstructuur door natuurinclusief te bouwen. Om versnippering te voorkomen zijn buitenruimten en parkeeroplossingen integraal mee-ontworpen in het hoofdvolume.

Programma

Bijzondere maatschappelijke (woon)functies met betekenis voor de buurt/wijk.

Voorzieningen op de begane grond

Optimaal gebruik van daken

Gebouwen in een groene omgeving

Ruimte voor fietsers en voetgangers

Gemengde zone bedrijventerrein



Optimaal (energie- en groen) gebruik van daken

Zicht op activiteiten die binnen plaatsvinden









De groenkwaliteit is op sommige plekken nu laag door verrommeling van bebouwing, verharding en hekwerken.



Ontmoetingsplekken voor bewoners

Hoogte

Structuur

Architectuur

Programma









DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

Verschillend en voor iedereen

Een ijne, levendige wijk is een wijk waar mensen elkaar kunnen ontmoeten, waar iedereen een goede woning kan vinden en waar ruimte is voor sport, spel, cultuur of andere gezamenlijke activiteiten. Bij het diverser worden van de wijk willen we het makkelijker maken en stimuleren dat inwoners elkaar ontmoeten en zich aan elkaar en de wijk verbinden. We willen dat bestaande bewoners zich blijven thuis voelen in de wijk en dat nieuwe bewoners zich welkom voelen. Er moeten voldoende plekken zijn waar men elkaar kan ontmoeten, binnen en in de openbare ruimte. Daarom wordt op de juiste plekken ruimte toegevoegd om deze functies te maken. Of je nu in een gebouw bent of daar buiten; we zorgen voor ijne routes en ontmoetingsplekken voor jong en oud.



Veilige, uitdagende en toegankelijke sport- en speelvoorzieningen in de openbare ruimte.



Laten meegroeien van sport-, zorg en andere maatschappelijke voorzieningen.



Betaalbare ruimte voor lokale ondernemers en culturele broedplaatsen.



Meer ruimte voor cultuur, op buurt- én wijkschaal.

Belangrijke uitspraak. Zie ook opm. op p.200/201 van Deel B.

Vernieuwing van Overvecht Centrum

Overvecht Centrum ontwikkelt tot een gemengd wijkcentrum met moderne voorzieningen, waaronder een culturele voorziening voor Utrecht en de wijde omgeving. Vernieuwing van de bebouwing zorgt voor meer en betere woningen en voor moderne voorzieningen, die klaar zijn voor de toekomst.
Dit zorgt voor een levendiger en aantrekkelijker centrum, waar alle Overvechters van profiteren.
Er ligt een winkelhart in de kern, met daaromheen maatschappelijk, commercieel en werkprogramma.
Langs de Zamenhofdreef komt werkruimte voor kleinere ondernemers die de wijkeconomie versterken.

Stedelijke ontwikkeling rondom het station

Station Overvecht ontwikkelt tot een gemengde, stedelijke buurt met wonen, werken en voorzieningen. Hier komt bijvoorbeeld ruimte voor horeca en to go-voorzieningen.

Toegankelijke banen in de wijk

We willen ook ruimte bieden aan ondernemers en maatschappelijke organisaties in de wijk, daarom maken we tot 2040 ruimte voor 3.000 extra werkplekken. Binnen de buurten wordt ruimte gemaakt voor betaalbare culturele broedplaatsen (zoals ateliers voor zelfstandige kunstenaars, muziekstudio's en oefenruimte voor theatergezelschappen) en kleinschalige sport- en beweegaanbieders. Ook zetten we in op intensivering van het bedrijventerrein en staan we hier geen woningbouw toe.

Koesteren van bestaande voorzieningen en ontmoetingsplekken

De bestaande buurtwinkelcentra blijven behouden en worden aangevuld met nieuwe voorzieningen. Binnen de bestaande buurten blijven dagelijkse voorzieningen op loopafstand bereikbaar ("10-minuten-stad"), zodat iedereen gebruik kan maken van de gewenste en nodige voorzieningen. Winkels worden geconcentreerd binnen de winkelcentra. We maken de uitbreiding van woon-zorgvoorzieningen voor ouderen mogelijk, bij voorkeur in combinatie met een bredere ontmoetingsfunctie voor de buurt en in de nabijheid van winkels.

Maatschappelijke voorzieningen

Het meegroeien van maatschappelijke voorzieningen is essentieel voor de leefbaarheid en de levendigheid van de wijk, de kansen voor ontplooiing en ontwikkeling voor de jeugd en de beschikbaarheid van zorg dichtbij en op maat voor wie dat nodig heeft. We bieden ruimte aan:

- een buurtcentrum van 650 m2 buurtkamers nabij ouderenwoningen
- jeugdhulp
- gezinshuizen
- dagbesteding ouderen en volwassenen
- jongerencultuurhuis

Sport- en speelruimtes worden zowel kwalitatief als kwantitatief versterkt

Uitdagend en veilig kunnen spelen is van groot belang voor de ontwikkeling en gezondheid van kinderen. In Overvecht is veel overgewicht en de openbare speelruimte wordt niet altijd als sociaal veilig en aantrekkelijk ervaren. Juist in Overvecht is voldoende en goede speelruimte onmisbaar om fijn en gezond op te groeien. Een aansprekende sportieve openbare ruimte in parken en bij scholen voor jongens én meisjes maakt sporten niet alleen mogelijk maar verleidt er ook toe. Bij het aanwijzen van sport- en speellocaties en het ontwerpen daarvan is (sociale) veiligheid een belangrijk uitgangspunt.

Meer ruimte voor veldsport

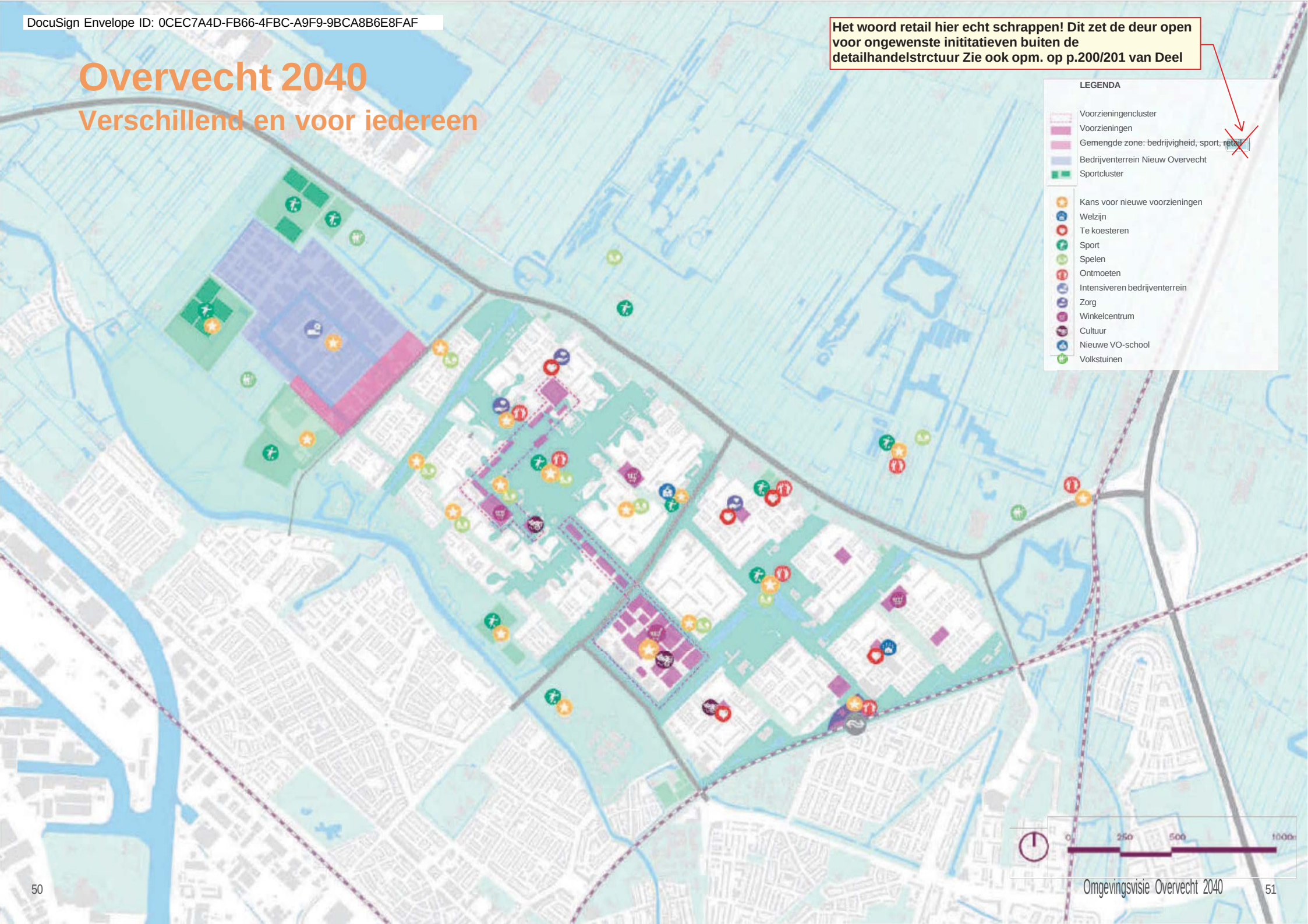
De sportdeelname in Overvecht is laag, terwijl sport en beweging essentieel is voor de gezondheid. Daarom kiezen we ervoor de ruimte voor veldsport mee te laten groeien met de groei van de wijk. We kijken hoe we het gebruik van de bestaande sportaccommodaties kunnen optimaliseren en welke mogelijkheden er zijn om sport- en beweegfuncties toe te voegen aan het nieuwe sportcluster bij de Vechtsebanen en het bedrijventerrein. Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. In het geval dat niet haalbaar blijkt, onderzoeken we de verplaatsing van volkstuincomplexen, waaronder 'Ons Genot' naar het Noorderpark. Zodat op de huidige locatie van 'Ons Genot' sportvelden gerealiseerd kunnen worden.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

Verschillend en voor iedereen

Het woord retail hier echt schrappen! Dit zet de deur open voor ongewenste inititatieven buiten de detailhandelstrctuur Zie ook opm. op p.200/201 van Deel



DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF



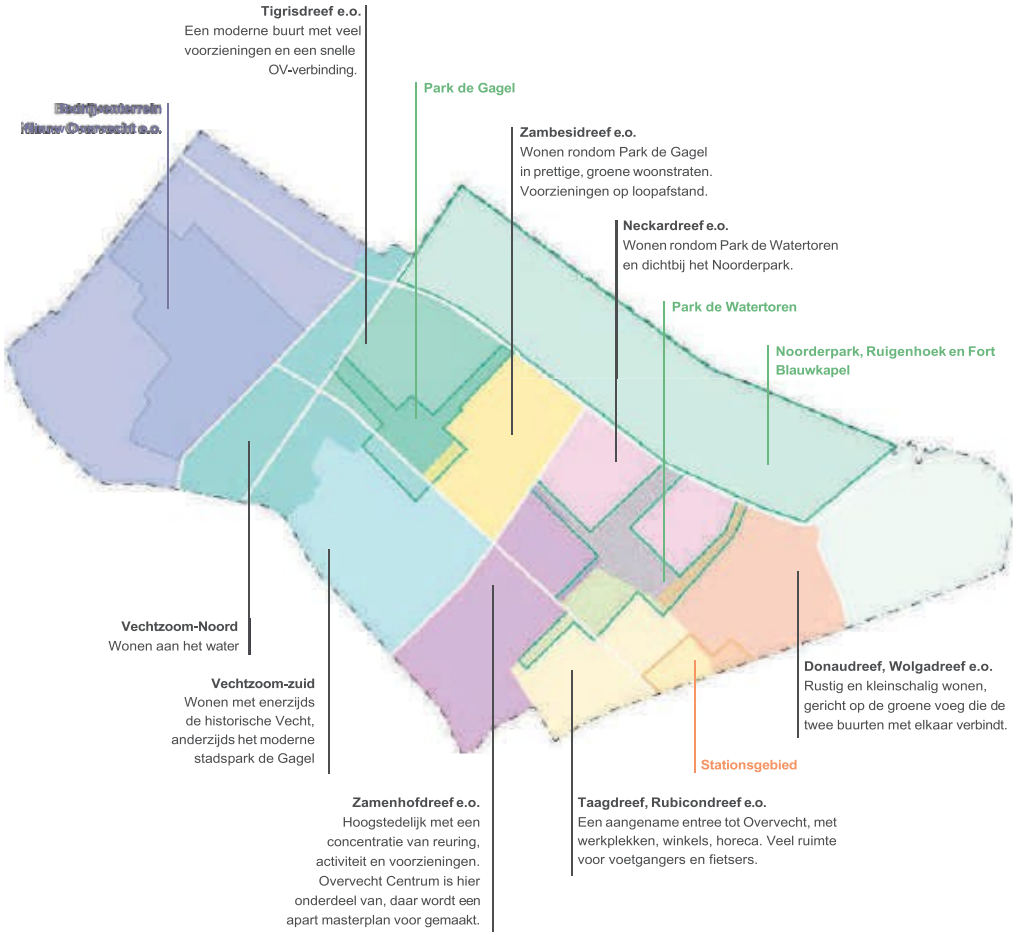
3

Buurten

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overzicht van de buurten

Overvecht bestaat uit verschillende buurten, elk met een eigen karakter en opzet. Naast buurten onderscheiden we enkele speciale gebieden:



De locatie van de huidige rioolwaterzuivering ontwikkelt zich op lange termijn (na 2040 en alleen als de RWZI op een andere locatie kan worden gehuisvest) tot uitbreiding van Overvecht Centrum.

Op de volgende pagina's gaan we in op de verschillende buurten in Overvecht. De kaarten kunnen gelezen worden aan de hand van onderstaande legenda:

Ruimte voor groei en behoud

- Woonbuurten
- Stedelijke buurten
- Hoogstedelijk gebied
- Intensief bedrijventerrein
- Gemengde zone bedrijventerrein
- Transformatie in het groen
- Rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI)

Verschillend en voor iedereen

- Voorzieningencluster
- Sportcluster
- Kans voor nieuwe voorzieningen
- Welzijn
- Te koesteren
- Sport
- Spelen
- Ontmoeten
- Intensiveren bedrijventerrein
- Zorg
- Winkelcentrum
- Cultuur
- Nieuwe VO-school
- Volkstuinen
- Cultuurhistorisch erfgoed

Veilig en verbonden

HOV

- HOV route
- (mogelijke) HOV route
- HOV halte, exacte ligging nader te bepalen
- Zoekgebied buurtgericht OV
- Buslijn (U-bus)
- Bushalte (U-bus)

Trein

- Spoor
- NS-station Overvecht

Auto

- Geen doorgaande autoverbinding
- Toegangsweg buurt
- Knip in bestaande wegenstructuur voor auto's
- Autovrije zone
- Zoekgebied parkeervoorziening

Fiets

- Hoofdfiets-/wandelroutes
- *ewenste nieuwe fiets-/wandelroute

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Nieuw Overvecht e.o.



De **parkeerplaats van de Vechtsebanen** is onderdeel van de Hoofdgroenstructuur, maar is nu een parkeerterrein en dus niet groen. Gezien de ambities om Nieuw Overvecht te verbeteren en te verdichten, zien we dit wel als kansrijke plek om te verbeteren. Als hier een initiatief ontstaat voor herontwikkeling, zal gekeken worden hoe deze plek ook qua groen kan worden verbeterd.

Op bedrijventerrein Nieuw Overvecht wordt een geleidelijke verandering naar een

meer aantrekkelijke werklocatie gestart door het faciliteren van nieuwe bebouwing en het in samenwerking met eigenaren vergroenen van het bedrijventerrein. Rond het sportcluster en aan de Franciscusdreef ontstaat een gemengd sport-, werk- en voorzieningencluster.

Intensivering en vergroening

- De gemeente heeft een faciliterende rol bij de transformatie van bedrijventerrein Nieuw Overvecht.
- Intensivering van het bedrijventerrein vindt plaats door bedrijven te clusteren in één gebouw, meer stapeling en bouwen in hogere dichtheid. Parkeren wordt opgelost in gedeelde parkeervoorzieningen.
- De openbare ruimte wordt zoveel mogelijk klimaatadaptief en met meer groen en grote bomen ingericht. Dit is vaak gekoppeld aan rioolvervanging, waardoor dat pas aan het einde van de looptijd van de omgevingsvisie aan de orde zal komen. We stimuleren om groene daken te maken, waar mogelijk in combinatie met zonnepanelen.

Werkprogramma

- Op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht ligt de focus op stadsverzorgende bedrijven, (creatieve) maakbedrijven, bouw-, techniek-, circulaire- en verduurzamingsbedrijven. Het is een logische en belangrijke plek voor culturele en creatieve makers. Hier is bijvoorbeeld ruimte om met bepaalde de juiste plek in de stad. Buurtfuncties met een sterk publiekskarakter krijgen een plek in de woonbuurten en bedrijven die mogelijk hinder veroorzaken op de bedrijventerreinen
- Rond de Vechtsebanen en aan de Franciscusdreef ontstaat een gemengd gebied met (sport)voorzieningen, werk en onderwijs (roze zone). Deze dynamische en levendige omgeving dient als aantrekkelijke entree naar het bedrijventerrein.

Géén detailhandel.

Geen wonen

- Bedrijventerrein Nieuw Overvecht is de plek voor bedrijven die met hun milieucategorie niet passen in de woonwijk Overvecht. Om ruimte beschikbaar te houden voor deze milieucategorie wordt er geen woningbouwontwikkeling toegestaan op het bedrijventerrein.
- De wijzigingsbevoegdheid naar wonen in het bestemmingsplan wordt niet meer toegepast, waardoor transformatie van bestaande bedrijfspanden naar nieuwe panden wordt gestimuleerd.

Creatieve broedplaatsen

- Nieuw Overvecht is kansrijk als vestigingsplek voor nieuwe creatieve initiatieven. Voor ondernemerschap is (elders in Utrecht) een groot tekort aan betaalbare bedrijfsruimte. Het aantrekken van bij deze ambitie passende nieuwe ondernemers kan als vliegwiel werken voor het aantrekken van ondernemers en draagt bij aan de levendigheid en sociale veiligheid.

Oversteekbaarheid Franciscusdreef
Het zuidelijk deel van de Franciscusdreef (tot de Orinocodreef) versmalt tot één rijstrook in beide richtingen. De oversteekbaarheid bij de Orinocodreef en naar het sportcluster wordt verbeterd.

Gemengde ontwikkeling sportcluster, intensiveren bestaande sportparken voor veldsport
Gemengde ontwikkeling in combinatie met HOV-halte. In deze zone ontstaat een menging tussen (sport) voorzieningen, werk en onderwijs. Deze dynamiek

materialen te werken. Tegelijkertijd dragen broedplaatsen ook bij aan de sociale veiligheid van het gebied.

- Op het bedrijventerrein bevinden zich veel sociaal-maatschappelijke functies, zoals fysiotherapeuten en sportaanbieders. Waar mogelijk, worden deze functies verplaatst naar de buurten van Overvecht. Door deze verschuiving organiseren we functies op

draagt direct bij aan de imagoverbetering van het terrein.

Toe te voegen werkplekken

+/- 800 werkplekken

Werkplekken gerelateerd aan voorzieningen (sport, onderwijs) en bedrijven (stadsverzorgende bedrijven, maakbedrijven, MKB, stadsdistributie, circulaire economie)

Op het bedrijventerrein bevinden zich veel sociaal-maatschappelijke functies, zoals fysiotherapeuten en sportaanbieders. Waar mogelijk, worden deze functies verplaatst naar de buurten van Overvecht. Door deze verschuiving organiseren we functies op

Goed punt!

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Zamenhofdreef e.o.

dat vraagt goede bereikbaarheid met álle modaliteiten

Overvecht Centrum
ontwikkelt tot een subcentrum van Utrecht en hét hart van de wijk Overvecht. Er is ruimte voor minimaal 2000 nieuwe woningen en plek voor ontmoeting, markten en kleinschalige culturele evenementen. Voor de uitwerking hiervan loopt een apart traject “Masterplan Overvecht”.

Verbeteren oversteekbaarheid Einsteindreef
Overvecht Centrum wordt beter verbonden met de omliggende buurten, voornamelijk de buurt aan de overzijde van de Einsteindreef.

Het RWZI-gebied
ontwikkelt op lange termijn tot een hoogstedelijk milieu dat aansluit bij Overvecht Centrum.

Bevoorrading?
Is niet benoemd, zal wel moeten.

Intensiveren bebouwing aan de Zamenhofdreef
Toevoegen van nieuwe woningen rondom bestaande binnentuin, waar huidige en nieuwe bewoners elkaar kunnen ontmoeten. Bij transformatie is hoge stedelijkheid wenselijk.

Singel als continu beleefbaar element
water uitbreiden waar het kan en toevoegen van natuurvriendelijke oevers, rekening houdend met de cultuurhistorische kenmerken.

Zamenhofdreef en Carnegiedreef worden autovrij
Ze gaan fungeren als groene

boulevards die noord en zuid en de parken met elkaar verbinden.

Brailledreef

wordt een continue parkstrook
n directe verbinding langs de
rk de Watertoren en ruimte voor
en sport

De omgeving van de Zamenhofdreef trekt met een breed winkel- en voorzieningenaanbod veel bezoekers. De buurt heeft dan ook een belangrijke functie. De uitstraling van het winkelcentrum drukt een sterke stempel op deze buurt. Het centrale gebied van Overvecht transformeert in de toekomst van een gebied met bijna alleen maar winkels naar gemengd stedelijk gebied met (maatschappelijke) voorzieningen, bedrijvigheid en woningen.

De bebouwing past zich aan aan de omgeving waarbij hoogbouw en laagbouw elkaar afwisselen.

Overvecht Centrum

- Overvecht Centrum heeft het vermogen om een subcentrum van Utrecht met regionale functie te worden, met veel nieuwe woningen, voorzieningen en werkplekken.
- De wegen rondom Overvecht Centrum voelen nu op veel plekken als barrière. Verbeterde kruisingen over de Einsteindreef en herinrichting van de Zamenhofdreef verhogen de lokale bereikbaarheid.
- Voor Overvecht Centrum stellen we een Masterplan op, waarin we de ontwikkelmogelijkheden en ambities voor het gebied vastleggen.

Afwisselende bebouwing rondom het voorzieningenhart

Rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI)

- De locatie van de huidige rioolwaterzuivering ontwikkelt zich op lange termijn (na 2050) tot uitbreiding van Overvecht Centrum. Dit kan alleen als de RWZI op een andere locatie kan worden gehuisvest. Het verplaatsen van de RWZI is een stadsbrede opgave.
- Op de locatie wordt ruimte gereserveerd voor een nieuw park dat de Vechtzoom en Park de Watertoren met elkaar verbindt.

Winkels, horeca en werkplekken op de begane grond met daarboven appartementen.

Toe te voegen woningen (relatief):

2.500-3.000 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
++	-	+	+	+

Nieuwe parkstructuur
Een deel van dit gebied Nota bene: in het Masterplan wordt uitgegaan langs de Vecht, met ee van veel desinvesteringen, dure grond door Zamenhofdreef naar

Pa gebouwd parkeren, duur bouwen door recreatie, natuur, water intensieve hoogbouw... dat gaat slecht samen

Toe te voegen werkplekken

400 banen thuis + 750 op werklocaties

Werkplekken die horen bij grotere wijkvoorzieningen,

Het toevoegen van nieuwe woningtypen zorgt voor diversiteit in het woningaanbod. Dit biedt de mogelijkheid om binnen Overvecht te verhuizen, en trekt nieuwe doelgroepen naar Overvecht.

Transformatie tot een stadsboulevard is belangrijk voor de oversteekbaarheid richting het RWZI-terrein wanneer deze in de toekomst ontwikkeld wordt.

met een '++inzet' op sociale huur. We zullen met projectbril en in overleg met gemeente en woningcorporaties moeten herbalanceren met wat in andere buurten mogelijk is!

gelegen in Overvecht-Centrum of die horen bij bedrijven (retail, horeca, bedrijfsverzamelgebouwen)









DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Dan moet je géén knips leggen!!

Taagdreef, Rubicondreef e.o.

HOV-route
De HOV-route loopt straks langs de rand van het park, waardoor er één aaneengesloten parkgebied ontstaat.

Park de Watertoren
krijgt een sterke identiteit door 'natte' natuur en sportfuncties, met aandacht voor sociale veiligheid. Hierbij is voldoende aandacht voor de cultuurhistorische kenmerken van het park.

Er rijden geen auto's
door Park de Watertoren. Automobilisten gaan via een andere route van en naar het winkelcentrum.

Toevoegen van bebouwing
Rondom het station en in de nabijgelegen straten worden nieuwe woningen en bedrijfsverzamelgebouwen gerealiseerd, met plek voor een groene, ecologische, recreatieve verbinding.

Extra oppervlaktewater
Vervangen van de duikers voor oppervlaktewater.

Verbeteren fietsnetwerk
Het fietsnetwerk wordt ten opzichte van het Mobiliteitsplan 2024 uitgebreid met een nieuwe verbinding naar de overkant van het spoor. Ook wordt de aansluiting van de fietsroute langs het spoor op de Brailledreef verbeterd.

De omgeving van de Taagdreef heeft een mooie, groene zone langs het spoor en langs de Keggedreef. Ook is er veel groen dichtbij het centrum van Overvecht. De verbindingen in de buurt met andere buurten en wijken kunnen beter.

Woonbuurten in groen raamwerk

- Deze buurten bevinden zich op korte afstand van Station Overvecht. In de overgangszone rondom het station en langs doorgaande wegen zijn daarom nieuwe ontwikkelingen in een hogere dichtheid mogelijk. In het overige deel van de buurten staan kleinschalige transformaties centraal, gericht op het verbeteren van de leefbaarheid.
- De buurten zijn op een aantal plekken sterk versteend. Door straten te versmallen en parkeren anders te organiseren, kunnen ze groener worden.
- Door doorgaande autoverbindingen niet langer mogelijk te maken aan de Zamenhofdreef, Moezeldreef en in Park de Watertoren verbetert het groene raamwerk rondom de buurten.
- Waar mogelijk worden duikers vervangen voor oppervlaktewater. De aanwezigheid van het water draagt bij aan het karakter van deze buurten.

In de nieuwbouw op bijzondere plekken is ruimte voor experimenteren met kleurgebruik en diversiteit in de architectuur.

Een combinatie van opknappen van bestaande bebouwing en toevoegen van nieuwe bebouwing kan leiden tot een nieuwe, kleinschalige woonbuurt.

Bestaande ontmoetingsplekken en voorzieningen in de buurt, zoals Buurtwinkel Overhoop, versterken en soortgelijke sociale initiatieven stimuleren.

Toe te voegen woningen (relatief):
300-500 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
=	=	+	+	+

Toe te voegen werkplekken
80 banen thuis + 400 banen op werklocaties

Werkplekken die horen bij buurtvoorzieningen of bij bedrijven (grotere bedrijfsverzamelgebouwen in stationsgebied, broedplaatsen in de wijk)







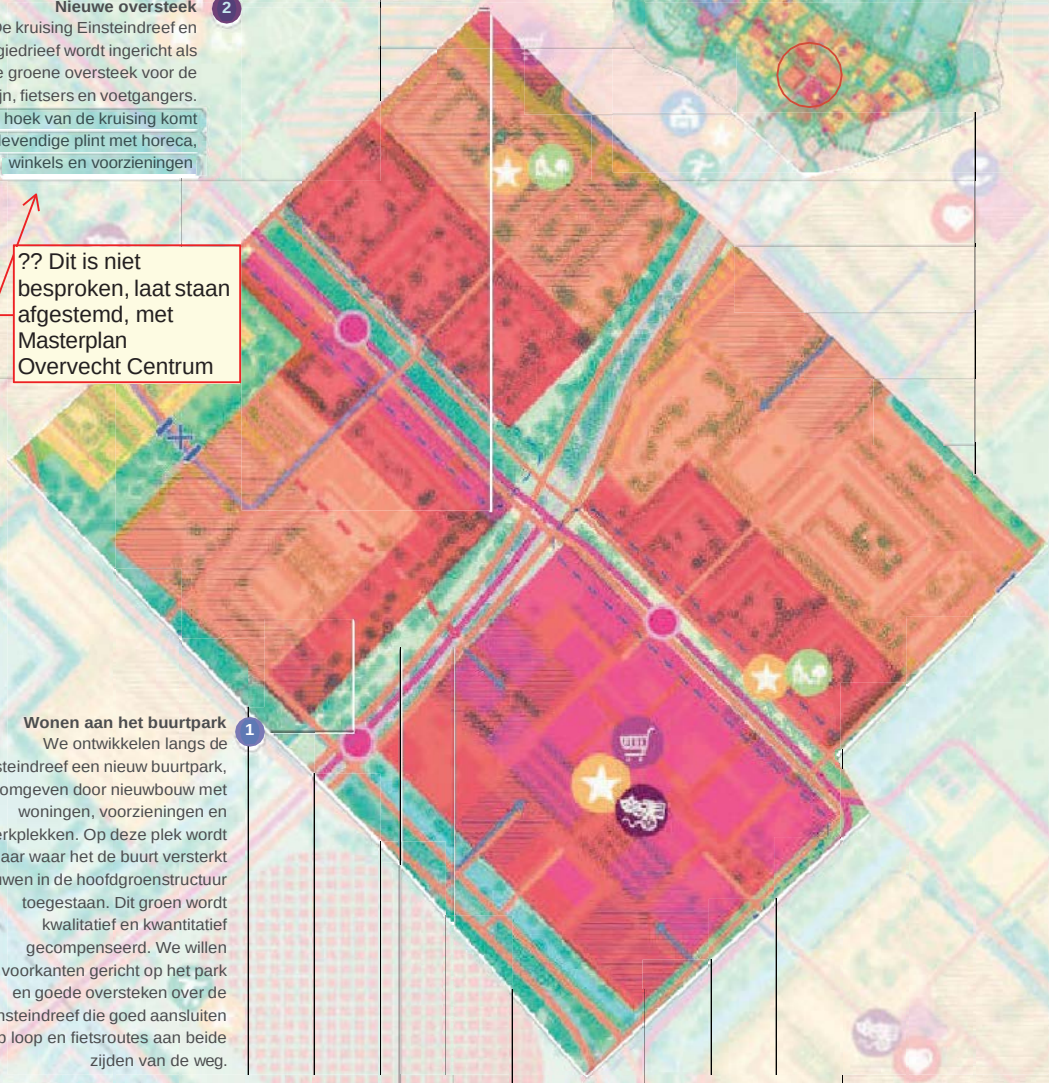


DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Hart van de wijk

Nieuwe oversteek 2
De kruising Einsteindreef en Carnegiedrieef wordt ingericht als nieuwe groene oversteek voor de HOV-lijn, fietsers en voetgangers. Op de hoek van de kruising komt een levendige plint met horeca, winkels en voorzieningen

?? Dit is niet besproken, laat staan afgestemd, met Masterplan Overvecht Centrum



Wonen aan het buurtpark 1
We ontwikkelen langs de Einsteindreef een nieuw buurtpark, omgeven door nieuwbouw met woningen, voorzieningen en werkplekken. Op deze plek wordt daar waar het de buurt versterkt bouwen in de hoofdgroenstructuur toegestaan. Dit groen wordt kwalitatief en kwantitatief gecompenseerd. We willen voorkanten gericht op het park en goede oversteken over de Einsteindreef die goed aansluiten op loop en fietsroutes aan beide zijden van de weg.

Groene verbinding
De ecologische groenstrook langs de Einsteindreef, toegankelijk voor fietser en voetganger, verbindt het Noorderpark met de Vechtzoom.

Proiel Einsteindreef
De Einsteindreef ontwikkelt tot een groene stadslaan met stedelijke gevels aan de zijde van het Centrum en een doorgaande groenverbinding aan de overkant. Op meerdere plekken verbetert de oversteekbaarheid van de weg.

Het gebied rondom de kruising van de Einsteindreef en Carnegiedreef zal ontwikkelen tot het hart van de wijk Overvecht. Met de vernieuwing van Overvecht Centrum, nieuwe gemengde ontwikkelingen en een betere (H)OV-bereikbaarheid wordt dit hét gebied waar wonen, werken, winkelen en recreëren samenkomen.

Een groter centrumgebied

- We willen dat de vernieuwing van Overvecht Centrum geen ontwikkeling op een eiland is, maar ook uitstraalt op de omgeving. Daarom verbeteren we de loop- en fietsroutes naar het Centrum toe, en ontwikkelen we woningen, werkplekken en voorzieningen in de directe omgeving van het Centrum.

Einsteindreef als groene stadsboulevard

- Om de Einsteindreef beter oversteekbaar te maken, versmallen we het wegprofiel. Daarnaast voegen we oversteken over de Einsteindreef toe. Zo is het Centrum gemakkelijker te bereiken en ook gevoelsmatig minder ver weg.
- Het groen langs de Einsteindreef richten we in als een nieuw buurtpark dat zowel vanuit het Centrum als de Kaap Hoorndreef goed bereikbaar is. De woningen aan het park verbeteren de sociale veiligheid. Met voorzieningen en horeca in de plint wordt dit een aangename verblijfsplek voor de buurt waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en kinderen veilig kunnen spelen.
- Om het Centrumgebied de sprong over de Einsteindreef te laten maken, ontwikkelen we in en aan
Het Cent
groeien z
rondom de weg samen het hart van de wijk

?? Dit is niet besproken, laat staan afgestemd, met Masterplan Overvecht Centrum

vormen.
- Deze bebouwing gaat ten koste van een deel van het groen langs de Einsteindreef, we behouden echter een brede groene zone langs de weg om de doorgaande groenverbinding in stand te houden.



Nieuwe woningen kijken uit op het groene karakter van de Einsteindreef



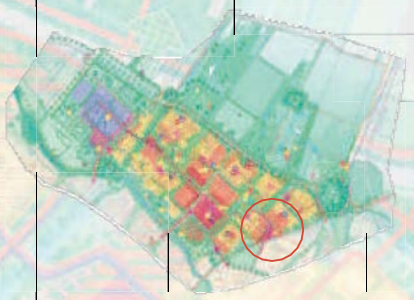
Het groene karakter komt ook terug in de binnenhoven van de nieuwe bouwblokken

Centrale as door Overvecht: Zamenhofdreef en Carnegiedreef

- De Zamenhofdreef en Carnegiedreef ontwikkelen tot de centrale route door Overvecht, die het station, het hart van de wijk en het bedrijventerrein met elkaar verbindt. Deze route wordt autovrij, met ruimte voor het HOV en een groene verbinding tussen Park de Gagel en Park de Watertoren.
- De verbinding van het Centrum naar de omliggende wijken versterken we door langs de Carnegiedreef ruimte voor werk en voorzieningen te maken. Op de hoek van de Einsteindreef en Carnegiedreef komt een combinatie van horeca, winkels en voorzieningen als uitbreiding van het Centrum. Aan de noordzijde van de Carnegiedreef worden meer woningen toegevoegd, zodat meer mensen dichtbij het Centrum en de HOV- halte wonen.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Stationsgebied



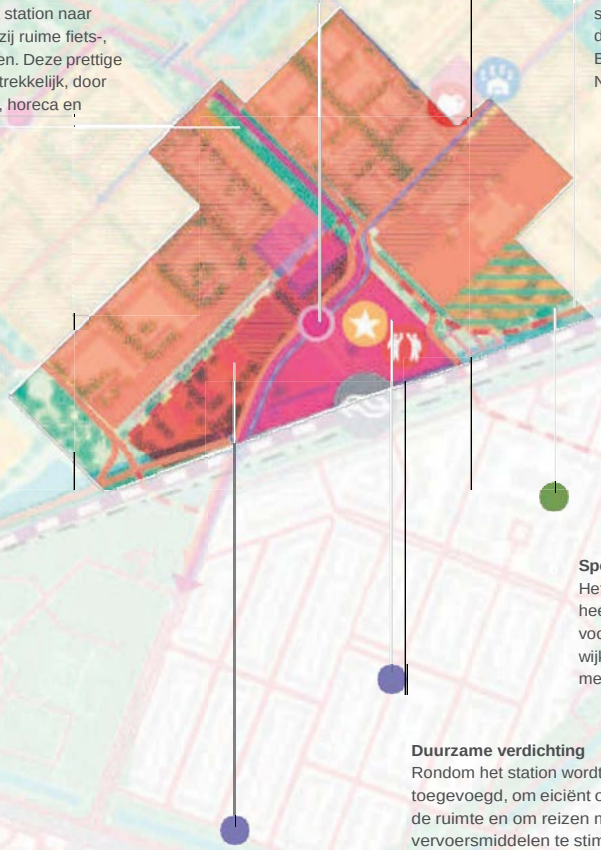
HOV-halte 2
In het stationsgebied wordt een halte in het HOV-netwerk toegevoegd, waardoor een snelle overstap tussen trein en bus mogelijk is.

Moezeldreef

De Moezeldreef ontwikkelt tot dé entree naar Overvecht vanuit het station naar 3ark de Watertoren, dankzij ruime fiets-, wandel en OV-verbindingen. Deze prettige wijkentree is veilig en aantrekkelijk, door de aangrenzende winkels, horeca en woningen.

1

Fietsnetwerk 3
Een doorgaand fietspad langs het spoor verbindt de stad met Fort Blauwkapel en het Noorderpark.



Spoorzoompark
Het spoorzoompark heeft verblijfskwaliteit voor de aangrenzende wijken en is verbonden met het buurtgroen.

Duurzame verdichting
Rondom het station wordt nieuwe bebouwing toegevoegd, om eiciënt om te gaan met de ruimte en om reizen met duurzame vervoersmiddelen te stimuleren.

WAAROM??

Het stationsgebied is een belangrijke entree tot Overvecht en een plek waar dagelijks veel reizigers in-, uit- of overstappen op trein en bus. Deze plek ontwikkelt tot een stedelijk knooppunt. Betere verbindingen maken het gebied tot aantrekkelijk entreegebied naar de wijk.

Entree naar Overvecht

- De Moezeldreef ontwikkelt tot dé entree naar Overvecht vanuit het station naar Park de Watertoren, dankzij ruime fiets-, wandel en OV-verbindingen. Deze wijkentree is veilig en aantrekkelijk door de aangrenzende kleinschalige voorzieningen, horeca en woningen.

Stedelijk knooppunt

- In het stationsgebied wordt een halte van de HOV-lijn toegevoegd, waardoor een snelle overstap tussen trein en bus mogelijk is.
- Rondom het station wordt nieuwe bebouwing toegevoegd met wonen, werken en voorzieningen, om eiciënt om te gaan met de ruimte en om reizen met duurzame vervoersmiddelen te stimuleren.
- Belangrijke maatschappelijke functies (zoals de scholen en moskee) dienen een plek te krijgen in de nieuwe ontwikkelingen (in geval van herontwikkeling).
- De P+R bij het station verdwijnt.

Spoorzoompark

- Het spoorzoompark heeft verblijfskwaliteit voor de aangrenzende buurten en is verbonden met het buurtgroen.
- De groene inrichting van de stationsomgeving en de Winterboeidreef zorgt voor een groene schakel tussen de twee delen van het spoorpark.



De stationsomgeving wordt groen ingericht en vormt een aantrekkelijke entree voor Overvecht en Tuindorp.



Aan de hoofdstraten rondom het station wordt in de plinten ruimte gereserveerd voor voorzieningen en retail, op loopafstand van het station.



Nieuwe gebouwen aan het Spoorpark.



Toevoegen van bebouwing
Rondom het station en in de nabijgelegen straten worden nieuwe woningen en bedrijfsverzamelgebouwen gerealiseerd, met behoud van de groene, ecologische, recreatieve verbinding.

Binnentuinen van de nieuwe bebouwing rondom het station zijn plekken waar werknemers kunnen pauzeren en bewoners elkaar kunnen ontmoeten.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Conclusies en hoe verder?

In de voorgaande hoofdstukken hebben we laten zien hoe de wijk Overvecht er in 2040 uit kan gaan zien. De vraag die we ons tenslotte willen stellen is: denken we dat we de ambities en de zaken die we willen bereiken ook daadwerkelijk kunnen halen (zoals beschreven in hoofdstuk 1 “Ambities voor Overvecht”)? In dit hoofdstuk zetten we dat op een rij.

We laten ook de belangrijkste punten zien die we opgehaald in de vele gesprekken die we hebben gevoerd met de bewoners, ondernemers, woningcorporaties, ontwikkelaars in Overvecht en in de online peilingen.

+ Toevoeging van minimaal 3000 banen

Wat willen we bereiken?

Overvecht heeft ruimte voor (nieuwe) bedrijven en het is aantrekkelijk voor ondernemers om zich hier te vestigen. Zo kunnen Overvechters werken en ondernemen in de wijk.

Is het realiseerbaar?

We zien op verschillende plekken kansen om werkgelegenheid toe te voegen. Een deel van de banen kan worden toegevoegd op het bedrijventerrein, een ander deel is gekoppeld aan de plekken waar we woningen ontwikkelen. In nieuwe woongebouwen is ook ruimte voor werkplekken in bijvoorbeeld de plinten of op de eerste verdiepingen Daarnaast worden door het toevoegen van maatschappelijke voorzieningen (een VO-school of gezondheidscentrum) ook banen toegevoegd in de wijk. Als we de plekken kunnen ontwikkelen die zijn aangegeven in deze Omgevingsvisie ruimte ontstaat er ruimte voor de extra 3.000 banen.

Wat zijn de voorwaarden en risico's?

Voor het toevoegen van werkgelegenheid op het bedrijventerrein zijn we afhankelijk van eigenaren/initiatiefnemers op het terrein. Werk in de wijk kan alleen worden toegevoegd op plekken waar ontwikkelingen ontstaan in combinatie met wonen (zie hierboven). Daarmee is de groei van het aantal banen dus gedeeltelijk gekoppeld aan de groei van het aantal woningen. Blijft dat laatste achter, dan zal er ook minder ruimte zijn voor nieuwe banen.

DocuSign

+ Toevoeging van minimaal 5.000 woningen

Wat willen we bereiken?

Overvecht beschikt over verschillende soorten huizen en draagt bij aan de groei van de stad. Zo kunnen mensen uit Overvecht makkelijker een passende woning vinden in de wijk. Of van een kleine naar een grotere woning verhuizen. En is er ruimte voor andere mensen die een woning zoeken.

Is het realiseerbaar?

We zien voldoende kansen en mogelijkheden om richting 2040 ruimte te vinden voor 5.000 woningen in Overvecht. Het gaat daarbij om zowel grotere ontwikkelingen (zoals Overvecht Centrum) als kleinere ontwikkelingen in de buurten. Niet alles zal gebouwd kunnen worden in de toekomst, maar we denken dat 5.000 extra woningen een reële inschatting is. We maken per project duidelijke afspraken over welk type woningen op welke plek. Zo zorgen we voor een diverser woningaanbod in 2040. De uitgangspunten voor het woningbouwprogramma algemeen en per buurt zijn daarvoor leidend.

Wat zijn de voorwaarden en risico's?

Op de plekken waar we kansen zien voor extra woningen, staan soms al gebouwen, bomen en wonen er mensen in de directe omgeving. Als we alleen op de plekken aan de slag kunnen gaan waar we al deze zaken sparen, is het niet mogelijk om het aantal daadwerkelijk te halen. Voor de realisatie van nieuwe projecten zijn we bovendien voor een groot deel afhankelijk van andere partijen (de huidige eigenaren); we hebben als gemeente beperkt grond om te ontwikkelen. We zijn dan ook afhankelijk van de financiële bereidheid van derden om te investeren in extra woningen. Financiële haalbaarheid zal per project onderzocht moeten worden.

Versterking, verbetering en uitbreiding van groen met 80 hectare

Wat willen we bereiken?

Het groene karakter van Overvecht blijft behouden. Het groen groeit mee. Buurtstraten zijn groener en aantrekkelijker. Ook zijn verschillende groene gebieden binnen en buiten Overvecht met elkaar verbonden. Autowegen door de parken komen te vervallen. Hierdoor worden de parken meer één geheel. Park de Watertoren en Park de Gagel zijn verbonden door een groene zone langs de Carnegiedreef en Zamenhofdreef. Het groen is diverser door meer verschillende soorten groen aan te planten en door het aanleggen van natuurvriendelijke oevers.

Is het realiseerbaar?

Binnen het huidige plan kan bijna 80 hectare groen worden toegevoegd. Uitbreiding van groen gebeurt onder andere door omzetting van agrarisch gebied naar recreatief groen en het vergroenen van straten. Ook door verbetering van de parken, verbindingen en buurten maken we nieuw groen. Door het opheffen of verplaatsen van parkeerplaatsen uit woonstraten ontstaat ruimte om straten te vergroenen. De groenberekeningen staan in deel B (pagina 98).

Wat zijn de voorwaarden en risico's?

Er kunnen pas extra parkeerplaatsen verwijderd worden als er een mobiliteitstransitie op gang is. Ook de financiële haalbaarheid speelt hierin een rol, want parkeerplaatsen verplaatsen naar gebouwde parkeervoorzieningen vraagt een linke investering. Voor de integrale vernieuwing van de openbare ruimte is extra financiele ruimte nodig om mee te kunnen liften op de vervangingsopgave. Het kunnen verwerven van gronden is afhankelijk van het grondbeleid en financiële middelen.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Klimaatadaptief en toekomstbestendig maken van Overvecht

Wat willen we bereiken?

Overvecht is de groenste wijk van Utrecht. Het klimaat verandert, en Overvecht verandert mee. De wijk bereidt zich voor op warmere droge zomers en plotselinge stortbuien.

Is het realiseerbaar?

Door de versteende buurten en straten in Overvecht groener te maken, maken we de wijk klimaatadaptiever. Daardoor kan er in de wijk in de toekomst meer water worden opgevangen in de bodem en neemt de kans op hittestress en schade door droogte aan groen af. Dit is afhankelijk van onder andere de haalbaarheid van het verplaatsen of verwijderen van parkeerplaatsen uit de woonstraten. Voor meer kwaliteit en diversiteit van het groen is een aangepast beheerregime nodig voor de hele wijk en bijhorende structurele middelen voor beheer.

Wat zijn de voorwaarden en risico's?

De vergroening is een enorme kans maar het betekent ook dat bijna iedere dreef in Overvecht op termijn opnieuw moet worden ingericht. We willen dat zoveel mogelijk slim doen, door mee te liften met het vervangen van het riool en het wegenonderhoud. Het beschikbaar komen van voldoende budget is hierbij een randvoorwaarde.

Uitbreiding sport- en speelvoorzieningen

Wat willen we bereiken?

Overvechters voelen zich gezonder en veiliger. De omgeving biedt voldoende ruimte om te sporten, spelen en bewegen.

Is het realiseerbaar?

We kiezen ervoor om de ruimte voor veldsport mee te laten groeien met de groei van de wijk. Dat doen we door het gebruik van de bestaande sportaccommodaties te optimaliseren. Daarnaast zien we kansen om sport- en beweegfuncties toe te voegen aan het nieuwe sportcluster bij de Vechtsebanen en het bedrijventerrein. Voor de lange termijn zoeken we inpassing van 3 of 4 extra sportvelden. Zoeklocatie is in eerste instantie het Noorderpark, waar een ruimtelijke afweging gemaakt moet worden met onder andere opgaven op het gebied van energie, groen en recreatie. Door een aansprekende sportieve openbare ruimte in parken en bij scholen te maken voor jongens én meisjes verleiden we kinderen en jongeren om meer te spelen en te sporten.

Wat zijn de voorwaarden en risico's?

Voor de lange termijn moet er ruimte gevonden worden voor drie à vier sportvelden. Zoeklocaties is in eerste instantie het Noorderpark, maar daar moet nog een ruimtelijke afweging plaatsvinden met de andere ruimtevragende opgaven zoals energieopwekking, groen en recreatie. En ook in combinatie met de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Indien er geen ruimte gevonden wordt in het Noorderpark, zal gekeken moeten worden of verplaatsen van de volkstuinen een mogelijkheid is, om ruimte te maken voor sport. De groei van sport is gekoppeld aan de groei van de wijk. Blijft de bouw van woningen achter, dan zal uitbreiding van sport niet, minder of later nodig zijn.

Uitbreiding onderwijs, zorg en cultuurvoorzieningen

Wat willen we bereiken?

Overvecht blijft een prettige en inclusieve wijk voor iedereen, met extra aandacht voor voorzieningen voor ouderen, kinderen en zorgbehoevenden. De culturele diversiteit van Overvecht blijft een kracht.

Is het realiseerbaar?

In Overvecht Centrum wordt ruimte gereserveerd voor een grote, culturele voorziening met regionale aantrekkingskracht. Dit wordt verder uitgewerkt in het Masterplan voor Overvecht Centrum. Daarnaast worden de harten van de buurten uitgebreid met zorgvoorzieningen, zodat huidige en nieuwe Overvechters dat dichtbij huis kunnen vinden.

Wat zijn de voorwaarden en risico's?

Betaalbaarheid blijft een belangrijke voorwaarde voor de vestiging van culturele voorzieningen. Bij het kiezen van een locatie voor onderwijs en zorg zijn veilige en aantrekkelijke routes naar deze plekken van belang.

Betere verbindingen binnen de wijk en met de rest van de stad

Wat willen we bereiken?

Overvecht is een belangrijk onderdeel van Utrecht, door goede verbindingen voor mens en dier worden Overvecht de buurten en de omliggende gebieden beter verbonden.

Is het realiseerbaar?

Met een centrale HOV-as door de wijk is Overvecht goed verbonden met de rest van de stad. We voorzien extra verbindingen voor mensen en natuur onder het spoor en over de Vecht en NRU. Het fietsnetwerk krijgt een upgrade en ontbrekende schakels worden gerealiseerd. Groene gebieden worden met elkaar verbonden, zoals Park De Gagel en Park De Watertoren door de groenzone langs de Carnegiedreef.

maar door de autoknips minder goed met zichzelf.

Wat zijn de voorwaarden en risico's?

De reistijd voor autoverkeer binnen de wijk en de wijk uit neemt voor sommige verplaatsingen toe door de knips die voorzien zijn. Voor het openbaar vervoer zijn we afhankelijk van de provincie Utrecht. Nadere afspraken over de realisatie van de NRU, als onderdeel van het ARU, maken we samen met de provincie en het Rijk. De inhoud van de gemaakte afspraken is van invloed op de uitwerking van verkeersmaatregelen. De ligging van de voorgestelde verbindingen over de Vecht ligt niet vast. De haalbaarheid van de verbindingen over de Vecht en spoor moet nog onderzocht worden.

Dit is dus een randvoorwaarde die éérst ingevuld / gegarandeerd moet zijn voordat je ten principale kunt kiezen voor Variant 1 cq deze ontwerp-Omgevingsvisie

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Aanpassen wegprofiel als ingreep!
Het kan dus wél!

Iedereen (jong en oud) kan veilig deelnemen aan het verkeer

Wat willen we bereiken?
Overvecht is een verkeersveilige wijk waar je prettig kan lopen, fietsen en spelen.

Is het realiseerbaar?
Het herinrichten van straten levert een grote bijdrage aan de verkeersveiligheid. Door wegen te versmallen ontstaat meer ruimte voor verblijven, spelen en voor lopen. Ook wordt het veiliger om te fietsen als auto's er minder hard kunnen rijden. Door minder doorgaande autoverbindingen te maken, worden de buurten autoluw en daarmee veiliger. De Einsteindreef, Braillledreef en een deel van de Fransiscusdreef versmallen van 2x2 naar 2x1 rijbaan zal de verkeersveiligheid voor fiets en voetganger vergroten en het makkelijker maken deze dreven over te steken.

Wat zijn de voorwaarden en risico's?
Het is een enorme kans maar het betekent ook dat bijna iedere dreef in Overvecht opnieuw moet worden ingericht. We willen dat zoveel mogelijk slim doen, door mee te liften met het vervangen van het riool en het wegenonderhoud. Het beschikbaar komen van voldoende budget kan hier een risico in zijn.

Verandering naar aardgasvrij en circulair bouwen

Wat willen we bereiken?
Overvecht wordt op een duurzame manier verwarmd. Waar mogelijk maken we een circulaire openbare ruimte en wordt er circulair gebouwd.

Is het realiseerbaar?
Hierbij maken we onderscheid tussen grotere Overvecht overstijgende veranderingen (bijv. aanleg warmtenet), oplossingen op projectniveau (circulair gebouw) en oplossingen in de openbare ruimte. Soms moet Overvecht als geheel beschouwd worden, soms moeten beslissingen hiervoor op projectniveau gemaakt worden.

Wat zijn de voorwaarden en risico's?
De aanleg van het warmtenet maakt deel uit van een integrale aanpak van de openbare ruimte, waarin o.a. ook rioolvervanging en het vergroenen van de buitenruimte wordt meegenomen. Zowel in het ontwerp als de fasering dienen deze thema's integraal samengebracht te worden.

Wat hebben we opgehaald?
Het participatieproces heeft veel verschillende input opgeleverd, zowel voor heel Overvecht als voor de verschillende buurten. Niet

iedereen is het eens met de ambities uit de omgevingsvisie, zoals bijvoorbeeld het bouwen van 5.000 woningen. Tegelijkertijd zien veel inwoners de kansen die de visie biedt om Overvecht tot een aantrekkelijker wijk te maken. Zoals: beter openbaar vervoer, betere inrichting voor fietsers, meer ruimte voor betaalbare werkplekken. Uit het participatieproces blijkt de behoefte aan verbetering van de sociale veiligheid en de verkeersveiligheid, behoud en verbetering van het groen en een zorgvuldige inpassing van nieuwe bebouwing. Het toevoegen van 5000 woningen en 3000 werkplekken stuit op weerstand onder de wijkbewoners en sommige bewoners maken zich grote zorgen over de mogelijke sloop van hun woning.

De opbrengsten van het participatieproces vormen een belangrijke basis voor de inhoudelijke keuzes in de omgevingsvisie. Waar mogelijk zijn wensen en belangen meegenomen, maar soms zijn andere afwegingen gemaakt.

In het Participatiedocument (bijlage 1) gaan we uitgebreid in op alle reacties die we hebben opgehaald.

Participatie stopt niet als de omgevingsvisie is vastgesteld en gaat verder op het niveau van afzonderlijke projecten. We werken volgens de spelregels van 'Samen Stad Maken' en volgen de procesafspraken die vastgelegd zijn in het Wijkakkoord Overvecht.

PlanMER (aparte bijlage)
Voor de Omgevingsvisie is een planMER opgesteld waarbij de mogelijke effecten van de ontwikkelingen zijn onderzocht.

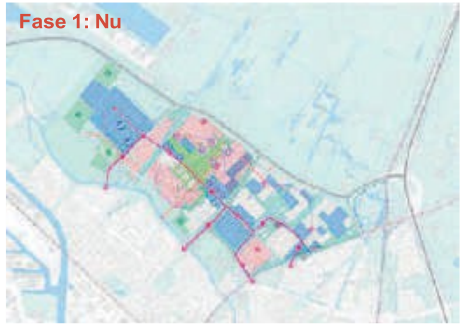
Om de mogelijke relevante milieueffecten tijdig in beeld te brengen en onderdeel uit te laten maken van het ontwerpproces van de Omgevingsvisie is gekozen voor een proces waarbij het onderzoek gelijktijdig met het maken van de Omgevingsvisie is opgesteld.

Met de onderzoeksresultaten kunnen gemaakte keuzes in de Omgevingsvisie onderbouwd worden. Mobiliteit is daarbij een belangrijk aandachtspunt. De keuzes binnen de Omgevingsvisie Overvecht zorgen voor verkeerstoenames met bijbehorende milieueffecten op de gebiedsontsluitingswegen (Einsteindreef, Fransiscusdreef) van Overvecht. Om deze forse verkeerstoenames te voorkomen is een brede mobiliteitsaanpak, zoals in de Omgevingsvisie beschreven, noodzakelijk.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

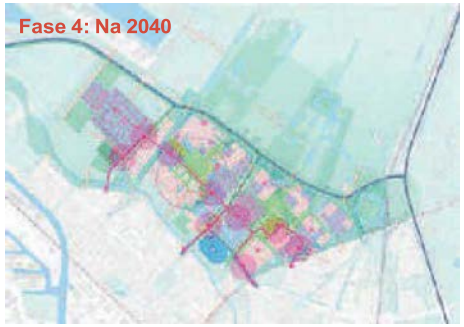
Uitvoering
Niet alle ontwikkelingen en transformaties kunnen gelijk en tegelijkertijd worden uitgevoerd. Deze zullen daarom stapsgewijs gebeuren. Zo zal de wijk geleidelijk veranderen naar het toekomstbeeld voor 2040. De ambitie daarbij is om alle tussengelegen fases al een positieve bijdrage te laten leveren aan de wijk. Daarnaast worden ontwikkelingen zo veel mogelijk aan elkaar gekoppeld, zodat de overlast op de omgeving zo klein mogelijk blijft.

Er zijn verschillende factoren die de fasering van de ontwikkelingen onzeker maken, zoals de financiering, ontwikkelcapaciteit en samenwerking met verschillende stakeholders. Een precieze planning is daarom niet te maken. In de Uitvoeringsstrategie wordt wel op hoofdlijnen een fasering in vier fases beschreven, rekening houdend met de afhankelijkheden tussen verschillende ontwikkelingen. Deze fases noemen we: 1. Nu, 2. Straks, 3. Later en 4. Na 2040. Daarbij wordt ook rekening gehouden met andere lopende trajecten, zoals verschillende woningbouwontwikkelingen en de integrale aanpak openbare ruimte (o.a. aanleg warmtenet, rioolvervanging en herinrichting buitenruimte).









Het proces tot heden geeft hier niet het goede vertrouwen in

Hoe verder?
Voor de ambities is het kader vastgelegd in de omgevingsvisie, maar is in het vervolg een concreet onderzoeks- of ontwerptraject op de kleinere schaal nodig. De omgevingsvisie biedt uitgangspunten om de ambities te verwezenlijken en per situatie moet gekeken worden hoe dit het best uitgewerkt kan worden. Nieuwe initiatieven komen meestal van grondeigenaren, corporaties en ontwikkelende partijen. En het gaat bijvoorbeeld ook om het precieze ontwerp van het groen in de parken, de inrichting van wegen inclusief beoogde knips of de nieuwe parkeeroplossingen. Hoe nieuwe gebouwen precies ingepast moeten worden, vraagt nadere uitwerking in projecten en afspraken met grondeigenaren, corporaties en ontwikkelende partijen.

Wat betekent deze visie voor huiseigenaren en huurders?
De omgevingsvisie kijkt vooruit naar het jaar 2040 met de blik van nu. De omgevingsvisie beschrijft de richting die we op willen, geeft de kaders aan en beschrijft de belangrijke waarden. Alleen plannen of projecten die nu al in het omgevingsplan (dat is de nieuwe naam voor bestemmingsplan) passen kunnen al worden uitgevoerd. Het gaat bijvoorbeeld om het herinrichten van een straat of een dakopbouw.

Voor de meeste zaken in deze omgevingsvisie zijn nog stappen en besluiten nodig om dit ook daadwerkelijk mogelijk te maken. Dat betekent dat nieuwe projecten en initiatieven van eigenaren of ontwikkelaars altijd eerst worden getoetst aan het huidige omgevingsplan (oude bestemmingsplan). Past het niet dan kijken we of het plan wel in deze omgevingsvisie past.

Pas als wij denken dat zo'n plan bij kan dragen aan onze ambities zetten we een volgende stap. Voor eenvoudiger projecten kan dat door het aanvragen van een omgevingsvergunning maar voor grotere plannen zijn meer stappen en besluiten (van de bijvoorbeeld de gemeenteraad) nodig. Dat geldt ook voor plannen die we als gemeente zelf hebben op plekken die van de gemeente zijn. Voor alle vervolg stappen geldt dat we dat samen doen met bewoners, eigenaren en omwonenden

Eigenaar van een woning of bedrijfspand
Als eigenaar van een woning of een bedrijfspand kun je zelf met plannen komen als je iets wilt veranderen. Bijvoorbeeld voor een opbouw. Een andere mogelijkheid is dat anderen met plannen of projecten komen die het eigendom van een ander raken. Om dergelijke plannen uit te kunnen voeren is altijd medewerking nodig van de eigenaren. Het uitgangspunt is dat we daarover in gesprek gaan en onderhandelen over aan-/verkoop. Op basis van deze omgevingsvisie kan geen onteigeningsprocedure worden opgestart. Hiervoor zijn altijd andere besluiten nodig.

Huurder van een woning
Als u een woning huurt van een woningcorporatie zal de woningcorporatie contact met u zoeken als er plannen zijn voor renovatie, sloop of andere wijzigingen. Ook voor deze plannen is altijd medewerking nodig van de huurders. Voor renovatie bijvoorbeeld moet 70% van de bewoners instemmen. Voor sloop geldt dat er een draagvlakmeting moet worden gehouden waarbij 60% van de bewoners instemt. Op basis van deze omgevingsvisie kan er dus geen woning worden gesloopt; er zijn altijd andere besluiten voor nodig.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Een fundamenteel recht voor elke huurder (dus ook als je huurt bij een andere partij dan een woningcorporatie) is huurdersbescherming. Dit recht zorgt ervoor dat je niet zomaar uit je woning kunt worden gezet. Wel kan de verhuurder je contract beëindigen met een goede reden.

Wat staat er in deel B?

In Deel B (bijlage van dit document) is de onderbouwing bij de verschillende keuzes te lezen, bijvoorbeeld hoeveel, waar en hoe we groen toevoegen aan de wijk. Maar ook een technische onderbouwing bij de gemaakte mobiliteitskeuzes. En in welke volgorde de veranderingen zullen plaatsvinden. Deze volgorde is omschreven in een Uitvoeringsstrategie. Met deze strategie willen we tot een haalbare, realistische ontwikkeling komen naar het Overvecht van 2040. Gezien de schaal van de transformatie zal deze ontwikkeling gefaseerd op natuurlijke momenten plaats vinden. Mensen zullen de wijk geleidelijk zien veranderen. Het is geen weg naar een vast einddoel maar een volgende levensfase van de wijk die voortdurend bewoond en gebruikt wordt.

Nee, dat vind je helaas niet in Deel B.

Wel een beschrijving van variant 1 en van Variant 2.
Maar de keuze voor Variant 1 komt uit het ongerijmde en is ZEKER NIET onderbouwd.

Deze omgevingsvisie is uitgevoerd door PosadMaxwan in opdracht van de Gemeente Utrecht, in samenwerking met Felixx Landscape Architects, Goudappel, Shift architecture & urbanism, PlanB, TAUW en Urban Reality.

Gemeente Utrecht
Martine Sluijter, Irmo Kaal, Twan Seton, Uli Centmayer, Tanja Lazardis, Willemijn Hellemans, Dirk Iede Terpstra, Vincent Peters, Kati Dijk, Sibel Sukan, Désirée Eriks, Leanne Reijnen, Nico van Selm, Eveline de Groot, Ingrid van Amelsfoort, Garmond Ruighaver, Arjan Corten. Joke Brouwer, Anna Zuidmeer, Bettina van Santen, Iris Saruhan, Jiri van den Berg, projectteam

PosadMaxwan
Emile Revier, Gijs de Haan, Karlou Westerbeek, Maria Symeonidi, Shuangyun Chen, Satria Agung Permana, Xiaoqian Cheng

Felixx Landscape Architects
-ohn de *root, Zofia .rz\kwaska, Nanc\ Smolka, Kiana Nikoosiar Jahromi

Goudappel
Christiaan Kwantes, Bas Alferink

Shift Architecture & Urbanism
Oana Rades, Tim Stoop

PlanB
Elisabeth Boersma, Hans van der Schroeff

TAUW
Joost de Jong, Huub van Geldorp

Urban Reality
Mohammed Bodra, Zino Schouman

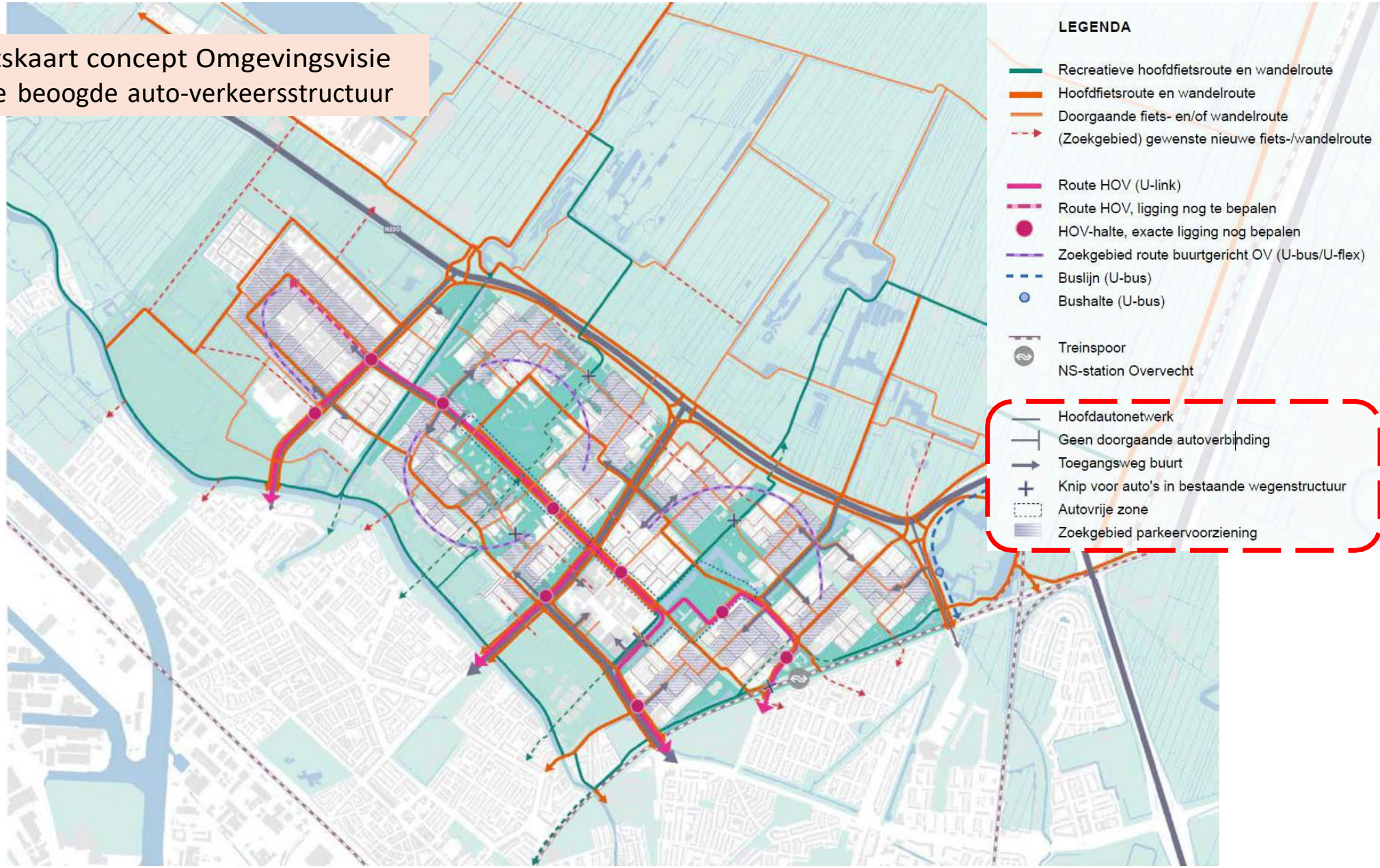
POSADMAXWAN
Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
tel: 070 322 2869

April 2024

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

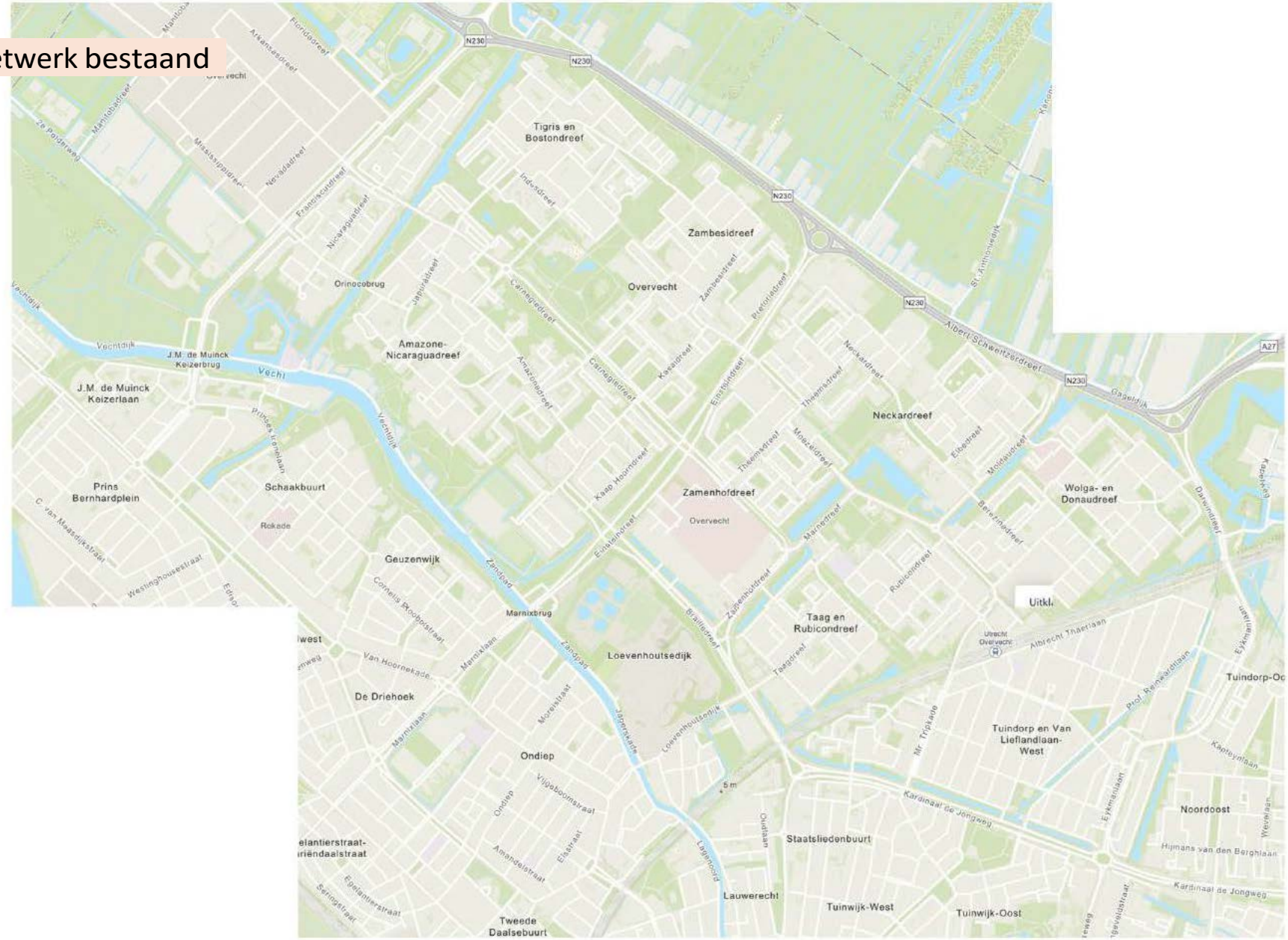
bijlage 6

Overzichtskaart concept Omgevingsvisie
In grijs: de beoogde auto-verkeersstructuur



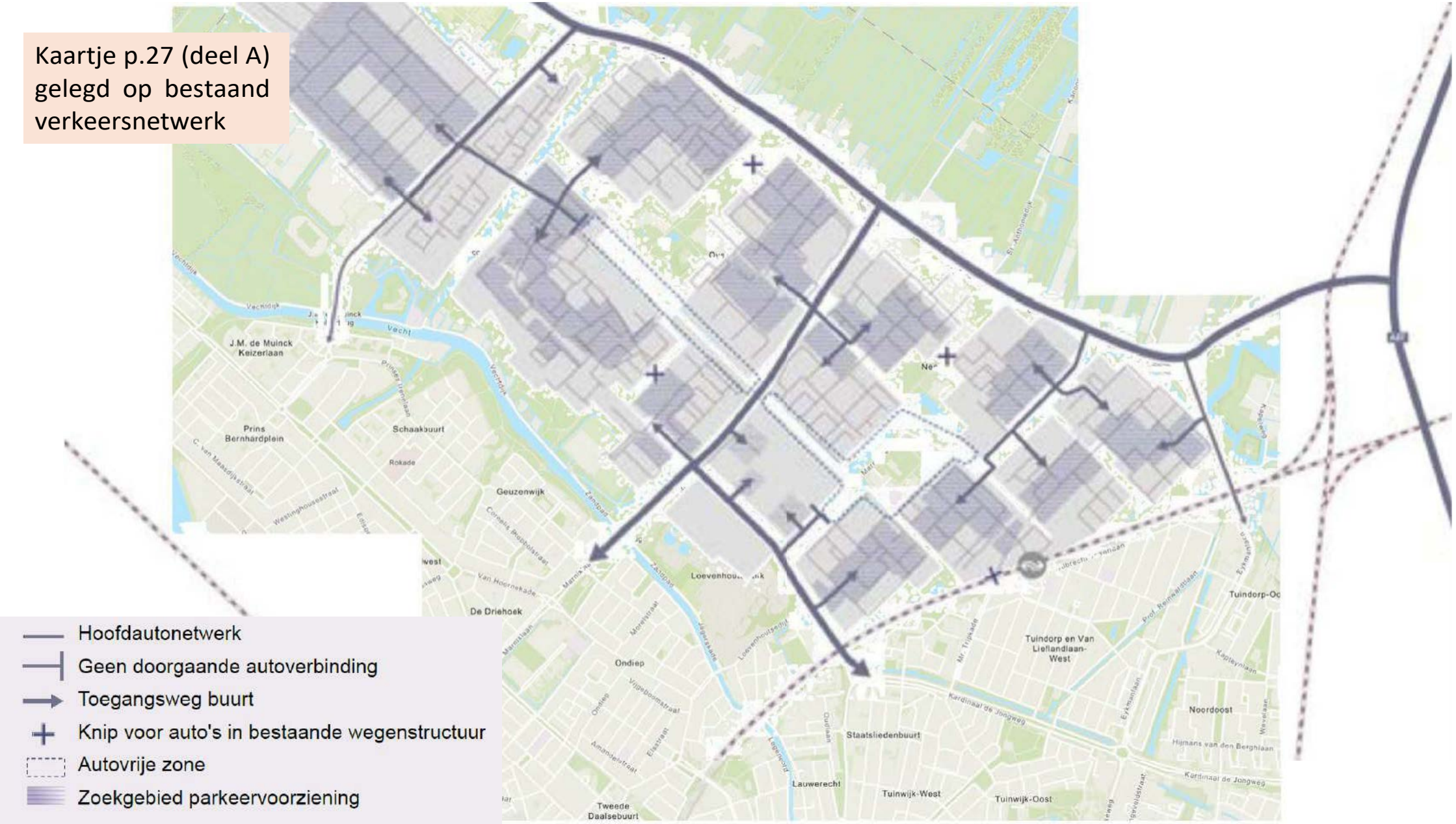
DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Verkeersnetwerk bestaand



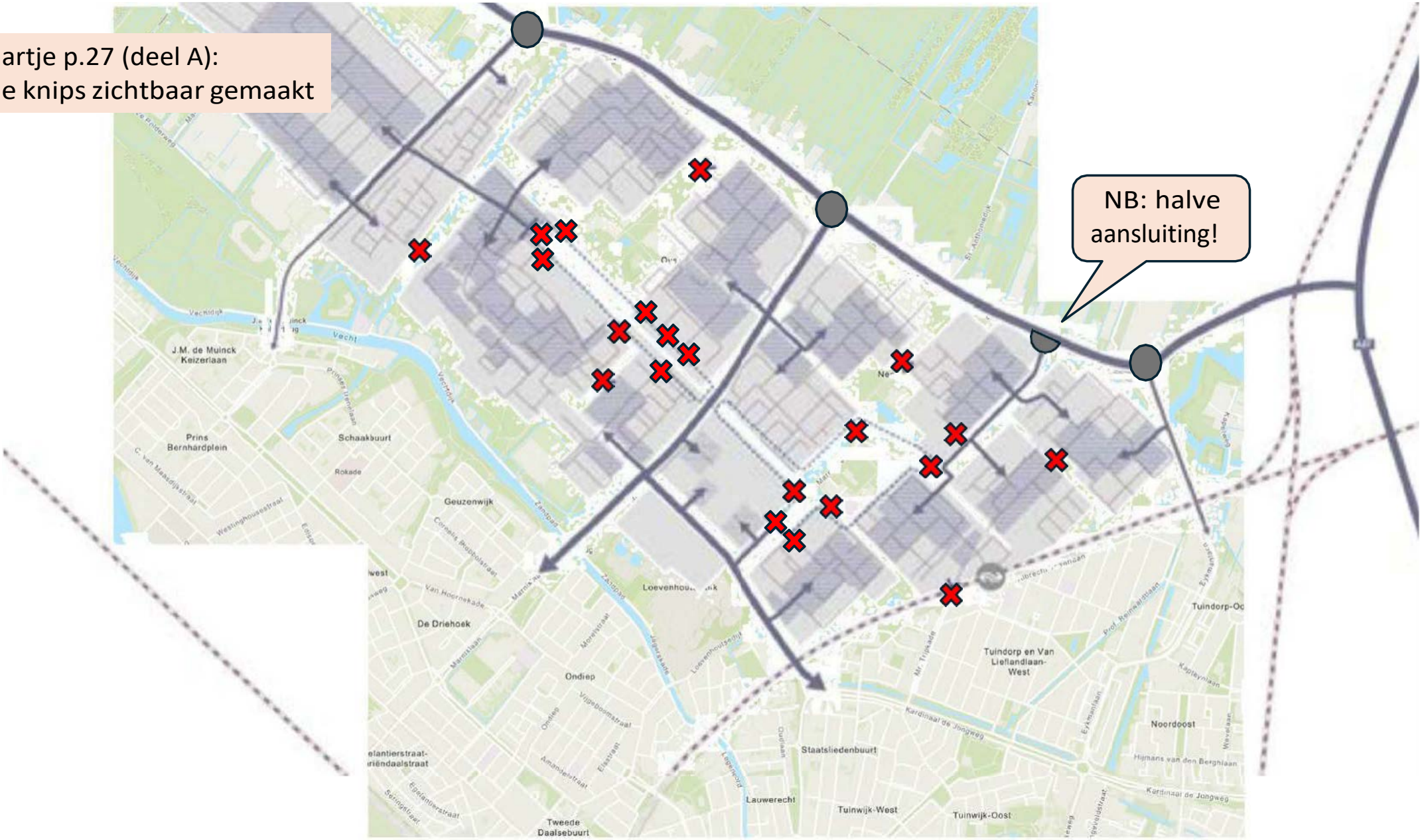
DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Kaartje p.27 (deel A) gelegd op bestaand verkeersnetwerk



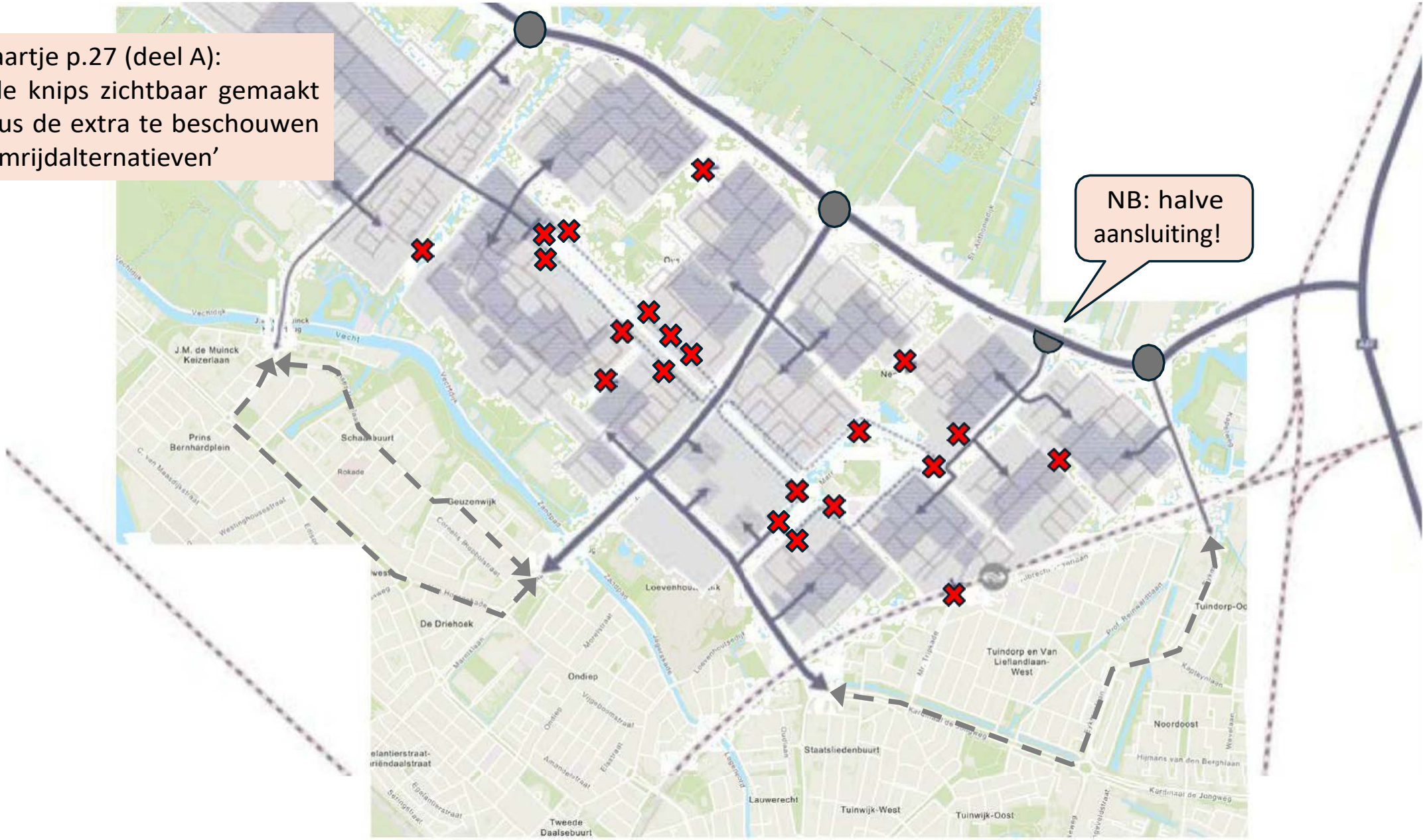
DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Kaartje p.27 (deel A):
alle knips zichtbaar gemaakt



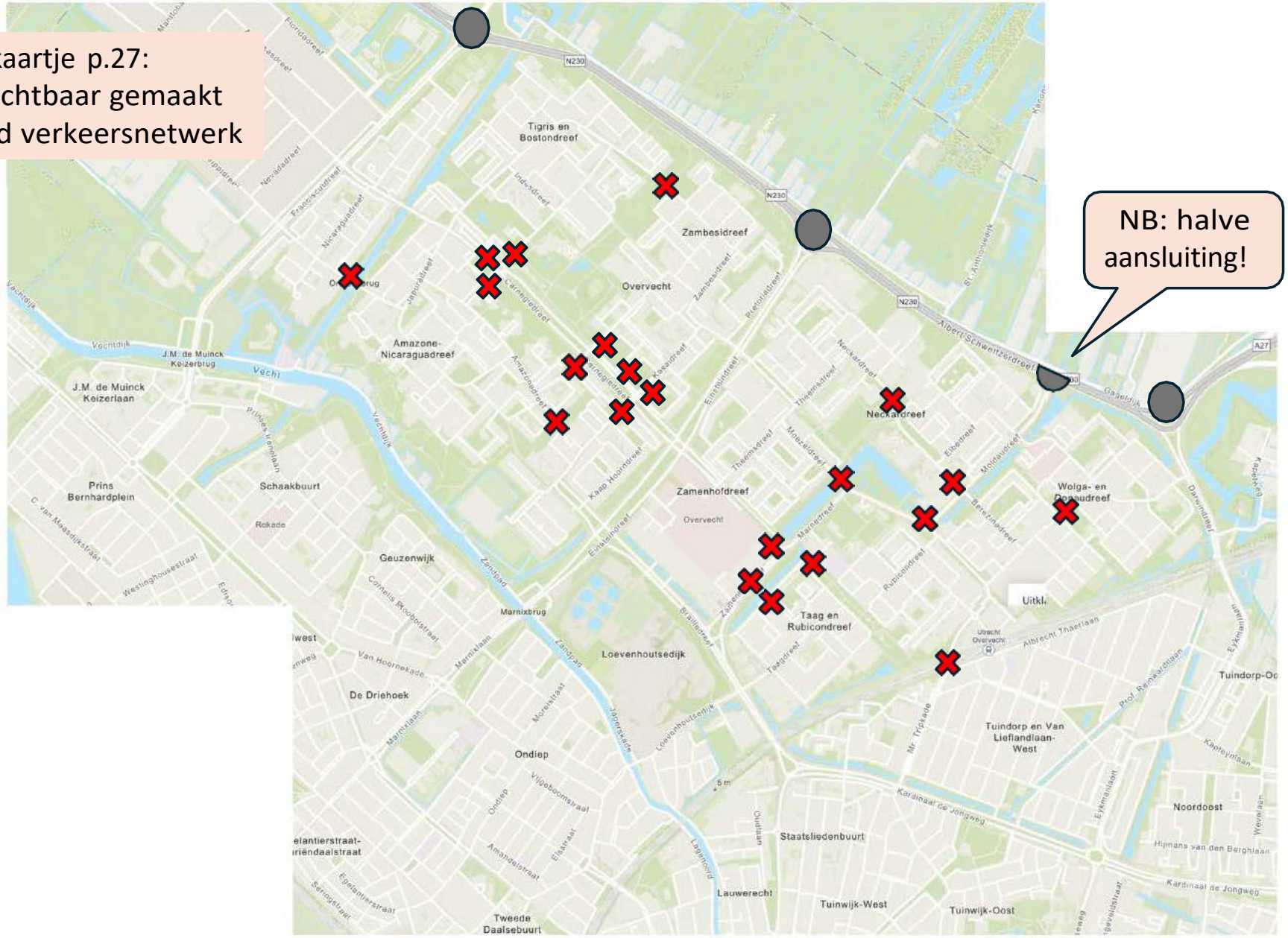
DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Kaartje p.27 (deel A):
alle knips zichtbaar gemaakt plus de extra te beschouwen ‘omrijdalternatieven’



DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

En zonder kaartje p.27:
alle knips zichtbaar gemaakt
op bestaand verkeersnetwerk



Bijlage 2b

Zienswijze 466
op PlanMER Omgevingsvisie Overvecht

Aan: gemeenteraad van de gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Per mail: omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl

Kopie aan: overvechtcentrum@utrecht.nl - griffie.gemeenteraad@utrecht.nl

Betreft: **zienswijze op het PlanMER behorende bij de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht**

Utrecht, 19 mei 2024

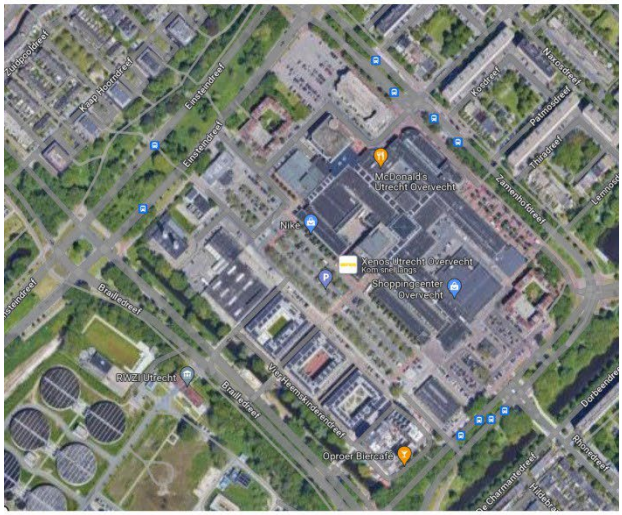
Geachte raadsleden,

Op 8 april heeft het college de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht ter visie gelegd voor inspraak, en daarbij, impliciet, ook het onderliggende PlanMER. Hierbij maken wij aan u onze zienswijze kenbaar op dit onderliggende PlanMER.

1. Positionering NAAM – Masterplan Overvecht Centrum - Omgevingsvisie

De Coöperatieve Vereniging van Eigenaren in het Winkelcentrum Overvecht U.A. (hierna: de NAAM) is belast met het beheer van alle collectieve voorzieningen in het winkelcentrum Overvecht. Binnen het areaal van het bestaande winkelcentrum zijn ruim 50 vastgoedeigenaren (verplicht) lid van de NAAM.

De NAAM heeft eind 2022, met unanieme instemming van haar Algemene LedenVergadering, een **intentieovereenkomst gesloten met de gemeente** Utrecht met als doel om de haalbaarheid te onderzoeken van een Herontwikkelplan voor het gebied van het winkelcentrum, als significant onderdeel van het **Masterplan Overvecht Centrum**.





Het uitgangspunt voor dit Masterplan, zoals dat inmiddels op tafel ligt (zie bovenstaande stand van zaken mei ‘23), is een bijna totale sloop en nieuwbouw van het centrumgebied om te komen tot de gewenste verdichting en vernieuwing van dit centrumgebied. Daarvoor zullen forse desinvesteringen en investeringen gedaan moeten worden. Partijen in het gebied staan daar niet afwijzend tegenover, maar dan zullen wel de randvoorwaarden ‘goed’ moeten zijn.

Met de **ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht** wordt ingezet op een aantal **keuzes** die naar onze overtuiging **negatief zullen gaan doorwerken op de hiervoor genoemde randvoorwaarden** en die ook op gespannen voet staan met de uitgangspunten die wij van de gemeente hebben meegekregen bij de start van het masterplanproces.

Onderlegger van de ontwerp-Omgevingsvisie is het PlanMER. In dat PlanMER zijn twee in hoofdzaak verschillende varianten getoetst op (milieu)effecten.

Twee zienswijzen

In de voorliggende zienswijze gaan wij in op het PlanMER: de omissies, onjuistheden, tekortkomingen (zowel inhoudelijk als procedureel) en de vooringenomenheid van de opsteller.

In een separate zienswijze gaan wij in op de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht: de onnavolgbaarheid van de keuze voor Variant 1 als basis voor de ontwerp-Omgevingsvisie, de vooringenomenheid van de opsteller, onze kanttekeningen bij het participatieproces, de verwachte negatieve – maar niet onderzochte! – maatschappelijke en economische effecten van keuzes op gebied van mobiliteit, de ontbrekende randvoorwaarden voor die keuzes, en onze oproep om één stapje terug te doen zodat gekomen wordt tot een *best of both worlds*-variant waarmee de ambities en doelen van de Omgevingsvisie bereikt worden zónder de negatieve effecten.

Beide zienswijzen dienen als complementair aan elkaar te worden beschouwd.

2. Bekendmaking NRD en PlanMER

NRD

De voorloper van het PlanMER is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In het PlanMER staat in par. 2.3 dat de NRD van 28 juli tot 15 september ter visie heeft gelegen. Aan deze tervisielegging is **geen enkele ruchtbaarheid** gegeven: noch in een wijkbericht, noch op de projectpagina, noch in het participatieproces. Zie ook bijlage 1.

Achteraf hebben wij de publicatie in het Gemeenteblad d.d. 27 juli ’23 (midden in de zomervakantie van regio Midden) kunnen vinden. Maar had deze ons tijdig bereikt [1], dan hadden wij onszelf en de gemeente veel tijd en energie kunnen besparen door in een zienswijze op die NRD aan te geven welke effectonderzoeken in onze ogen van belang zijn.

PlanMER

Het PlanMER is nooit ter sprake geweest bij participatiemomenten, ook zijn er nooit concepten gedeeld. Ook bij het PlanMER geldt dat de bekendmaking van de tervisielegging, behalve in de officiële publicatie in het Gemeenteblad, **nergens is genoemd** in de door de gemeente gebruikte communicatiekanalen. Noch in het wijkbericht, noch op de projectpagina is íets gezegd over de tervisielegging van het PlanMER. Zie ook bijlagen 2a en 2b.

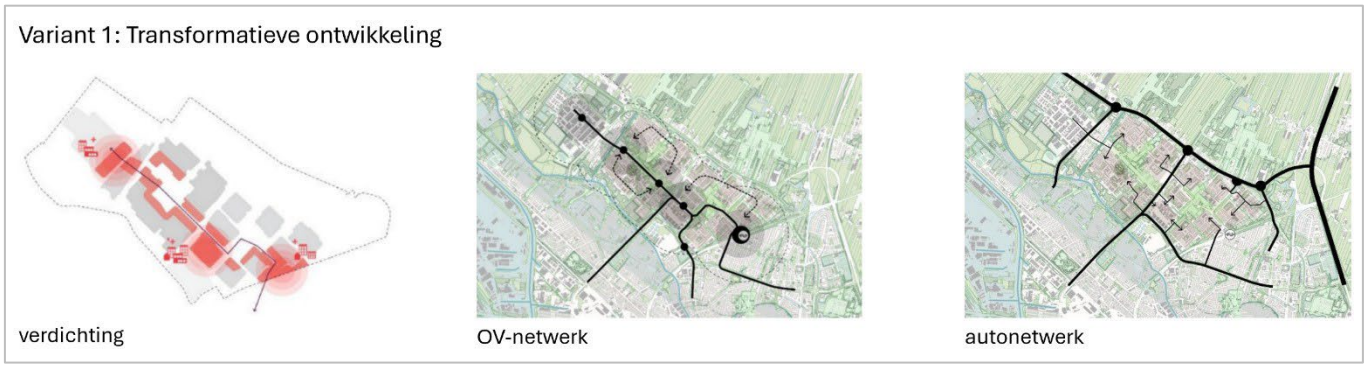
3. Twee varianten voor de Omgevingsvisie Overvecht

De raad heeft uitgangspunten en doelstellingen meegegeven in een uitgangspuntennotitie (mei 2023). Daarop zijn door het gemeentelijke projectteam gaandeweg **twee in hoofdzaak verschillende varianten** uitgewerkt – overigens zónder dat deze ook echt als twee verschillende varianten in het participatieproces benoemd zijn. (Daarover meer in onze zienswijze op de Omgevingsvisie.)

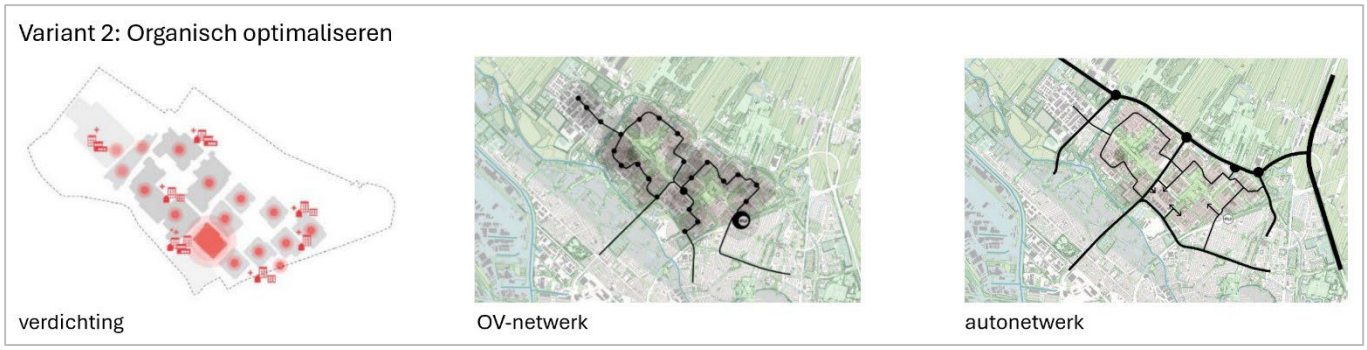
[1] De publicatie opent met de zin “De gemeente werkt, samen met bewoners en ondernemers in de wijk en andere belanghebbenden, aan een toekomstplan voor de wijk Overvecht in Utrecht”. Bij die samenwerking past het in onze ogen dat eigenaren en ondernemers van de wijkwinkelcentra in de wijk actief geïnformeerd worden over dergelijke procedurestappen, wat niet gebeurd is.

Hieronder eerst een korte beschrijving van de twee varianten, in het PlanMER nog 'Alternatieven' geheten. De twee afbeeldingen laten enkel de thema's zien waarin de twee alternatieven van elkaar verschillen.

Variant 1: 'Transformatieve ontwikkeling'. *Dit alternatief gaat uit van een centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto- en HOV waarbij er wordt ingezet op de totale mobiliteitstransitie. De hiërarchie speelt binnen dit wegennet een grote rol. Vanuit een centrale sterk verdichte as door het hart van Overvecht wordt maximaal ingezet op het gebruik van het OV waarbij de Carnegiedreef als centrale as een belangrijke rol gaat vervullen. Dit alternatief zet in op autoluwe woonstraten waarbij autoverkeer met behulp van 'knips' naar de ontsluitingswegen geleid gaat worden.* (citaat PlanMER)



Variant 2: 'Organisch optimaliseren'. *In dit alternatief verspreidt de verdichting zich over verschillende delen van Overvecht. De bestaande wijkstructuur is hierbij het uitgangspunt. Deze variant gaat uit van een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. De auto maakt in dit alternatief gebruik van de bestaande verkeerstructuur.* (citaat PlanMER)



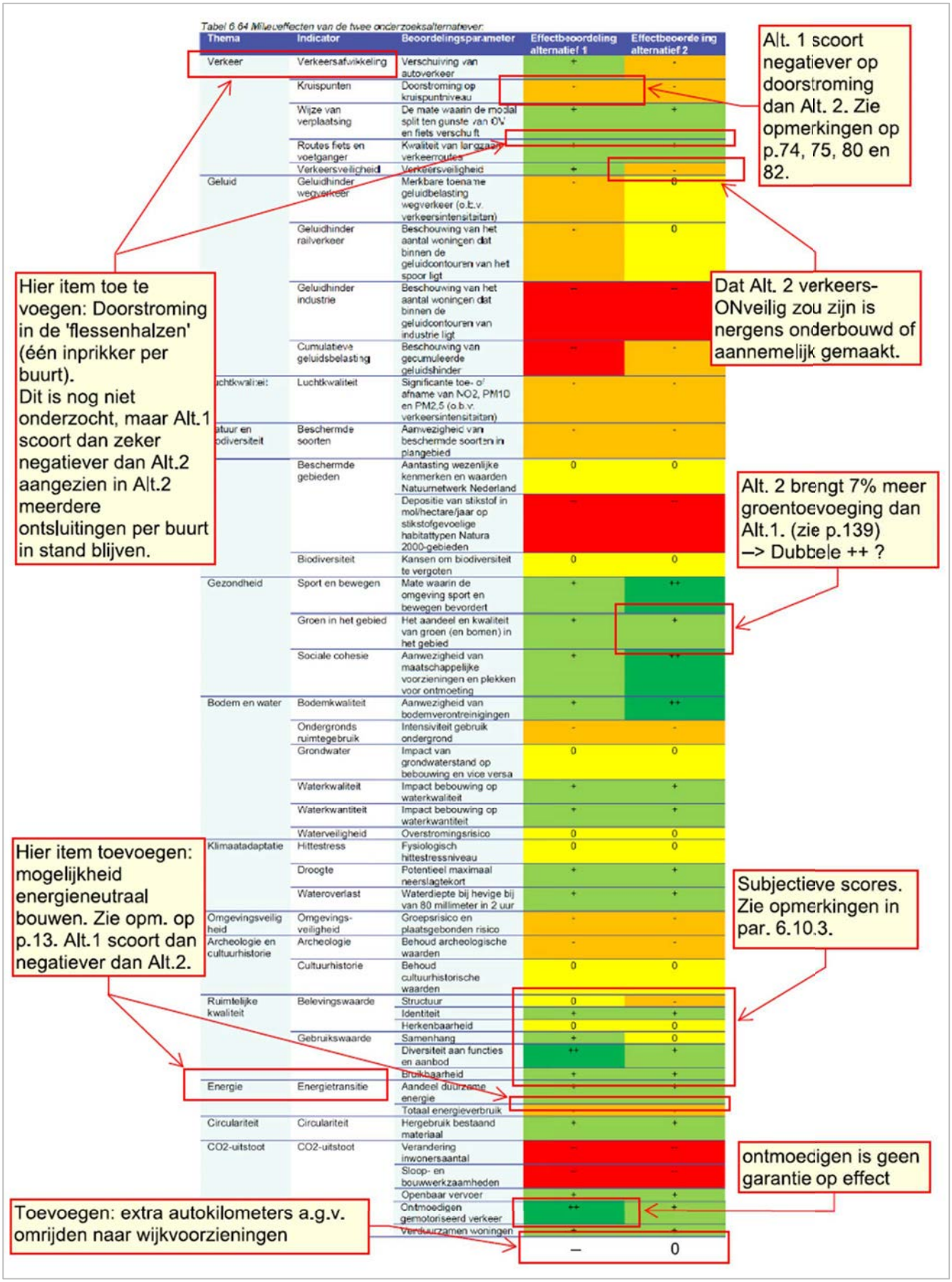
Beide varianten zijn in het PlanMER doorgerekend / getoetst op basis van een toevoeging van 7.000 woningen en 4.300 arbeidsplaatsen. Met beide varianten worden de meeste van de doelen volgens het PlanMER bereikt, en met beide varianten is de gewenste verdichting mogelijk. De twee varianten scoren verschillend op de verschillende thema's.

De effectanalyses in het PlanMER bevatten diverse hiaten en tekortkomingen. Daar gaan wij hieronder nader op in.
Toch laat ook dit gebrekkige PlanMER al zien dat een keuze voor **Variant 1 *allerminst* een logische keuze is**. Deze uitspraak wordt hieronder gestaafd.

4. Effectbeoordeling van de twee onderzoeksalternatieven

Met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water scoort Variant 2 volgens dit PlanMER beter dan Variant 1. Als bovendien de scoretabel zou worden gecorrigeerd op basis van de omissies, onjuistheden en subjectieve waarderingen die wij hieronder signaleren, dan zou **Variant 2 óók beter scoren** op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Tenslotte: Variant 2 draagt niet de zeer negatieve effecten in zich voor autobereikbaarheid van woonbuurten en van wijkvoorzieningen.

Zie onderstaand de **effectbeoordeling van de twee Alternatieven** in het PlanMER (p.10/210/231), **voorzien van de correcties en aanvullingen** zoals in deze zienswijze gesignaleerd en onderbouwd.



Ontbrekende thema's / indicatoren

Het thema Ruimtelijke Kwaliteit is een vreemde eend in de bijt van te beschouwen *milieu*effecten in een PlanMER. Het geeft ons wel aanleiding om ook hier al te benoemen dat in dit kader meerdere **maatschappelijke en economische effecten niet zijn onderzocht**. Het gaat hier om:

- **toename van reistijd** (auto) voor bewoners vanuit verschillende buurten naar de wijk- en buurtvoorzieningen
- het negatieve effect op het **omzetpotentieel** van wijkvoorzieningen zoals ons winkelcentrum als gevolg van de toename van reistijd vanuit buurten binnen en buiten Overvecht
- het effect van **omrijden door de wijken Zuilen, Ondiep en Tuindorp** (hetgeen verwacht mag worden omdat omrijden door deze wijken op veel tijdstippen minder extra tijd kost dan via de NRU)

Voor bovengenoemde drie items kan op voorhand gesteld worden dat Alternatief 2 daar beter op scoort dan Alternatief 1.

Geen weging toegepast

Bij de effectbeoordeling is géén wegingsfactor toegepast. Op p.210 staat hierover letterlijk vermeld: "*Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de beoordeling van de milieueffecten van beide alternatieven. Hierbij is geen afweging gemaakt van het totaaleffect op het milieu van beide onderzoeksalternatieven, er is immers niet vastgesteld hoe zwaar indicatoren wegen binnen het planMER*."

Nu is het geen verplichte figuur om wegingsfactoren te verbinden aan de verschillende thema's en indicatoren in een PlanMER. Maar door het ontbreken van wegingsfactoren in dit PlanMER is het nóg minder navolgbaar en transparant hoe het komt dat in de ontwerp-Omgevingsvisie enkel op een uitwerking van Alternatief 1 is voortgeborduurd!

5. Effectanalyses ingezoomd: omissies, onjuistheden en tekortkomingen

Hieronder gaan wij in op de omissies, onjuistheden en tekortkomingen die wij hebben gesignaleerd in het PlanMER na grondige bestudering hiervan. Dit doen wij per onderzoeksthema waar wat over te zeggen valt. Daarbij verwijzen wij steeds naar bijlage 3. Daarin zijn onze annotaties weergegeven bij specifiek aangehaalde passages.

Verkeer

In par. 6.1 zijn de verkeersintensiteiten beschouwd, op kruispuntniveau en op wegvakniveau, in de huidige situatie, in 2030 volgens autonome ontwikkeling, en bij toepassing van Alternatief 1 resp. Alternatief 2.

- Bij de beschouwing van verkeersafwikkeling is **niet onderzocht** wat in de ochtend- en avondspits het beeld zal zijn van de verhouding intensiteit/capaciteit (**I/C**) van de **éne toegangsweg die elke buurt** in Alternatief 1 zal krijgen.
- In de ontwerp-Omgevingsvisie zijn ten opzichte van Alternatief 1 (netto) **nog twee extra knips** toegevoegd, te weten in de Amazonedreef en de Tripkade. Er heeft **geen effectbeoordeling** plaatsgevonden a.g.v. deze extra knips. Zie p.75.
- De vergelijking in resultaten tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt nergens overzichtelijk naast elkaar gezet. Dat maakt deze hele paragraaf een **zoekplaatje**.
- Onder de indicator 'verkeersafwikkeling' krijgt Alternatief 1 een positieve score en Alternatief 2 een negatieve. Die score volgt kennelijk op het gegeven dat in Alternatief 1 meer autoverkeer uit de buurten wordt geweerd (door de knips) dan in Alternatief 2 – zie de

parameter ‘verschuiving van autoverkeer’. Maar bij deze score is niet gekeken wat die verschuiving betekent voor de **verkeersafwikkeling** (sic!) op de gebiedsontsluitingswegen. En daarbij scoort Alternatief 1 nou net negatiever dan Alternatief 2 (zie volgend punt).

Ook willen wij nog wijzen op een heel rare kronkel in dit deel van de effectanalyse: onder de indicator ‘verkeersafwikkeling’ wordt aan Alternatief 1 een positieve score gegeven voor *iets anders* dan verkeersafwikkeling, namelijk voor ‘verbeterde leefkwaliteit’. Zie passage en opmerking op p.74.

- Onder de indicator ‘kruispunten’ worden Alternatief 1 en Alternatief 2 allebei gelijkelijk negatief gescoord. **Die ex aequo volgt NIET** uit een objectieve vergelijking van de intensiteiten zoals weergegeven in de tabellen 6.8 en 6.10 (beschouwing kruispunten) respectievelijk in de tabellen 6.7 en 6.9 (beschouwing wegvakken). Om hier klare wijn in te schenken, hebben wij de ‘zoekplaatjestabellen’ hieronder gecombineerd en leesbaar gemaakt.

Afwikkeling / verzadigingsgraden op kruispunten: tabel 6.8 en 6.10 van PlanMER gecombineerd

Kruisp.#	Naam kruispunt	huidige situatie		autonome ontwikkeling		Alternatief 1		Alternatief 2	
	kruispunt	ochtendsp	avondsp.	ochtendsp	avondsp.	ochtendsp	avondsp.	ochtendsp	avondsp.
1	Franciscusdreef - Orinocodreef	0,78	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
2	Franciscusdreef - Rio Brancodreef	0,93	>1	0,99	>1	>1	>1	>1	>1
3	Franciscusdreef - Floridadreef	0,58	0,66	0,82	0,85				
4	Franciscusdreef - NRU	>1	>1	0,59	0,73	0,44	0,54	0,51	0,59
5	Carnegiedreef - Gangesdreef	0,68	0,88	0,66	0,88	0,97	>1	0,92	0,96
6	Einsteindreef - Brailledreef	0,85	0,90	0,85	0,94	0,93	>1	>1	>1
7	Einsteindreef - Carnegiedreef	0,65	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
8	Einsteindreef - Humberdreef	0,71	0,81	0,99	0,96	>1	>1	>1	>1
9	Einsteindreef - NRU	0,89	0,85	0,50	0,40	0,80	0,49	0,69	0,48
10	Zamenhofdreef - Theemsdreef	0,27	0,27	0,44	0,66	0,85	0,88	0,85	0,85
11	Brailledreef - Zamenhofdreef	0,61	0,85	0,85	0,69	0,48	0,68	0,46	0,72
12	Zamenhofdreef - Rhonedreef	0,43	0,78	0,85	0,84	0,85	>1	0,86	>1
13	Brailledreef - Taagdreef	0,83	0,90	0,85	0,86	0,81	0,87	0,84	0,88
14	Tiberdreef - Moezeldreef	0,19	0,15	0,25	0,19			0,33	0,31
15	Darwindreef - Wolgadreef	0,79	0,85	0,98	>1	0,85	0,85	0,87	0,91
16	Darwindreef - NRU	0,95	0,88	0,85	0,69	0,62	0,64	0,83	0,70
17	Moldaudreef - NRU	>1	>1	0,50	0,43	0,13	0,16	0,30	0,27

Groen: goede afwikkeling Geel: matige afwikkeling Lichtrood: kans op filevorming groot Donkerrood: structureel doorstromingsprobleem
(kleurcodes ontleend aan tekst op p.64)

Bij de beschouwing van de *kruispunten* (o.b.v. I/C-factor) is te zien dat bij beide alternatieven het wijkontsluitingsnetwerk op meerdere plekken gaat vollopen. De twee alternatieven laten afwisselend beeld zien op de verschillende kruispunten, en het ene alternatief scoort niet overduidelijk slechter of beter dan het andere.

Intensiteiten wegvakken: tabel 6.7 en 6.9 van PlanMER gecombineerd

Wegvak		2030	Alternatief 1		Alternatief 2	
		Intensiteiten	Intensiteiten	δ tov 2030	Intensiteiten	δ tov 2030
Franciscusdreef (noord)	2x2	26.600	32.800	+23%	29.700	+12%
NRU	2x2	69.300	77.100	+11%	73.900	+7%
Moldaudreef	2x1	11.500	4.900	-57%	6.800	-41%
Wolgadreef	2x1	9.900	7.800	-21%	11.100	+12%
Einsteindreef (noord 1)	2x1	12.800	27.900	+118%	22.800	+78%
Japuradreef	2x1	800	1.000	+25%	900	+13%
Nijldreef	2x1	2.600	1.800	-31%	3.900	+50%

Groen: doorstroming goed Lichtrood: congestie mogelijk Donkerrood: boven capaciteit
(kleurcodes ontleend aan tekst op p.180 Deel B ontwerp-Omgevingsvisie)

Maar bij de beschouwing van de *wegvakken* is goed te zien dat bij Alternatief 1 op twee beschouwde wegvakken de intensiteit boven de wegcapaciteit uit gaat (lees: daar ontstaat een structureel doorstromingsprobleem), terwijl dit bij Alternatief 2 niet het geval is. Op basis hiervan kan gesteld worden dat **Alternatief 1 negatiever scoort op doorstroming** dan Alternatief 2.

- NB bij vorig punt: Zie p.74 – daar wordt gesteld dat de wegvakken "*de intensiteiten (bij 2x2 rijstroken als vormgeving) in principe prima aankunnen*". Hierbij wordt niet vermeld dat in de Omgevingsvisie staat (Deel A, p.98 en Deel B, p.180) dat de Einsteindreef (geheel) en de Franciscusdreef (zuidelijk deel) zullen worden heringericht als 'stadsboulevard' met 2x1 rijstroken.

Gezondheid

- Zie p.138 en p.139. Daaruit blijkt dat bij Alternatief 1 ca. 63,4 ha aan groen wordt toegevoegd, en bij Alternatief 2 ca. 67,7 ha. Dat is 7% meer bij Alternatief 2. Dat zou objectief gezien gewaardeerd kunnen worden met een hogere score bij Alternatief 2 op 'groen in het gebied' dan bij Alternatief 1.

Ruimtelijke kwaliteit

Zonder te weten of in dit PlanMER veel gewicht wordt toegekend aan het thema 'ruimtelijke kwaliteit' moeten we hier toch opmerken dat deze hele paragraaf 6.10 een **flink aantal subjectieve / niet objectiveerbare passages** bevat, en dat de verschillende scores met evenveel (of meer) gezag 'de andere kant op geschreven' kunnen worden:

- P. 189: Voor de indicator 'belevingswaarde' wordt Alternatief 1 onder de parameter 'structuur' als neutraal beoordeeld. Maar daarbij ontbreekt het aspect dat de bestaande wegenstructuur niet wordt behouden (a.g.v. de vele knips). Gezien de opmerking op p.187 zou dat voor Alternatief 1 tot een negatieve score moeten leiden.

- P.191: Voor de indicator 'belevingswaarde' wordt Alternatief 2 onder de parameter 'structuur' als negatief beoordeeld. Dat wordt opgehangen aan het gegeven dat er 'in meer buurten ingrepen' worden gedaan, maar waar dat negatief zou zijn wordt niet gemotiveerd. Tegelijk kan bij dit punt juist genoemd worden dat bij Alternatief 2 de bestaande wegenstructuur wordt behouden. Gezien de opmerking op p.187 zou dat voor Alternatief 2 tot een positieve score moeten leiden.

- P.189/191/224: Alternatief 1 en 2 worden allebei als positief (+) beoordeeld onder de parameter 'identiteit' (ook vallend onder 'belevingswaarde'). Maar op p.224 is te lezen dat Alternatief 2 beter scoort op identiteit dan Alternatief 1. Dat zou dus een scoreverschil moeten opleveren tussen Alternatief 1 en Alternatief 2.

- P.191: Herkenbaarheid. Voor deze parameter krijgen beide alternatieven een neutrale score. Overvecht kent veel buurten met anonieme plinten en weinig herkenbaarheid en identiteit. Dan zou men verwachten dat het meer gespreid door de buurten toevoegen van vernieuwing en maatschappelijke functies (kenmerk van Alternatief 2) gaat zorgen voor meer herkenbaarheid (per buurt) en identiteit dan bij Alternatief 1.

- P.192. Voor de indicator 'gebruikerswaarde' wordt voor de parameter 'diversiteit functies / aanbod' gesteld dat bij Alternatief 1 de diversiteit aan functies / aanbod sterker zal toenemen dan bij Alternatief 2. Maar er zou óók gezegd kunnen worden: de toename van aanbod en functies rondom HOV-haltes in Alternatief 1 is onzekerder dan de toename van (maatschappelijke) functies en voorzieningen in de per buurt gespreide nieuwe plinten. Daarmee kan de score tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 op dit item zomaar omdraaien.

Energie

- Op p.13 staat vermeld: "*Bij een hogere verdichting, en daarmee meer stapeling van woningen, wordt het moeilijker om energieneutraal te bouwen. Zo is er minder dakoppervlak beschikbaar om zonne-energie op te wekken. Dit betekent dat Overvecht voor een groter deel afhankelijk is van energie die buiten de wijk is opgewekt.*" **Energieneutraal bouwen is niet opgenomen** als

parameter, maar dat zou dus wel moeten (met een negatievere score voor Alternatief 1 dan voor Alternatief 2).

- De parameter 'totaal energieverbruik': Het citaat uit vorig punt is ook benoemd op p.198 onder 'energieverbruik', maar daar wordt voor Alternatief 1 aan toegevoegd dat appartementen een lager energieverbruik hebben dan grondgebonden woningen, waardoor het relatieve nadeel ten opzichte van Alternatief 2 zou worden opgeheven – vanuit de stellingname dat er "relatief veel" grondgebonden woningen zijn voorzien in Alternatief 2. Welnu, dit laatste is uit de lucht gegrepen: er wordt in de ontwerp-Omgevingsvisie NIET uitgegaan van de *toevoeging* van grondgebonden woningen (noch in Deel A noch in Deel B). Er wordt wel gesproken over de transformatie of renovatie van bestaande eengezinswoningen, maar niet over nieuwbouw daarvan. Zie Deel A, p.46: "*Uitdaging in de nieuwbouw is om kwaliteiten van eengezinswoningen mee te nemen in meergezinswoningen, denk aan maisonnettewoningen en ruime buitenruimtes.*" Daarmee kan niet gesteld worden dat Alternatief 1 op dit punt voordelen heeft t.o.v. Alternatief 2, aangezien ook Alternatief 2 gebaseerd is (lijkt te zijn) op enkel de toevoeging van gestapelde bouw. (Zie ook de tweede bullet onder 7.)
  Daarmee blijft over de **negatievere score van Alternatief 1 op energieverbruik** dan die van Alternatief 2, omdat het bij meer stapeling moeilijker is om energieneutraal te bouwen.

CO2-uitstoot

- Bij de indicator CO2-uitstoot **ontbreekt geheel een beschouwing van de extra autokilometers** die per saldo gereden zullen worden als gevolg van de gemiddeld langere reistijd en -afstand tussen de woonbuurten en de verschillende wijk- en buurtvoorzieningen, wat weer een direct gevolg is van de knips tussen alle woonbuurten (in Alternatief 1). Zie p.207.

- Bij het vorig punt kan worden aangenomen dat het extra omrijden naar wijkvoorzieningen bij **Alternatief 1** gaat zorgen voor **meer uitstoot van CO2** (en NOx en fijnstof) dan bij Alternatief 2.

Conclusie milieueffecten

Op p.209 wordt voor Alternatief 1 een opsomming gegeven van de positievere scores volgens het PlanMER ten opzichte van Alternatief 2. Op basis van de hierboven opgesomde en nader toegelichte omissies, onjuistheden en tekortkomingen bij de effectbeoordeling zal het de lezer duidelijk moeten zijn dat het op p.209 geformuleerde **positieve effect van Alternatief 1 ten opzichte van Alternatief 2 niet aan de orde is** in de voorgestelde mate.

6. Onnavolgbare keuze naar ontwerp-Omgevingsvisie

In de eerste alinea onder 4 hebben wij aangehaald dat Alternatief 2 met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water volgens dit PlanMER beter scoort dan Alternatief 1. Onder 5 hebben wij duidelijk gemaakt dat Alternatief 2 óók beter scoort op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Op de hier niet genoemde thema's uit de effectbeoordeling zijn de scores van Alternatief 1 en Alternatief 2 gelijk aan elkaar.

Met dit beeld zou normaal gesproken **Alternatief 2 het vertrekpunt** (geweest) moeten zijn voor verdere uitwerking naar de Omgevingsvisie.

Het doelbereik op ambities

In par. 8 (p.219 e.v.) wordt voor beide alternatieven het doelbereik beschreven tegen de achtergrond van de zes stadsprofielen / ambities uit de Uitgangspuntennotitie. Daar valt op te maken – nog zónder de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken bij een aan aantal effectbeoordelingen in aanmerking te nemen – dat ook deze beschrijving zeker niet vanzelf leidt tot een keuze voor Alternatief 1. Wanneer de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van

zaken bij een aan aantal effectbeoordelingen wel in aanmerking genomen worden, dan zal ook vanuit Doelbereik een keuze voor Alternatief 2 goed te volgen zijn.

Stap naar ontwerp-Omgevingsvisie?

Op p.209/210 wordt voor Alternatief 2 een opsomming gegeven van de positievere scores volgens het PlanMER ten opzichte van Alternatief 1. Op p.219 e.v. worden voor het doelbereik verschillende positieve resultaten voor beide Alternatieven beschreven.

Het is dan een vreemde gewaarwording om te zien dat ál deze positieve scores en resultaten van Altenatief 2 niet meer terugkomen in de zogenaamde 'onderbouwing' (deel B) van de ontwerp-Omgevingsvisie!

Het is zelfs zo, dat Alternatief 2 – in de 'onderbouwing' *Variant* 2 geheten – bij de beschouwing van de thema's (*) ruimte voor groei en behoud, (*) groen en profielen, (*) wonen, (*) werken en (*) maatschappelijke voorzieningen / opgaven geheel buiten beeld wordt gelaten, zónder dat dit ergens wordt benoemd of gemotiveerd.

7. Integratie met Masterplan Overvecht Centrum

In de zienswijze op de ontwerp-Omgevingsvisie gaan wij uitgebreider in op de relatie met het Masterplan Overvecht Centrum. Voor wat betreft het PlanMER maken wij nog wel deze opmerkingen:

- Op p.44 staat vermeld: "*In verband met de ruimtelijke samenhang tussen de omgevingsvisie en het masterplan is besloten om de mer-procedure en het MER-rapport voor Overvecht Centrum samen te voegen met de mer-procedure voor de omgevingsvisie Overvecht. In een aanvulling op dit planMER worden de effecten van masterplan Overvecht Centrum beschreven*."
  → Wij vragen ons af waar deze aanvulling is terug te vinden.

- Op p.51 en p.53 wordt gesproken over een aandeel van 21% aan grondgebonden woningen (van het totaal aantal woningen binnen het Masterplan). Wij herkennen dit percentage geheel niet.

8. Subjectiviteit en vooringenomenheid

Onder 1 benoemden wij de vooringenomenheid van de opsteller van het PlanMER. Een dergelijke term mag niet gratuit zijn. Daarom benoemen wij hier een aantal voorbeelden waar deze vooringenomenheid en subjectiviteit uit blijkt, ook weer onder verwijzing naar bijlage 3.

- In par. 1.2, Methode PlanMER, staat dat "*voor beide onderzoeksalternatieven in beeld is gebracht wat de te verwachten milieueffecten zijn, eventuele mitigerende maatregelen om deze te voorkomen, [..]*". Maar zowel in par. 1.5 als in par. 6.1.4 wordt nagelaten om dé mitigerende maatregel te benoemen voor de vermeende slechtere score van Alternatief 2 op verkeersveiligheid, namelijk het aanpassen van wegprofielen en toepassen van snelheidsremmende maatregelen.

- In par. 6.1, bij de effectbeoordeling van verkeersintensiteiten bij de twee alternatieven, worden de toenames bij Alternatief 2 enkel in aantallen uitgedrukt maar nergens vergeleken met de (veelal hogere) aantallen bij Alternatief 1, *behalve* bij Moldaudreef/Nijldreef, daar wordt expliciet benoemd dat de aantallen bij Alternatief 2 hoger zijn dan bij Alternatief 1. Dit laat de selectieve insteek zien van de opsteller en riekt naar *framing*. Zie p. 74 en p.80.

- Vergelijkbaar met het eerste punt: Op p.213 (par.7, 'Mitigerende maatregelen onderzoeks-alternatieven') wordt een mitigerende maatregel beschreven tegen de forse verkeerstoenames op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht – die bij Alternatief 1 pregnanter zijn dan bij Alternatief 2, zie onder 5, Verkeer.

Die mitigerende maatregel wordt gevonden in “extra scherp parkeerbeleid” [2] en inzet op de *modal shift* richting fiets en OV. Maar hier blijft onvermeld de mitigerende maatregel die juist van Alternatief 2 de scherpe kantjes af kan halen: namelijk het aanpassen van wegprofielen en toepassen van snelheidsremmende maatregelen op de buurtverbindende wegen als daar geen knips in komen. Waarom het ene wel er bij wordt gehaald en het andere niet, dat wordt niet duidelijk (gemaakt).

9. Procedure

Onder 2 hebben wij al wat gezegd over de gevolgde procedure bij de bekendmaking van de NRD en het voorliggende PlanMER.

Over dit PlanMER is vanuit procedureel opzicht nóg een kanttekening te plaatsen of in elk geval een vraag te stellen: De gemeente is initiatiefnemer van dit PlanMER en bekleedt (straks) ook de rol van bevoegd gezag. Uit oogpunt van legitimiteit en draagvlak zou een heldere organisatorisch ambtelijke en bestuurlijke scheiding tussen de uitvoering van de m.e.r.-procedure en het opstellen van het PlanMER en de beoordeling en besluitvorming gemaakt moeten zijn. Wij hebben niet het beeld dat bij de ambtelijke voorbereiding een goede scheiding gemaakt is tussen de initiatiefnemersrol en de bevoegd gezagrol, en wij vragen ons af hoe de gemeente dit borgt. De punten zoals genoemd onder 8 geven aanleiding voor deze kanttekening / vraag.

10. Tot slot

We onderschrijven de doelen om woningen toe te voegen in Overvecht, om buurten te vergroenen en om de wijk verkeersveiliger en beter bereikbaar te maken met fiets en OV.

In het PlanMER, als onderlegger van de ontwerp-Omgevingsvisie, zijn twee Alternatieven naast elkaar gezet, Alternatief 1 ('transformatieve ontwikkeling') en Alternatief 2 ('organisch optimaliseren').

Het **PlanMER zelf leidt zeker niet automatisch tot een navolgbare keuze voor Alternatief 1**. Die keuze raakt verder uit beeld wanneer de in deze zienswijze gesignaleerde en onderbouwde omissies, onjuistheden en tekortkomingen in acht worden genomen. **Een keuze voor Alternatief 2 ligt dan voor de hand.**

Aangezien ook wij de wijsheid niet in pacht hebben, net zo min als de gemeente Utrecht, vragen wij u hier niet om nu ‘dus maar’ simpel te kiezen voor Alternatief 2.
Maar wij vragen u wél om één stapje terug te zetten en om met ons en alle andere betrokken Overvechters te werken aan een *best of both worlds*-Alternatief 3 dat enerzijds wel invulling geeft aan de doelen en ambities voor de wijk zoals hierboven genoemd, maar dat anderzijds niet de negatieve effecten met zich meebrengt (*) voor bewoners voor wat betreft langere rijafstanden en grotere kans op congestie, (*) voor ons winkelcentrum voor wat betreft slechtere bereikbaarheid voor autobezoekers, en (*) die een bedreiging vormen voor het welslagen van het Masterplan Overvecht Centrum.

De NAAM van Shopping Center Overvecht gaat graag constructief het gesprek aan met de gemeente voor een gedragen uitwerking van de Omgevingsvisie Overvecht.

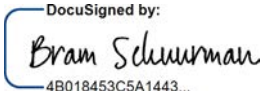
Wij zijn uiteraard bereid om onze zienswijze nader aan u toe te lichten en met u te bespreken. Graag zien wij uw reactie tegemoet.

– o – o – o – o – o – o – o – o – ondertekening zie volgend blad – o – o – o – o – o – o – o –

[2] Voor Alternatief 1 wordt uitgegaan van betaald parkeren gedurende de gehele dag (en avond) en wordt jaarlijks 1% van het areaal aan straatparkeren verwijderd. Voor Alternatief 2 wordt uitgegaan van betaald parkeren tussen 06.00 en 11.00, en jaarlijks verwijderen van 0,5% van het areaal aan straatparkeren.

Hoogachtend,
Coöperatieve Vereniging van Eigenaren in het Winkelcentrum Overvecht U.A.





G.J. Oostenrijk
voorzitter

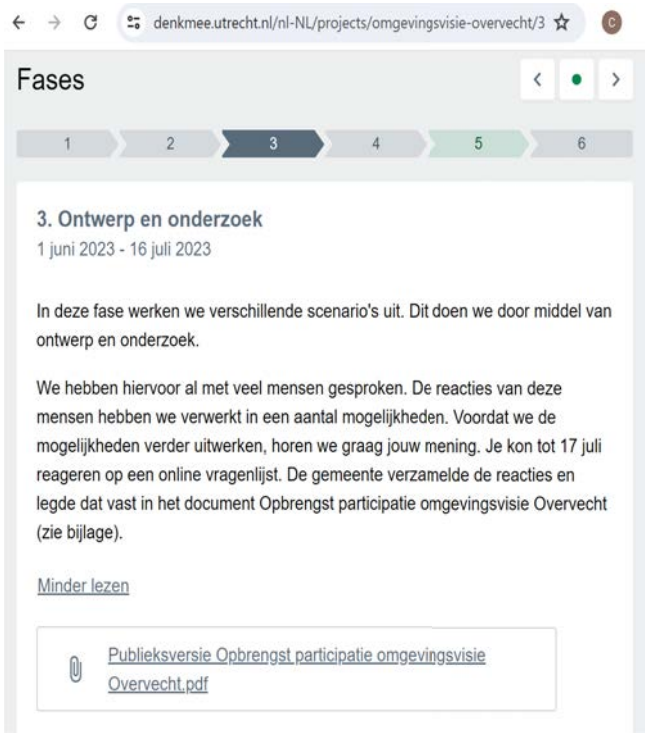
A.G. Schuurman
bestuurslid

Bijlagen:

1. (niet-) bekendmaking NRD
2. A. (niet-)bekendmaking planMER / wijkbericht
   B. (niet-)bekendmaking planMER / projectpagina
3. Annotaties bij PlanMER

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

bijlage 1







Projectpagina Omgevingsvisie Overvecht periode juni – juli 2023: geen melding over de NRD

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ontwikkelorganisatie
Overvecht
Telefoon 14030
E-Mail
omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl
www.utrecht.nl/omgevingsvisieovervecht

Bijlage 2a

Gemeente Utrecht

bekendmaking tervisielegging
ontwerp-Omgevingsvisie

geen enkel woord over het
PlanMER

Wijkbericht

april 2024

Omgevingsvisie Overvecht: wat betekent dit voor uw buurt?

De gemeente Utrecht maakt een omgevingsvisie voor de wijk Overvecht. In deze visie staan de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen in de wijk tot 2040. De inspraakperiode voor de ontwerp omgevingsvisie Overvecht is gestart. Tot 20 mei 2024 kunt u uw reactie geven. In dit wijkbericht leest u wat er in de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat en hoe u kunt reageren.

Een omgevingsvisie voor de hele wijk

We maken een omgevingsvisie om plekken die we goed vinden te behouden en om plekken die we minder goed vinden te verbeteren. Ook zijn er vanuit de stad opgaven om bijvoorbeeld 5.000 woningen en 3.000 werkplekken te maken in Overvecht. Afgelopen jaar hebben veel Overvechters meegedacht over deze voorstellen.
In de ontwerp omgevingsvisie staan voorstellen voor groen, verkeer, bouwen, wonen, werken, voorzieningen en duurzaamheid in Overvecht.
Een omgevingsvisie is een toekomstbeeld: het geeft geen toestemming om te gaan bouwen. Ook vervallen rechten van eigenaren en huurders niet.

Groen en blauw verbeteren en versterken

We willen het groen in de wijk zoveel mogelijk behouden en versterken. Als Overvecht groeit, groeit het groen mee. We maken buurtstraten groener en aantrekkelijker. Ook verbinden we de verschillende groene gebieden binnen en buiten Overvecht met elkaar. Autowegen door de parken komen te vervallen. Hierdoor worden de parken meer één geheel.
We verbinden Park De Watertoren en Park de Gagel door een groene zone langs de Carnegiedreef en Zamenhofdreef. We versterken het groen door meer verschillende soorten groen aan te planten en door het aanleggen van natuurvriendelijke oevers.

Veilig en verbonden

We richten het verkeer anders in, omdat er meer mensen in Overvecht komen wonen. We geven voorrang aan lopen, fietsen en openbaar vervoer.
We maken betere fiets- en wandelroutes binnen de wijk en naar de rest van de stad. Er komt een snelle busverbinding over de Carnegiedreef en Zamenhofdreef, die autovrij worden, naar station Overvecht. Doel is ook een betere verbinding met overige delen van de stad. Door de buurten blijven bussen rijden.
Buurtstraten maken we groener en autoluw. De maximumsnelheid verlagen we naar 30 km/u of 15 km/u. Meerdere autoverbindingen tussen buurten verdwijnen, zodat in de buurten minder auto's rijden. Hierdoor worden de buurtstraten veiliger, maar moet je op sommige plekken omrijden. Ook halen we waar dat kan parkeerplaatsen op straat weg. In nieuwe gebouwen komen parkeerplaatsen die buurtbewoners ook kunnen gebruiken.

Ruimte voor groei

In Overvecht komen 5.000 extra woningen, extra voorzieningen en 3.000 extra werkplekken.
In de ontwerp omgevingsvisie Overvecht worden met kleuren op de kaarten verschillende gebiedstypes onderscheiden. Deze kleuren geven aan wat er mogelijk kan worden bijgebouwd en welke bouwhoogtes en functies wenselijk zijn.
Op het bedrijventerrein maken we ruimte voor meer werkplekken. Hier komen geen woningen.

Verspreidingsgebied:
Overvecht

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Hogere gebouwen komen vooral rondom goed bereikbare plekken, zoals het station, Overvecht Centrum en de toekomstige haltes van de snelle buslijn. Nieuwe bebouwing kan effect hebben op de groenstructuur. Waar de hoofdgroenstructuur wordt geraakt, stellen we strenge voorwaarden zodat een groene verbinding behouden blijft, die voldoende ruimte biedt om er prettig te recreëren en voor variatie in beplanting.

Verschillend en voor iedereen

Overvecht is in 2040 een wijk met meer verschillende woningen, voorzieningen en werkplekken. We willen betaalbare huur- en koopwoningen toevoegen voor bijvoorbeeld senioren en starters. Het aantal sociale huurwoningen blijft minimaal gelijk. Hierdoor maken ook Overvechters meer kans op doorstroming in de wijk.
Met meer woningen zijn er ook meer voorzieningen nodig. Deze blijven dichtbij huis. Grotere voorzieningen komen in Overvecht Centrum, bij het station en aan de Carnegiedreef. We maken ruimte voor veilige sport- en speelplekken in de wijk. Ook zoeken we naar een locatie voor extra sportvelden.

Duurzaam en toekomstbestendig

In 2040 is Overvecht een duurzame en klimaatbestendige wijk. We maken de openbare ruimte groener en zorgen voor plekken waar water makkelijk de grond in kan. Hierdoor blijven buurten in de zomer koeler en voorkomen we wateroverlast bij grote regenbuien. We bouwen zoveel mogelijk duurzaam en natuurlijk. Gebouwen maken we waar kan flexibel, zodat ze een andere functie kunnen krijgen als dat nodig is. Ook zetten we in op duurzame energie, zoals het stoppen met aardgas en het gebruik van zonnepanelen.

Stap voor stap

De veranderingen in de wijk gebeuren niet allemaal in één keer. We hebben 15 jaar om plannen uit te werken en uit te voeren. Dit doen we met elkaar. Met u, met eigenaren en ontwikkelaars. Stap voor stap zal de wijk veranderen in de richting van het toekomstbeeld van 2040.

Uw buurt

Op de volgende bladzijden van dit wijkbericht vindt u een kaart met daarbij de belangrijkste voorstellen uit de ontwerp omgevingsvisie voor uw buurt.

Inzage ontwerp-omgevingsvisie

De ontwerp-omgevingsvisie Overvecht ligt ter inzage van 8 april tot 20 mei 2024. De papieren versie van de ontwerp-omgevingsvisie kunt u bekijken in het wijkbureau Overvecht, Zamenhofdreef 17 en in het Stadskantoor, Stadsplateau 1.
U kunt de ontwerp omgevingsvisie digitaal bekijken via DenkMee:
denkmee.utrecht.nl/omgevingsvisieovervecht. Als u de QR-code scant met uw telefoon vindt u dat direct.

SCAN ME

Hier vindt u ook een video over de ontwerp omgevingsvisie Overvecht en een overzicht van veelgestelde vragen.

Heeft u nog vragen? In de inspraak periode organiseren wij drie inloopbijeenkomsten:

Maandag 22 april
Adres: Vechtsebanen, Mississippidreef 151
Tijd: tussen 17.00 en 21.00 uur

Dinsdag 23 april
Adres: Younity, Jonkvrouw Sanderijndreef 35
Tijd: 14.00 tot 18.00 uur

Donderdag 25 april
Adres: Johannescentrum, Moezeldreef 400
Tijd: 19.00 tot 22.00 uur

Hoe kan ik reageren op de ontwerp omgevingsvisie?

Uw zienswijze kunt u mailen naar omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl
Of per post sturen naar:
De gemeenteraad van de gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Vermeld daarbij: zienswijze ontwerp omgevingsvisie Overvecht.

Vervolg

Na 20 mei bekijken wij alle reacties. We passen waar mogelijk de omgevingsvisie hierop aan. Daarna stelt de gemeenteraad de Omgevingsvisie Overvecht vast. Wij verwachten dat dit eind 2024 gebeurt. iedereen die een reactie heeft ingestuurd krijgt hierop antwoord.

Meer informatie?

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Twan Seton via omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl of via 14 030. Of kijk op de website: www.utrecht.nl/omgevingsvisieovervecht.

Met andere vragen over uw wijk kunt u rechtstreeks terecht bij Wijkbureau Overvecht, Zamenhofdreef 17, via overvecht@utrecht.nl of via algemeen telefoonnummer 14 030.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Toelichting op de buurtkaart

In de ontwerp omgevingsvisie Overvecht is bebouwing ingedeeld in verschillende kleuren. Deze kleuren geven aan hoeveel en hoe kan worden bijgebouwd en welke functies mogelijk zijn.

Rode kleur: hoogstedelijke gebieden
Dit zijn levendige gebieden met woningen, voorzieningen en werkplekken en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) voor de deur. Voor deze gebieden geeft de ontwerp omgevingsvisie Overvecht de ruimte om veel bij te bouwen. Daarbij mag bebouwing ook de hoogte in. Gebouwen van zes verdiepingen met op sommige plekken hogere gebouwen tot 50 meter. In Overvecht Centrum en rondom het station worden gebouwen tot 70 meter mogelijk. De ontwerp omgevingsvisie Overvecht geeft ook mogelijkheden voor sloop/nieuwbouw, maar alleen als dit zorgt voor het verbeteren van de plek en/of als er grote aantallen woningen, voorzieningen en werkplekken gebouwd kunnen worden.

Oranje kleur: stedelijke gebieden
De oranje gebieden zijn overgangsgebieden tussen rode en gele gebieden. Ook hier kan worden bijgebouwd, maar niet zoveel als in rode gebieden. De basishoogte van gebouwen is vier tot zes verdiepingen. Op sommige plekken mogen gebouwen komen van 10 verdiepingen, als dit past in de omgeving. Op sommige gebouwen kan een extra verdieping komen of kan worden aan- of bijgebouwd. Sloop/nieuwbouw is alleen mogelijk als dit een plek of buurt verbetert, zoals een goede woningmix en een aangename leefomgeving. Het worden voornamelijk woongebieden met voorzieningen voor de wijk of buurt.

Gele kleur: woonbuurten
De gele gebieden blijven woonbuurten, met voorzieningen dichtbij huis. In deze buurten ligt de nadruk op het verbeteren van de woningmix en van de openbare ruimte. Bestaande woningen kunnen klaargemaakt worden voor de toekomst door verduurzaming en renovatie. In een woonbuurt kan kleinschalig worden bijgebouwd, bijvoorbeeld door een extra verdieping op een bouwblok of het toevoegen van nieuwbouw voor wonen, werken of voorzieningen.

Groen-oranje kleur: bebouwing aan het groen
In de groen-oranje gestreepte gebieden staat bebouwing aan de rand of net in het groen. De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw. Alleen als dit bijdraagt aan uitbreiding en verbetering van het groen en de groenbeleving. De bouwhoogte is maatwerk en afhankelijk van de omgeving.
In deze gebieden komen maatschappelijke (woon)functies die iets betekenen voor de wijk.

Wat betekent dit voor mijn woning of onderneming?
De ontwerp omgevingsvisie Overvecht wijst plekken aan waar bijbouwen, maar soms ook sloop/nieuwbouw overwogen kan worden. Voor de uitvoering is de gemeente altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. De gemeente en initiatiefnemer stellen hier plannen voor op, waar ook bewoners, huurders en omwonenden bij betrokken worden. Over elk plan wordt apart besloten of dit mag worden uitgevoerd. Bij ieder plan of initiatief is overeenstemming met de eigenaren en huurders nodig. Eigenaren en huurders van woningen, winkels of bedrijfspanden hebben rechten waar een plan of initiatief rekening mee moet houden.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

omgevingsvisie.utrecht.nl/gebiedsbeleid/gebiedsbeleid-wijk-overvecht/omgevingsvisie-overvecht/
Nieuw tabblad Annonces de ventes... Maison 5 pièces 10... Vente maison, chale... Alle bookr
Utrecht.nl gebruikt cookies om de website gebruiksvriendelijker te maken! Lees meer over deze cookies.
Gemeente Utrecht

bekendmaking tervisielegging ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht

geen enkel woord over de tervisielegging van het PlanMER

Omgevingsvisie Overvecht

- Beschrijving van de wijk



De gemeente werkt aan een omgevingsvisie voor de wijk Overvecht. De visie beschrijft de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen voor groen, verkeer, bouwen, wonen, werken, voorzieningen en duurzaamheid in Overvecht tot 2040.

De ontwerp-omgevingsvisie is nu klaar. Van 8 april tot 20 mei 2024 kunt u reageren op de ontwerp-omgevingsvisie. Daarna neemt de gemeenteraad een besluit.

Reageer op DenkMee op de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht

Wat is de omgevingsvisie Overvecht?

De ontwerp-omgevingsvisie beschrijft de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen voor groen, verkeer, bouwen, wonen, werken, voorzieningen en duurzaamheid in Overvecht tot 2040. Dat maakt de omgevingsvisie een belangrijk document voor de toekomst van

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

de wijk. We maken een aantal keuzes voor hoe we willen dat de wijk er in 2040 uit komt te zien.

We gebruiken de visie bij het maken van nieuw beleid en bij het toetsen van plannen en initiatieven. Ook bij plannen van de gemeente zelf.

Waarom maken we de omgevingsvisie?

Utrecht is de afgelopen 20 jaar hard gegroeid. En ook de komende jaren groeit de stad door: de verwachting is van ruim 360.000 inwoners naar ruim 455.000 inwoners. Dat gaan we ook merken in Overvecht. Tegelijk hebben we ook wensen en ambities voor de wijk. We willen dat Overvecht een gezonde en leefbare wijk is en blijft.

Keuzes

Met de omgevingsvisie brengen we de kansen in beeld. Maar ook zal duidelijk worden waar keuzes nodig zijn. Deze keuzes maken we samen met bewoners, ondernemers en organisaties in de wijk. Samen maken we afwegingen hoe we de wijk ook in de toekomst prettig en leefbaar houden.

Hieronder staan een paar onderwerpen waar we keuzes over gaan maken.

Wonen en voorzieningen

Groene en prettige buurten

Verkeer en bereikbaarheid

Werk en werkplekken

Klimaat en energie

Meedenken

U kunt reageren op de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht van 8 april tot 20 mei 2024. De papieren versie kunt u bekijken op het wijkbureau Overvecht (Zamenhofdreef 17) en het stadskantoor (Stadsplateau 1).

U kunt de omgevingsvisie ook bekijken via DenkMee. Daar vindt u ook een video over de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht en een overzicht van veelgestelde vragen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Reageren via e-mail

Mail uw reactie naar omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl. Meld in het onderwerp 'Reactie ontwerp-omgevingsvisie Overvecht'.

Reageren via post

Stuur uw reactie via post naar:

Gemeenteraad gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Meld daarbij: reactie ontwerp-omgevingsvisie Overvecht.

Inloopbijeenkomsten

We organiseerden op 22, 23 en 25 april totaal 3 inloopbijeenkomsten.

Vervolg

Na 20 mei bekijken wij alle reacties. We passen waar mogelijk de omgevingsvisie hierop aan. Daarna stelt de gemeente de omgevingsvisie Overvecht vast. Wij verwachten dat dit eind 2024 gebeurt. Iedereen die reageert krijgt dan een antwoord.

Eerdere reacties

In 2023 kon u meedenken op een aantal bijeenkomsten en via een online vragenlijst. We gingen bijvoorbeeld in gesprek over keuzes en wensen voor de wijk. Veel inwoners vonden de volgende zaken belangrijk.

- Niet bouwen in het groen. Groen zoveel mogelijk behouden in de wijk.
- Verkeersveiligheid in Overvecht moet beter. Wel zijn Overvechters blij met de ruimte voor de auto en parkeerplekken dicht bij huis.
- Veel inwoners willen meer ontmoetingsplekken in de wijk.
- Veel inwoners begrijpen dat er woningen gebouwd moeten worden. Sommige vragen zich wel of af waarom zoveel woningen gebouwd moeten worden in Overvecht, omdat er al zoveel flats staan,
- Overvechters vinden het fijn dat veel voorzieningen nu op loopafstand zijn.

We hebben deze reacties verwerkt in de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht. Daar kunt u nu op reageren.

Op de hoogte blijven

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Wilt u weten wat we doen en wanneer u mee kan denken? Stuur dan een e-mail naar omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl. Dan nodigen wij u via e-mail uit voor alle grote ontwikkelingen en bijeenkomsten die we organiseren.

Voor welk gebied geldt de omgevingsvisie?



Klik en vergroot

Het gaat om de hele wijk Overvecht. Dat zijn de buurten Zamenhofdreef, Taagdreef, Donaudreef, Neckardreef, Zambesidreef en Tigrisdreef. Ook Vechtzoom-Zuid, Vechtzoom-Noord, Bedrijvengebied Nieuw Overvecht en Poldergebied Overvecht horen bij de wijk. De grenzen van de wijk zijn de Vecht, de gemeentegrenzen met Maarssen en De Bilt en de spoorlijn. De Einsteindreef deel de wijk in noord en zuid.

Planning

Wanneer gebeurt wat?

Wanneer	Wat
Voorjaar 2024	Reageren op omgevingsvisie Overvecht
Zomer 2024	Verwerken reacties
Najaar 2024	De gemeenteraad stelt de omgevingsvisie Overvecht vast

Wat is er al gebeurd?

- April 2024: 3 inloopbijeenkomsten waar mensen meer informatie over de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht konden krijgen.
- December 2023 - maart 2024: we hebben de reacties verwerkt en de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht (deel A en deel B) opgesteld.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

- Oktober en november 2023: mensen konden meedenken over de omgevingsvisie tijdens bijeenkomsten en via een online vragenlijst. Ruim 1 500 mensen vulden de vragenlijst in. Bekijk de opbrengst van deze bijeenkomsten en vragenlijst op DenkMee (onder fase 4 'toetsen en beoordelen').
- Mei en juni 2023: mensen konden meedenken over de omgevingsvisie tijdens bijeenkomsten en via een online vragenlijst. Bekijk de opbrengst van de bijeenkomsten en vragenlijst op DenkMee (onder fase 2, 'dilemma's en voorkeuren').
- Mei 2023: de gemeenteraad vergaderde over de omgevingsvisie Overvecht. Ook stelden ze het document met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie (uitgangspuntennotitie) vast. Bekijk de vergadering, de moties en amendementen.
- Februari 2023: het college stelde het document met de uitgangspunten (uitgangspuntennotitie) vast. In dit document staat al het beleid waar we rekening mee houden bij het maken van de omgevingsvisie. En het plan voor participatie.
- December 2022: het college stelde de startnotitie voor de omgevingsvisie Overvecht vast. Hierin staat wat er in de omgevingsvisie komt te staan, en hoe we de omgevingsvisie willen gaan maken.
- 2020 - 2022: we maakten een voorlopig omgevingsprogramma. Daarvoor hebben we al veel onderzocht en besproken met bewoners. Dit document is niet vastgesteld, maar gebruiken we als informatie bij het maken van de omgevingsvisie.

Van een omgevingsprogramma naar een omgevingsvisie

Tussen 2020 en 2022 maakten we een concept-omgevingsprogramma voor de wijk Overvecht. Dit document is een voorloper op de omgevingsvisie, maar is niet vastgesteld. In 2022 beslisten we om een omgevingsvisie te maken in plaats van een omgevingsprogramma. De omgevingsvisie geldt voor een langere periode en gaat over meer verschillende onderwerpen.

HULP EN CONTACT OMGEVINGSVISIE OVERVECHT

Telefoon

14 030

E-mail

omgeving svisieovervecht@utrecht.n1

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

bijlage 3



Omgevingsvisie Overvecht

PlanMER

21 maart 2024

annotaties C.V.v.E.
ShoppingCenter Overvecht

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Verantwoording

Titel	Omgevingsvisie Overvecht, PlanMER
Opdrachtgever	Gemeente Utrecht
Projectleider	Joost de Jong
Auteur(s)	Huub van Geldorp
	Bas Alferink (Goudappel)
	Jacob Keizer (Goudappel)
Tweede lezer(s)	Joost de Jong
	Eefje van Empel
	Sven van den Bos
	Vincent Sanders
	Michiel Wilhelm
	Christiaan Kwantes (Goudappel)
	Cor Koopmans (Goudappel)
	John de Groot (Felixx)
Kenmerk	R001-1289309HLG-V03-efm-NL
Aantal pagina's	253 (exclusief bijlagen)
Datum	21 maart 2024
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale verwerking.
	Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

TAUW bv
Australiëlaan 5
Postbus 3015
3502 GA Utrecht
T +31 30 28 24 82 4
E info.utrecht@tauw.com

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Inhoud

1 Samenvatting 6
1.1 Ontwikkeling omgevingsvisie Overvecht en planMER 6
1.2 Methode planMER 6
1.3 Beschrijving van de onderzoeksalternatieven 7
1.4 Milieueffecten onderzoeksalternatieven 8
1.5 Mitigerende maatregelen 12
1.6 Reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie 13
1.7 Doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie 15
1.8 Aanbevelingen voor het vervolg 24
2 Inleiding 26
2.1 Ontwikkeling omgevingsvisie Overvecht 26
2.2 Waarom een planMER voor de omgevingsvisie van Overvecht? 26
2.3 Beschrijving mer-procedure 27
2.4 Wisselwerking mer en omgevingsvisie (procesbeschrijving) 27
2.5 Opbouw van dit milieueffectrapport 27
3 Omschrijving Overvecht 29
3.1 Ligging van het plangebied 29
3.2 Belangrijkste functies van de wijk 29
3.3 Historische ontwikkeling 31
3.4 Overvecht anno 2023 35
4 Toelichting omgevingsvisie Overvecht 40
4.1 Beleids- en wettelijk kader 40
4.2 Startnotitie omgevingsvisie Overvecht 40
4.3 Uitgangspunten omgevingsvisie Overvecht 41
4.4 Participatie 43
4.5 Masterplan Overvecht Centrum 43
5 Onderzoeksmethode 45
5.1 Onderzoeksthema's 45
5.2 Referentiesituatie 48
5.3 Onderzoeksalternatieven in het MER 48

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

5.4 Beoordelingswijze milieueffecten 59
5.5 Beoordelingswijze doelbereik 59
6 Milieueffecten onderzoeksalternatieven 62
6.1 Verkeer 62
6.2 Geluid 85
6.3 Luchtkwaliteit 100
6.4 Natuur en biodiversiteit 112
6.5 Gezondheid 129
6.6 Bodem en water 140
6.7 Klimaatadaptatie 159
6.8 Omgevingsveiligheid 170
6.9 Archeologie en cultuurhistorie 173
6.10 Ruimtelijke kwaliteit 182
6.11 Energie 192
6.12 Circulariteit 199
6.13 CO2-uitstoot 203
6.14 Conclusie milieueffecten 209
7 Mitigerende maatregelen onderzoeksalternatieven 213
7.1 Verkeer 213
7.2 Geluid 213
7.3 Luchtkwaliteit 214
7.4 Natuur en biodiversiteit 215
7.5 Gezondheid 216
7.6 Bodem en water 216
7.7 Klimaatadaptatie 216
7.8 Omgevingsveiligheid 216
7.9 Archeologie en cultuurhistorie 217
7.10 Ruimtelijke kwaliteit 217
7.11 Energie 217
7.12 Circulariteit 217
7.13 CO2-uitstoot 218
7.14 Conclusie mitigerende maatregelen 218

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

8 Doelbereik van ambities onderzoeksalternatieven 219
8.1 Groen Overvecht 220
8.2 Verbonden Overvecht 221
8.3 Compact Overvecht 223
8.4 Inclusief Overvecht 224
8.5 Toekomstbestendig Overvecht 226
8.6 Vertraagd Overvecht 227
8.7 Conclusie doelbereik 228
9 Conclusie onderzoeksalternatieven 230
9.1 Conclusie milieueffecten 230
9.2 Conclusie mitigerende maatregelen 232
9.3 Conclusie doelbereik onderzoeksalternatieven 233
10 Reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie 235
10.1 Verschillen onderzoeksalternatieven en ontwerp-omgevingsvisie 235
10.2 Gevoeligheidsanalyse ontwerp-omgevingsvisie 241
10.3 Doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie 243
11 Aanbevelingen voor het vervolg 257
12 Leemten in kennis & monitoring en evaluatie 259
12.1 Leemten in kennis en informatie 259
12.2 Aanzet voor monitoring en evaluatie 259

Bijlage 1 Beleids- en wettelijk kader voor de omgevingsvisie
Bijlage 2 Uitdraai NDFF Overvecht
Bijlage 3 AERIUS-berekening alternatief 1: 2029
Bijlage 4 AERIUS-berekening alternatief 1: 2034
Bijlage 5 AERIUS-berekening alternatief 1: 2039
Bijlage 6 AERIUS-berekening alternatief 1: 2040
Bijlage 7 AERIUS-berekening alternatief 2: 2029
Bijlage 8 AERIUS-berekening alternatief 2: 2034
Bijlage 9 AERIUS-berekening alternatief 2: 2039
Bijlage 10 AERIUS-berekening alternatief 2: 2040
Bijlage 11 Green calculation Felixx

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

1 Samenvatting

In de samenvatting van het planMER van de omgevingsvisie Overvecht wordt eerst kort stilgestaan bij de ontwikkeling van de omgevingsvisie parallel aan het planMER en de wisselwerking tussen beide documenten (paragraaf 1.1). Vervolgens wordt toegelicht welke onderzoeksmethode is toegepast voor het opstellen van het planMER. In paragraaf 1.3 wordt een beschrijving gegeven van de onderzoeksalternatieven. Paragraaf 1.4 en paragraaf 1.5 beschrijven de milieueffecten van de onderzoeksalternatieven en de mitigerende maatregelen om negatieve effecten te beperken. Vervolgens gaat paragraaf 1.6 in op de ontwerp-omgevingsvisie en de milieueffecten daarvan. Paragraaf 1.7 beoordeelt het doelbereik van de omgevingsvisie en paragraaf 1.8 geeft aanbevelingen voor het vervolg.

1.1 Ontwikkeling omgevingsvisie Overvecht en planMER

Eind 2022 is de gemeente Utrecht gestart met het opstellen van een omgevingsvisie voor de wijk Overvecht. Een omgevingsvisie is de integrale langetermijnvisie van een bestuursorgaan voor de hele fysieke leefomgeving en haar grondgebied. De omgevingsvisie is, onder de Omgevingswet, een verplicht instrument voor het Rijk, provincies en gemeenten. In de omgevingsvisie Overvecht komt beleid voor thema's zoals groen, vervoer, verdichting en het klimaat te staan voor alle (bouw)plannen in Overvecht tot 2040.

De omgevingsvisie Overvecht stelt dus kaders voor de ontwikkeling van de wijk. Deze ontwikkelingen kunnen (mogelijke) relevante milieugevolgen hebben. Om die reden is de omgevingsvisie Overvecht plan-mer-plichtig: dit betekent dat er een planMER1 moet worden opgesteld om de mogelijke effecten van de ontwikkelingen te onderzoeken en in beeld te brengen. Om (mogelijke) relevante milieugevolgen tijdig in beeld te brengen en een onderdeel te maken van het ontwerpproces van de omgevingsvisie, is er gekozen voor een iteratief proces tussen de omgevingsvisie en het planMER. Dit betekent dat het planMER niet is opgesteld nadat de omgevingsvisie klaar was, maar dat het onderzoek met tussenfases en in overleg met het ontwerpteam van de gemeente Utrecht is opgesteld. Op die manier zijn (mogelijke) relevante milieugevolgen in een vroeg stadium aangekaart om sturing te geven aan de omgevingsvisie. Er is om die reden gewerkt met meerdere tussenversies van de omgevingsvisie, die door TAUW en Goudappel geanalyseerd zijn. Dit planMER legt verslag van de effecten van de onderzoeksalternatieven en van de ontwerp-omgevingsvisie.

1.2 Methode planMER

Voor het planMER is gekozen om twee onderzoeksalternatieven voor de omgevingsvisie te onderzoeken: gebundelde verdichting met een HOV-as en gespreide verdichting met een fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht. Beide onderzoeksalternatieven komen voort uit de opgaven en ambities geformuleerd in de Uitgangspuntennotitie omgevingsvisie Overvecht en zijn als volwaardige opties in het planMER onderzocht. Dit betekent dat voor beide onderzoeksalternatieven in beeld is gebracht wat de te verwachten milieueffecten zijn, eventuele mitigerende maatregelen om deze te voorkomen en wat het doelbereik van de omgevingsvisie is

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

met gebundelde verdichting met HOV-as of gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht.

Naarmate het proces rond de omgevingsvisie vorderde is door de gemeente, mede op basis van de resultaten uit de participatie, verder gewerkt met het eerste onderzoeksalternatief: gebundelde verdichting met HOV-as. In dit planMER is met een reflectie op de uiteindelijke omgevingsvisie in beeld gebracht wat de te verwachten milieueffecten zijn en wat hiervan het doelbereik is. In de onderstaande twee paragrafen worden de resultaten qua milieueffecten en doelbereik van beide onderzoeksalternatieven gepresenteerd, en de reflectie op het milieueffect en doelbereik van het voorkeursalternatief (de ontwerp-omgevingsvisie). Voor de beoordeling van het doelbereik wordt aangesloten bij de ambities uit de uitgangspuntennotitie van de Omgevingsvisie Overvecht. De ambities zijn: Groen Overvecht, Verbonden Overvecht, Compact Overvecht, Inclusief Overvecht, Toekomstbestendig Overvecht en Vertraagd Overvecht. De uitgangspuntennotitie omgevingsvisie Overvecht is op 16 mei 2023 vastgesteld door de gemeenteraad van Utrecht.

1.3 Beschrijving van de onderzoeksalternatieven

Beide alternatieven gaan uit van een verdichting van 7.000 woningen en 4.300 arbeidsplaatsen. De alternatieven verschillen van elkaar in de mobiliteitsstructuur en de plekken waar de verdichting plaatsvindt.

Alternatief 1

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



DAT is dus niet zo! Als we de 3 onderscheidende kenmerken van Alternatief 1 t.o.v. Alternatief 2 nalopen:
1. Ja, men heeft positief gereageerd het voorstel '*Sneller en betrouwbaarder openbaar vervoer binnen de wijk en naar de rest van de stad* '. Maar dat is niet gelijk aan een keuze voor Alt.1, zie de vele kanttekeningen bij de extra overstap bij of grotere afstand tot HOV.
2. Op de keuze 'geconcentreerd verdichten' versus 'meer verspreid verdichten' is breed verdeeld gereageerd. Dit impliceert daarmee geen keuze voor Alt.1.
3. Op de keuze om (ter voorkoming van doorgaand verkeer) de autoverbindingen tussen buurten op te heffen (de knips) is duidelijk negatief gereageerd. Dat kan dus juist als een keuze voor Alternatief 2 gezien worden.
--> Al met al kan dus niet gesteld worden dat *op basis van de resultaten uit de participatie* met Alternatief 1 (later: Variant 1) is verder gewerkt.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 1.2 Verdichting in alternatief 2 (bron: PosadMaxwan)

Alternatief 2

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

dit is indicatie van de vooringenomenheid naar Alternatief 1

1.4 Milieueffecten onderzoeksalternatieven

In tabel 1.1 staat een overzicht van de milieueffecten van de onderzoeksalternatieven. De effecten die het meeste opvallen lichten wij hieronder toe.

hoezo 'ook'?

Mobiliteit

Alternatief 1 zorgt er voor dat er relatief meer verkeer zich verplaatst van wegen in de buurten naar de gebiedsontsluitende wegen. Dit heeft ook een positief effect (+) op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de buurten. Doordat er in alternatief 2 zowel verkeer in de woonstraten blijft rijden, en de gebiedsontsluitingswegen drukker worden met als gevolg dat de oversteekbaarheid verslechtert, heeft alternatief 2 een negatief effect op de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie.

Beide alternatieven hebben een negatief effect op de doorstroming op kruispuntniveau. De gebiedsontsluitende wegen van Overvecht (Einsteindreef, Brailledreef, Franciscusdreef) worden in de autonome situatie (zonder de plannen uit de omgevingsvisie) al drukker. Het extra verkeer als gevolg van de verdichting van Overvecht zorgt ervoor dat er met name op de kruispunten van de Einsteindreef en Franciscusdreef problemen ontstaan met de doorstroming op kruispuntniveau.

Geluid

Langs de Franciscusdreef, de Rio Brancodreef, de Einsteindreef en de aansluitende inprikker Zamenhofdreef worden bij alternatief 1 significante toenames van geluidbelasting verwacht als gevolg van grote toenames van het aantal verkeersbewegingen. Langs deze wegen is al sprake van een relatief hoge geluidsbelasting (geluidsklasse 60-65 dB) op de eerstelijns bebouwing. Daarnaast worden bij alternatief 1 er circa 900 nieuwe woningen gerealiseerd binnen de

Alternatief 1 scoort slechter op doorstroming dan Alternatief 2. Dan moeten ze hier dus niet op één hoop gegooid worden.

?? Hooguit kan gezegd worden dat Alternatief 2 minder positief scoort * op verkeersveiligheid *dan Alternatief 1*, maar niet dat Alt.2 negatief scoort *t.o.v. de referentiesituatie* (=huidige situatie).

* de score op veiligheid is überhaupt nergens onderbouwd of aannemelijk gemaakt

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

geluidscontouren van het spoorweglawaai. Bij alternatief 2 zijn er op de Einsteindreef en de aansluitende inprikkers ook significante toenames van geluidsbelasting te verwachten, maar op de Franciscusdreef niet. Bij alternatief 2 worden er circa 350 woningen binnen de zone van het spoorweglawaai gerealiseerd.

Opvallend: hier wordt vermeden om te benoemen dat Alternatief 1 slechter scoort dan Alternatief 2

Groen

Het verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2 in de hoeveelheid groen die kan worden gerealiseerd is beperkt (circa 41 ha versus circa 45 ha). In de uitgangspuntennotitie staat een beoogde groenopgave van 80 ha. Deze wordt in beide onderzoeksalternatieven dus niet gehaald. In de uitwerking van de omgevingsvisie is daarom onderzocht welke extra mogelijkheden er zijn om de groenopgave wel te halen. Hieruit blijkt dat het weghalen van parkeerplaatsen in de woonstraten bepalend is voor het halen van de groenopgave. Bij het weghalen van 25% van de parkeerplaatsen kan 6,6 ha groen gerealiseerd worden, bij 50% 10,6 ha en bij 75-100% 14,6 ha.

of als je deze zin objectiveert: in Alternatief 2 wordt 10% meer groen toegevoegd dan in Alternatief 1 (daargelaten het feit dat in par. 6.5.3. andere getalswaarden voorbij komen)

Natuur

Beide alternatieven zo
stikstofdepositie op Na
gebied Oostelijke Vechtplassen (0,24 mol/ha/jaar in 2039). Er is geen significant verschil in effecten tussen alternatief 1 en alternatief 2. Omdat de omgevingsvisie als één project is doorgerekend zijn de depositiewaarden bijzonder hoog. In realiteit zal de woningbouw in Overvecht bestaan uit diverse kleinere projecten.

Wat zegt deze toevoeging? De totale depositie wordt niet kleiner door de opgave in meer kleinere projecten te verdelen.

De grote druk op de wijk als gevolg van de bouw van d
bestaande woningen zorgen ervoor dat voor beide alter
verwacht voor beschermde soorten als gevolg van de omgevingsvisie (-). Het toe te voegen groen compenseert dit, maar heft het effect naar verwachting niet geheel op

Gezondheid

Gezondheid is beoordeeld op basis van de mate waarin de omgeving sport en beweging bevordert, het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) en de aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting. Alternatief 2 wordt beter dan alternatief 1 beoordeeld. In alternatief 2 worden meer groen-blauwe routes toegevoegd dan in alternatief 1. In alternatief 2 is ervan uitgegaan dat er gespreid verdicht gaat worden. Waardoor op meer plekken woningen en maatschappelijke voorzieningen worden gerealiseerd. Er komen daardoor ook meer plekken voor ontmoeting in de wijk. De verdichting in alternatief 1 resulteert in een compactere buitenruimte, waardoor minder ruimte is voor o.a. groen-blauwe routes in deze buurten dan in alternatief 2. Door gespreid te verdichten in alternatief 1, kan de verdichting in geheel Overvecht beter samengaan met het vergroenen van de buitenruimte.

Omgevingsveiligheid

De gemeente Utrecht gaat onder de omgevingsvisie de woningdichtheid in de gehele wijk Overvecht Overschrijding van de het groepsrisico zal door de toegenomen woningdichtheid in een toekomstige situatie waarschijnlijker zijn. Bij daadwerkelijke realisatie van nieuwbouwplannen in

Is dit een schrijffout en moet hier '2' staan? Of is dit een poging om de slechtere score van Alternaief 1 op gezondheid weg te nuanceren?

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Overvecht nabij potentiële risicobronnen dient expliciet aandacht voor omgevingsveiligheid te zijn. Er is daarbij geen verschil tussen alternatief 1 en 2.

Dit is op geen enkele wijze onderbouwd of beredeneerd. Zie opmerkingen in par. 6.10.3.

Ruimtelijke kwaliteit

In alternatief 2 wordt gespreid verdicht zodat de totale toename van het aantal woningen gelijkmatig door Overvecht wordt toegevoegd. Hiermee worden in meer buurten ingrepen gedaan, wat effect kan hebben op de structuur van Overvecht. Het effect van de omgevingsvisie in alternatief 2 op de structuur van Overvecht is naar verwachting negatief ten opzichte van de referentiesituatie. Alternatief 1 heeft een neutraal effect op de ruimtelijke kwaliteit. De gebieden waar verdicht wordt zullen meer hoogstedelijk aanvoelen dan de woongebieden.

Dit is op geen enkele wijze onderbouwd of beredeneerd. Zie opmerkingen in par. 6.10.3.

CO2-uitstoot

Sloop- en bouwwerkzaamheden hebben bij zowel alternatief 1 en 2 een sterke toename aan CO2 uitstoot tot gevolg. De verbetering van openbaar vervoer heeft bij beide alternatieven een positief effect op de CO2 uitstoot. Bij alternatief 1 is er een positiever effect door het ontmoedigen van gemotoriseerd verkeer.

Alternatief 1 heeft wél een negatiever - niet onderzocht - effect doordat men verder zal moeten omrijden naar wijk/ en buurtvoorzieningen

?? Ontmoedigen is geen garantie op een minder hoge CO2 uitstoot.

Overige thema's

Voor de thema's bodem en wate[illegible]archeologie, energie en circulariteit zijn de alternatieven [illegible]em en water en klimaatadaptatie zijn overwegen[illegible] helpen de afvalwaterstromen te scheiden door een gescheiden systeem en daarnaast kan we de afvoercapaciteit, afvoerend oppervlak en straatprofiel aanpassen waardoor de kans op wateroverlast afneemt.

De uitwerking van de onderzoeksalternatieven is nog te abstract om te kunnen uitsluiten dat cultuurhistorische waarden worden aangetast. Daarnaast is geconstateerd dat de verdichtingsgebieden deels in een gebied met een archeologische verwachting liggen.

Als gevolg van de toename van het aantal woningen in de wijk neemt het totale energieverbruik toe. Om aan deze energievraag te voldoen is circa 9-10 MW aan vermogen (3 grote windmolens of 33 ha zonneveld) nodig buiten Overvecht.

Alt. 1 negatiever dan Alt. 2

Tabel 1.1 Milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Verkeer	Verkeersafwikkeling	Verschuiving van autoverkeer	+	-
	Kruispunten	Doorstroming op kruispuntniveau	-	-
	Wijze van verplaatsing	De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	+	+
	Routes fiets en voetganger	Kwaliteit van langzaam verkeerroutes	+	+
	Verkeersveiligheid	*Verkeersveiligheid*	+	-
Geluid	Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting	-	0

Hier item toe te voegen: Doorstroming in de 'flessenhalzen' (één inprikker per buurt).
(Is nog niet onderzocht, maar Alt.1 scoort dan zeker negatiever dan Alt.2.)

Dat Alt. 2 verkeersONveilig zou zijn is niet onderbouwd.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
		wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)		
	Geluidhinder railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	-	0
	Geluidhinder industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	--	--
	Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	--	-
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	-
Natuur en biodiversiteit	Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	-	-
	Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	0	0
		Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	--	--
	Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	0	0
Gezondheid	Sport en bewegen	Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	+	++
	Groen in het gebied	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	+	+
	Sociale cohesie	Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	+	++
Bodem en water	Bodemkwaliteit	Aanwezigheid van bodemverontreinigingen	+	++
	Ondergronds ruimtegebruik	Intensiviteit gebruik ondergrond	-	-
	Grondwater	Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	0	0
	Waterkwaliteit	Impact bebouwing op waterkwaliteit	+	+
	Waterkwantiteit	Impact bebouwing op waterkwantiteit	+	+
	Waterveiligheid	Overstromingsrisico	0	0
Klimaatadaptatie	Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	0	0
	Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	+	+
	Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	+	+
Omgevingsveiligheid	Omgevings-veiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	-	-

Alt. 2 brengt 7% meer groentoevoeging dan Alt.1. (zie p.139)
--> Dubbele ++ ?

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Hier item toevoegen: mogelijkheid energieneutraal bouwen. Zie opm. op p.13. Alt.1 scoort dan negatiever dan Alt.2.

Subjectieve scores. Zie opmerkingen in par. 6.10.3.

	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologie	Behoud archeologische waarden	-	-
	Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	0	0
Ruimtelijke kwaliteit	Belevingswaarde	Structuur	0	-
		Identiteit	+	+
		Herkenbaarheid	0	0
	Gebruikswaarde	Samenhang	+	0
		Diversiteit aan functies en aanbod	++	+
		Bruikbaarheid	+	+
Energie	Energietransitie	Aandeel duurzame energie	+	+
		Totaal energieverbruik	-	-
Circulariteit	Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	+	+
CO2-uitstoot	CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	--	--
		Sloop- en bouwwerkzaamheden	--	--
		Openbaar vervoer	+	+
		Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	++	+
		Verduurzamen woningen	+	+
			--	0

ontmoedigen is geen garantie op effect

Toevoegen: extra autokilometers a.g.v. omrijden naar wijkvoorzieningen

1.5 Mitigerende maatregelen

Voor indicatoren waar naar verwachting sprake is van negatieve milieueffecten zijn mitigerende maatregelen uiteengezet. De mitigerende maatregelen zijn:

- Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen in Overvecht is de meest effectieve maatregel om de hoeveelheid verkeer in Overvecht te verminderen en de problemen met de doorstroming te verkleinen.
- Geluidwerende maatregelen aan de woningen zijn de meest effectieve maatregel om geluidbelasting voor nieuwe bewoners te beperken. Maatregelen aan de bron (stil asfalt) of overdrachtsmaatregelen (bijvoorbeeld geluidsschermen) zijn beperkt effectief of stedenbouwkundig niet in te passen.
- Natuurinclusief ontwerpen is een mitigerende maatregel om negatieve effecten op beschermde soorten als gevolg van de nieuwbouw te voorkomen. Ontwerponderdelen waaraan kan worden gedacht zijn groene daken, vogelvriendelijke gevels, vleermuiskasten, insectenhotels en inheemse plantentuinen.
- Om de nadelige effecten op grondwater te beperken kan bij de realisatie van woningen worden gekozen voor maatregelen om waterinfiltratie te bevorderen. Zo kunnen op specifieke locatie infiltratiesystemen worden aangelegd om water beter vast te houden. Ook kan er worden gekozen voor permeabele materialen in de bebouwing en op de grond om de infiltratie van water te bevorderen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan inritten en parkeerplaatsen die in halfverharding worden aangelegd.
- Om eventuele aantasting van archeologische en cultuurhistorische waarden te voorkomen, is het in acht nemen van de verschillende beschermingsregimes een belangrijke mitigerende maatregel. Door bestaande waarden als ontwerpuitgangspunt te

doelredenering

Als het al zo zou zijn dat Alternatief 2 negatief scoort op verkeersveiligheid, dan is het gepast (zoals bij negatieve scores van Alternatief 1 ook gebeurt) om hier ook de mitigerende maatregel te benoemen: Aanpassen wegprofielen / toepassen snelheidsremmende maatregelen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Dit item dient te worden toegevoegd in scoretabel op p. 12 onder Energie

nemen kunnen ruimtelijke ontwerpen ook de aanwezige cultuurhistorische waarden versterken.

- Bij een hogere verdichting, en daarmee meer stapeling van woningen, wordt het moeilijker om energieneutraal te bouwen. Zo is er minder dakoppervlak beschikbaar om zonne-energie op te wekken. Dit betekent dat Overvecht voor een groter deel afhankelijk is van energie die buiten de wijk is opgewekt. Een maatregel die kan bijdragen is zonnepanelen op de gevel.
- Om mogelijk negatieve effecten op circulariteit te verminderen kan worden ingezet op het opzetten van lokale en regionale grondstoffencorridor en gebruik worden gemaakt van biobased materialen.
- De gemeente Utrecht kan verschillende mitigerende maatregelen nemen om de CO2-uitstoot te verminderen. Dit kan bijvoorbeeld door het stimuleren van elektrisch vervoer, door bovenop de autonome elektrificatie van het wagenpark, nog extra laadpalen te plaatsen en deze energie lokaal op te wekken. Hierdoor kan het wagenpark schoner worden. Ook kan de gemeente de CO2-uitstoot ten gevolge van afvalverwerking minimaliseren. Opties hiervoor zijn het in de hand werken van recyclen.

1.6 Reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie

Nadat de beoordeling van de onderzoeksalternatieven is uitgevoerd, is een ontwerp-omgevingsvisie opgesteld. De ontwerp-omgevingsvisie sluit het meest aan bij alternatief 1. Deze paragraaf geeft daarom aan in hoeverre de effectbeoordeling van de omgevingsvisie afwijkt van alternatief 1.



DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Figuur 1.3 Visiekaart ontwerp-omgevingsvisie Overvecht (bron: Posad Maxwan)

In de ontwerp-omgevingsvisie is gekozen voor een verdichtingsstrategie die het meest lijkt op die van onderzoeksalternatief 1. In de ontwerp-omgevingsvisie is de hoogste bebouwingsdichtheid te vinden rond de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef, de straten waar ook de HOV-verbinding overheen loopt. Daarnaast krijgen ook de Einsteindreef en de Brailledreef een hoge bebouwingsdichtheid. Ook bij het treinstation Utrecht Overvecht wordt in hoge dichtheid gebouwd. Op het bedrijventerrein Overvecht worden geen woningen toegevoegd. Naarmate men meer naar de randen van Overvecht beweegt neemt de bebouwingsdichtheid af: via stedelijke overgangszones komt men in Overvechtse buurten met lagere bebouwingsdichtheden. De ontwerp-omgevingsvisie gaat uit van de realisatie van minimaal 5.000 woningen en minimaal 3.000 arbeidsplaatsen en is daarmee lager dan in de onderzoeksalternatieven.

Om een beeld te krijgen van het effect van de ontwerp-omgevingsvisie is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Hierbij is op hoofdlijnen gekeken naar het verschil tussen onderzoeksalternatief 1 en de ontwerp-omgevingsvisie. De belangrijkste verschillen in effecten zijn:

- In de ontwerp-omgevingsvisie wordt een groter oppervlak park en landschappelijke verbindingen gerealiseerd. Dit zorgt voor een toename van de mogelijkheden voor de groei en het voortbewegen van planten en dieren. In combinatie met het gegeven dat 2.000 woningen minder worden gerealiseerd in vergelijking met onderzoeksalternatief 1, zorgt ervoor dat naar verwachting een minder negatief effect optreedt. Door minder verkeersbewegingen zal ook leiden tot een lagere stikstofdepositie dan bij onderzoeksalternatief 1. Dit betekent niet dat een neutraal effect wordt verwacht voor natuur. De impact van 5.000 woningen en extra arbeidsplaatsen op beschermde soorten en biodiversiteit is hiervoor simpelweg te groot.
- De grootste afname van woningen zit bij Bedrijvengebied Overvecht, waar in de ontwerp-omgevingsvisie geen woningen komen in tegenstelling tot onderzoeksalternatief 1. De effecten op verkeer in de wijk in de ontwerp-omgevingsvisie zijn veelal iets minder negatief door de afname van 2.000 woningen en 700 arbeidsplaatsen. De oversteekbaarheid van de brede dreven verbetert mogelijk wel. Qua verkeersintensiteiten zijn de grootste afnames te verwachten op de Franciscusdreef, aangezien er bij het Bedrijvengebied Overvecht geen woningen komen in de ontwerp-omgevingsvisie (in tegenstelling tot onderzoeksalternatief 1). Echter, aangezien de kruispuntbelasting in de autonome situatie gelijk is aan onderzoeksalternatief 1 zal dit niet veel veranderen. In de rest van Overvecht zullen de effecten als gevolg van het mindere aantal nieuwe woningen en arbeidsplaatsen ten opzichte van onderzoeksalternatief 1 ook beperkt zijn.
- De ontwerp-omgevingsvisie gaat uit van minder woningen, maar een groot aandeel van deze woningen komt wel nog steeds op plekken met een hoge geluidsbelasting of potentieel meer risico's voor omgevingsveiligheid. Voor de thema's geluid en omgevingsveiligheid verandert de beoordeling ten opzichte van onderzoeksalternatief 1 daarom niet.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

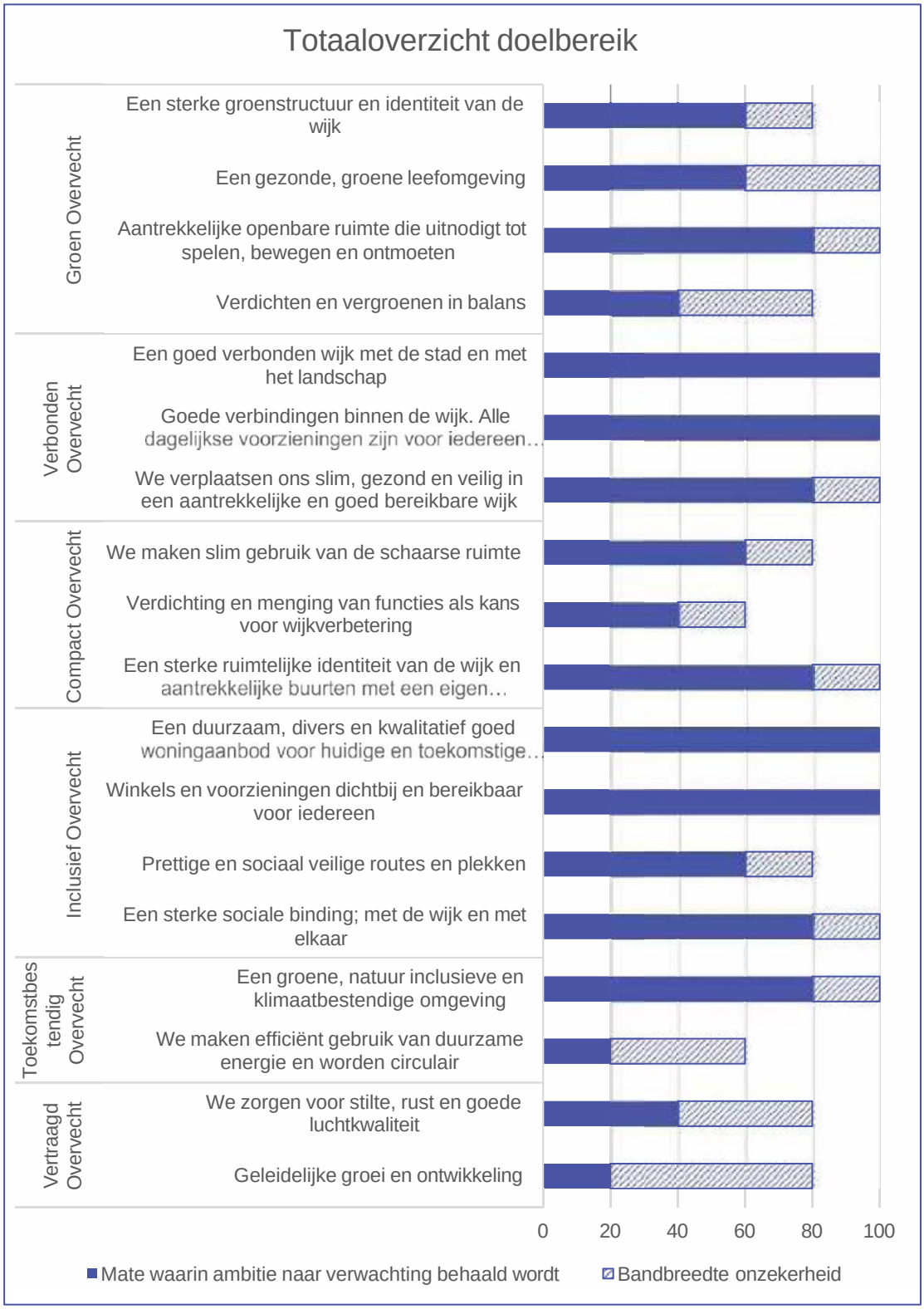
- In de ontwerp-omgevingsvisie wordt er meer groen toegevoegd dan in alternatief 1. De bandbreedte voor de hoeveelheid toe te voegen groen is circa 6,6 ha – 14,6 ha en is afhankelijk van hoeveel parkeerplaatsen uit de woonstraten worden verwijderd.
- Voor de overige thema's is er geen verschil in de effectbeoordeling tussen de ontwerp-omgevingsvisie en alternatief 1.

1.7 Doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie

Om het bereiken van de doelen van de ontwerp-omgevingsvisie te beoordelen, wordt in deze paragraaf gekeken naar de verwachte mate waarin de ambities uit de uitgangspuntennotitie worden gerealiseerd. Het doelbereik is gevisualiseerd aan de hand van grafieken, waarmee in één oogopslag te zien is in hoeverre de ambities naar verwachting worden behaald en welke mate van onzekerheid daarbij komt kijken.

Hiermee is dus alleen het doelbereik van Alternatief 1 beschouwd. Waarom niet ook van Alternatief 2?

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 1.4 Totaaloverzicht van de doelbereikgrafieken voor de zes ambitiethema's in de uitgangspuntennotitie (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Tabel 1.2 Doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
Groen Overvecht	Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk	Op basis van de groenkaart in de ontwerp-omgevingsvisie kan worden gesteld dat het groene karakter van Overvecht wordt behouden en lokaal wordt versterkt. Op verschillende plekken in de wijk wordt extra groen toegevoegd. Op de Einsteindreef wordt, ter hoogte van Overvecht Centrum, een deel van de hoofdgroenstructuur bebouwd. Ook wordt op de Winterboeidreef, Carnegiedreef, Ankaradreef en bij de Vechtse Banen gebouwd in buurtgroen. Dit kan zorgen voor een beperking van het doelbereik voor deze ambitie. De ontwerp-omgevingsvisie benoemd dat het verloren groen hier gecompenseerd wordt, wat blijkt uit de totale hoeveelheid groen in de wijk in de omgevingsvisie wordt toegevoegd. Structuren worden ook versterkt, als zichtbaar op de Carnegiedreef en in Bedrijvengebied Overvecht. Daarnaast wordt water in Overvecht beter met elkaar verbonden. Dit geldt ook voor de groene gebieden aan weerszijden van de NRU. Hier worden nieuwe verbindingen gerealiseerd. Of hiermee ook een grotere biodiversiteit wordt gerealiseerd is nog de vraag, aangezien de verdichtingsopgave in de wijk verstorend werkt voor veel diersoorten.
	Een gezonde, groene leefomgeving	In de uitgangspuntennotitie is opgenomen dat in de omgevingsvisie meer groen moet worden gerealiseerd. Zo moet het Noorderpark met 22 hectare groeien, Natuurgebied Zuilen met 25 hectare, de groenblauwe routes met 10 hectare en buurt- en wijkgroen met 23 hectare. Dit betreft een totale groenopgave van 80 hectare. Om te weten of voldaan wordt aan deze groenopgave zijn berekeningen uitgevoerd in verschillende vergroeningsscenario's (minimaal, gemiddeld, maximaal). In de scenario's is gerekend aan minder parkeren, een minimaal trottoir en/of smallere straten. De ontwerp-omgevingsvisie gaat uit van een gemiddeld vergroeningsscenario waarin 74,5 hectare groen wordt toegevoegd. Dit betekent dat de groenopgave verregaand, maar niet geheel wordt gehaald. Daarbij speelt een stevige mate van onzekerheid in hoeverre de groenopgave wordt gehaald. De vergroeningskansen hangen sterk samen met het

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		aantal parkeerplaatsen op straat. Bij het weghalen van 25% van de parkeerplaatsen kan 6,6 ha groen gerealiseerd worden, bij 50% 10,6 ha en bij 75-100% 14,6 ha (zie verder bijlage 11: Landschap groenberekening, Felixx).
	Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten	In Overvecht komt met de omgevingsvisie meer ruimte om te spelen. Hiervoor wordt verspreid door de wijk ruimte gemaakt. Omdat geen concrete locaties worden aangewezen voor specifieke speelfuncties kan niet worden aangetoond dat de afstanden van recreatiemogelijkheden altijd passend zijn. Door de versterking en toename van het groen in de wijk wordt Overvecht geschikter voor een ommetje door de wijk. De aanwijzing van verschillende locaties voor sport zorgt ervoor dat Overvecht met de omgevingsvisie naar verwachting een gunstige bijdrage kan leveren aan de stedelijke sportopgave.
	Verdichten en vergroenen in balans	In de ontwerp-omgevingsvisie komt niet terug dat voor elke nieuwe woning een boom wordt geplant. Of deze deelambitie bereikt wordt is dus nog de vraag. Wel is met de keuzes in de ontwerp-omgevingsvisie te stellen dat Overvecht op zoveel mogelijk plekken gaat vergroenen. Een goed voorbeeld hiervan is Bedrijvengebied Overvecht. Hier wordt stevig vergroend ten opzichte van de huidige situatie. Wel dient hier nog samenwerking te worden gezocht met de ondernemers, omdat de gemeente hier geen eigenaar is van de grond. Het is de vraag of deze ondernemers parkeerplaatsen willen vervangen voor groen. Overigens staat een groot deel van de parkeerplaats bij kunstijsbaan De Vechtsebanen al op de Actualisatiekaart Groenstructuur Visie 2030 van de gemeente als Stedelijke groenstructuur getekend en is dit in werkelijke situatie (begin 2024) nog een verharde parkeerplaats. In de uitgangspuntennotitie is de ambitie uitgesproken niet te bouwen in de hoofdgroenstructuur. Dit gebeurt echter wel. Wel is het aannemelijk dat hiervoor voldoende kwalitatief groen op andere plekken wordt gerealiseerd in de vorm van groenblauwe structuren.
Verbonden Overvecht	Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap	In de ontwerp-omgevingsvisie worden nieuwe routes over het spoor, de NRU en de Vecht voorzien. Ook de landschappelijke structuren vanuit het Noorderpark lopen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		redelijk goed door de wijk tot aan de Vecht. Met de keuze voor een HOV-as door de wijk zal deze ambitie naar verwachting tot stand komen met de ontwerp-omgevingsvisie.
	Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar.	De ontwerp-omgevingsvisie geeft een idee waar voorzieningen worden behouden en gerealiseerd. Op basis van de voorzieningenkaart kan worden gesteld dat voorzieningen goed bereikbaar zijn voor alle buurten in Overvecht. Zo blijven in de ontwerp-omgevingsvisie de dagelijkse voorzieningen op loopafstand bereikbaar ("10-minuten-stad"). Ook worden enkele barrières in de wijk met de ontwerp-omgevingsvisie verminderd of mogelijk zelfs opgeheven. Een voorbeeld hiervan is het omvormen van de Brailledreef en Einsteindreef als stadsboulevard. Een van de uitgangspunten daarbij is dat de oversteekbaarheid wordt verbeterd.
	We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk	Op basis van de ontwerp-omgevingsvisie kan worden gesteld dat lopen, fietsen en openbaar vervoer prioriteit krijgen boven de auto. Deze modaliteiten groeien ook sterk in onderzoeksalternatief 1, die het meest op de ontwerp-omgevingsvisie lijkt. Buurtstraten worden onder de omgevingsvisie heringericht en de maximumsnelheid wordt hier verlaagd naar 15 kilometer per uur. Ook wordt betaald parkeren ingevoerd en wordt het aantal parkeerplaatsen verminderd. Desondanks blijft het autogebruik nog relatief hoog als de modal split van onderzoeksalternatief 1 voor de ontwerp-omgevingsvisie als referentie wordt genomen. Over elektrisch laden worden in de ontwerp-omgevingsvisie geen uitspraken gedaan. Om te zorgen voor voldoende laadpalen heeft Gemeente Utrecht echter al beleid voor de hele gemeente met het Strategisch plan laadinfrastructuur en de uitwerking daarvan in het Plan laadinfrastructuur Utrecht 2030.
Compact Overvecht	We maken slim gebruik van de schaarse ruimte	Door middel van verdichten op strategische locaties, het optoppen van bestaande woningen en appartementencomplexen en functiemenging wordt gehoor gegeven aan de ambitie om slim met schaarse ruimte om te gaan, en zoveel mogelijk ruimte te reserveren voor groen. Over ondergrondse ordening zijn in de ontwerp-omgevingsvisie geen plannen of kaders opgenomen. Dit is echter al beschreven in het bestaand

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		beleid in Visie Water & Riolering (2002). Het gebruik van leegstaande (kantoor)gebouwen wordt ook niet benoemd. Ditzelfde geldt voor het gebruik van gevels voor energieopwekking. Het gebruik van garageboxen, in de ontwerp-omgevingsvisie onder de noemer van gesloten plinten, wordt wel toegelicht. Ook wordt voor bepaalde nieuwe gebouwen, zoals de nieuwe VO-school, benoemd hoe deze multifunctioneel worden ingezet.
	Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering	Met 5.000 nieuwe woningen in Overvecht onder de ontwerp-omgevingsvisie wordt de wijk stevig verdicht. Bestaande, gesloten plinten worden nieuw leven ingeblazen door ruimte te creëren voor wonen, werken en diverse voorzieningen zoals detailhandel en horeca. Wonen en werken is in de ontwerp-omgevingsvisie in balans. Naast de 5.000 woningen moeten er minimaal 3.000 extra arbeidsplaatsen in de wijk komen. Het mengen van functies kan wel leiden tot overlast van geur en stof en geluidhinder. Zo zijn woningen ingetekend naast de RWZI, het spoor en de HWC in Overvecht Centrum. Dit betreffen drie potentiële hinderbronnen. Ook woningen aan drukke wegen (Einsteindreef en Zamenhofdreef) kunnen hinder ondervinden aan stof en geluidhinder van voertuigen.
	Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt herhaaldelijk aandacht besteed aan zowel de cultuurhistorische waarden in Overvecht. Ook wordt stilgestaan bij het aanwezige UNESCO werelderfgoed. Nieuwe functies dienen te passen bij de cultuurhistorische waarden, waardoor deze niet extra onder druk komen te staan. Wel is het Noorderpark nog genoemd als zoekgebied voor windenergie. Dit is minder concreet dan focusgebieden, zoals deze in de RES worden genoemd, maar laat zien dat er nog wel rekening dient te worden gehouden met een mogelijk conflicterende functie. Andere mogelijkheden voor het Noorderpark zoals sportvoorzieningen moeten nog onderzocht worden. De ontwerp-omgevingsvisie benoemt dat bij ontwikkelingen in het Noorderpark de waarden van het UNESCO Werelderfgoed niet aangetast moeten aantasten. Er wordt verder in de ontwerp-omgevingsvisie benoemd dat deze waarden gekoesterd en versterkt worden, maar niet toegelicht hoe. Door per buurt gedetailleerder in te gaan

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		op de voorziene ontwikkelingen onder de omgevingsvisie ontstaat een duidelijk beeld waarmee het bestaande herkenbare karakter van de buurten behouden blijft. Hoe diversiteit en herkenbaarheid tussen de parken in Overvecht wordt geborgd wordt niet benoemd, waardoor het doelbereik hier beperkter is. De plannen voor Bedrijvengebied Overvecht maakt het wel kansrijk dat de ambities uit de uitgangspuntennotitie worden behaald. De ambitie is dat Bedrijvengebied Overvecht aantrekkelijker en duurzamer wordt en verdicht. Dit wordt in de ontwerp-omgevingsvisie met een speciale kaart voor het gebied toegelicht. De gemeente wil hier bestaande bedrijven clusteren in minder gebouwen, gedeelde parkeervoorzieningen realiseren, meer groen en voorzieningen toevoegen.
Inclusief Overvecht	Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woningaanbod voor huidige en toekomstige bewoners	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt benoemd dat de bij te bouwen woningen met name middeldure huur en koop zal zijn. Op die manier neemt de diversiteit in de wijk toe, maar blijft het aanbod sociale huur in Overvecht gelijk. Ook wordt gebouwd aan gemeenschappen door ruimtes te reserveren voor collectieve voorzieningen en geen anonieme woningtoegangen te realiseren. Daarnaast worden er in de wijk specifieke woonvormen voor bepaalde doelgroepen ontwikkeld, zoals wooncoöperaties. Desondanks is er onzekerheid in welke mate dit doel wordt gehaald. Dit wijk zal immers gefaseerd worden ontwikkeld en het aanbod en de type woningen zijn onder meer afhankelijk van ontwikkelingen rond bouwtempo, fluctuaties in grondstofprijzen, rentestanden en stikstofproblematiek.
	Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen	In de ontwerp-omgevingsvisie worden winkels en voorzieningen voor onderwijs, zorg, cultuur, welzijn, sport en vrije tijd zijn verspreid over de wijk. Met name waar woningen bijkomen wordt ook ruimte gereserveerd voor voorzieningen. Dit gebeurt met name in het centrum van de wijk, rond de Carnegiedreef en Winkelcentrum Overvecht. Dit wordt hiermee het kloppend hart van de wijk, zonder dat belangrijke maatschappelijke voorzieningen in de buurten verloren gaan.
	Prettige en sociaal veilige routes en plekken	Met de plannen in de ontwerp-omgevingsvisie is het aannemelijk dat de sociale veiligheid in de wijk toeneemt, waarmee de ambitie in de uitgangspuntennotitie wordt

Hier passen meerdere kanttekeningen:

1. Winkels toevoegen: enkel in de winkelconcentraties die behoren tot de bestaande te versterken wijkwinkelstructuur.

2. Of 'belangrijke maatschappelijke voorzieningen' (zoals buurtwinkels) niet verloren gaan is niet onderzocht. Maar het doorknippen van de autoverbindingen tussen buurten maakt het aannemelijk dat kleine burtvoorzieningen het moeilijk gaan krijgen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		behaald. Zo wordt gewerkt aan de herkenbaarheid van routes en meer functiemenging, zodat op verschillende momenten van de dag meer 'ogen op straat' zijn. Hierbij moet worden opgemerkt dat de beleefde sociale veiligheid in Overvecht in de referentiesituatie erg laag is. De menselijke maat wordt behouden door de grote verdichtingslocaties langs wegen met brede straatprofielen te realiseren, zoals op de Carnegiedreef. Doordat hier ook een knip in de autostructuur komt neemt de verblijfskwaliteit en leefbaarheid hier ook toe.
	Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar	Door ontmoetingsplaatsen te realiseren in de openbare ruimte, waarbij met name aandacht is voor de parken en het buurtgroen, is de kans dat de sociale binding tussen bewoners en de wijk toeneemt. Een voorbeeld zijn de plannen voor park de Gagel. Zo veranderen in het park de bestaande sport- en spelvoorzieningen tot kwalitatief hoogwaardige plekken. Hierbij wordt rekening gehouden met de wensen van verschillende leeftijdsgroepen (0-8 jaar, 8-12 jaar en volwassenen). Deze plekken dragen zo bij aan de gemeenschapszin en stimuleren ontmoeting. Ook het buurtgroen, waar zelfbeheer en samen ontwerpen als mogelijkheden voor betrokken bewoners wordt geopperd, dragen bij aan binding met de wijk. Desondanks is het erg onzeker hoe de sociale binding met de wijk en met elkaar uit zal pakken. Dit is sterk afhankelijk van sociaal-maatschappelijk en sociaal-economische factoren waar je met een omgevingsvisie geen invloed op hebt.
Toekomstbestendig Overvecht	Een groene, natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt benoemd dat versteende buurten in Overvecht worden vergroend. De vergroening van Overvecht wordt veel benoemd en duidt er op dat in de wijk in de toekomst meer water kan worden vastgehouden, waarmee droogte naar verwachting minder voorkomt. Ook neemt hittestress hierdoor naar verwachting af. Schade als gevolg van hevige neerslag wordt in de ontwerp-omgevingsvisie niet benoemd. De deelambitie in de uitgangspuntennotitie, om afvalwaterstromen te scheiden, komt in de ontwerp-omgevingsvisie aan bod onder circulariteit: bij het vervangen van het bestaande rioolsysteem wordt een gescheiden rioolsysteem aangelegd. Dit draagt ook bij aan het verbeteren van de waterkwaliteit in Overvecht.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
	We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair	De keuze voor een programma dat de nadruk legt op gebundelde verdichting zorgt voor uitdagingen op het gebied van duurzame energieopwekking. Zonnepanelen worden in de ontwerp-omgevingsvisie enkel op de daken voorzien, waar relatief beperkt dakoppervlak in de wijk aanwezig is. In het kader van energie dient bestaand beleid hier als stok achter de deur om doelstellingen voor energie te behalen. Wel benoemt de gemeente dat zij de ondergrondse ruimte voor infrastructuur moeten optimaliseren. Hoe dit wordt bereikt, wordt niet duidelijk. Het is daarnaast niet aannemelijk dat Overvecht volledig circulair wordt, de bouwopgave hiervoor is te groot om dit volledig met hergebruikt materiaal te realiseren. De aandacht voor een circulair Overvecht is gering in de ontwerp-omgevingsvisie. Wel is hiervoor bestaand beleid in de gemeente Utrecht. Ook is geheel circulair slopen en bouwen nog niet zo gangbaar in de huidige praktijk.
Vertraagd Overvecht	We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit	Door de knips in de autostructuur die in de ontwerp-omgevingsvisie worden aangewezen neemt de overlast van autoverkeer naar verwachting op enkele locaties af. Ook het verlagen van de maximumsnelheid in de buurten draagt bij aan het doelbereik. Wel moet hier worden opgemerkt dat als gevolg van de toename van het aantal woningen en arbeidsplaatsen de verkeersintensiteit op verschillende plekken in de wijk zal toenemen, met negatieve effecten in het kader van geluidoverlast en luchtkwaliteit.
	Geleidelijke groei en ontwikkeling	Bij de omgevingsvisie is een uitvoeringsstrategie opgesteld (in deel B van de omgevingsvisie). Met deze strategie wil de gemeente komen tot “een haalbare, realistische ontwikkeling naar het Overvecht van 2040. Deze ontwikkeling zal gefaseerd op natuurlijke momenten plaats vinden. Mensen zullen de wijk geleidelijk zien veranderen. Het is geen weg naar een vast einddoel maar een volgende levensfase van de wijk die voortdurend bewoond en gebruikt wordt. De uitvoeringsstrategie beschrijft de volgordelijkheid en de afhankelijkheid van de verschillende ontwikkelingen tussen nu en 2040.” In de uitvoeringsstrategie wordt ook het realistische beeld geschetst dat de realisatie van ambities en het tempo daarvan mede afhankelijk is van de beschikbare middelen. De uitvoeringsstrategie

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		beschrijft wat er in een eerste ontwikkelfase gaat gebeuren en wat in fasen daarna pas komt en wat nog nader onderzocht moet worden. Ook wordt in de uitvoeringsstrategie benadrukt dat de omgevingsvisie de gewenste ontwikkelingen nog niet mogelijk maakt. Een omgevingsvisie bindt weliswaar de gemeente zelf, maar dit zal uitgewerkt moeten worden in bijvoorbeeld regels van een omgevingsplan waar ontwikkelaars, woningcorporaties, ondernemers en bewoners wel aan gebonden zijn. In de Uitvoeringsstrategie bij de ontwerp-omgevingsvisie wordt het wijkakkoord Overvecht genoemd. Hierin staan langjarige samenwerkingsafspraken tussen gemeente, projectonwikkelaars, beleggers, woningcorporaties en twee bewonersorganisaties. Daarmee wordt nog niet goed duidelijk hoe bewoners zelf invulling kunnen geven aan plekken die (nog) niet ontwikkeld worden. Waar en wanneer ontwikkeld wordt is ook grotendeels afhankelijk van de wens van ontwikkelaars en woningcorporaties om in Overvecht aan de slag te gaan. De maatschappelijke trends die hier invloed op hebben (stikstofproblematiek, bouwtempo, hoge rentes, etc.) zorgen voor een onzekerheid van het doelbereik.

1.8 Aanbevelingen voor het vervolg

Naast mitigerende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen, zijn er ook aandachtspunten voor de verdere uitwerking van de omgevingsvisie Overvecht.

- Een aanbeveling voor het vervolg is dat een inventarisatie van typen ontmoetingsplaatsen te maken en ontwerprandvoorwaarden te bepalen voor dergelijke plaatsen. Op die manier kan zo goed mogelijk gebruik gemaakt worden van ontmoetingsplaatsen in Overvecht.
- De bestaande vervangingsopgaves in de wijk zijn een kans om de ondergrondse infrastructuur te herschikken. Door in de omgevingsvisie integraliteit te borgen bij vervangingsopgaves kunnen negatieve effecten van toenemende drukte in de ondergrond mogelijk worden voorkomen.
- Het is mogelijk om meer bergingscapaciteit in de wijk te realiseren door het vervangen van bestaande duikers. Daarnaast kan in het poldergebied ten noorden van Overvecht (het Noorderpark, in de richting van polder Achttienhoven) ruimte worden gemaakt voor waterberging.
- De forten in Overvecht, en een deel van het water, maken deel uit van de Hollandsche Waterlinie. Dit is UNESO werelderfgoed. Om vast te stellen dat als gevolg van ontwikkelingen onder de omgevingsvisie geen negatieve effecten plaatsvinden op dit

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

erfgoed, kan het noodzakelijk zijn een Heritage Impact Assessment (HIA) uit te voeren. Voor de omgevingsvisie, dat een hoog abstractieniveau kent, is dit niet uitgevoerd: er is immers nog niet precies bekend wat waar ontwikkeld gaat worden. Het uitvoeren van een HIA is dus aanbevolen bij gebiedsontwikkelingen in Overvecht. Daarnaast is het in het kader van cultuurhistorische waarden rekening te houden met niet alleen objecten en gebieden, maar ook met de bredere omgeving. Ontwikkelingen in de buurt van cultuurhistorisch waardevolle elementen kunnen veel impact hebben. Met name smalle stroken erfgoed, zoals de Klopvaart, zijn kwetsbaar voor ontwikkelingen in de nabijheid. Hierop moeten bij verdere uitwerking, en ten behoeve van vervolgbesluiten, de effecten inzichtelijk worden gemaakt.

- Aanbeveling voor het vervolg is om in te zetten op hoogwaardig hergebruik van sloopmateriaal en gebruik van ‘bio based’ materialen.
- Zorg voor een monitoring van de parkeerdruk op de plekken waar ontwikkelingen gaan plaatsvinden. Zo kan er op basis van het resultaat van de monitoring bepaald kan worden hoeveel parkeerplaatsen er verwijderd kunnen worden en hoeveel groen er toegevoegd kan worden.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

2 Inleiding

2.1 Ontwikkeling omgevingsvisie Overvecht

Een omgevingsvisie is de integrale langetermijnvisie van een bestuursorgaan voor de hele fysieke leefomgeving en haar grondgebied. De omgevingsvisie is, onder de Omgevingswet, een verplicht instrument voor het Rijk, provincies en gemeenten.

De gemeente Utrecht heeft gekozen voor een driedelige omgevingsvisie. De omgevingsvisie van de gemeente Utrecht bestaat uit de koers, thematisch beleid en gebiedsbeleid. Onder de koers valt de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040), Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen, en Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidsbeleid 2019-2023. Het thematisch beleid omschrijft per onderwerp wat kan en mag in de leefomgeving, van bedrijventerreinen tot woonwagenlocaties. Het gebiedsbeleid wordt vastgelegd in omgevingsvisies op wijkniveau: hiertoe behoort de omgevingsvisie Overvecht.

De omgevingsvisie Overvecht is sinds eind 2022 in ontwikkeling. In de omgevingsvisie Overvecht komt beleid voor thema's zoals groen, vervoer, verdichting en het klimaat te staan voor alle (bouw)plannen in Overvecht tot 2040.

2.2 Waarom een planMER voor de omgevingsvisie van Overvecht?

Een milieueffectrapportage (mer)-procedure is een procedure die wordt gevolgd bij de besluitvorming over projecten die mogelijk nadelige effecten kunnen hebben op het milieu. Het doel van de procedure is om de milieueffecten van een project in kaart te brengen en te beoordelen, zodat deze in de besluitvorming kunnen worden meegewogen.

De mer-procedure is verplicht voor bepaalde categorieën van projecten, zoals grootschalige industrie, infrastructuur, en ruimtelijke ontwikkeling. Voor deze projecten moet eerst een milieueffectrapport worden opgesteld, waarin de milieueffecten van het project worden beschreven en beoordeeld. De Omgevingsvisie voor Overvecht wordt kaderstellend voor toekomstige ontwikkelingen met (mogelijke) relevante milieugevolgen en is daardoor plan-mer-plichtig.

De Omgevingswet stelt ook een planmer verplicht voor een omgevingsvisie als deze kaderstellend is voor opvolgende besluiten die op zich zelf mer-beoordelings- of mer-plichtig zijn.

Onderscheid mer en MER
In voorliggend document worden de afkortingen mer en planMER gebruikt. Mer (kleine letters) duidt de procedure van milieueffectrapportage van begin tot einde aan, zoals het onderzoek, zienswijzen en alle bijkomende adviezen. De afkorting MER (hoofdletters en zonder punten ertussen) staat voor het milieueffectrapport, dat is het rapport waarin de effecten op het milieu beschreven staan.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Hier is geen enkele ruchtbaarheid aan gegeven. Zelfs ingewijden van het Wijkplatform geven aan dat zij dit niet hebben meegekregen.

2.3 Beschrijving mer-procedure

Voor de totstandkoming van het planMER is als eerste een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. De NRD beantwoordt de vraag: welke milieueffecten worden in het planMER onderzocht en op welk detailniveau gebeurt dit? De NRD is de eerste stap in de procedure van milieueffectrapportage (mer). De NRD heeft ter inzage gelegen van 28 juli tot en met 15 september. Hierbij zijn vier zienswijzen ingediend, door een omwonende, hoogheemraadschap Stichtse Vecht, Veiligheidsregio Utrecht en de Fietsersbond. De gemeente heeft hiervoor een nota van antwoord opgesteld. Naar aanleiding van de zienswijze van het hoogheemraadschap is ten opzichte van het beoordelingskader in de NRD de indicator waterveiligheid toegevoegd en is de indicator waterkwantiteit en -kwaliteit onderscheiden in twee losse indicatoren.

Na de vaststelling van de NRD zijn de milieueffecten van de omgevingsvisie onderzocht. De uitkomsten van het planMER dienen als input voor opstellen van de ontwerp-omgevingsvisie. Wanneer een ontwerp-omgevingsvisie is opgesteld wordt deze samen met het planMER aangeboden aan het college van burgemeester en wethouders (college van B&W). Het planMER wordt na vrijgave door het college van B&W samen met de ontwerp-omgevingsvisie ter inzage gelegd. Dan is er voor eenieder gelegenheid om een zienswijze in te dienen. Tegelijkertijd wordt het planMER voor advies voorgelegd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (verder Commissie mer).

2.4 Wisselwerking mer en omgevingsvisie (procesbeschrijving)

Bij de ontwikkeling van de omgevingsvisie Overvecht wordt het planMER gebruikt om sturing te geven aan de invulling van de omgevingsvisie. De omgevingsvisie wordt opgesteld door een team van de gemeente Utrecht, samen met stedenbouwkundig bureau PosadMaxwan. TAUW stelt met Goudappel het planMER op, dat het team van de gemeente en PosadMaxwan helpt strategische keuzes te maken om de milieueffecten van de omgevingsvisie te minimaliseren.

In het proces wordt gewerkt met twee versies van het planMER. Als eerste wordt een contour-planMER opgesteld. Dit is een eerste versie van het planMER dat het projectteam van de gemeente en PosadMaxwan inzicht geeft in de milieueffecten van hun strategische keuzes tot dat punt. In het contour-MER worden twee alternatieven voor de omgevingsvisie onderzocht (zie 4.3 Effectbeoordeling omgevingsvisie en alternatieven in het MER). Vervolgens kan door het projectteam van de gemeente en PosadMaxwan aan ‘knoppen’ worden gedraaid, met mogelijk effect op de milieueffecten. Zo kan bijvoorbeeld meer groen worden toegevoegd, of meer worden ingezet op openbaar vervoer om autoverkeer te doen afnemen. De tweede versie van het planMER wordt aangevuld met extra informatie over de referentiesituatie en de nieuwe stand van zaken van de omgevingsvisie. Deze versie vormt de definitieve versie van het planMER.

2.5 Opbouw van dit milieueffectrapport

In hoofdstuk 2 wordt een omschrijving gegeven van het plangebied: de wijk Overvecht. De wijk wordt beschreven, de belangrijkste functies van de wijk komen aan bod en de historische ontwikkeling van Overvecht wordt toegelicht. Hoofdstuk 3 ligt de omgevingsvisie Overvecht nader toe. De voorgenomen activiteit wordt puntsgewijs toegelicht, de uitgangspunten worden

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

beschreven en er wordt een overzicht gegeven van het relevant beleids- en wettelijk kader. Hoofdstuk 4 gaat in op de methodiek van het planMER. Hier komen de onderzoeksthema's aan bod, wordt toegelicht wat in het planMER beoordeeld wordt (de referentiesituatie en de effecten van de omgevingsvisie) en wordt de beoordelingswijze uitgelegd. In hoofdstuk 5 worden vervolgens de milieueffecten beoordeeld. Hierna wordt in hoofdstuk 6 het doelbereik van de ambities in de omgevingsvisie beoordeeld. In hoofdstuk 7 komen de conclusies van de beoordeling op milieueffecten en doelbereik aan bod. Ten slotte worden in hoofdstuk 8 de leemten in kennis en aanzet voor monitoring en evaluatie behandeld.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

3 Omschrijving Overvecht

In dit hoofdstuk wordt een omschrijving van de wijk Overvecht gegeven. Hierbij wordt in paragraaf 2.1 ingegaan op de ligging van het gebied. Vervolgens worden in paragraaf 2.2 de belangrijkste functies in de wijk beschreven. Ten slotte wordt in paragraaf 2.3 de historische ontwikkeling van de wijk omschreven.

3.1 Ligging van het plangebied

Het plangebied van de Omgevingsvisie Overvecht is de wijk Overvecht. Overvecht is een groene, ruim opgezette naoorlogse wijk met relatief veel gestapelde bebouwing en biedt veel voorzieningen: zo zijn er meerdere parken, een groot wijkwinkelcentrum, een bedrijventerrein, een bibliotheek en een treinstation. Ook een deel van het recreatiegebied Noorderpark behoort tot het plangebied. Onderstaand kaartbeeld geeft een overzicht van de wijk.



Figuur 3.1 Kaart van Overvecht

Het studiegebied is het gebied waar effecten van de voorgenomen ontwikkelingen kunnen optreden. Dit betreft het plangebied én de omgeving daarvan. Het is afhankelijk van het milieuaspect tot hoever de grenzen van het studiegebied reiken. In de milieuonderzoeken die worden uitgevoerd ten behoeve van het planMER is per milieuthema het studiegebied bepaald.

3.2 Belangrijkste functies van de wijk

Station Utrecht Overvecht

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In Overvecht-Zuid ligt station Utrecht Overvecht. Station Utrecht Overvecht opende in 1968 en is in 1992 volledig vernieuwd, waarbij onder andere het spoor werd verdubbeld. Het station ligt op het tracé Utrecht-Zwolle en is een belangrijke verbinding richting het centrum van Utrecht. Dagelijks maken 6.472 reizigers gebruik van het station (2022)[1]. Het station wordt ontsloten door vier stadsbussen (1, 6, 11 en 30), een streekbus (122) en een nachtbus (N20). Het station is daarmee goed bereikbaar voor de wijk.

Winkelcentrum Overvecht Centrum

In 1970 opende winkelcentrum Overvecht Centrum. Dit winkelcentrum is sindsdien meerdere malen gerenoveerd en uitgebreid. Anno 2023 is Overvecht Centrum een belangrijk voorzieningencentrum in de wijk, met vele winkels en een bibliotheek, dat ook wel het 'derde centrum van de stad' genoemd wordt. Het winkelcentrum ligt in Overvecht-Zuid en is goed bereikbaar met de auto. Anderzijds is het winkelcentrum verouderd, erg versteend en heeft het geen goed imago[2].

Rioolwaterzuiveringsinstallatie

De rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) is in verschillende fases gebouwd. De originele installatie is gebouwd in de jaren '30 van de vorige eeuw en was gelegen aan de Vecht in de buurt van de Oudegracht. In de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw werd de installatie uitgebreid en gemoderniseerd, en verhuisde naar de huidige locatie aan de Brailledreef . In de jaren '90 van de vorige eeuw werd de installatie opnieuw uitgebreid en gemoderniseerd om te voldoen aan de toenemende eisen op het gebied van waterzuivering en milieubescherming.

In 2019 is een nieuwe installatie opgeleverd die het werk van de oude zuivering heeft overgenomen. Dagelijks wordt hier zo'n 65 miljoen liter afvalwater gezuiverd. In 2021 is gestart met de sloop van de oude installatie in het zuidoostelijke deel van het terrein. De sloop is inmiddels afgerond. Ook wordt op de locatie van de oude installatie een warmtepomp gebouwd[3]. Het relatief warme gezuiverde afvalwater kan zo opnieuw gebruikt worden voor de levering aan het warmtenet in Utrecht.

Bedrijvengebied Overvecht

In de jaren '60 en '70 werd in het noordwesten van Overvecht Bedrijvengebied Overvecht aangelegd. In de jaren '90 is dit uitgebreid. Anno 2023 bestaat dit bedrijventerrein grotendeels uit bedrijfshallen met showrooms en kantoren. Het bedrijventerrein wordt omgeven door sportvelden, de ijs- en atletiekbaan, begraafplaats Daelwijck en een groot groen gebied aan de Vecht waar ook het rijksmonument Toernooiveld Zuilen deel van uitmaakt.

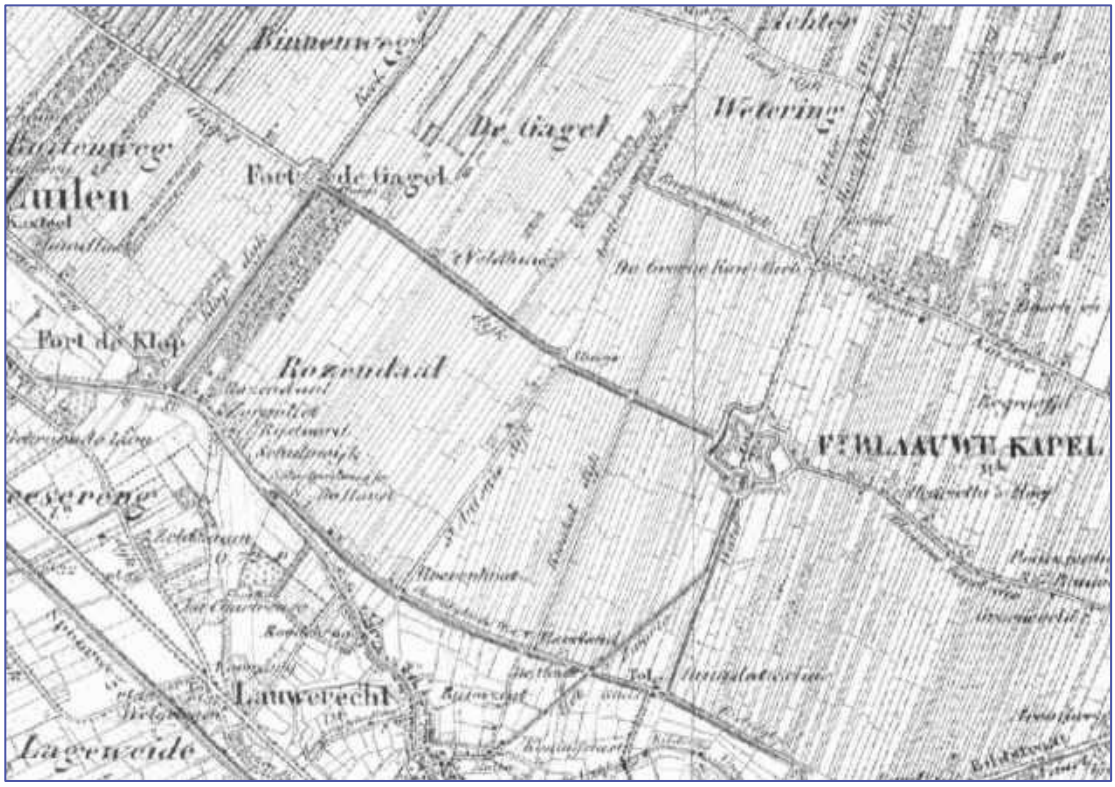
Bedrijvengebied Overvecht kent verschillende namen in openbare documenten: Nieuw Overvecht, Bedrijventerrein Overvecht, Bedrijvengebied Overvecht, enzovoorts. In dit planMER zal naar het gebied worden gerefereerd met de naam Bedrijvengebied Overvecht.

[1] Dashboard Reizigersgedrag 2022: Utrecht Overvecht
[2] Gebiedsopgave voor Overvecht Centrum: terugblik en samenvatting (2022)
[3] Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden: Start bouw grootste warmtepomp van Nederland (2022)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

3.3 Historische ontwikkeling

De geschiedenis van de wijk Overvecht gaat terug tot de middeleeuwen. Het gebied dat nu bekend staat als Overvecht was oorspronkelijk een uitgestrekt veengebied met een aantal kleine dorpjes en boerderijen. In de 12e eeuw werden er dijken aangelegd om het gebied te beschermen tegen overstromingen van de rivier de Vecht. Aan de ligging ten opzichte van de Vecht dankt de wijk ook zijn naam. Tussen 1818 en 1821 werden, in wat nu Overvecht heet, drie forten gebouwd als onderdeel van de Hollandsche Waterlinie: Fort de Gagel, Fort aan de Klop en Fort Blauwkapel. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is Unesco werelderfgoed (zie figuur 2.3).



Figuur 3.2 Topografische kaart van Overvecht uit het jaar 1850 (bron: Topotijdreis)

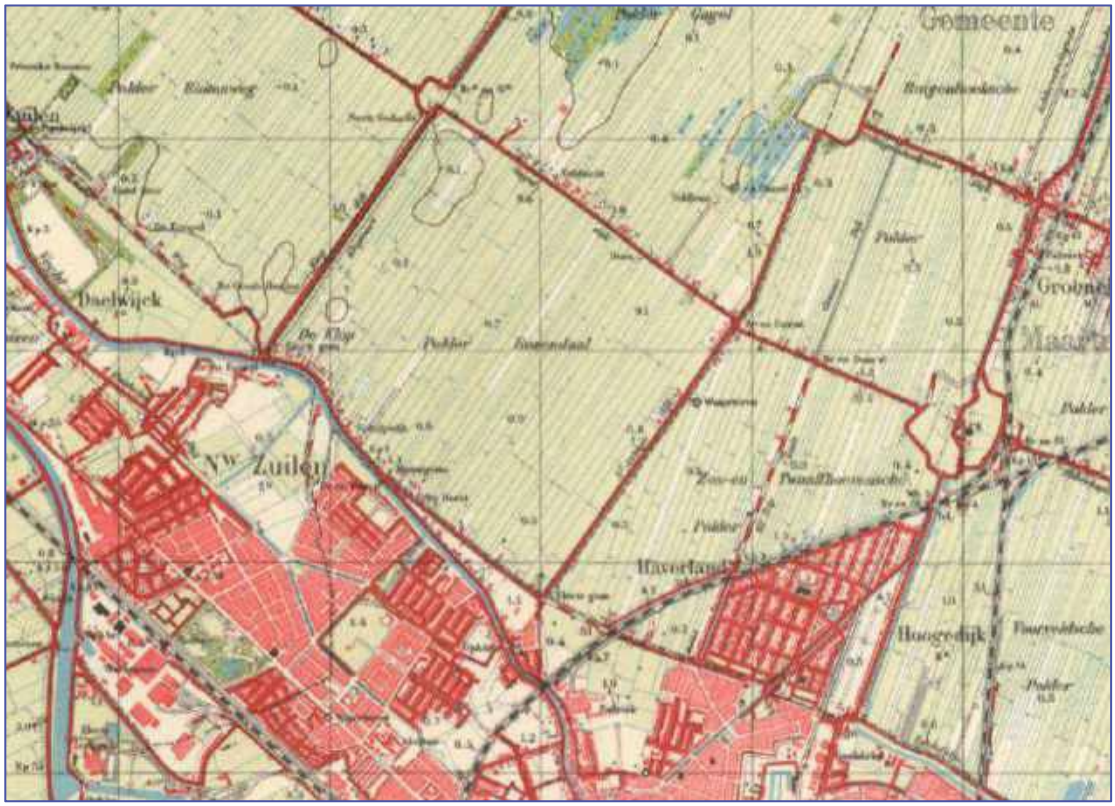
DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 3.3 Nieuwe Hollandsche Waterline (bron: Fort aan de Klop)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Na een gemeentelijke herindeling gingen de gronden, nu bekend als Overvecht, over van de voormalige gemeenten Maartensdijk, Achttienhoven en Westbroek naar Utrecht. In 1961, ten tijde van grote woningnood in Nederland, werd besloten om deze gronden, die werden gebruikt als weiland, te transformeren tot een woonwijk. De 800 hectare die Overvecht beslaat werd voor 420 hectare gebruikt voor de bouw van woningen voor 45.000 mensen.



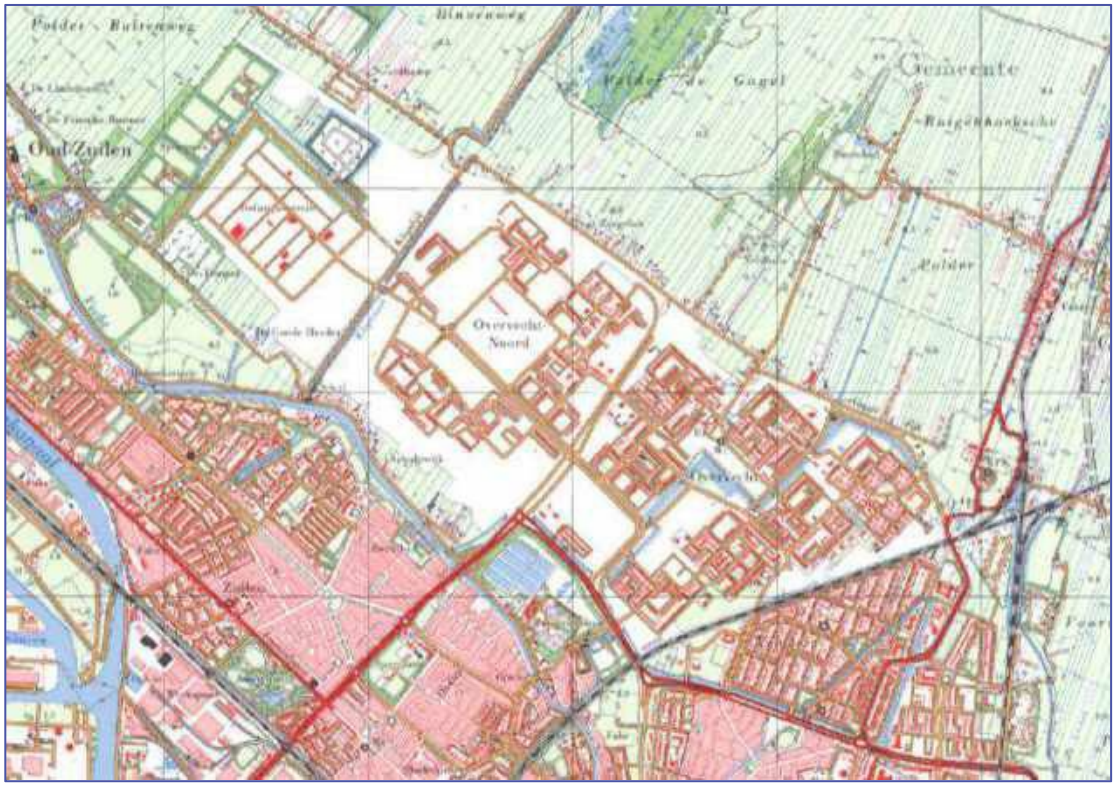
Figuur 3.4 Topografische kaart van Overvecht uit het jaar 1950 (bron: Topotijdreis)

Overvecht werd in verschillende delen ontwikkeld. De buurten in Overvecht-Zuid dateren uit het begin van de jaren ’60 en zijn gelegen in een groen raamwerk. Er zijn van oorsprong acht verschillende woonbuurten (de 'stempels'), met een variatie aan typen woningen: grondgebonden laagbouw met koopwoningen of sociale woningbouw, middelhoogbouw met vooral koop en vrije sector huur en hoogbouw met vooral sociale woningbouw. Overvecht-Zuid bestaat uit vier buurten: Taagdreef/Rubicondreef, Zamenhofdreef en omgeving, Donaudreef/Wolgadreef, en Neckardreef en omgeving.

Overvecht-Noord is enkele jaren jonger dan Overvecht-Zuid. Overvecht-Noord is grotendeels gerealiseerd aan het einde van jaren ’60. Er zijn buurten met relatief veel middelhoogbouw. De hoogbouw bevindt zich vooral langs de grote infrastructuur. Daarachter liggen buurten met laagbouw. Een groot deel van de middelhoogbouw, evenals de hoogbouw is sociale woningbouw.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In Overvecht-Noord zijn voorzieningen op wijkniveau aanwezig. Tevens ligt in Overvecht-Noord zwembad de Kwakel, één van vier Utrechtse zwembaden.



Figuur 3.5 Topografische kaart van Overvecht uit het jaar 1970 (bron: Topotijdreis)

In de jaren ’80 werden op verschillende plekken in de wijk woningen bijgebouwd. Toentertijd werden met name grondgebonden eengezinswoningen gerealiseerd, in tegenstelling tot de jaren ’60 en ‘70. Vanaf de jaren ’80 kreeg Overvecht te maken met een imagoprobleem: er was veel media-aandacht voor de criminaliteit in de wijk. Ook stond Overvecht in 2007 op de lijst van minister Ella Vogelaar van Wonen, Wijken en Integratie. Op deze lijst stonden veertig wijken die een stapeling van sociale, fysieke en economische problemen kende. Vanaf 2010, na het vijftigjarig jubileum van de wijk, zijn er vele renovatiewerkzaamheden en nieuwbouwprojecten in Overvecht gestart om de sociaaleconomische situatie en gezondheid van bewoners in de wijk te verbeteren.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



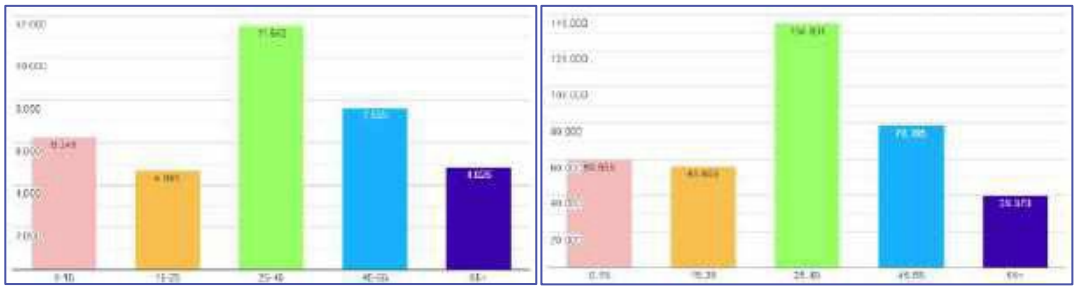
Figuur 3.6 Topografische kaart van Overvecht uit het jaar 2023 (bron: Topotijdreis)

3.4 Overvecht anno 2023

Om een beeld te krijgen van Overvecht anno 2023 wordt een beeld gegeven van verschillende aspecten van de wijk. Veelal komen deze ook aan bod in de omschrijving van de referentiesituatie van de effectbeoordeling (huidige situatie en autonome ontwikkeling). Om de omschrijving van de wijk compleet te maken wordt dit ook hier toegelicht.

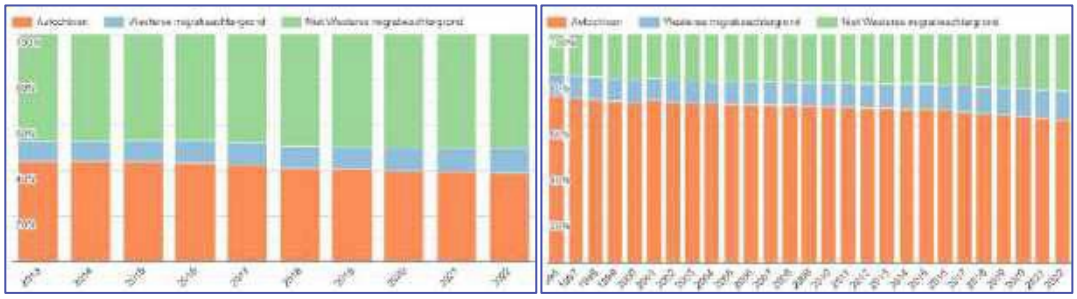
3.4.1 Bewoners

Om een beeld te krijgen van de bewoners van Overvecht wordt in dit onderdeel gekeken naar de inwoneraantallen, de leeftijdsopbouw van de bewoners, migratieachtergrond, het gemiddelde inkomen in de wijk, opleidingsniveau en enkele gezondheidsaspecten die ook in het planMER aan bod komen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van openbare bronnen.



Figuur 3.7 Bevolking Overvecht naar leeftijdsgroepen (links Overvecht, rechts Utrecht)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

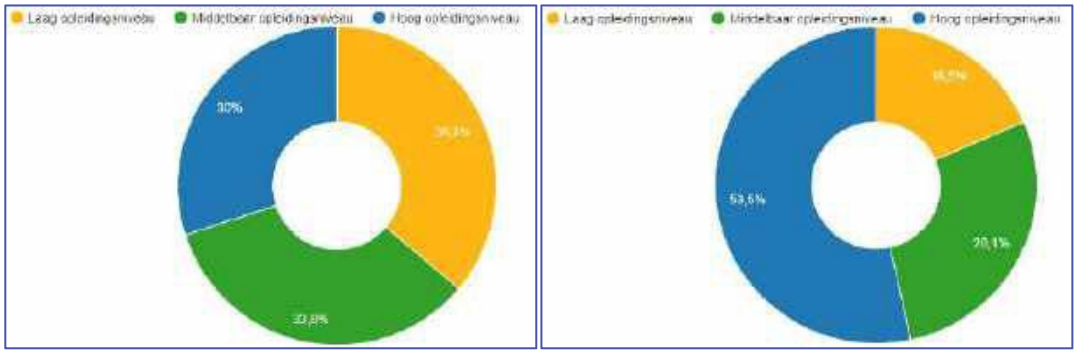


Figuur 3.8 Verhouding autochtone bevolking en bevolking met migratieachtergrond (links Overvecht, rechts Utrecht)



Figuur 3.9 Gemiddeld bruto jaarinkomen Overvecht vergeleken met andere wijken in Utrecht (Overvecht is rood)

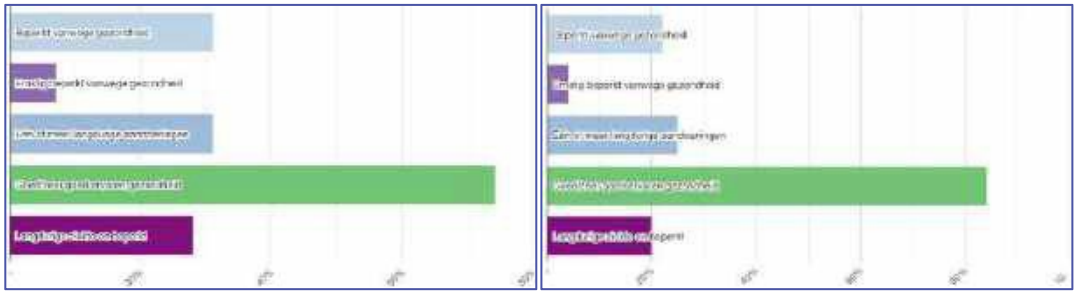
DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 3.10 Opleidingsniveau van inwoners (links Overvecht, rechts Utrecht)



Figuur 3.11 Sporten en bewegen in Overvecht (links) en Utrecht (rechts) (bron: Gezondheidsmonitor RIVM)



Figuur 3.12 Lichamelijke gezondheid in Overvecht (links) en Utrecht (rechts) (bron: Gezondheidsmonitor RIVM)

Kijkend naar bovenstaande grafieken kan Overvecht omschreven worden als een wijk die qua leeftijdsopbouw erg lijkt op de rest van de gemeente Utrecht. De grootste afwijking zit in het lagere percentage 65-plussers en een groter aandeel in de categorie 45 tot 65 jaar oud. Overvecht wordt gekenmerkt door een hoog aandeel inwoners met een niet-westerse migratieachtergrond. Een groot deel hiervan (38,9%) heeft een Marokkaanse achtergrond.

Qua inkomen blijft Overvecht achter op de rest van Utrecht. Het gemiddeld bruto jaarinkomen ligt ruim 7.000 euro lager dan de eerstvolgende wijk (Zuidwest) en ruim 10.000 euro op het gemiddelde bruto inkomen in Utrecht. Ook zijn inwoners van de Overvecht minder vaak hoogopgeleid dan gemiddeld in Utrecht.

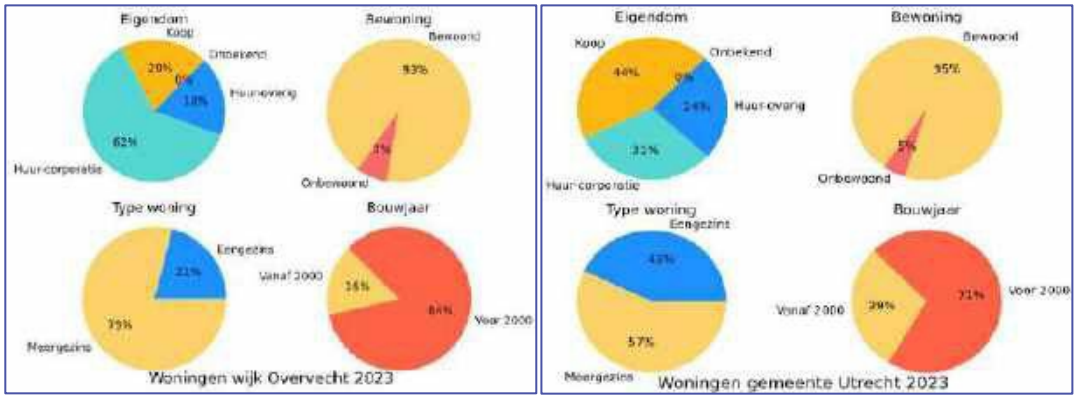
Wanneer wordt gekeken naar statistieken over sporten en bewegen valt op dat een relatief klein deel van de inwoners van Overvecht wekelijks sport – een verschil van bijna 20% op het

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

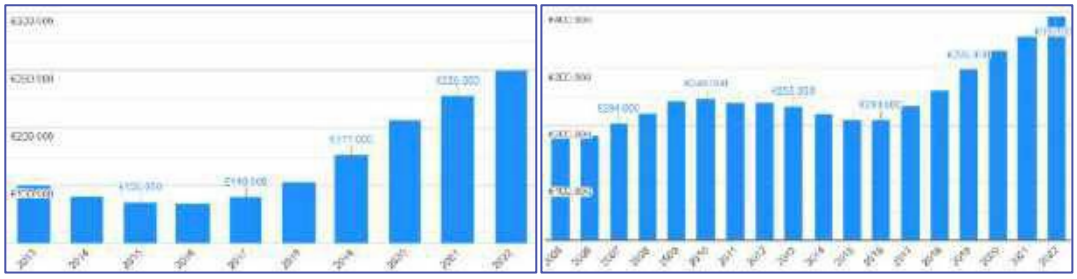
gemiddelde in Utrecht. Ook voldoet een kleiner aandeel van de bewoners van Overvecht aan de beweegrichtlijn. Daarnaast is een relatief groot deel van de inwoners van Overvecht (ernstig) beperkt vanwege de gezondheid of langdurig ziek.

3.4.2 Bebouwing

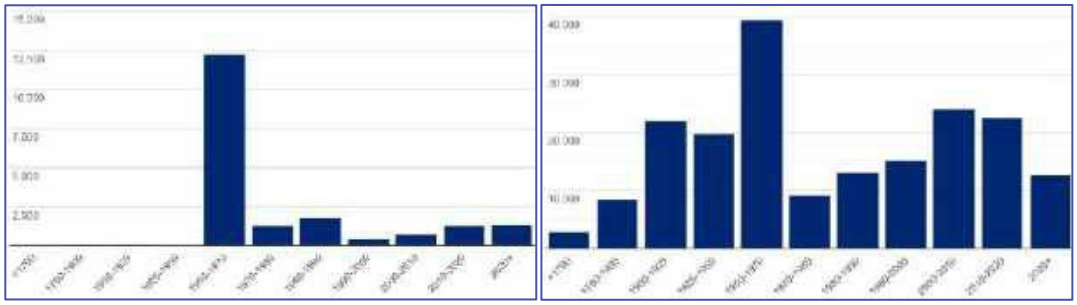
Om een beeld te krijgen van de bebouwing in Overvecht wordt in dit onderdeel gekeken naar de woningkenmerken, de gemiddelde WOZ-waarde en de bouwperiode van de woningen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van openbare bronnen.



Figuur 3.13 Woningkenmerken (rechts Overvecht, links Utrecht)



Figuur 3.14 Gemiddelde WOZ-waarde (rechts Overvecht, links Utrecht)



Figuur 3.15 Bouwperiode van panden

Als wordt gekeken naar de eigendomssituatie van woningen vallen grote verschillen op tussen Overvecht en de gemeente Utrecht. Zo is het aandeel huur-corporatie in Overvecht veel hoger

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

dan gemiddeld in de gemeente en is de koopsector relatief klein. Ook het verschil in woningtypologie valt op. In Overvecht betreft slechts een relatief klein deel van het woningaanbod eengezinswoningen. Ook loopt de WOZ-waarde van woningen in Overvecht achter op de gemiddelde WOZ-waarde van woningen in de gemeente.

Zoals eerder beschreven is Overvecht een relatief jonge wijk, die grotendeels tussen 1950 en 1970 is aangelegd. Daarna is in beperkte mate bijgebouwd. De bouw van Overvecht tussen 1950 en 1970 speelde een belangrijke rol in de toename van woningen in Utrecht in die periode. De sterke piek die in de gemeente te zien is in die periode is voor ruim een kwart het gevolg van de aanleg van Overvecht.

3.4.3 Bereikbaarheid

Overvecht wordt gekenmerkt door een zeer goede autobereikbaarheid. Ten tijde van de aanleg van de wijk werd de auto steeds dominanter in het straatbeeld, waardoor een groot deel van de infrastructuur op de auto is afgestemd. Dit betekent dat brede, rechthoekige lanen het straatbeeld domineren aan de randen van de buurten. In het noorden wordt de wijk ontsloten door de N230, welke toegang geeft tot de A27 in het oosten en A2 in het westen.

Ook met het OV is de wijk goed bereikbaar. Station Utrecht Overvecht wordt meermaals per uur aangedaan door sprinters uit de richting van Utrecht Centraal en Bilthoven. Als eerder benoemd rijden zes bussen door de wijk: stadsbussen 1, 6, 11 en 30, streekbus 122 en nachtbus N20.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

4 Toelichting omgevingsvisie Overvecht

Voor het opstellen van de omgevingsvisie zijn verschillende stappen doorlopen. In dit hoofdstuk wordt hierbij stilgestaan, om grip te krijgen op het totstandkomingsproces van de omgevingsvisie. Hierbij wordt gekeken naar het beleids- en wettelijk kader waarin de omgevingsvisie is opgesteld, de startnotitie die voor de omgevingsvisie is opgesteld, de uitgangspuntennotitie voor de omgevingsvisie Overvecht en hoe participatie heeft plaatsgevonden. Ten slotte wordt het masterplan Overvecht Centrum toegelicht, dat parallel aan de omgevingsvisie Overvecht wordt opgesteld.

4.1 Beleids- en wettelijk kader

Op Europees, rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau zijn er diverse (beleids)kaders die relevant zijn voor de ontwikkeling van de omgevingsvisie, en waarmee de omgevingsvisie rekening heeft te houden. Per milieuthema is het meest relevante beleid in de paragraaf van het betreffende thema in hoofdstuk 5 beschreven. Verder zijn de beleidskaders benoemd in bijlage 1.

4.2 Startnotitie omgevingsvisie Overvecht

De voorgenomen activiteit waarvoor het planMER wordt opgesteld is de Omgevingsvisie Overvecht. In deze Omgevingsvisie komen verschillende concrete doelen aan bod, die benoemd worden in de Startnotitie Omgevingsvisie Overvecht van de gemeente Utrecht. Deze doelstellingen, te vinden onder ‘Opgaven en programma voor Overvecht uit de RSU 2040’, zijn opgedeeld in programma’s voor werken, wonen, groen en voorzieningen. Dit programma komt in deze paragraaf aan bod.

Werken

- Bedrijventerrein Nieuw-Overvecht: Inzetten op behoud werkgelegenheid, intensivering ruimtegebruik en -banen, verduurzaming, veiligheid.
- Woonbuurten Overvecht: Gebieden waar wonen en diverse vormen van werken wordt gecombineerd. Werkruimte voor creatieve broedplaatsen en startende ondernemers. Toename van de wijkeconomie.
- Winkelcentrum Overvecht: moderniseren als onderdeel hoofdstructuur en verbreden op functies.
- Aantallen: bedrijventerrein 0,7 ha uitgeefbaar op Nieuw-Overvecht, 3.000 banen toevoegen in de gehele wijk Overvecht.

De doelen zijn wel afhankelijk van goede bereikbaarheid met alle modaliteiten!

Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 1.800 woningen in Overvecht.
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 5.000 woningen. Waaronder Winkelcentrum 2.000, Stationsgebied 1.000, Overvecht Zuid 500, Overvecht Noord 1.500.

Groen

- Uitbreiding Noorderpark (circa 22 hectare), Natuurgebied Oud Zuilen (circa 25 hectare), opgaven voor groenblauwe routes (10 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (23 hectare).

Ja, het winkelcentrum Overvecht herbergt veel banen. Maar kijkend naar de geformuleerde doelen, zou het onder 'Voorzieningen' (volgende pagina) moeten staan.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Voorzieningen

- Sport: Locatieonderzoek voor honk- en softbalvelden vanuit sportpark Nieuw Welgelegen, Sportpark Vechtzoom (2 hockeyvelden), sportpark Loevenhoutsedijk (2 korfbalvelden, herinrichting), uitbreiding zwembad de Kwakel (optioneel), Noorderpark (3-4 voetbalvelden).
- Onderwijs: Zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal in Overvecht.
- Zorg: Extra woon-zorgcomplex.
- Cultuur: Zoeklocatie broedplaatsen in Overvecht.



Figuur 4.1 Kaartbeeld Overvecht uit de Startnotitie omgevingsvisie Overvecht

4.3 Uitgangspunten omgevingsvisie Overvecht

Na het opstellen van de startnotitie heeft de gemeente Utrecht een notitie opgesteld met daarin uitgangspunten voor de omgevingsvisie Overvecht. De gemeente Utrecht stoelt de uitgangspunten onder meer op bestaand Utrechts beleid, dit betreft:

- Omgevingsvisie Utrecht met de koersdocumenten;
  - de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040
  - het koersdocument Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen, en
  - het volksgezondheidsbeleid 2019-2023
- Ambitiedocument en actieprogramma ‘Samen voor Overvecht’ (2019)
- Woonvisie: ‘Utrecht beter in balans‘ (2019)
- Economische Agenda Utrecht 2012-2018
- Ontwikkelingskader detailhandel Utrecht 2021
- Mobiliteitsplan 2040 (2021)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

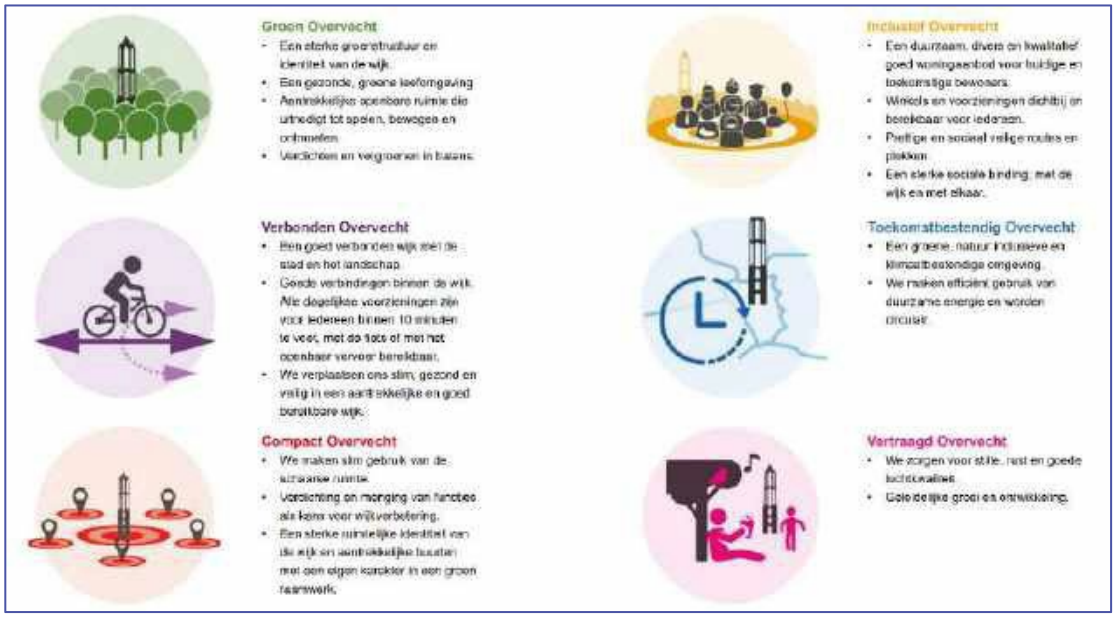
- Bedrijventerrein Strategie Utrecht 2012 (2012)
- Groenstructuurplan Utrecht, stad en land verbonden (2007)
- Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030 (2018)
- Visie Klimaatadaptatie (2022)
- Visie Water & Riolering (2022)
- Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen (2020)
- Gezondheid voor iedereen: Volksgezondheidsbeleid 2019-2023 (2019)

De uitgangspuntennotitie benoemt daarnaast aanvullende opdrachten waar de omgevingsvisie aan moet voldoen.

- De kwalitatieve en kwantitatieve invulling van de woningopgave voor Overvecht inclusief bijzondere woonconcepten zoals bijvoorbeeld wooncoöperaties en woonvormen voor ouderen en studenten
- De uitwerking van de mobiliteitstransitie waaronder de toekomstige HOV-verbinding
- De manier waarop we structuur en de kwaliteit van het groen en de openbare ruimte kunnen versterken in relatie tot de woningbouwopgave en de mobiliteitsstructuur
- De manier waarop de toevoeging van programma en functies bijdragen aan de wijkverbetering en de ambities van Samen voor Overvecht
- De manier waarop in de ontwikkeling van Overvecht rekening gehouden wordt met en maatregelen genomen worden voor het tegengaan van de biodiversiteits- en klimaatcrisis

Naast het beleid waarop de omgevingsvisie gestoeld is en de deelopdrachten die zijn meegegeven, zijn ook de ambities voor de omgevingsvisie toegelicht. De ambities in de omgevingsvisie zijn op hoofdlijnen ingedeeld in zes thema's. Deze thema's heten ook wel stadsprofielen. Er zit er geen verschil tussen de ambities in de uitgangspuntennotitie en de omgevingsvisie. Wel werkt de omgevingsvisie de manier waarop de ambities gehaald worden verder uit.

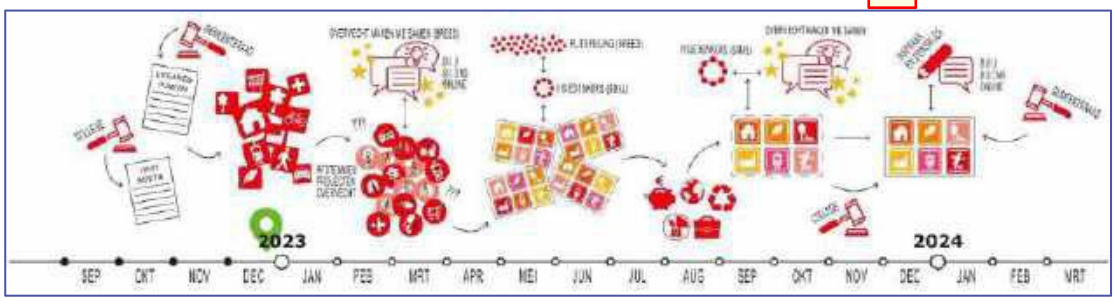
DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 4.2 Ambities voor de omgevingsvisie uit de uitgangspuntennotitie

4.4 Participatie

Voor de totstandkoming van de omgevingsvisie zijn twee inspraakmomenten geweest, rond mei 2023 en oktober 2023. Dit participatietraject is uitgevoerd onder de naam 'Overvecht maken we samen'. Onderstaande figuur uit de uitgangspuntennotitie geeft een overzicht van het proces en wanneer participatie heeft plaatsgevonden.



Figuur 4.3 Tijdlijn van het proces dat de omgevingsvisie heeft doorlopen en participatie

4.5 Masterplan Overvecht Centrum

Parallel aan de omgevingsvisie Overvecht werkt de gemeente Utrecht aan het masterplan Overvecht Centrum. Het masterplan is een ruimtelijk functioneel én sociaal toekomstkader voor het gebied. Het geeft vorm aan de gemeenschappelijke doelen en de gebiedsopgave en brengt samenhang tussen verschillende projecten en acties in het gebied. Het document legt vast wat moet en laat vrij wat kan. De ruimtelijke en programmatische mogelijkheden van een gebiedsontwikkeling worden in het masterplan uitgewerkt. Het masterplan wordt door de gemeenteraad vastgesteld.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

De omgevingsvisie Overvecht gaat ook uit van een herontwikkeling van Overvecht Centrum, maar in het masterplan worden de ruimtelijke en programmatische mogelijkheden van de gebiedsontwikkeling concreter uitgewerkt.

In 2023 is een mer-procedure gestart voor masterplan Overvecht Centrum. Van 3 februari – 17 maart heeft de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) voor masterplan Overvecht Centrum ter inzage gelegen en heeft eenieder hier een zienswijze op kunnen indienen. In verband met de ruimtelijke samenhang tussen de omgevingsvisie en het masterplan is besloten om de mer-procedure en het MER-rapport voor Overvecht Centrum samen te voegen met de mer-procedure voor de omgevingsvisie Overvecht. In een aanvulling op dit planMER worden de effecten van masterplan Overvecht Centrum beschreven.

Waar is dit terug te vinden?

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

5 Onderzoeksmethode

In dit hoofdstuk worden de onderzoeksthema's van het planMER uiteengezet. Hierbij wordt per thema gekeken naar de indicatoren, beoordelingsparameters en het type onderzoek dat is uitgevoerd. Vervolgens wordt uitgelicht wat de referentiesituatie inhoudt en welke raakvlakprojecten de omgevingsvisie kent. In paragraaf 4.3 worden de onderzoeksalternatieven van het planMER toegelicht. Ten slotte worden in paragraaf 4.4 en 4.5 de beoordelingswijze van de milieueffecten en het doelbereik toegelicht.

5.1 Onderzoeksthema's

In deze paragraaf worden de in het planMER onderzochte thema's toegelicht. Het beoordelingskader is in afstemming met de gemeente Utrecht opgesteld. Dit heeft vervolgens ter inzage gelegen, zodat belanghebbenden input konden leveren. Hierop zijn enkele aanvullingen gedaan aan het beoordelingskader. In paragraaf 4.1.2 wordt kort stilgestaan bij niet verder beschouwde thema's.

5.1.1 Beschouwde thema's

In tabel 5.1 is het beoordelingskader voor dit planMER opgenomen. Het beoordelingskader geeft aan op welke manier de effecten van de omgevingsvisie in beeld worden gebracht. In de tabel zijn alle thema's opgenomen die in dit planMER worden behandeld, in de eerste kolom. In de tweede kolom is aangegeven welke indicatoren per thema in beeld worden gebracht. In de derde kolom is voor iedere indicator de beoordelingsparameter opgenomen. Met de beoordelingsparameter wordt de mate waarin het effect optreedt gemeten.

Hier ontbreekt: doorstroming buurtontsluiting

Tabel 5.1 Beoordelingskader planMER omgevingsvisie Overvecht

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Type onderzoek
Verkeer	Verkeersafwikkeling	Verschuiving van verkeer	Kwantitatief
	Kruispunten	Doorstroming op kruispuntniveau	Kwantitatief
	Wijze van verplaatsing	De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	Kwantitatief
	Routes fiets en voetganger	Kwaliteit van langzaam verkeerroutes	Kwalitatief
	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid	Kwalitatief
Geluid	Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	Kwalitatief
	Geluidhinder railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	Kwalitatief

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Type onderzoek
	Geluidhinder industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	Kwalitatief
	Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	Kwalitatief
Luchtkwaliteit	*Luchtkwaliteit*	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	Kwalitatief
Natuur en biodiversiteit	Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	Kwalitatief
	Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	Kwantitatief
		Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	Kwalitatief
	Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	Kwalitatief
Gezondheid	Sport en bewegen	Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	Kwalitatief
	Groen in het gebied	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	Kwalitatief en kwantitatief
	Sociale cohesie	Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	Kwalitatief
Bodem en water	Bodemkwaliteit	Aanwezigheid van bodemverontreinigingen	Kwalitatief
	Ondergronds ruimtegebruik	Intensiviteit gebruik ondergrond	Kwalitatief
	Grondwater	Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	Kwalitatief
	Waterkwaliteit	Impact bebouwing op waterkwaliteit en oppervlaktewater	Kwalitatief
	Waterkwantiteit	Impact bebouwing op waterkwantiteit	Kwalitatief

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Type onderzoek
	Waterveiligheid	Overstromingsrisico	Kwalitatief
Klimaatadaptatie	Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	Kwalitatief
	Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	Kwalitatief
	Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	Kwalitatief
Omgevingsveiligheid	Omgevingsveiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	Kwalitatief
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologie	Behoud archeologische waarden	Kwalitatief
	Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	Kwalitatief
Ruimtelijke kwaliteit	Belevingswaarde	Structuur	Kwalitatief
		Identiteit	Kwalitatief
		Herkenbaarheid	Kwalitatief
	Gebruikswaarde	Samenhang	Kwalitatief
		Diversiteit aan functies en aanbod	Kwalitatief
		Bruikbaarheid	Kwalitatief
Energie	Energietransitie	Aandeel duurzame energie	Kwalitatief
		Totaal energieverbruik	Kwalitatief
Circulariteit	Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	Kwalitatief
CO2-uitstoot	CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	Kwalitatief
		Sloop- en bouwwerkzaamheden	Kwalitatief
		Openbaar vervoer	Kwalitatief
		Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	Kwalitatief
		Verduurzamen woningen	Kwalitatief

Hier ontbreekt: mogelijkheid energieneutraal bouwen

Hier ontbreekt: extra autokilometers a.g.v. omrijden naar wijkvoorzieningen

5.1.2 Niet verder beschouwde thema's

Naast wateroverlast, hitte en droogte is overstromingsrisico een indicator die soms wordt beoordeeld in het kader van klimaatadaptatie. Gezien het geringe risico voor overstromingen in Overvecht is dit niet als indicator opgenomen in dit MER.

Ook geur is niet meegenomen als indicator in het MER. De RWZI, gelegen in het zuidoosten van Overvecht, is een potentiële bron van geuroverlast. In de vormvrije mer-beoordeling voor bestemmingsplan NPD-strook, Overvecht (onherroepelijk vastgesteld op 7 juni 2018) is echter opgenomen dat op basis van onderzoek van onderzoeksbureau BP Sight geen belangrijke nadelige milieugevolgen worden verwacht voor de woningbouw op die locatie in Overvecht

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Centrum. Voor de ontwikkelingen die de Omgevingsvisie Overvecht mogelijk maakt wordt dit ook zo verwacht.

5.2 Referentiesituatie

In het planMER worden de milieueffecten van de omgevingsvisie Overvecht beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie: de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. In de referentiesituatie wordt de huidige situatie van het plangebied en omgeving beschreven en wordt aangegeven wat de zogenaamde autonome ontwikkelingen zijn. Voor het planMER is concreet gekozen voor projecten die in 2030 gerealiseerd zijn als autonome ontwikkelingen. Dit betreft de onderstaande ontwikkelingen, die zijn gebaseerd op de kaart met ruimtelijke projecten van de gemeente Utrecht. Deze ontwikkelingen zijn ook meegenomen als autonome ontwikkelingen in de verkeersberekeningen voor dit planMER.

1. Indusdreef 5 – 344 woningen
2. Ivoordreef – 354 woningen
3. Jagerskade 13/15 – 67 woningen
4. Camera Obscuradreef – 181 woningen
5. Watertoren – 4 woningen



Figuur 5.1 Autonome ontwikkelingen op de kaart

5.3 Onderzoeksalternatieven in het MER

Voor het planMER voor de omgevingsvisie van Overvecht zijn twee alternatieven onderzocht. In beide alternatieven worden 7.000 nieuwe woningen gerealiseerd. Door hetzelfde aantal woningen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

voor beide onderzoeksalternatieven te hanteren, kan het effect van het verdichtingsmodel goed getoetst worden.

Beide onderzoeksalternatieven komen voort uit de opgaven en ambities geformuleerd in de Uitgangspuntennotitie omgevingsvisie Overvecht. De basis voor de omgevingsvisie wordt gevormd door de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040. In de RSU is voor Overvecht een ondergrens vastgesteld van 5.000 woningen. Gezien het woningtekort in de regio en de gemeente Utrecht is in dit planMER onderzocht wat de milieu-/omgevingseffecten zijn indien meer woningen gerealiseerd worden. De beschikbare ruimte in Overvecht zou het mogelijk maken om, bovenop de 5.000 woningen die de RSU voorschrijft, nog 2.000 extra woningen te realiseren. Daarom is ervoor gekozen om in het planMER in beide alternatieven uit te gaan van 7.000 woningen.

Binnen beide alternatieven zullen woningen gesloopt moeten worden om aan de verdichtingsopgave tegemoet te komen. Voor beide alternatieven geldt dat er, conform de Uitgangspuntennotitie, zo min mogelijk woningen gesloopt dienen te worden. Voor veel van de woningen geldt dat deze bouwkundig nog in goede staat zijn (mits wordt gerenoveerd in het kader van verduurzaming) en dat er vanuit sociaaleconomisch oogpunt of ruimtelijke kwaliteit onvoldoende aanleiding is om te kiezen voor sloop. Voor beide alternatieven geldt daarom dat een goede onderbouwing voor eventuele sloop nodig is, op basis van de volgende criteria:

1. Sloop kan significant bijdragen aan de leefbaarheid van de wijk
2. Sloop maakt het mogelijk serieus te verdichten op de gesloopte locatie

Sloop gebeurt bij voorkeur alleen op locaties met optimale OV-bereikbaarheid. In beide alternatieven is gedeeltelijke sloop noodzakelijk om (rekening houdend met andere ambities) tot de gewenste toevoeging van tenminste 5.000 woningen te komen.

De onderzoeksalternatieven zijn tot stand gekomen in overleg tussen het omgevingsvisieteam en het team dat het planMER opstelt. Hierbij is gekozen om de onderzoeksalternatieven te doen verschillen in de verdichtingsstrategie, de mobiliteitsoplossing, het parkeerregime en hoeveelheid extra groen. Onderstaande tabel geeft een beknopt overzicht van de verschillen tussen de onderzoeksalternatieven.

Tabel 5.2 Verschillen tussen de onderzoeksalternatieven in het planMER

Onderwerp	Onderzoeksalternatief 1	Onderzoeksalternatief 2
Verdichting	Gebundelde verdichting	Gespreide verdichting
Mobiliteit	HOV-as door centrum van de wijk en fijnmazig mobiliteitsnetwerk door de hele wijk	Fijnmazig mobiliteitsnetwerk door de hele wijk
Parkeren	Hantering van lage A-norm en jaarlijkse sanering van 1% van straatparkeerplaatsen	Hantering van B-norm en jaarlijkse sanering van 0,5% van straatparkeerplaatsen
Groen	Mogelijke hoeveelheid extra groen • Parken en natuurgebieden: 47 ha • Groenblauwe routes: 2,17 ha • Buurt- en wijkgroen: 14,25 ha +	Mogelijke hoeveelheid extra groen • Parken en natuurgebieden: 48 ha • Groenblauwe routes: 6,05 ha • Buurt- en wijkgroen: 13,68 ha +

63,4 ha

67,3 ha

+ 6%

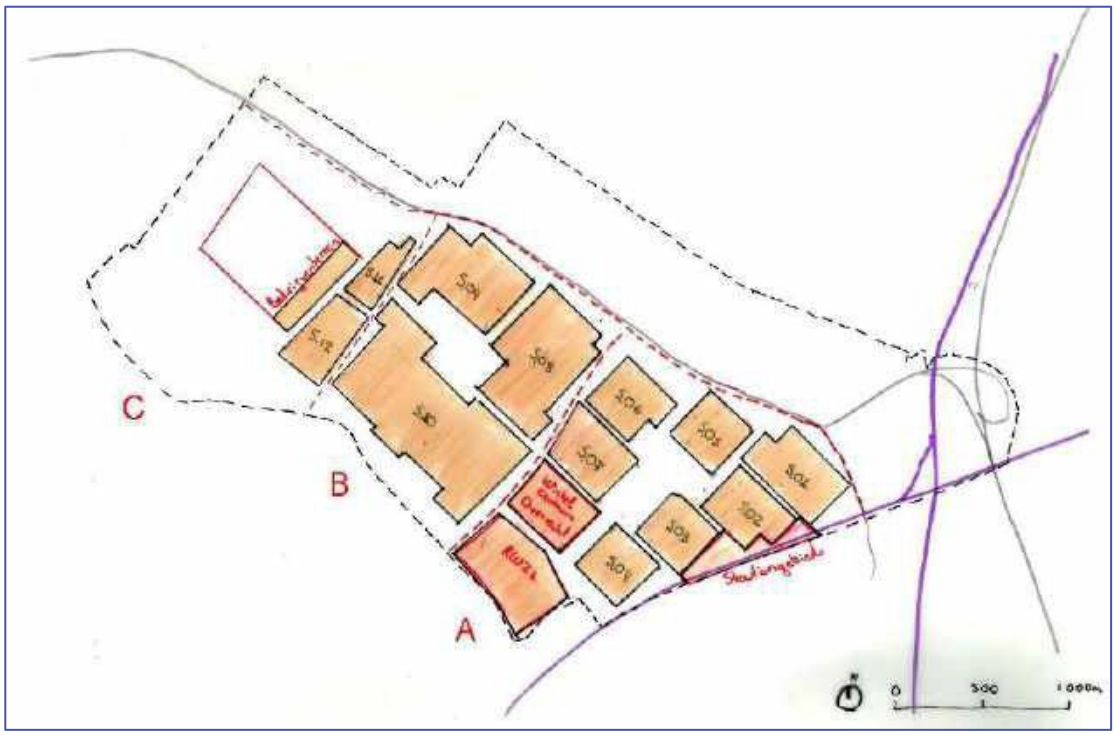
? op p.9 staan andere getallen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In het vervolg wordt in het planMER naar de onderzoeksalternatieven verwezen als 'Alternatief 1: Gebundelde verdichting met HOV-as' en 'Alternatief 2: Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht'. In onderstaande paragrafen worden beide onderzoeksalternatieven verder toegelicht. Per onderwerp wordt gekeken naar de invulling voor beide onderzoeksalternatieven.

5.3.1 Verdichting

In beide alternatieven wordt voorzien in de realisatie van 7.000 woningen. De woningen zijn verspreid over zogenaamde stempels en 'specials', die te zien zijn in onderstaande figuur.



Figuur 5.2 Stempels en specials in Overvecht (bron: PosadMaxwan)

De stempels zijn de bouwblokken die in Overvecht te vinden zijn. Dit zijn veelal monofunctionele woonblokken. De specials zijn blokken in de wijk die een bijzondere of een aanvullende functie naast wonen hebben. Tot de specials behoren het winkelcentrum Overvecht Centrum, het stationsgebied rond station Utrecht Overvecht, de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) en Bedrijvengebied Overvecht.

Alternatief 1: Gebundelde verdichting met HOV-as

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 5.3 Schets van verdichtingsstrategie in alternatief 1: in grijs de bestaande bouwblokken en in rood waar de nadruk op nieuwbouw ligt (bron: PosadMaxwan)

Op bovenstaande figuur is te zien dat woningbouw in alternatief 1 met name gerealiseerd wordt rond de centrale noordwest/zuidoost-as in Overvecht. Onderstaande tabel laat zien hoeveel woningen worden gerealiseerd binnen dit alternatief per stempel en special. Deze onderstaande tabel is gebaseerd op een berekening die door PosadMaxwan is gemaakt voor onderzoeksalternatief 1. Met deze berekening wordt een schatting gemaakt van de hoeveelheid woningen die per stempel wordt gerealiseerd in dit onderzoeksalternatief. Naar deze berekening wordt verder verwezen als het programma voor onderzoeksalternatieven.

Opmerking bij onderstaande tabel is dat in de special Bedrijvengebied Overvecht weliswaar 1.300 woningen zijn benoemd in de tabel, maar dat deze woningen niet in het bedrijventerrein zelf worden gerealiseerd. Woningbouw vindt plaats aan de randen van het bedrijvengebied en langs de Manitobadreef. In principe hoeven geen bedrijven te verdwijnen van het bedrijventerrein om plaats te maken voor woningbouw.

? dit percentage ligt veel lager in concept Masterplan Overvecht Centrum

Tabel 5.3 Onderverdeling per stempel en special in alternatief 1

Stempel of special	Aantal woningen	Percentage grondgebonden	Percentage appartement
Winkelcentrum Overvecht	2.600	21,0%	79,0%
Stationsgebied	1.000	12,5%	87,5%
Stempel 1	0	0,0%	100%
Stempel 2	200	0,0%	100%

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Stempel of special	Aantal woningen	Percentage grondgebonden	Percentage appartement
Stempel 3	200	12,5%	87,5%
Stempel 4	0	0,0%	100%
Stempel 5	0	0,0%	100%
Stempel 6	0	0,0%	100%
Stempel 7	500	12,5%	87,5%
RWZI	350	12,5%	87,5%
Stempel 8	400	12,5%	87,5%
Stempel 9	250	12,5%	87,5%
Stempel 10	200	0,0%	100%
Stempel 11	0	0,0%	100%
Stempel 12	0	0,0%	100%
Bedrijvengebied Overvecht[4]	1.300	12,5%	87,5%
Totaal	**7.000**	**6,8%**	**93,2%**

Om de verdichtingsplannen van alternatief 1 te realiseren, zullen woningen gesloopt moeten worden. In alternatief 1 wordt sterk verdicht rondom de HOV-haltes, waardoor een aantal woningen op deze plekken zal moeten worden gesloopt om het gewenste hoogstedelijke milieu te kunnen ontwikkelen. Rond het station zullen een aantal voorzieningen worden gesloopt om ruimte te maken voor herontwikkeling. Dit betreft circa 3.600 m² aan voorzieningen. In dit alternatief worden circa 1.150 tot 1.350 woningen gesloopt om 7.000 woningen te kunnen realiseren.

Alternatief 2: Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht

[4] In het Bedrijvengebied Overvecht zelf worden geen woningen gerealiseerd. Woningbouw vindt plaats aan de randen van het bedrijvengebied en langs de Manitobadreef. In principe hoeven geen bedrijven te verdwijnen van het bedrijventerrein om plaats te maken voor woningbouw.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 5.4 Schets van verdichtingsstrategie in alternatief 2: in grijs de bestaande bouwblokken en in rood waar de nadruk op nieuwbouw ligt (bron: PosadMaxwan)

Op bovenstaande figuur is te zien dat woningbouw in alternatief 2 gespreid over de stempels en specials gerealiseerd wordt. Onderstaande tabel laat zien hoeveel woningen worden gerealiseerd binnen dit alternatief per stempel en special. Deze onderstaande tabel is gebaseerd op een berekening door PosadMaxwan is gemaakt voor onderzoeksalternatief 2. Met deze berekening wordt een schatting gemaakt van de hoeveelheid woningen die per stempel wordt gerealiseerd in dit onderzoeksalternatief. Naar deze berekening wordt verder verwezen als het programma voor onderzoeksalternatieven.

Opmerking bij onderstaande tabel is dat in de special Bedrijvengebied Overvecht weliswaar 1.000 woningen zijn benoemd in de tabel, maar dat deze woningen niet in het bedrijventerrein zelf worden gerealiseerd. Woningbouw vindt plaats aan de randen van het bedrijvengebied en langs de Manitobadreef. In principe hoeven geen bedrijven te verdwijnen van het bedrijventerrein om plaats te maken voor woningbouw.

? dit percentage ligt veel lager in concept Masterplan Overvecht Centrum

Tabel 5.4 Onderverdeling per stempel en special in alternatief 2

Stempel of special	Aantal woningen	Percentage grondgebonden	Percentage appartement
Winkelcentrum Overvecht	2.300	21,0%	79,0%
Stationsgebied	400	12,5%	87,5%
Stempel 1	250	12,5%	87,5%
Stempel 2	200	12,5%	87,5%

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Stempel of special	Aantal woningen	Percentage grondgebonden	Percentage appartement
Stempel 3	350	12,5%	87,5%
Stempel 4	200	12,5%	87,5%
Stempel 5	100	12,5%	87,5%
Stempel 6	150	12,5%	87,5%
Stempel 7	150	12,5%	87,5%
RWZI	0	0,0%	100%
Stempel 8	750	12,5%	87,5%
Stempel 9	250	12,5%	87,5%
Stempel 10	800	12,5%	87,5%
Stempel 11	50	0,0%	100%
Stempel 12	50	0,0%	100%
Bedrijvengebied Overvecht[5]	1.000	12,5%	87,5%
Totaal	**7.000**	**10,7%**	**89,3%**

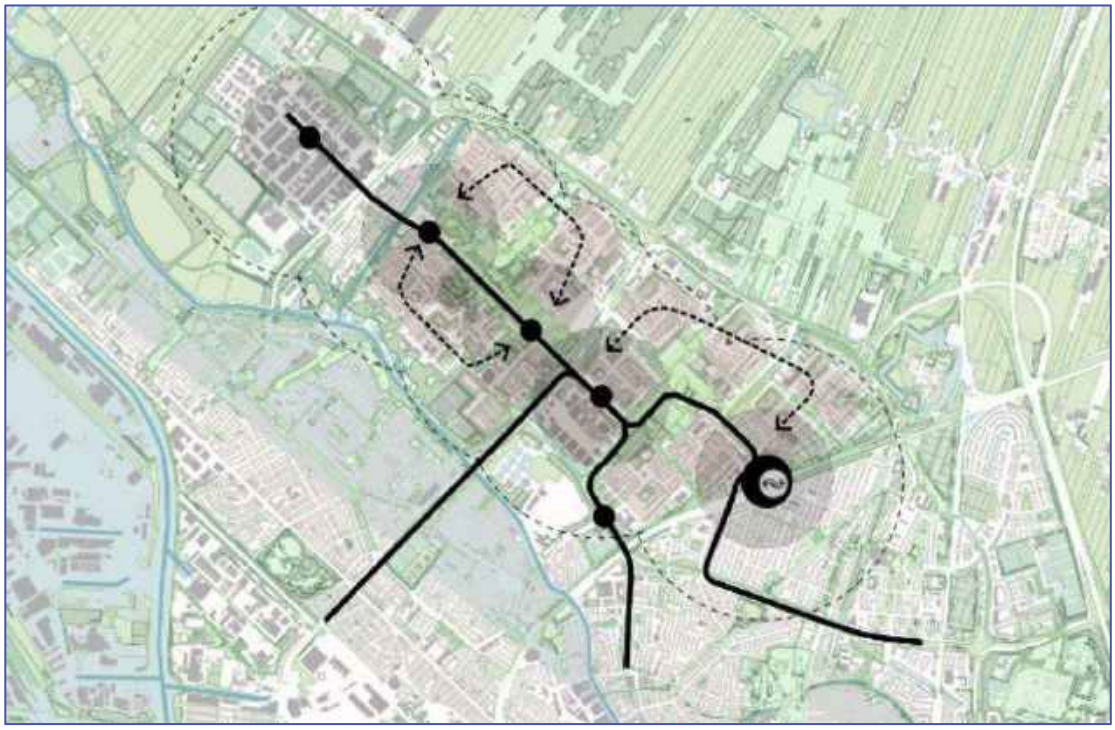
Om de verdichtingsplannen van alternatief 2 te realiseren, zullen woningen gesloopt moeten worden. In alternatief 2 vindt de verdichting verspreid in de verschillende buurten plaats. De sloop die nodig is om ruimte te maken voor de ontwikkeling zal daarmee minder geconcentreerd en verspreid in de verschillende wijken plaatsvinden. Omdat de nieuwbouw in een minder hoge dichtheid (dus minder de hoogte in) zal gebeuren dan in alternatief 1, is de verwachting dat de sloop van een groter aantal woningen nodig is: circa 1.350 tot 1.550 woningen worden gesloopt om 7.000 nieuwe woningen te kunnen realiseren.

5.3.2 Mobiliteit

Alternatief 1: Gebundelde verdichting met HOV-as

[5] In het Bedrijvengebied Overvecht zelf worden geen woningen gerealiseerd. Woningbouw vindt plaats aan de randen en langs de Manitobadreef. In principe hoeven zodoende geen bedrijven te verdwijnen van het bedrijventerrein om plaats te maken voor woningbouw.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 5.5 Schets van de mobiliteitsoplossing in alternatief 1 (bron: Goudappel)

Op bovenstaande afbeelding is de mobiliteitsoplossing van alternatief 1 geschetst. In alternatief 1 loopt door Overvecht een HOV-verbinding als ruggengraat door de wijk. Vanuit de gewenste mobiliteitstransitie (in de gehele stad) en de ambities voor Overvecht (forse verdichting als inbreiding) is hoogwaardig OV een randvoorwaarde als hoogwaardig alternatief naast fietsen en deelmobiliteit. Het huidige OV systeem in Overvecht is ingericht als één 'fit for all' product voor heel verschillende doelgroepen. Voor keuzereizigers is het systeem eigenlijk te langzaam, en voor mensen die niet ver kunnen lopen is het wellicht te veel als 'standaard OV' ingericht. Daarmee is dit product niet optimaal richting de toekomst en de ambities in Overvecht. Een principekeuze voor meer 'OV op maat' lijkt het meest passend voor dit gebied. De transitie naar een autovrije Carnegiedreef is een enorme kans om dit uit te voeren. Met één centrale HOV-as vermindert de reistijd en kunnen er meer reizigers vervoerd worden met minder exploitatiekosten. Zodat er daarnaast budget is voor meer buurtgericht OV. De Carnegiedreef is het meest logisch hiervoor, want die ligt centraal in Overvecht (even ver lopen en fietsen naar de OV-halte vanaf de randen van de wijk) en de transitie naar een autovrije Carnegiedreef is een enorme kans om dit hier uit te voeren.

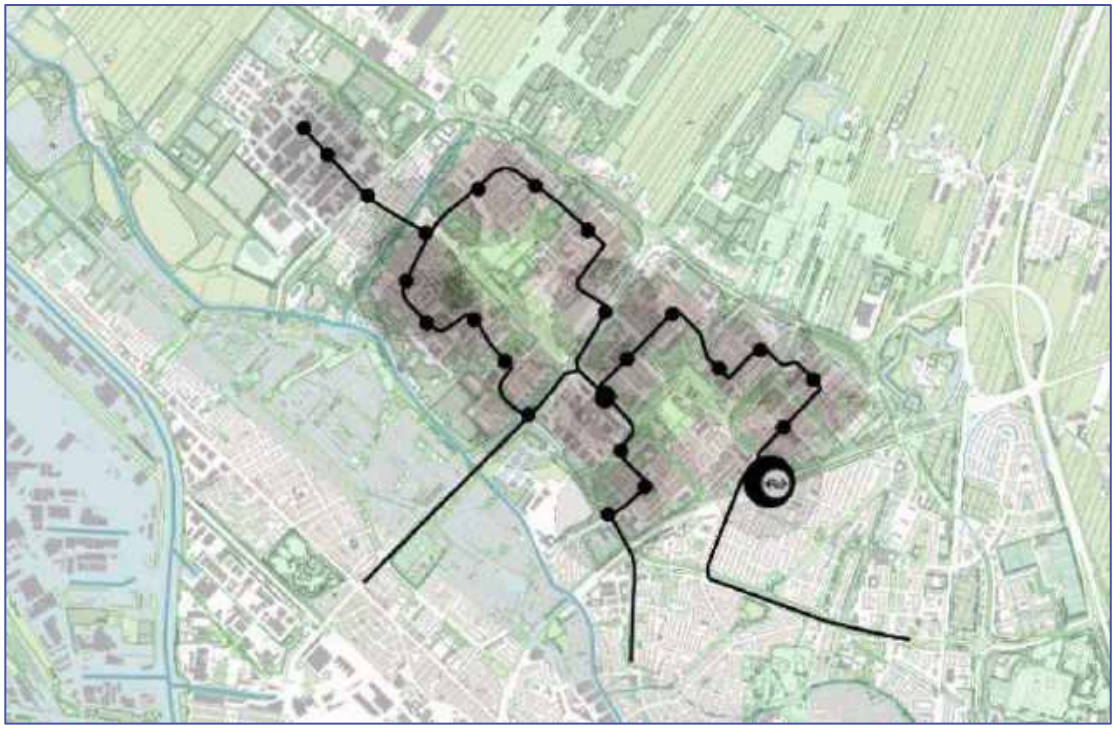
Voor de HOV-verbinding is uitgegaan van een busverbinding en niet van een tram of lightrail. Uit modelberekeningen komt naar voren dat het aantal OV-reizigers toeneemt ten opzichte van de autonome situatie in 2030. Enerzijds komt dit door de toename aan huishoudens, maar anderzijds ook door de snellere OV-verbindingen met de rest van de stad, waardoor OV een interessantere optie wordt. De reizigersaantallen voor onderzoeksalternatief 1 tonen aan dat op de meeste trajecten waar wordt ingezet op HOV er tussen de 7.500-10.000 reizigers per dag zijn. Enkel op

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

het stuk rondom het winkelcentrum zit het aantal reizigers boven de 15.000 (een aantal waarbij je een lightrail systeem kan overwegen). Daarmee zorgt het inzetten op een HOV as tussen Overvecht Noord en USP/Utrecht Centraal voor een verwacht aantal reizigers wat het best bij een busverbinding past en dus niet bij een lightrailsysteem. Dit biedt ook voldoende capaciteit voor verdichting van 7.000 woningen in Overvecht.

In figuur 4.6 is de mobiliteitsoplossing van alternatief 2 geschetst. In alternatief 2 is sprake van een fijnmazig busnetwerk dat door heel Overvecht loopt. Dit betreft een klassiek busnetwerk dat tussen het overige wegverkeer rijdt.

Alternatief 2: Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht



Figuur 5.6 Schets van de mobiliteitsoplossing in alternatief 2 (bron Goudappel)

5.3.3 Parkeren

Overvecht is op dit moment sterk gericht op automobiliteit, met uitgebreide mogelijkheden om dicht bij huis te parkeren. Hoewel dit de bereikbaarheid vergroot, heeft de dominantie van de auto ook nadelige effecten: het parkeren van auto’s op maaiveld neemt veel ruimte in, wat ten koste gaat van de ruimtelijke kwaliteit en de beschikbare ruimte voor groen, langzaam verkeer en verdichting. Om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren en de mogelijkheden voor verdichting te vergroten, is voor beide alternatieven het uitgangspunt om parkeren niet op het maaiveld in de openbare ruimte te realiseren, maar gebouwd en uit het zicht. Dit kan zowel gedaan worden door parkeren in ontwikkelingen te integreren met (half) verdiepte parkeervoorzieningen of

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

parkeerplekken op maaiveld onder een (gedeelde) binnentuin, maar ook door geclusterde parkeerhubs te maken in de wijken.

Verder is het de ambitie om ook de bestaande parkeerdruk te verminderen. Daartoe wordt (net als in heel Utrecht, zoals benoemd in de uitgangspuntennotitie) betaald parkeren ingevoerd en wordt in beide alternatieven de parkeernorm aangescherpt. Daarnaast dient in nieuwe ontwikkelingen te worden onderzocht of het mogelijk is om een overmaat in parkeerplekken te maken, zodat deze ook ruimte bieden voor het huidige straatparkeren van de omliggende buurten. En daarmee dus deels gaan fungeren als parkeerhub voor de rest van de wijk.

Alternatief 1: Gebundelde verdichting met HOV-as
Bij de gebundelde verdichting van alternatief 1 zullen de meeste woningen worden geconcentreerd op een kleiner oppervlak rondom de nieuwe HOV-haltes. De gebouwde parkeeroplossingen zullen daarmee ook op een compacter oppervlak moeten worden ingepast, in de (hoog)stedelijke bouwblokken. Vanwege de optimale OV-bereikbaarheid en het hoogstedelijke milieu, wordt in deze ontwikkelingen een lage A-norm gehanteerd. Aanvullend hierop wordt jaarlijks 1% van de straatparkeerplaatsen gesaneerd. De volgende uitgangspunten voor parkeren horen bij alternatief 1:

- Invoeren betaald parkeren gehele dag (en avond)
- Alleen de eerste auto krijgt vergunning (huidige bewoners over auto's per huishouden)
- Bij verhuizing vervalt vergunning op straat voor huidige bewoners, nieuwe aanvragen op wachtlijst (lager wordend vergunningenplafond)
- Jaarlijks 1% aan straatparkeerplaatsen saneren
- Nieuwe ontwikkelingen krijgen lage A-norm, parkeren op ei uitgesloten van vergunning
- Randvoorwaarde is de maximale inzet op wandel-, fiets en OV-verbindingen en deelmobiliteit

Op 25 april '24 heeft de raad besloten tot invoer betaald parkeren tussen 06.00 en 11.00 uur

dit percentage wordt in de Omgevingsvisie verder niet meer benoemd

Alternatief 2: Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht
Ook bij de gespreide verdichting van alternatief 2 wordt het parkeren geïntegreerd in de nieuw te ontwikkelen bouwblokken. In dit alternatief wordt een B-norm gehanteerd. Jaarlijks wordt een 0,5% van de straatparkeerplaatsen gesaneerd. De volgende uitgangspunten voor parkeren horen bij alternatief 2:

- Invoeren betaald parkeren van 6:00 tot 11:00 uur
- Geen beperking op aantal parkeervergunningen huidige bewoners (tweede en derde vergunning wel substantieel duurder)
- Jaarlijks 0,5% aan straatparkeerplaatsen saneren
- Nieuwe ontwikkelingen krijgen B-norm, parkeren op eigen terrein of hub en worden uitgesloten van vergunning

dit percentage wordt in de Omgevingsvisie verder niet meer benoemd

5.3.4 Groen

Binnen beide onderzoeksalternatieven moet de hoeveelheid groen in Overvecht toenemen. De vergroeningsopgave is voor beide alternatieven dan ook gelijk: 470.000 m² in parken en

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

natuurgebieden, 100.000 m² aan groenblauwe routes en 230.000 m² aan buurt- en wijkgroen. Bij het opstellen van de alternatieven is in beeld gebracht wat het oppervlak is van enkele ruimteclaims met een onderverdeling van woningen, woningtypen en groen. Voor groen is gekeken naar parken en natuurgebieden, groenblauwe routes en buurt- en wijkgroen. Dit overzicht is opgenomen als bijlage bij het planMER.

Alternatief 1: Gebundelde verdichting met HOV-as
Binnen alternatief 1 is in totaal 634.214 m² beschikbaar voor de vergroeningsopgave. Dit is 165.786 m² minder dan de vergroeningsopgave van 800.000 m². Voor parken en natuurgebieden wordt de vergroeningsopgave naar verwachting behaald. De verdichting in alternatief 1 resulteert in een compactere buitenruimte, waardoor minder ruimte is voor onder meer groen-blauwe routes in deze buurten dan in alternatief 2. Door gespreid te verdichten in alternatief 1, kan de verdichting in geheel Overvecht beter samengaan met het vergroenen van de buitenruimte.

Tabel 5.5 Groenprogramma voor onderzoeksalternatief 1

Onderdeel	Huidig	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	470.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	21.700 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	142.514 m²
Totaal (m²)	**Onbekend**	**800.000 m²**	**634.214 m²**

De exacte hoeveelheid buurt- en wijkgroen in de huidige situatie is niet vastgesteld in het programma voor de onderzoeksalternatieven. Wel is duidelijk hoe groot park de Gagel en park de Watertoren zijn, die onderdeel uitmaken van het onderdeel buurt- en wijkgroen. Park de Gagel is 210.000 m² groot en park de Watertoren is 184.000 groot. In de ontwerp-omgevingsvisie is wel een indeling gemaakt naar groentypologieën in Overvecht. In dit planMER wordt een reflectie op het onderdeel groen in de ontwerp-omgevingsvisie gegeven (hoofdstuk 9).

Alternatief 2: Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht
Binnen alternatief 1 is in totaal 677.344 m² beschikbaar voor de vergroeningsopgave. Dit is 122.656 m² minder dan de vergroeningsopgave van 800.000 m². Voor parken en natuurgebieden wordt de vergroeningsopgave naar verwachting behaald.

Tabel 5.6 Groenprogramma voor onderzoeksalternatief 2

Onderdeel	Huidig	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	480.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	60.500 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	136.844 m²
Totaal	**Onbekend**	**800.000 m²**	**677.344 m²**

De exacte hoeveelheid buurt- en wijkgroen in de huidige situatie is niet vastgesteld in programma voor de onderzoeksalternatieven. Wel is duidelijk hoe groot park de Gagel en park de Watertoren zijn, die onderdeel uitmaken van het onderdeel buurt- en wijkgroen. Park de Gagel is 210.000 m²

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

groot en park de Watertoren is 184.000 groot. In de ontwerp-omgevingsvisie is wel een indeling gemaakt naar groentypologieën in Overvecht. In dit planMER wordt een reflectie op het onderdeel groen in de ontwerp-omgevingsvisie gegeven (hoofdstuk 9).

5.4 Beoordelingswijze milieueffecten

Voor de vergelijking van de alternatieven worden de effecten met plussen en minnen op een vijfpuntschaal beoordeeld (van ++ naar --, zie tabel 5.3) ten opzichte van de referentiesituatie. Per thema wordt in de betreffende paragrafen van hoofdstuk 5 beschreven wanneer een effect beoordeeld wordt als zeer positief tot aan zeer negatief.

Tabel 5.7 Beoordelingsschaal effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

Zeer positief effect	Positief effect	Geen/beperkt effect	Negatief effect	Zeer negatief effect
++	+	0	-	--

5.5 Beoordelingswijze doelbereik

Het doelbereik van de omgevingsvisie wordt beoordeeld aan de hand van de onderstaande zes overkoepelende ambitiethema's in de omgevingsvisie, die voortkomen uit de uitgangspuntennotitie:

- Groen Overvecht
- Verbonden Overvecht
- Compact Overvecht
- Inclusief Overvecht
- Toekomstbestendig Overvecht
- Vertraagd Overvecht

De centrale vraag hierbij is: hoe ver komt de gemeente Utrecht met de gestelde ambities, met het beleid dat zij in de omgevingsvisie schetsen. Om hier iets over te zeggen worden de ambities binnen de zes bovenstaande ambitiethema's beoordeeld voor de twee onderzoeksalternatieven (hoofdstuk 7) en voor de ontwerp-omgevingsvisie (paragraaf 9.4). In onderstaande tabel komen deze ambities aan bod.

Ambitiethema	Toelichting	Ambities
Groene stad (Groen Overvecht)	We bouwen in Overvecht aan een groene en gezonde leefomgeving. Een omgeving die uitnodigt om te ontmoeten, te sporten en te bewegen. Met ruimte voor meer groen, biodiversiteit en natuur. Want een gezonde omgeving heeft ook een positief effect op de gezondheid van haar bewoners.	Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk Een gezonde, groene leefomgeving Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten Verdichten en vergroenen in balans
Verbonden stad (Verbonden Overvecht)	We willen dat Overvecht goed met andere wijken, de natuur en het groen verbonden is. Overvecht	Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitiethema	Toelichting	Ambities
	vormt een belangrijke schakel om vanuit de stad naar het omliggende landschap te komen. Er liggen kansen om de verbindingen binnen de wijk én met de omgeving te verbeteren.	Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar
		We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk
Compacte stad (Compact Overvecht)	Er ligt een grote opgave om de wijk te verbeteren en te verdichten met woningen, werkplekken, voorzieningen en groen. De ruimte is beperkt. We moeten keuzes maken hoe we de beperkte ruimte goed gebruiken. Waar mogelijk willen we functies combineren. Bij een groeiende wijk horen meer voorzieningen, met winkelgebieden die goed bereikbaar zijn voor iedereen. We behouden wat sterk is en vernieuwen waar nodig.	We maken slim gebruik van de schaarse ruimte
		Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering
		Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk
Inclusieve stad (Inclusief Overvecht)	We werken aan een inclusieve wijk waar plek is voor iedereen. We zorgen voor meer diversiteit in de woningen, zodat de huidige én toekomstige bewoners in Overvecht kunnen wonen in een woning die bij hen past. De inrichting van de wijk draagt bij aan meer kansengelijkheid door het bieden van een stevige basis van voorzieningen, woningen, werkplekken, groen en mobiliteit. Deze is toegankelijk voor iedereen en biedt voldoende ruimte voor nieuwe ontwikkelingen	Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woningaanbod voor huidige en toekomstige bewoners
		Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen
		Prettige en sociaal veilige routes en plekken
		Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar
Toekomstbestendige stad (Toekomstbestendig Overvecht)	De ontwikkeling van Overvecht wordt integraal opgepakt met aandacht voor klimaatadaptatie, biodiversiteit, duurzame energie en circulariteit. Flexibiliteit en veerkracht zijn essentieel om op te toekomst voorbereid te zijn en je te kunnen aanpassen aan nieuwe omstandigheden en ontwikkelingen.	Een groene, natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving
		We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair
Vertraagde stad (Vertraagd Overvecht)	We bieden in Overvecht voldoende plekken voor stilte en rust en daarmee een gezonde omgeving om in te leven. Minder verkeersdrukte, meer groen en ruimte voor initiatieven uit de wijk.	We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit
		Geleidelijke groei en ontwikkeling

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

6 Milieueffecten onderzoeksalternatieven

In dit hoofdstuk komen de milieueffecten van de omgevingsvisie Overvecht aan bod. Per onderzoeksthema komt als eerst een overzicht van de effecten van beide onderzochte alternatieven aan bod, gevolgd door het beleid en het toetsingskader dat voor dat onderzoeksthema geldt. Hier volgt een omschrijving van de referentiesituatie. Vervolgens wordt de effectbeoordeling van de omgevingsvisie toegelicht. Wanneer sprake is van een (zeer) negatief effect, komt aan bod hoe dit eventueel gemitigeerd kan worden.

6.1 Verkeer

6.1.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

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

Tabel 6.1 Beleidskader verkeer

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	In 2050 een goede en betrouwbare infrastructuur als onderdeel van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem. Voor Overvecht betekent dit inzetten op toekomstbestendige oplossingen in mobiliteit.
Provinciaal	
Mobiliteitsplan 2014-2028	Provincie wil zorgen voor een goede bereikbaarheid per fiets, OV en auto in een gezonde omgeving. Dit versterkt de economie en bevordert een duurzame leefomgeving.
Gemeentelijk	
Mobiliteitsplan 2040	Om de groeiende stad gezond en bereikbaar te houden zet de gemeente Utrecht in op schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen; oftewel lopen, fietsen en OV. Daarnaast is Overvecht onderdeel van het Wiel met Spaken, een netwerk van hoogwaardige bus-, tram- en treinverbindingen. De gemeente wil de rol van Overvecht in dit netwerk optimaliseren.

Wijze van onderzoek

Voor het bepalen van de verkeerseffecten zijn drie scenario's doorgerekend met het meest actuele regionale verkeersmodel VRU (Verkeersmodel Regio Utrecht). Dit betreft de autonome situatie en twee alternatieven waarin ontwikkelingen en maatregelen zijn toegepast. De resultaten geven inzicht in hoeveel verkeer waar rijdt en welke modaliteit voor de verplaatsing wordt gekozen.

Toetsingskader

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

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Tabel 6.2 Toetsingskader verkeer

Indicator	++	+	0	-	--
Verschuiving van verkeer	In zeer sterke mate sprake van verschuiving doorgaand verkeer naar de ontsluitingswegen in en rond het plangebied en afname van doorgaand verkeer op woonstraten in Overvecht	In enige tot sterke mate sprake van verschuiving doorgaand verkeer naar de ontsluitingswegen in en rond het plangebied en afname van doorgaand verkeer op woonstraten in Overvecht	Effect neutraal	In enige tot sterke mate sprake van verschuiving doorgaand verkeer naar de woonstraten in Overvecht	In zeer sterke mate sprake van verschuiving doorgaand verkeer naar de woonstraten in Overvecht
Doorstroming op kruispuntniveau	Verzadigingsgraad afname meer dan 7 procentpunten	Verzadigingsgraad afname 1 tot 7 procentpunten	Verzadigingsgraad toe- of afname neutraal	Verzadigingsgraad toename 1 tot 7 procentpunten	Verzadigingsgraad toename meer dan 7 procentpunten
De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	In zeer sterke mate sprake van verschuiving in wijze van verplaatsing	In enige tot sterke mate sprake van verschuiving in wijze van verplaatsing	Effect op verschuiving in wijze van verplaatsing neutraal	In enige tot sterke mate sprake van verslechtering verschuiving in wijze van verplaatsing	In zeer sterke mate sprake van verslechtering verschuiving in wijze van verplaatsing
Routes fiets en voetganger	In zeer sterke mate sprake van verbetering ontsluiting langzaam verkeer	In enige tot sterke mate sprake van verbetering ontsluiting langzaam verkeer	Effect op ontsluiting langzaam verkeer neutraal	In enige tot sterke mate sprake van verslechtering ontsluiting langzaam verkeer	In zeer sterke mate sprake van verslechtering ontsluiting langzaam verkeer
Verkeersveiligheid	In zeer sterke mate sprake van verbetering verkeersveiligheid	In enige tot sterke mate sprake van verbetering verkeersveiligheid	Effect op verkeersveiligheid neutraal	In enige tot sterke mate sprake van verslechtering verkeersveiligheid	In zeer sterke mate sprake van verslechtering verkeersveiligheid

6.1.2 Omschrijving referentiesituatie

6.1.2.1 Huidige situatie

Verkeersafwikkeling

De wijk Overvecht is gelegen tussen de Vecht, de spoorverbinding Utrecht-Amersfoort en de NRU. Op de NRU rijden in 2015 (basisjaar verkeersmodel) circa 48.800 motorvoertuigen per etmaal. Hiermee is de NRU de drukste weg die langs Overvecht loopt. Daarnaast bestaat de hoofdstructuur van Overvecht uit een aantal gebiedsontsluitingswegen die de verbinding vormen tussen de woonstraten, de NRU en naastgelegen wijken. Wegen die deze rol vervullen zijn de Franciscusdreef ende Einsteindreef.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.1 Overzicht intensiteiten Overvecht in 2015 op diverse wegvakken (mvt/etm)

Kruispunten

Voor een zestiental kruispunten is de verzadigingsgraad in beeld gebracht. De verzadigingsgraad biedt inzicht in de verhouding tussen intensiteit en capaciteit op een kruispunt. Een verzadigingsgraad van minder dan 0,8 betekent een goede afwikkeling. Tussen de 0,8 en 0,9 spreken we van een matige verkeersafwikkeling. Bij een verzadigingsgraad tussen 0,9 en 1,0 is de kans op filevorming groot. Boven de 1,0 is sprake van een structureel doorstromingsprobleem. Bij een drietal kruispunten is reeds in de huidige situatie (op basis van doorrekening referentie) sprake van een doorstromingsprobleem. Dit betreffen de kruispunten:

1. Rio Brancodreef – Franciscusdreef (avondspits)
2. Carnegiedreef – Gangesdreef – Marowijnedreef
3. Moldaudreef – NRU (avondspits)

zie afbeelding op p.75 voor ontbrekende gegevens

Figuur 5.2 geeft een overzicht weer van de met het verkeersmodel doorgerekende kruispunten. De nummers corresponderen met de kruispuntnummers in tabel 6.3. Deze tabel geeft een overzicht van de verzadigingsgraad van de kruispunten (groen is goed functionerend, geel is matig, oranje is aandachtspunt, rood is knelpunt).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.2 Beschouwde kruispunten aan de hand van modelintensiteiten

Tabel 6.3 Verzadigingsgraad voor relevante kruispunten in 2015 (basisjaar verkeersmodel)

Kruispunt	Naam Kruispunt	Ochtendspits	Avondspits
1	Franciscusdreef – Orinocodreef	0.78	0.85
2	Franciscusdreef –Rio Blancodreef	0.93	> 1
3	Franciscusdreef - Floridadreef	0.58	0.66
4	Franciscusdreef - NRU	> 1	> 1
5	Carnegiedreef – Gangesdreef	0.68	0.88
6	Einsteindreef – Brailledreef	0.85	0.90
7	Einsteindreef - Carnegiedreef	0.65	0.85
8	Einsteindreef - Humberdreef	0.71	0.81
9	Einsteindreef – NRU	0.89	0.85
10	Zamenhofdreef - Theemsdreef	0.27	0.27

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

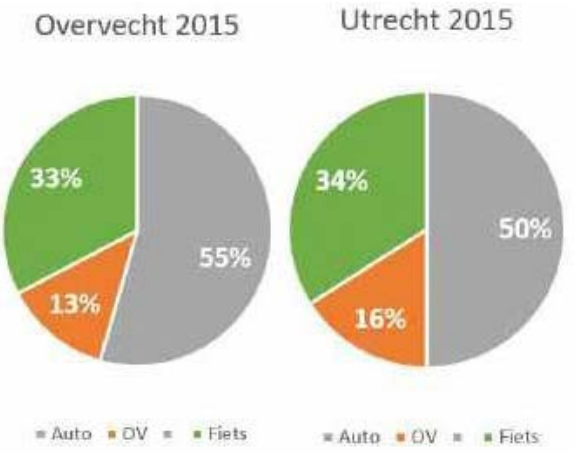
Kruispunt	Naam Kruispunt	Ochtendspits	Avondspits
11	Brailledreef – Zamenhofdreef	0.61	0.85
12	Zamenhofdreef – Rhonedreef	0.43	0.78
13	Brailledreef – Taagdreef	0.83	0.90
14	Tiberdreef – Moezeldreef	0.19	0.15
15	Darwindreef – Wolgadreef	0.79	0.85
16	Darwindreef- NRU	0.95	0.88
17	Moldaudreef - NRU	> 1	> 1

In 2015 doen zich op het gros van de relevante kruispunten van Overvecht geen knelpunten voor (I/C hoger dan 0,9). Wel zijn er in de avondspits relatief veel kruispunten met een matige verkeersafwikkeling. Op de kruispunten Einsteindreef – Brailledreef, Brailledreef – Taagdreef en Darwindreef – NRU staat de afwikkeling onder aanzienlijke druk tijdens het drukste piekmoment. Op kruispunten Franciscusdreef – Rio Blancodreef, Franciscusdreef - NRU en Moldaudreef - NRU doen zich in minimaal één van de spitsen knelpunten voor. Er is hier sprake van een structureel doorstromingsprobleem. Om deze knelpunten op te lossen, zal gekeken moeten worden naar een integraal maatregelenpakket in combinatie met de inrichting van de NRU. Deze weg heef een grote invloed op de ontsluiting en doorstroming van het verkeer in en rond Overvecht.

Wijze van verplaatsing

Om de verdeling van vervoerswijzen per alternatief in kaart te brengen, kijken we naar de modal split per alternatief. In de modal split van de wijk Overvecht is ten opzichte van heel Utrecht de auto prominenter aanwezig. Het autogebruik in Overvecht is verantwoordelijk voor circa 55 procent van de vervoersbewegingen, circa 5% hoger dan het autogebruik in de gehele gemeente Utrecht. Het leeuwendeel van de mensen gebruikt dus de auto. Een kleiner deel van de ritten, 33 procent wordt per fiets gemaakt. Dit aantal is vergelijkbaar met de gemeente Utrecht. Het OV verzorgt in 2015 circa 13 procent van de vervoersbewegingen in Overvecht, 3% minder dan de totale gemeente Utrecht. Wanneer we deze cijfers vergelijken met het Utrechtse gemiddelde, is te zien dat het autogebruik in Overvecht hoger ligt en er om en nabij evenveel gebruik wordt gemaakt van de fiets. Het OV-gebruik in Overvecht iets lager dan het Utrechtse gemiddelde.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.3 Modal split Overvecht en Utrecht, 2015

Routes fiets en voetganger

In de huidige situatie is er een aantal belangrijke fietsroutes in en rondom Overvecht. De drukste fietsroute door Overvecht heen is over de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef in het hart van de wijk. Ruim 3.000 fietsers maken elke dag gebruik van deze route. Verklaarbare reden hiervoor is dat het winkelcentrum met veel voorzieningen ook op deze route ligt. Verder valt op dat er veel fietsers gebruik maken van de ongelijkvloerse kruising met het spoor nabij het station (Meester Tripkade / Tiberdreef). Dit is de meest logische verbinding tussen Utrecht Overvecht en gebieden ten zuiden van de Kardinaal de Jongweg. Tenslotte zijn de oost-west verbindingen van belang. Dit komt omdat er relatief weinig fietsverbindingen over de Vecht zijn. Vandaar dat de routes via de Marnixlaan en Loevenhoutsedijk door meer dan 6.000 fietsers per etmaal worden gebruikt.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.4 Langzaam verkeernetwerk Overvecht in huidige situatie

Verkeersveiligheid

In de huidige situatie rijden zowel doorgaand autoverkeer als busverkeer door de woonstraten van Overvecht. Hoewel de maximumsnelheid op een deel van deze wegen 30 km/u bedraagt, conflicteren de functies van doorgaande route en een veilige leefomgeving elkaar. Spelen op straat, maar ook oversteekbaarheid lijden onder het verkeer dat dagelijks over deze woonstraten rijdt. Op een deel van de wegen in de woonwijken bedraagt de maximumsnelheid nog 50 km/u, wat niet strookt met het doel van een dergelijke weg en verkeersonveiligheid in de hand werkt. De belangrijke gebiedsontsluitingswegen zijn de Franciscusdreef en de Einsteindreef. Deze hebben 2x2 rijstroken (50 km/u) en zijn belangrijk voor de ontsluiting van Overvecht voor autoverkeer. Op sommige wegvakken liggen de intensiteiten hier rond of boven de 20.000 mvt/etm (motorvoertuigen per etmaal). De snelheid e intensiteiten op deze wegen heeft tot gevolg dat de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers slechter is dan bij 30 km/u wegen. Hierdoor is er een hoger risico op ongevallen, wat ook is terug te zien in de ongevalsdata.

Op basis van een korte analyse van ViaStat (ongevalsdata), valt te concluderen dat de meeste geregistreerde ongevallen zich voordoen op de (doorgaande) 50 km/u wegen en kruispunten zoals de Carnegiedreef, Moldaudreef, Einsteindreef en Franciscusdreef. Een uitsnede van de geregistreerde ongevallen van de afgelopen jaren is te zien in onderstaande figuur. Utrecht in Cijfers laat zien dat bewoners van Overvecht relatief vaak last hebben van gevaarlijk verkeersgedrag in hun buurt.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.5: Geregistreerde ongevallen in Overvecht van 1 januari 2014 t/m oktober 2023 (Bron: ViaStat)

6.1.2.2 Autonome ontwikkeling

Verkeersafwikkeling

In de autonome situatie wordt gerekend met het referentiejaar 2030. Op basis van autonome ontwikkeling wordt verwacht dat de intensiteiten op de gebiedsontsluitende wegen van Overvecht (Einsteindreef, Brailledreef, Franciscusdreef) toenemen. De woonstraten van Overvecht nemen niet of nauwelijks toe in verkeersdrukte.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.6 Overzicht intensiteiten Overvecht in situatie autonome groei 2030 (mvt/etm)

Tabel 6.4 Overzicht intensiteiten en relatieve toename in autonome ontwikkeling

Wegvak	Intensiteiten 2015	Intensiteiten 2030	Verandering t.o.v. 2015
Franciscusdreef	20.300	26.600	+31%
NRU	45.800	69.300	+51%
Moldaudreef	11.000	11.500	+5%
Wolgadreef	6.700	9.900	+48%
Einsteindreef (zuid)	17.800	16.200	-9%
Einsteindreef (noord)	11.900	12.800	+8%
Japuradreef	1.000	800	-20%
Nijldreef	2.600	2.600	0%

Kruispunten

Tabel 6.5 Verzadigingsgraad voor relevante kruispunten

Kruispunt	Naam Kruispunt	Ochtendspits (huidige situatie)	Avondspits (huidige situatie)	Ochtendspits (autonome ontwikkeling)	Ochtendspits (autonome ontwikkeling)
1	Franciscusdreef – Orinocodreef	0.78	0.85	0.85	0.85
2	Franciscusdreef – Rio Blancodreef	0.93	> 1	0.99	> 1

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

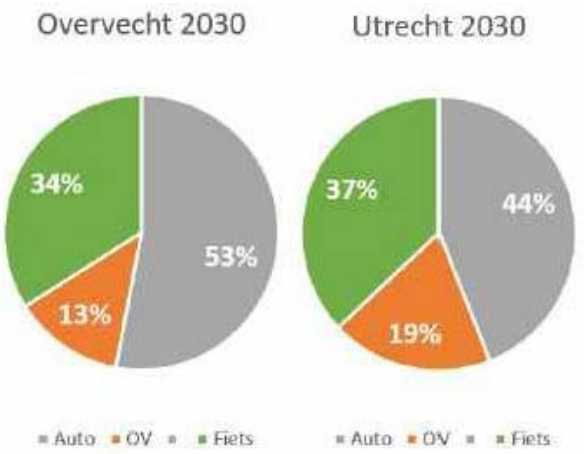
Kruispunt	Naam Kruispunt	Ochtendspits (huidige situatie)	Avondspits (huidige situatie)	Ochtendspits (autonome ontwikkeling)	Ochtendspits (autonome ontwikkeling)
3	Franciscusdreef – Floridadreef	0.58	0.66	0.82	0.85
4	Franciscusdreef – NRU	> 1	> 1	0.59	0.73
5	Carnegiedreef – Gangesdreef	0.68	0.88	0.66	0.88
6	Einsteindreef – Brailledreef	0.85	0.90	0.85	0.94
7	Einsteindreef – Carnegiedreef	0.65	0.85	0.85	0.85
8	Einsteindreef – Humberdreef	0.71	0.81	0.99	0.96
9	Einsteindreef – NRU	0.89	0.85	0.50	0.40
10	Zamenhofdreef – Theemsdreef	0.27	0.27	0.44	0.66
11	Brailledreef – Zamenhofdreef	0.61	0.85	0.85	0.69
12	Zamenhofdreef – Rhonedreef	0.43	0.78	0.85	0.84
13	Brailledreef – Taagdreef	0.83	0.90	0.85	0.86
14	Tiberdreef – Moezeldreef	0.19	0.15	0.25	0.19
15	Darwindreef – Wolgadreef	0.79	0.85	0.98	> 1
16	Darwindreef- NRU	0.95	0.88	0.85	0.69
17	Moldaudreef – NRU	> 1	> 1	0.50	0.43

Bovenstaande tabel laat zien dat de situatie op relevante kruispunten in Overvecht veranderd als gevolg van autonome groei. Kruispunt Franciscusdreef – Rio Blancodreef blijft een knelpunt met oog op de verkeersafwikkeling. We zien dat de situatie op kruispunten Franciscusdreef – NRU en Moldaudreef – NRU verbeterd van rood naar groen. Ook op kruispunten Brailledreef – Taagdreef en Darwindreef- NRU verbetert de verkeersafwikkeling, maar de kruispunten zijn nog wel een aandachtspunt met een I/C verhouding tussen de 0,8 en 0,9. Aan de andere kant is te zien dat kruispunten die in 2015 geen/nauwelijks een aandachtspunt vormen, door autonome groei wel in laatstgenoemde categorie vallen (kruispunten Franciscusdreef – Floridadreef, Einsteindreef – Humberdreef en Darwindreef – Wolgadreef).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Wijze van verplaatsing

In de autonome groeisituatie (2030) ligt het autogebruik in Overvecht op circa 53 procent. Het leeuwendeel van de verplaatsingen in Overvecht wordt dus met de auto gemaakt. We zien dat het aandeel autogebruik in Overvecht niet op hetzelfde tempo daalt als het stadsgemiddelde, dat in 2030 op 44% ligt. Het fietsgebruik in Overvecht ligt op 34 procent Het OV is verantwoordelijk voor 13 procent van de verplaatsingen binnen Overvecht. Wanneer er geen netwerkaanpassingen worden gedaan, is te zien dat het autogebruik tussen 2015 en 2030 met 2 procent is afgenomen. Het fietsgebruik neemt met 1 procent toe. Gemeentebreed is te zien dat er een sterkere verschuiving plaatsvindt van de auto naar de fiets en het OV.

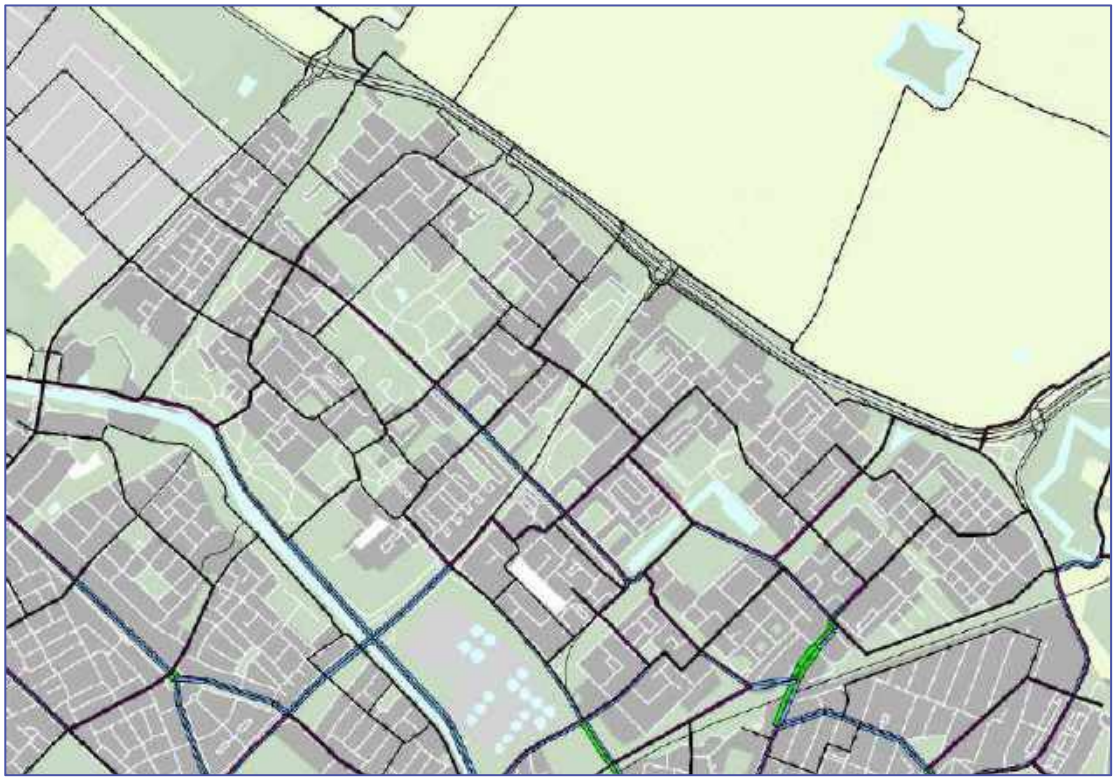


Figuur 6.7 Modal split Overvecht en Utrecht, 2030

Routes fiets en voetganger

In de autonome situatie zijn er qua belangrijke fietsroutes weinig significante veranderingen ten opzichte van de huidige situatie. Wel is te zien dat de drukste fietsroute door Overvecht heen nog vaker gebruikt wordt dan in de huidige situatie. Waar in de huidige situatie dagelijks ruim 3.000 fietsers gebruik maken van de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef, zijn dit er in de autonome situatie maximaal circa 6.000. Ook de verbinding tussen de Linnaueslaan en de Tiberdreef, over de Meester Tripkade, is een veelgebruikte fietsroute. De oost-west verbindingen blijven ook in de autonome situatie belangrijke routes in het fietsnetwerk van Overvecht. Dagelijks rijden er circa 8.000 fietsers over de Marnixlaan, dit waren er circa 7.000 in de huidige situatie. Opvallend is dat het Zandpad, gelegen parallel aan de Vecht, aanzienlijk meer gebruikt wordt in de autonome situatie (7.500) dan in de huidige situatie (3.500). Tot slot is te zien dat de route naar Fort Blauwkapel veel gebruikt wordt. Fort Blauwkapel is één van de attractiepunten gelegen aan Overvecht. Vanuit Overvecht, maar ook vanuit Voordorp worden de verbindingswegen naar en via het fort richting Groenekan veel gebruikt.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.8 Langzaam verkeernetwerk Overvecht in autonome ontwikkeling

Verkeersveiligheid

Zonder aanpassingen op de mobiliteitsnetwerken van Overvecht zal de verkeersdrukte op de drukste wegen van Overvecht in de autonome situatie toenemen. De oversteekbaarheid op de gebiedsontsluitende wegen als de Franciscusdreef, Einsteindreef en Moldaudreef komt hierdoor meer onder druk te staan. Door de toename van drukte op de weg neemt de verkeersveiligheid op deze manier af. Binnen de woongebieden van Overvecht, waar doorgaand verkeer mogelijk is, zijn wel kleine toenames zichtbaar, maar niet zo groot als op de gebiedsontsluitingswegen. Hierdoor blijft de verkeersveiligheid in deze gebieden nagenoeg hetzelfde als in de huidige situatie.

6.1.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten van verkeer zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2). In beide alternatieven zijn beleidsmaatregelen zoals strenger parkeerbeleid en verbeterde fietsverbindingen meegenomen.

NB: wat hier onvermeld blijft: de *mate waarin* het pareerbeleid strenger wordt verschilt significant tussen Alternatief 1 en Alternatief 2.
Zie p.57.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Hier item toe te voegen: Doorstroming in de 'flessenhalzen' (de éne inprikker per buurt).
(Is nog niet onderzocht, maar Alt.1 scoort dan zeker negatiever dan Alt.2.)

Dat Alt. 2 verkeersONveilig zou zijn is niet onderbouwd. Het is een stelling. En deze wordt vervolgens als doelredenering gebruikt bij de keuze om voort te bouwen op Alt.1.

Kenmerk

Tabel 6.6 Beoordeling verkeer

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Verkeersafwikkeling	Verschuiving van autoverkeer	+	-
Kruispunten	Doorstroming op kruispuntniveau	-	-
Wijze van verplaatsing	De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	+	+
Routes fiets en voetganger	Kwaliteit van langzaam verkeerroutes	+	+
Verkeersveiligheid	*Verkeersveiligheid*	+	-

Alt. 1 scoort negatiever dan Alt. 2

6.1.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Verkeersafwikkeling

Als gevolg van het maatregelenpakket van alternatief 1 worden de hoofdwegen van het netwerk van Overvecht drukker, terwijl de woonstraten minder druk worden. De NRU neemt als gevolg van de netwerkaanpassingen toe naar 77.100 mvt/etm. Ook de Franciscusdreef wordt drukker, op deze weg rijden in de situatie van alternatief 1 circa 32.800 mvt/etm. De Einsteindreef wordt ook significant drukker als gevolg van de aanpassingen in alternatief 1, waar het zuidelijke en noordelijke deel respectievelijk toenemen tot 26.400 mvt/etm en 27.900 mvt/etm. De Nijldreef kent een procentuele afname van 31 procent. In alternatief 1 rijden hier 1.800 mvt/etm. Ook de Moldaudreef neemt af in verkeersdrukte, naar 4.900 mvt/etm.

De woonstraten worden dus rustiger waardoor er meer ruimte is voor spelen en verblijven, fietsen en lopen. Er zijn afnames tot wel 50% te zien op bijvoorbeeld de Nijldreef en Neckardreef. Reden hiervoor is dat doorgaand verkeer op deze woonstraten als gevolg van het inprikkersysteem niet meer mogelijk is. Aan de andere kant worden de gebiedsontsluitingswegen drukker. Deze wegvakken kunnen de intensiteiten (bij 2x2 rijstroken als vormgeving) in principe prima aan. Gezien de verbeterde leefkwaliteit in de woonstraten heeft alternatief 1 een positief effect (+) op de verkeersafwikkeling (verschuiving van verkeer) ten opzichte van de referentiesituatie.

Zie opmerking op p.80

??! Hier wordt ´vergeten´ dat in de Omgevingsvisie staat (Deel A, p.98 en Deel B, p.180) dat de Einsteindreef (geheel) en de Franciscusdreef (zuidelijk deel) zullen worden heringericht als 'stadsboulevard' met 2 x 1 rijstroken. De capaciteit daar van is 20.000 mvt/etmaal voor goede doorstroming, tot maximaal 25.000 mvt/etmaal wat gezien wordt als 'ook nog mogelijk' (met congestie). (Zie Deel B, p.180).
In de tabellen 6.7 en 6.9 is te zien dat het wegennet in beide Alternatieven volloopt tot boven de capaciteit, maar in Alternatief 1 nog wat pregnanter (a.g.v. de knips tussen de buurten) dan in Alternatief 2.

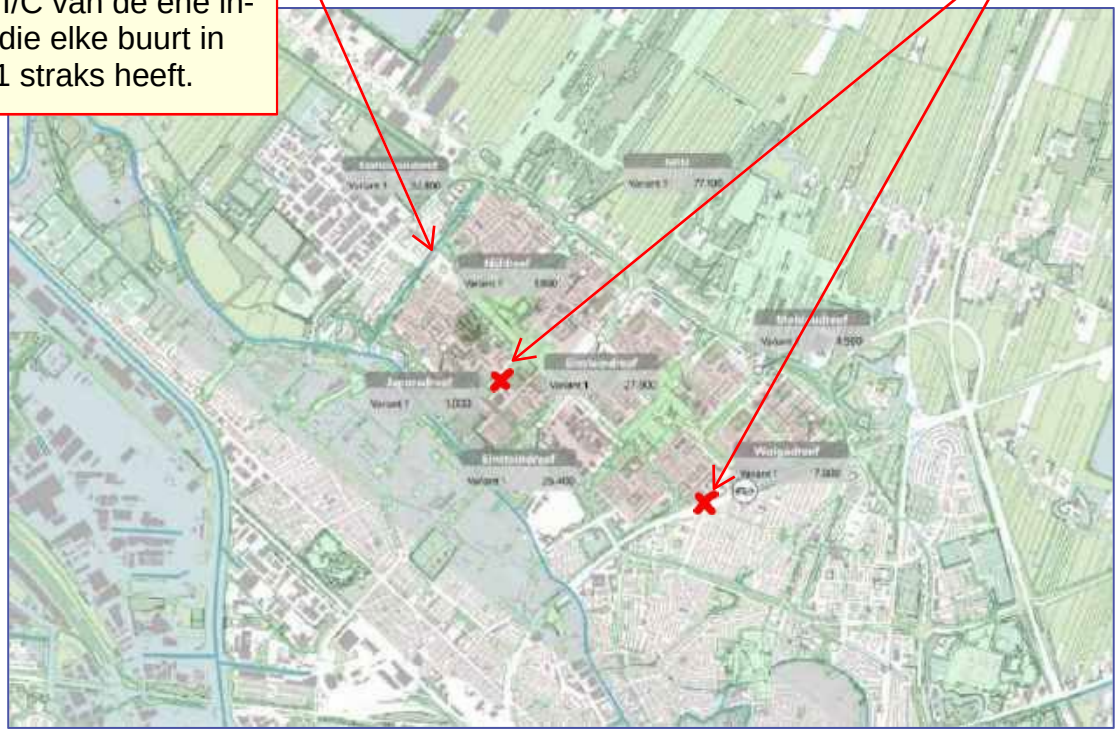
??! Dat is raar. Het criterium dat hier beschouwd wordt is toch Verkeersafwikkeling?
Daar scoort Alt. 1 slecht op (en slechter dan Alt.2). Maar vervolgens krijgt Alternatief 1 een positieve score voor verkeersafwikkeling vanwege ´verbeterde leefkwaliteit´! Zie ook opmerking op p.80.

Door dit soort kronkels maakt dit hele PlanMER zich ongeloofwaardig.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Dit zijn twee extra knips die in de ontwerp-Omgevingsvisie zijn toegevoegd t.o.v. Alternatief 1, maar waar geen doorrekening / effectbeoordeling op heeft plaatsgevonden.

Bij de beschouwing van verkeersafwikkeling is niet onderzocht wat in de ochtend- en avondspits het beeld zal zijn van de I/C van de éne in- en uitgang die elke buurt in Alternatief 1 straks heeft.



Figuur 6.9 Overzicht intensiteiten Overvecht alternatief 1 (mvt/etm)

Tabel 6.7 Overzicht intensiteiten en relatieve toename in alternatief 1

Wegvak	Intensiteiten 2030	Intensiteiten alternatief 1	Verandering t.o.v. 2030
Franciscusdreef	26.600	32.800	+23%
NRU	69.300	77.100	+11%
Moldaudreef	11.500	4.900	-57%
Wolgadreef	9.900	7.800	-21%
Einsteindreef (zuid)	16.200	26.400	+63%
Einsteindreef (noord)	12.800	27.900	+118%
Japuradreef	800	1.000	+25%
Nijldreef	2.600	1.800	-31%

De vergelijking in resultaten tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt nergens overzichtelijk naast elkaar gezet. Dat maakt deze hele paragraaf een zoekplaatje.

Kruispunten

Tabel 6.8 Verzadigingsgraad voor relevante kruispunten (OS = ochtendspits, AS = avondspits, HS = huidige situatie, AO = autonome ontwikkeling, A1 = alternatief 1)

Kruispunt	Naam Kruispunt	OS HS	AS HS	OS AO	AS AO	OS A1	AS A1
1	Franciscusdreef – Orinocodreef	0.78	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

De vergelijking in resultaten tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt nergens overzichtelijk naast elkaar gezet. Dat maakt deze hele paragraaf een zoekplaatje.

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Kruispunt	Naam Kruispunt	OS HS	AS HS	OS AO	AS AO	OS A1	AS A1
2	Franciscusdreef – Rio Blancodreef	0.93	> 1	0.99	> 1	> 1	> 1
3	Franciscusdreef - Floridadreef	0.58	0.66	0.82	0.85		
4	Franciscusdreef - NRU	> 1	> 1	0.59	0.73	0.44	0.54
5	Carnegiedreef – Gangesdreef	0.68	0.88	0.66	0.88	0.97	> 1
6	Einsteindreef – Brailledreef	0.85	0.90	0.85	0.94	0.93	> 1
7	Einsteindreef - Carnegiedreef	0.65	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85
8	Einsteindreef - Humberdreef	0.71	0.81	0.99	0.96	> 1	> 1
9	Einsteindreef – NRU	0.89	0.85	0.50	0.40	0.80	0.49
10	Zamenhofdreef - Theemsdreef	0.27	0.27	0.44	0.66	0.85	0.88
11	Brailledreef – Zamenhofdreef	0.61	0.85	0.85	0.69	0.48	0.68
12	Zamenhofdreef – Rhonedreef	0.43	0.78	0.85	0.84	0.85	> 1
13	Brailledreef – Taagdreef	0.83	0.90	0.85	0.86	0.81	0.87
14	Tiberdreef – Moezeldreef	0.19	0.15	0.25	0.19		
15	Darwindreef – Wolgadreef	0.79	0.85	0.98	> 1	0.85	0.85
16	Darwindreef- NRU	0.95	0.88	0.85	0.69	0.62	0.64
17	Moldaudreef - NRU	> 1	> 1	0.50	0.43	0.13	0.16

Als gevolg van alternatief 1 zien we dat de verkeersafwikkeling op kruispunt 2 verslechtert. Zowel in de ochtend- als avondspits is dit een kruispunt waar zich structureel doorstromingsproblemen voordoen. Ook kruispunten 5, 6, 8 en 12 worden in minimaal één spitsperiode als knelpunt beschouwd. De verkeersdrukte op de Franciscusdreef en Einsteindreef wordt groter door de netwerkaanpassingen in alternatief 1. Dit ligt in de lijn der verwachting omdat in dit alternatief het doorgaand verkeer door de woonstraten wordt afgesloten, waardoor de drukte op de

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

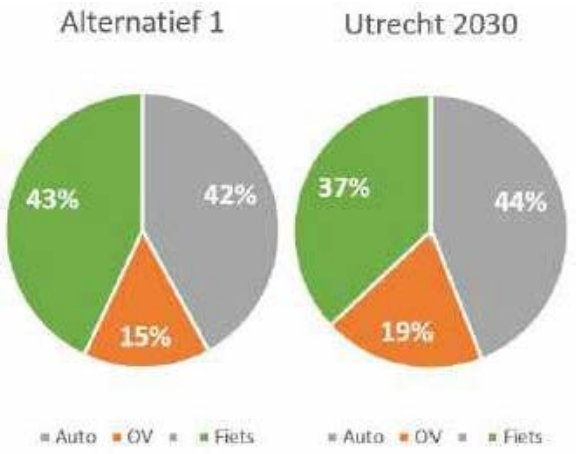
gebiedsontsluitingswegen toeneemt. Kruispunt 15 vormt in de autonome situatie een knelpunt, maar in alternatief 1 is de verkeersafwikkeling op dit kruispunt beter (matig).

De toenames in alternatief 1 ten opzichte van de autonome situatie zijn met name op de kruispunten waar in de autonome situatie reeds knelpunt is. Alle kruispunten samen (zowel ochtendspits als avondspits) kennen gemiddeld een toename van circa 3,5 procentpunt. Daarmee heeft alternatief 1 een negatief effect (-) ten opzichte van de autonome situatie.

Wijze van verplaatsing
In alternatief 1 wordt ingezet op één centrale HOV-as over de Carnegiedreef. Door de woongebieden van Overvecht die niet nabij deze as liggen, wordt een hoogwaardig buurt-OV product ter beschikking gesteld. Deze ingrepen op het netwerk zijn voor een deel verantwoordelijk voor een verschuiving in modal split binnen Overvecht. De auto is niet meer het dominante vervoersmiddel, in tegenstelling tot de huidige en autonome situatie. Autogebruik is in alternatief 1 verantwoordelijk voor 42 procent van de vervoersbewegingen binnen Overvecht. Het fietsgebruik is daarentegen toegenomen; 43 procent van de vervoersbewegingen in Overvecht worden met de fiets gemaakt. Het OV-gebruik kent een kleine toename en ligt nu op 15 procent van het totale aantal vervoersbewegingen. De netwerkaanpassingen van alternatief 1 leiden ertoe dat de modal split van Overvecht meer begint te lijken op die van de gemeente Utrecht. Het autogebruik ligt nu onder het niveau van Utrecht. Het aandeel OV-gebruik van Overvecht ten opzichte van Utrecht ligt lager, waar de fiets juist bovengemiddeld veel gebruikt wordt in Overvecht.

Als we kijken naar het absolute aantal ritten in Overvecht zien we dat er circa 40% extra ritten worden gemaakt. Dit is in lijn met het aantal huishoudens (+37%) en arbeidsplaatsen (+31%) wat in het gebied in dit alternatief wordt toegevoegd. De toename kan gerelateerd worden aan de groei van het aantal arbeidsplaatsen en inwoners in het gebied. Een uitsplitsing naar de verschillende modaliteiten laat zien dat het fietsverkeer het hardst groeit met 80% naar 120.000 ritten. OV-gebruik groeit met 60% van 26.000 naar bijna 42.000 ritten. Het autogebruik neemt ten slotte met 12% toe (van 103.000 naar 116.000). Dit is niet conform het mobiliteitsplan, waarbij het uitgangspunt is dat de groei van de stad (huishoudens en arbeidsplaatsen) wordt opgevangen door een verschuiving van de modal split naar lopen, fietsen en OV. Dit betekent dat er nog stevigere maatregelen nodig zijn om het autogebruik in Overvecht niet verder te laten groeien.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

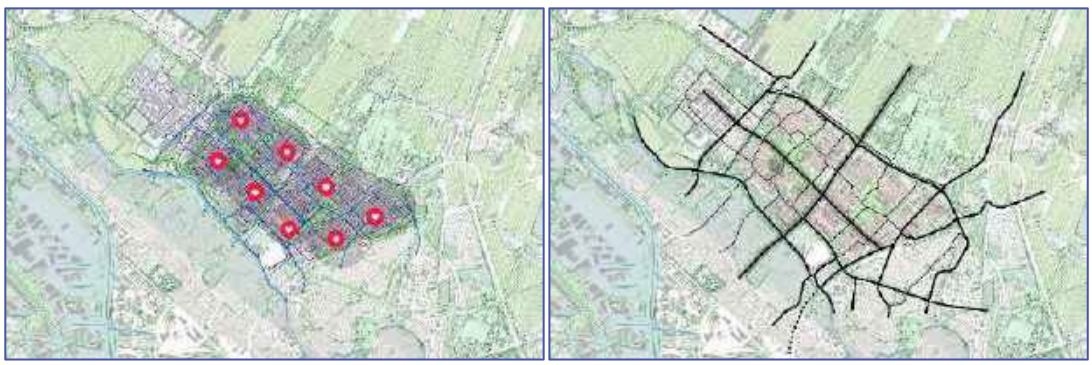


Figuur 6.10 Modal split alternatief 1 en Utrecht

Aangezien het autoverkeer relatief gezien afneemt ten opzichte van de andere modaliteiten, heeft alternatief 1 een positief effect (+) op de wijze van verplaatsing. Een relatieve afname van het autoverkeer wordt namelijk positief beoordeeld in het MER.

Routes fiets en voetganger

De bereikbaarheid voor fiets en voetganger in Overvecht speelt in beide alternatieven een belangrijke rol. De fiets- en wandelnetwerken binnen Overvecht, maar ook de verbindingen naar naastgelegen gebieden, zullen worden opgewaardeerd. Ook de realisatie van een nieuwe (fiets)brug over de Vecht draagt hieraan bij. De wijk Overvecht is opgebouwd uit verschillende sub-wijken met voorzieningen in de buurt. Elk woonblok heeft als het ware een 'kloppend hart'. In beide alternatieven wordt ingezet op het toegankelijk maken van voorzieningen en attractiepunten middels een goed fiets- en wandelnetwerk. Ook de verbinding met de andere sub-wijken en groengebieden zijn hierin belangrijk. Dit is ook terug te zien in de modal split, waarin het fietsgebruik in alternatief 1 met 9% toeneemt ten opzichte van de autonome situatie. De extra loop- en fietsverbindingen hebben daarmee een positief effect (+) ten aanzien van de referentiesituatie.



Figuur 6.11 Buurtharten en langzaam verkeernetwerk alternatief 1

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Deze verbeterde bereikbaarheid is ook terug te zien in de fietsintensiteiten. In Overvecht wordt 43% van de verplaatsingen met de fiets gemaakt, een groei van 9%. In absolute aantallen (kilometers) groeit het fietsverkeer in de wijk met 80%. Dit is vooral terug te zien op een aantal corridors. Er zijn twee drukke noord-zuid routes waar de fietsintensiteiten ongeveer verdubbelen. Dit zijn de Carnegiedreef/Zamenhofdreef en de route langs de Vecht (Zandpad). De verbeterde fietskwaliteit langs de Carnegiedreef sluit aan bij de visie om hier een HOV-corridor te ontwikkelen en autoverkeer niet meer toe te staan.

Daarnaast valt op dat het fietspad langs het spoor veel intensiever gebruikt wordt. Waar dit fietspad in de autonome situatie door 2.500 tot 4.500 fietsers gebruikt wordt, is dit in onderzoeksalternatief 1 tussen de 4.000 en ruim 12.000. Met name het gedeelte tussen de Brailledreef en station Overvecht trekt veel fietsers. Dit gaat ten koste van de fietsroute door de wijk (Taagdreef, Rubicondreef). Hier is een lichte afname zichtbaar.

Tenslotte wordt in het verlengde van het fietspad langs het spoor ook de Donaudreef veel vaker gebruikt door fietsers. Waar de intensiteiten in de autonome variant tussen de 2.300 en 5.500 per etmaal liggen, is dat in planvariant 1 tussen de 8.500 en 14.500. Daarmee is de route langs het spoor en de Donaudreef de drukste fietsroute vanuit het zuidwesten naar het noordoosten.

Verkeersveiligheid
De netwerkaanpassingen van alternatief 1 leiden tot duidelijke toe- en afnames op verschillende typen wegen binnen Overvecht. Het autoluw maken van de woonstraten van Overvecht leidt tot een betere oversteekbaarheid op deze straten. Daarnaast biedt de nieuwe inrichting (30 of 15 km/u) ook meer ruimte voor kinderen om veilig op straat te spelen. De verkeersveiligheid op de woonstraten van Overvecht neemt daarom sterk toe. Anderzijds leidt het weren van doorgaand autoverkeer door de woonstraten tot een toename op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht. Doorgaand verkeer dat in de huidige situatie gebruik maakt van de woonstraten, zal uitwijken naar de gebiedsontsluitingswegen en de ring. Op gebiedsontsluitingswegen zoals de Franciscusdreef en de Einsteindreef zal de toename in verkeer leiden tot een verminderde oversteekbaarheid. Omdat de toegenomen verkeersdruk zich concentreert op een aantal wegen, en er grote verbeteringen optreden op de woonstraten gaat de verkeersveiligheid per saldo er op vooruit.

Al met al zal de verkeersveiligheid in alternatief 1 verbeteren. Daarmee is er positief (+) ten opzichte van de referentiesituatie.

6.1.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Verkeersafwikkeling
De gevolgen van de netwerkaanpassingen in alternatief 2 zijn merkbaar aan de intensiteiten op het wegennet van Overvecht. Net zoals in alternatief 1 neemt ook de verkeersdrukte op de gebiedsontsluitende wegen in alternatief 2 toe. Op de Franciscusdreef neemt het aantal motorvoertuigen per etmaal toe van 26.600 in de autonome situatie naar 29.700 in alternatief 2 (+3.100). Ook op de Einsteindreef neemt het verkeer toe. Op het zuidelijke deel van de

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

?? In deze hele alinea worden de toenames bij Alt. 2 enkel in aantallen uitgedrukt maar nergens vergeleken met de (veelal hogere) aantallen bij Alt.1, *behalve* bij Moldaudreef/ Nijldreef, daar wordt expliciet benoemd dat de aantallen bij Alt.2 hoger zijn dan bij Alt.1. Dit riekt naar *framing*.

Nu wordt echt met twee maten gemeten. Bij Alt. 1 wordt met geen woord gesproken over de toenames op de gebiedsontsluitingswegen, en bij Alt. 2 ineens wel.
Zie ook opmerking op p.74.

Einsteindreef rijdt in alternatief 2 circa 26.100 mvt/etm, op het noordelijke deel circa 22.800 mvt/etm. Ook de verkeersdrukte op de NRU en Wolgadreef neemt toe (respectievelijk tot 73.900 mvt/etm en 11.100 mvt/etm). Daarnaast zien we ook toenames op de Moldaudreef en Nijldreef (respectievelijk 6.800 mvt/etm en 3.900 mvt/etm). De intensiteiten op laatstgenoemde wegvakken ligt hier hoger dan in alternatief 1. Dit is verklaarbaar door de verschillen in auto-netwerk tussen beide alternatieven. Waar in alternatief 1 geen doorgaand verkeer door de woonstraten mogelijk is, blijft doorgaand verkeer wel mogelijk in alternatief 2.

Doordat er zowel toenames op de grotere gebiedsontsluitingswegen zijn, maar ook op een deel van de erftoegangswegen in de wijk zelf, is er sprake van een negatief effect (-) ten opzichte van de referentiesituatie.



Figuur 6.12 Overzicht intensiteiten Overvecht alternatief 2 (mvt/etm)

Tabel 6.9 Overzicht intensiteiten en relatieve toename in alternatief 2

Wegvak	Intensiteiten 2030	Intensiteiten alternatief 2	Verandering t.o.v. 2030
Franciscusdreef	26.600	29.700	+12%
NRU	69.300	73.900	+7%
Moldaudreef	11.500	6.800	-41%
Wolgadreef	9.900	11.100	+12%
Einsteindreef (zuid)	16.200	26.100	+61%
Einsteindreef (noord)	12.800	22.800	+78%
Japuradreef	800	900	+13%

De vergelijking in resultaten tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt nergens overzichtelijk naast elkaar gezet. Dat maakt deze hele paragraaf een zoekplaatje.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Kenmerk R001-

De vergelijking in resultaten tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt nergens overzichtelijk naast elkaar gezet. Dat maakt deze hele paragraaf een zoekplaatje.

Wegvak	Intensiteiten 2030	Intensiteiten alternatief 2	Verandering t.o.v. 2030
Nijldreef	2.600	3.900	+50%

Kruispunten

Tabel 6.10 Verzadigingsgraad voor relevante kruispunten (OS = ochtendspits, AS = avondspits, HS = huidige situatie, AO = autonome ontwikkeling, A2 = alternatief 2)

Kruispunt	Naam Kruispunt	OS HS	AS HS	OS AO	AS AO	OS A2	AS A2
1	Franciscusdreef – Orinocodreef	0.78	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85
2	Franciscusdreef – Rio Blancodreef	0.93	> 1	0.99	> 1	> 1	> 1
3	Franciscusdreef - Floridadreef	0.58	0.66	0.82	0.85		
4	Franciscusdreef - NRU	> 1	> 1	0.59	0.73	0.51	0.59
5	Carnegiedreef – Gangesdreef	0.68	0.88	0.66	0.88	0.92	0.96
6	Einsteindreef – Brailledreef	0.85	0.90	0.85	0.94	> 1	> 1
7	Einsteindreef - Carnegiedreef	0.65	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85
8	Einsteindreef - Humberdreef	0.71	0.81	0.99	0.96	> 1	> 1
9	Einsteindreef – NRU	0.89	0.85	0.50	0.40	0.69	0.48
10	Zamenhofdreef - Theemsdreef	0.27	0.27	0.44	0.66	0.85	0.85
11	Brailledreef – Zamenhofdreef	0.61	0.85	0.85	0.69	0.46	0.72
12	Zamenhofdreef – Rhonedreef	0.43	0.78	0.85	0.84	0.86	> 1
13	Brailledreef – Taagdreef	0.83	0.90	0.85	0.86	0.84	0.88
14	Tiberdreef – Moezeldreef	0.19	0.15	0.25	0.19	0.33	0.31
15	Darwindreef – Wolgadreef	0.79	0.85	0.98	> 1	0.87	0.91
16	Darwindreef- NRU	0.95	0.88	0.85	0.69	0.83	0.70

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Dat verschil is NIET te zien in deze tabel, aangezien Alt. 1 en Alt.2 in deze tabel niet naast elkaar zijn gezet.

Wat is 'gering'? Dat is interpretatie, en die interpretatie is hier niet navolgbaar.

Kruispunt	Naam Kruispunt	OS HS	AS HS	OS AO	AS AO	OS A2	AS A2
17	Moldaudreef - NRU	> 1	> 1	0.50	0.43	0.30	0.27

In alternatief 2 is doorgaand verkeer via de woonstraten van Overvecht mogelijk, in tegendeel tot alternatief 1. In bovenstaande tabel is te zien dat dit verschil geringe invloed heeft op de verkeersafwikkeling van kruispunten in Overvecht. Net zoals in alternatief 1 neemt de afwikkelingskwaliteit op kruispunten 6 en 8 af. Echter, hoewel nog steeds als aandachtspunt beschouwd, verbeterd de verkeersafwikkeling op kruispunt 5 in lichte mate. Kruispunt 2 (Rio Brancodreef – Franciscusdreef) blijft een knelpunt.

Omdat de verkeersafwikkeling vooral in geding komt op de kruispunten waar de verzadigingsgraad hoog is, en de planbijdrage voor alternatief 2 daar onder de 0,07 is, h e alternatief 2 een negatief effect (-) ten opzichte van de autonome situatie op de doorstron de kruispunten.

maar minder negatief dan Alternatief 1.

Wanneer de alternatieven wel in één tabel worden gecombineerd, dan is te zien dat er juist wél verschillen zijn tussen Alt.1 en Alt.2, en dat de toenames op de gebiedsontsluitingsw egen (en de overschrijdingen van de I/C=0,8) bij Alt. 1 pregnanter zijn dan bij Alt.2

Wijze van verplaatsing

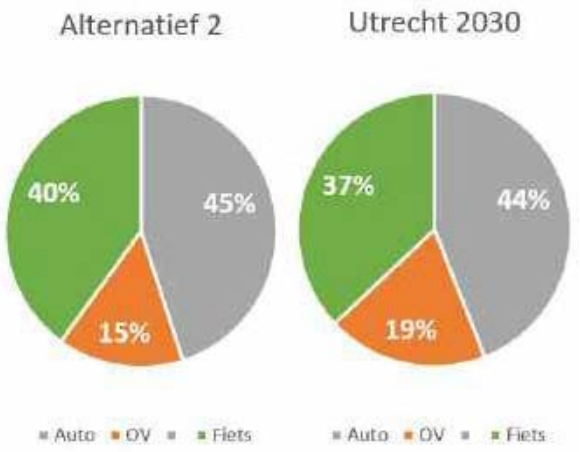
In alternatief 2 blijft de buslijn door de woongebieden van Overvecht bestaan. In tegenste alternatief 1 wordt in deze alternatief geen centrale HOV-as gerealiseerd op de Carnegie Alternatief 2 zet in op een optimalisatie van het bestaande OV-aanbod in Overvecht. Doo bus door de woonstraten van Overvecht rijdt, is deze lijn voor mensen vanuit heel de wijk toegankelijk. Daarnaast zet alternatief 2 in op een koppeling aan de wiel/spaak strategie gemeente. Enerzijds een spaak richting Overvecht Noord en Utrecht Centraal, anderzijds tussen USP en de wijk Zuilen via station Overvecht. De gevolgen voor de modal split van Overvecht zijn hierdoor merkbaar. Het autogebruik ligt ook in alternatief 2 lager dan de huidige en autonome situatie (45 procent). Het fietsgebruik is verantwoordelijk voor 40 procent van de vervoersbewegingen in Overvecht. Het OV voorziet in deze alternatief 15 procent van de vervoersbewegingen. Ten opzichte van de gemiddelde modal split van Utrecht wordt in Overvecht door alternatief 2 meer gebruik gemaakt van de fiets. Het autogebruik ligt om en nabij om hetzelfde niveau, het OV-gebruik ligt 4% lager.

Het OV-gebruik van alternatief 2 ligt percentueel gezien op hetzelfde niveau als in alternatief 1. Dat lag niet in de lijn der verwachting, aangezien het OV in alternatief 1 geconcentreerd wordt op de HOV-as (Carnegiedreef) waar ook de grootste verdichting plaatsvindt. Mogelijke verklaring is dat inwoners uit de wijken niet lopend of fietsend naar de HOV-halte gaan, maar vaker de fiets gebruiken in plaats van het OV. Dit is ook terug te zien in het verschil in fietsgebruik in beide varianten.

Als we kijken naar het absolute aantal ritten in Overvecht in onderzoeksalternatief 2, zien we dat er circa 39% extra ritten worden gemaakt ten opzichte van de referentiesituatie. Dit kan gerelateerd worden aan de groei van het aantal arbeidsplaatsen en inwoners in het gebied. Een uitsplitsing naar de verschillende modaliteiten laat zien dat het fietsverkeer het hardst groeit met

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

65% naar 110.000 ritten. OV-gebruik groeit met 60% van 26.000 naar bijna 42.000 ritten. Het autogebruik neemt ten slotte met 18% toe (van 103.000 naar 122.000). Dit is niet conform het mobiliteitsplan, waarbij het uitgangspunt is dat de groei van de stad (huishoudens en arbeidsplaatsen) wordt opgevangen door een verschuiving van de modal split naar lopen, fietsen en OV. Dit betekent dat er nog stevigere maatregelen nodig zijn om het autogebruik in Overvecht niet verder te laten groeien. Het gebruik van alle modaliteiten neemt dus toe, maar de verhoudingen in de modal split veranderen ten gunste van de fiets en het OV.



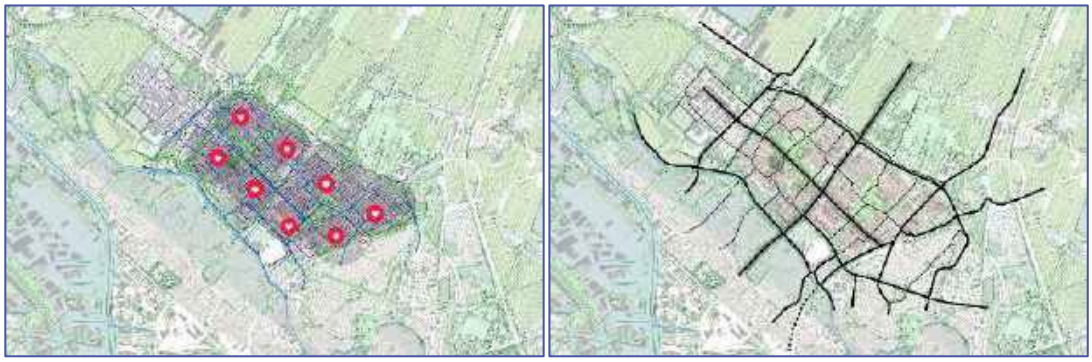
Figuur 6.13 Modal split alternatief 2 en Utrecht

Aangezien het autoverkeer relatief gezien afneemt ten opzichte van de andere modaliteiten, heeft alternatief 2 een positief effect (+) op de wijze van verplaatsing. Een relatieve afname van het autoverkeer wordt namelijk positief beoordeeld in het MER.

Routes fiets en voetganger

Net zoals in alternatief 1 vormt de bereikbaarheid voor fiets- en voetganger een speerpunt in het nieuwe mobiliteitsbeeld in Overvecht. De voorzieningen en attractiepunten in de sub-wijken van Overvecht zijn goed bereikbaar voor iedereen. In beide alternatieven wordt ingezet op het toegankelijk maken van voorzieningen en attractiepunten middels een goed fiets- en wandelnetwerk. Ook de verbinding met de andere sub-wijken en groengebieden zijn hierin belangrijk. Dit is ook terug te zien in de modal split, waarin het fietsgebruik in alternatief 2 met 6% toeneemt ten opzichte van de autonome situatie (en met 7% ten opzichte van de huidige situatie). De extra loop- en fietsverbindingen hebben daarmee een positief effect (+) ten aanzien van de referentiesituatie.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.14 Buurtharten en langzaam verkeernetwerk alternatief 2

Deze verbeterde bereikbaarheid is ook terug te zien in de fietsintensiteiten. In Overvecht wordt 40% van de verplaatsingen met de fiets gemaakt, een groei van 6%. Dit is wel iets lager dan in onderzoeksalternatief 1. In absolute aantallen (kilometers) groeit het fietsverkeer in de wijk met ruim 60%. Deze groei vindt plaats op dezelfde fietscorridors als bij onderzoeksalternatief 1. Wederom zijn de Carnegiedreef/Zamenhofdreef en het Zandpad (route langs de Vecht) de fietsroutes waar de grootste groei op noord-zuid niveau plaatsvindt. Maar ook op de Brailledreef is een forse toename zichtbaar. Waar hier in de autonome situatie tussen de 3.000 en 5.000 fietsers per dag gebruik van maken, groeit dit in planvariant 2 naar 7.500 tot 10.000 gebruikers.

Van west naar oost vindt de grootste groei wederom plaats op het fietspad langs het spoor (tot station Overvecht), waarna fietsers de Donaudreef gebruiken. Tenslotte neemt het fietsverkeer op de Einsteindreef ook flink toe, maar dan enkel op het gedeelte tussen de Marnixlaan en het winkelcentrum. De groei bedraagt hier ruim 60%. Op het noordelijk deel van de Einsteindreef zijn nauwelijks fietsers aanwezig.

Verkeersveiligheid

Ook voor de auto speelt de bestaande wegenstructuur een belangrijke rol in het toekomstbeeld van Overvecht. In alternatief 2 wordt uitgegaan van het benutten van deze bestaande structuur. Waar mogelijk worden parkgebieden vrijgespeeld, maar doorgaand verkeer door de sub-wijken zal blijven bestaan. Sommige routes door de sub-wijken zullen een sterkere verkeersfunctie hebben vanwege het busverkeer. In de woonbuurten van Overvecht betekent dit dat functies als veilig oversteken en spelen op straat, onder druk komen te staan. Ook op de gebiedsontsluitende wegen van Overvecht, waar de verkeersdrukte toeneemt, staat de verkeersveiligheid onder druk. Een hogere intensiteit aan weggebruikers zal zonder mitigerende maatregelen leiden tot een slechtere oversteekbaarheid.

Doordat er in planalternatief 2 zowel verkeer in de woonstraten blijft rijden, en de gebiedsontsluitingswegen drukker worden met als gevolg dat de oversteekbaarheid verslechtert, heeft alternatief 2 een negatief (-) effect op de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

6.1.4 Mitigerende maatregelen

De netwerkaanpassingen die worden voorgesteld in alternatief 1 en alternatief 2 leiden beide tot forse verkeerstoenames op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht. Dat de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht drukker worden, is een logisch gevolg van de verdichting en netwerkaanpassingen die de alternatieven voorstellen. Om forse verkeerstoenames op de ontsluitende routes van Overvecht te voorkomen is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het 'slim parkeren' principe uit het mobiliteitsplan). Daarbij ligt het voor de hand om onderscheid te maken tussen gebieden. Zo is een strikter parkeerbeleid bij de centrumgebieden (station Overvecht, winkelcentrum) logischer dan in het noorden van Overvecht. Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Het is om deze reden essentieel om in te zetten op modal shift richting fiets- en OV. Dit zou een belangrijke bijdrage leveren zowel op het gebied van verkeersafwikkeling als verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.

6.1.5 Doorkijk naar 2040

Omdat het verkeersmodel dat gebruikt is voor de verkeersberekeningen van de onderzoeksalternatieven doorkijk geeft tot 2030, is ervoor gekozen om voor de indicator verkeer een kwalitatieve omschrijving te geven van de verkeerssituatie in 2040, de planhorizon van de omgevingsvisie Overvecht. Hiervoor is gekeken naar de verwachte verkeersintensiteiten in Overvecht in 2040. Hiervoor is het basisjaar 2030 en 2040 gebruikt. Bij een vergelijking tussen de verwachte intensiteiten in deze twee jaartallen valt op dat de intensiteiten op de gebiedsontsluitende wegen (Franciscusdreef, Einsteindreef, Moldaudreef, Brailledreef) in 2040 licht stijgen ten opzichte van 2030. De verkeersintensiteiten op de woonstraten (erftoegangswegen) blijven nagenoeg gelijk. Voor de effectbeoordeling heeft dit tot gevolg dat de kruispunten nog iets meer verkeer te verwerken krijgen.

Er zijn diverse parameters die van invloed zijn op de ontwikkeling van intensiteiten. Zo zijn gebiedsontwikkelingen een belangrijke parameter. Indien er toch minder woningen en/of arbeidsplaatsen worden gerealiseerd, nemen de verkeersintensiteiten af, wat gunstig is voor de oversteekbaarheid en de afwikkeling van verkeer op de kruispunten. Daarnaast zijn er ook enkele beleidsparameters die invloed kunnen hebben op de intensiteiten. Voorbeelden hiervan zijn parkeerbeleid, autoluwe stad en verdichten in bestaand gebied (15-minuten stad). Die factoren kunnen voor een daling van het autogebruik zorgen.

6.2 Geluid

6.2.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

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

Tabel 6.11 Beleidskader geluid

Beleidskader	Toelichting
Europees	

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
EU-richtlijnen geluid	Verplichting voor bronbeheerders voor opstellen geluidsbelastingskaart en actieplan geluid.
Nationaal	
Wet geluidhinder Vanaf 1 januari 2024: Omgevingswet	Het wettelijk kader rond geluid is vastgelegd in de Wet geluidhinder. In verschillende nieuwe of te wijzigen situaties in de Wet geluidhinder geldt een geluidsbelasting van 48 dB als voorkeursgrenswaarde. Afhankelijk van de situatie gelden tevens maximale (ontheffings)waarden. Bij de aanpassing van bestaande (gemeentelijke) wegen dient een zogenaamd reconstructie-onderzoek te worden uitgevoerd. De geluidsbelasting in de plansituatie wordt daarbij vergeleken met de geluidsbelasting in de huidige situatie (of een eerder vastgestelde hogere waarde). Wanneer sprake is van een toename van 2 dB of meer, is sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder. In dat geval dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden overwogen. Per 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking. Daarmee verandert het normstelsel voor geluid. Voor situaties langs gemeentelijke wegen gaat een voorkeurswaarde van 53 dB gelden. Afhankelijk van de situatie kunnen maximale waarden van toepassing zijn. Voorliggende analyse betreft geen formele toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder/de Omgevingswet. In een laten planstadium zal formeel akoestisch onderzoek plaats moeten vinden.
Gemeentelijk	

Gemeentelijk geluidsbeleid
 	
Beleidsnota Geluid en Trillingen
	De Gemeente Utrecht kent een eigen geluidsbeleid. Dit beleid is verwoord in de rapportage 'Geluidnota Utrecht - 2014-2018' van 11 februari 2014. Het beleid beoogt het beheersen en voorkomen van geluidshinder bij ontwikkelingen zoals bij bestemmingsplannen, vergunningverlening en de aanleg en reconstructie van wegen. De Geluidnota heeft betrekking op het geluid van wegen, spoor en bedrijven/industrie.
	
	De belangrijkste regels in het geluidsbeleid betreffen:
	• nieuw te bestemmen woningen beschikken over een:
	  - geluidsluwe gevel;
	  - rustige buitenruimte;
	  - akoestisch goede woningindeling;
	• behoud van goed akoestisch woon- en leefklimaat in rustige woonwijken bij bestemmen van nieuwe woningen en bedrijven in elkaars nabijheid.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	De gemeente Utrecht kent tevens een Beleidsnota Geluid en Trillingen. Daarin is de missie: “Wij staan en gaan voor het verbeteren van geluidskwaliteit en voorkomen van trillinghinder. Wij richten ons hiermee op een gezonde en leefbare bestaande en nieuwe stad.”

Toetsingskader

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

Tabel 6.12 Toetsingskader geluid

Indicator	++	+	0	-	--
Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	Veel wegvakken met significante afname geluidsbelasting	Meerdere wegvakken met significante afname geluidsbelasting	Geen/enkele wegvakken met significante toename/afname geluidsbelasting	Meerdere wegvakken met significante toename geluidsbelasting	Veel wegvakken met significante toename geluidsbelasting
Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van het spoor neemt sterk af	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van het spoor neemt af	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van het spoor blijft nagenoeg gelijk	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van het spoor neemt toe	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van het spoor neemt sterk toe
Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van industrie neemt sterk af	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van industrie neemt sterk af	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van industrie blijft nagenoeg gelijk	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van industrie neemt toe	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van industrie neemt sterk toe
Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	Gecumuleerde geluidshinder neemt sterk af	Gecumuleerde geluidshinder neemt af	Gecumuleerde geluidshinder blijft nagenoeg gelijk	Gecumuleerde geluidshinder neemt toe	Gecumuleerde geluidshinder neemt sterk toe

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

Op basis van de verkeersmodelgegevens zijn diverse wegvakken gekozen waarop sprake is van veranderingen in verkeersbewegingen. Daarbij is enerzijds gekeken naar de grotere wegen rond

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Overvecht alsmede de belangrijkste wegenstructuur binnen de wijk. Onderstaande figuur geeft de locatie van de beschouwde wegvakken weer.



Figuur 6.15 Beschouwde wegvakken voor beschouwing geluidhinder wegverkeer

Voor de betreffende wegvakken is op basis van de verandering in verkeersintensiteiten bepaald in hoeverre een significante verandering van de geluidsbelasting verwacht kan worden. Daarbij is de relatie gelegd met de huidige geluidsbelastingen op woningen in Overvecht. Deze geluidsbelastingen zijn aangeleverd door de gemeente Utrecht. De geluidsbelastingen zijn berekend in lijn met de EU-geluidsbelastingskaart 2021, maar dan op basis van het Reken- en Meetvoorschrift Geluid (RMG 2012). Hiermee kan de relatie gelegd worden met de normen uit de Wet geluidhinder.

Omdat geen specifieke geluidsberekeningen uitgevoerd zijn, is een beoordeling gegeven op basis van de te verwachten wegen met een significante verandering van de geluidsbelasting.

6.2.2 Omschrijving referentiesituatie

6.2.2.1 Huidige situatie

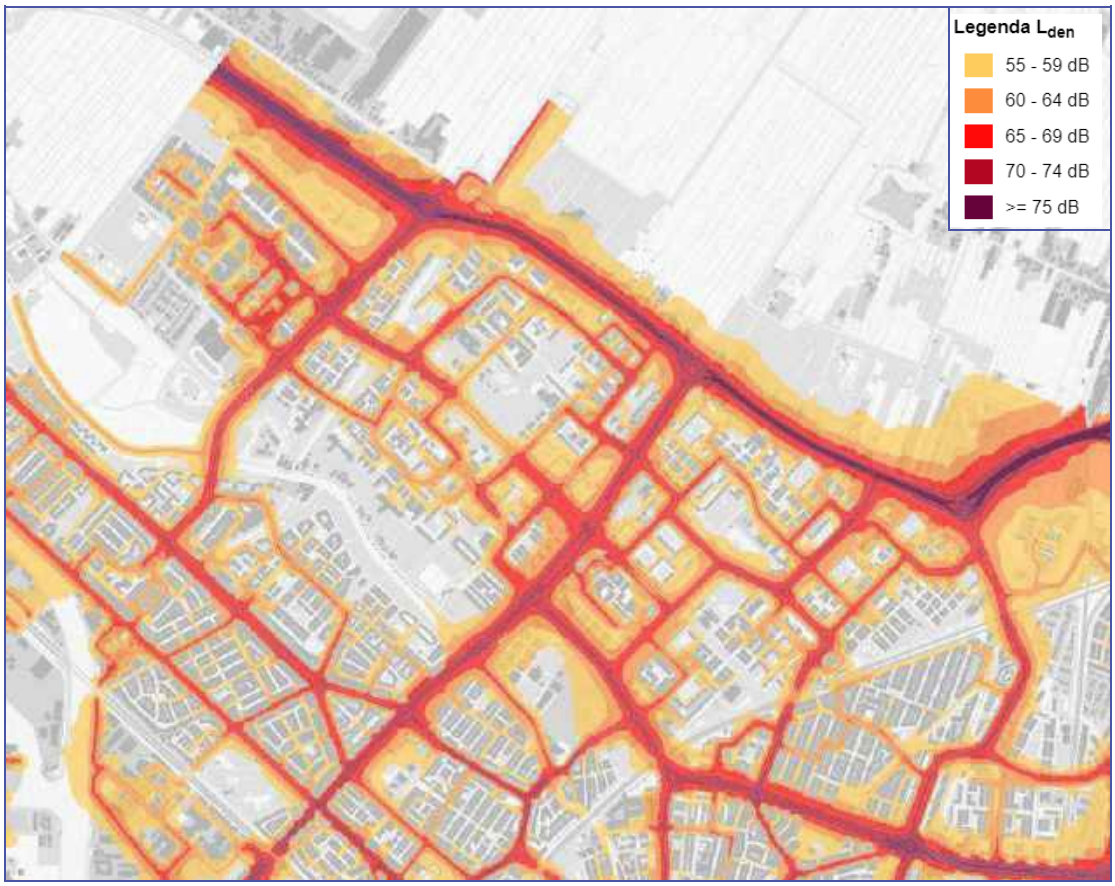
Geluidhinder wegverkeer

Vanuit Europa heeft de Gemeente Utrecht de verplichting om eens in de 5 jaar de geluidssituatie te rapporteren middels een EU-geluidsbelastingskaart. De meest recente gegevens ten aanzien van geluid betreffen de geluidsbelastingen uit de EU-geluidsbelastingskaart 2021[6]. Onderstaande

[6] De gegevens zijn beschikbaar via de gemeentelijke website: https://utrechtmilieu.nl/geluidskaarten/

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

figuur geeft de situatie voor wegverkeersgeluid weer. Opgemerkt wordt dat de EU-geluidsbelastingskaart berekend is op basis van de Europese rekenmethode CNOSSOS. De geluidsbelastingen kunnen daarom niet zondermeer vergeleken worden met het normstelsel uit de Wet geluidhinder.

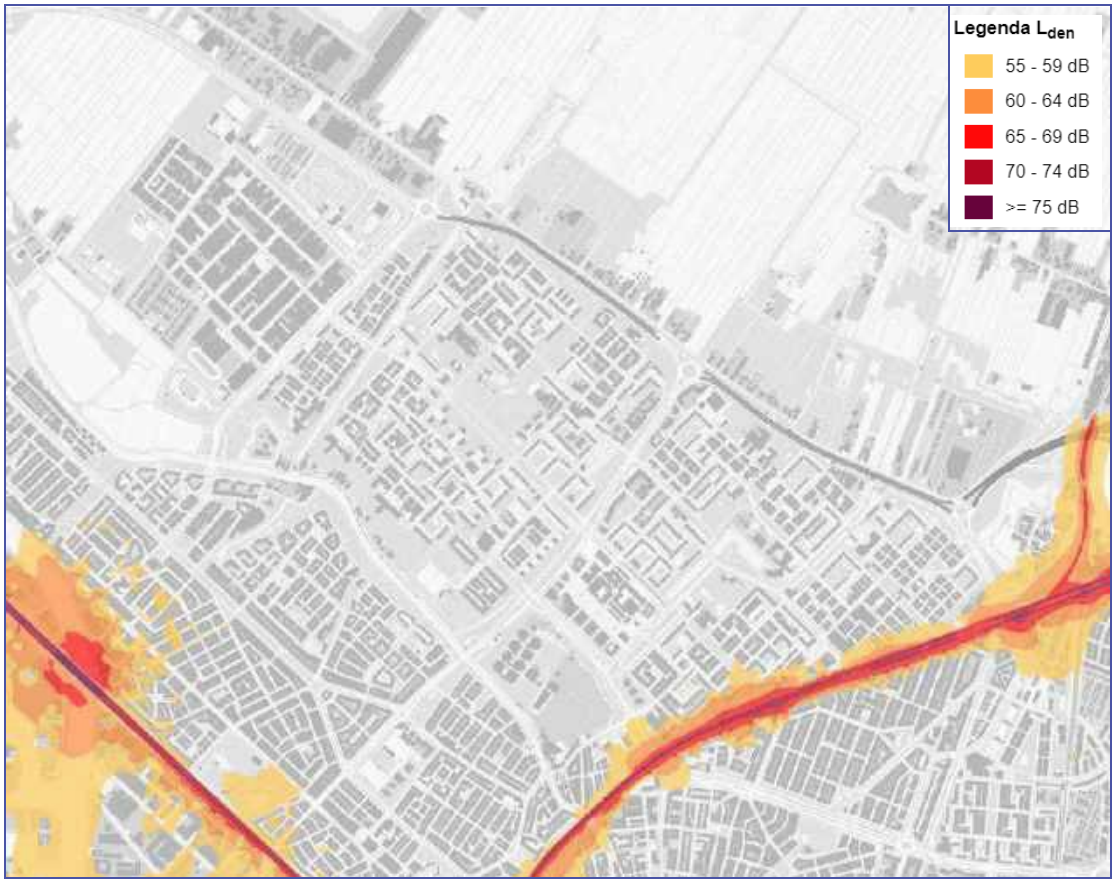


Figuur 6.16 Geluidsbelasting wegverkeer 2021 o.b.v. EU-geluidsbelastingskaart Gemeente Utrecht

Geluidhinder railverkeer

In het zuidoostelijke deel van Overvecht is sprake van woningen die binnen de geluidscontour van het spoor liggen. De situatie is zichtbaar in onderstaande figuur.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.17 Geluidsbelasting railverkeer 2021 o.b.v. EU-geluidsbelastingskaart Gemeente Utrecht

De geluidscontour van het spoort strekt zich langs het gehele tracé uit, maar is het grootst direct rond het station. Hier liggen meerdere woningen in de zone van 60 dB tot 64 dB.

Geluidhinder industrie

Binnen Overvecht bevinden zich twee 'gezoneerde industrieterreinen': de rioolwaterzuiveringsinstallatie Utrecht (RWZI) en de Hulpwarmtecentrale Overvecht (HWC) van Eneco. Dit zijn bedrijven die vallen onder onderdeel D van Bijlage I van het Besluit omgevingsrecht (Bor) waarmee zij zijn als zogeheten 'grote lawaaimaker'. Conform de regels van de Wet geluidhinder is er daarom rondom deze terreinen een zone vastgelegd.

In het noordwesten van de wijk ligt Bedrijvengebied Overvecht. Op dit bedrijventerrein zijn veel bedrijven aanwezig die zich richten op handel (onder meer autobedrijven). Dit zijn bedrijven met een lage milieucategorie. Over het geheel kan worden gesteld dat zich op het bedrijventerrein weinig bedrijven bevinden met een hoge milieucategorie. Bedrijven met een milieucategorie van 3.2 of 3.1 liggen respectievelijk op 100 meter en 50 meter van woningbouw af. Daarnaast bevinden zich op het bedrijventerrein geen grote lawaaimakers. Om die reden is het bedrijventerrein niet geluidgezoneerd.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In bestemmingsplan Overvecht-Noordelijke stadsrand (onherroepelijk vastgesteld op 5 november 2012) is opgenomen dat zorg wordt gedragen voor een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen en worden de bedrijven niet in hun functioneren belemmerd.

Cumulatieve geluidsbelasting
Om een beeld te krijgen van de cumulatieve geluidsbelasting worden alle bovenstaande bronnen bij elkaar opgeteld. Op basis van bovenstaande kaartbeelden is te zien dat met name woningen rond het stationsgebied, als gevolg van wegverkeersgeluid en railverkeersgeluid, een hoge cumulatieve geluidsbelasting kennen. Rond de gezoneerde industrieterreinen en Bedrijvengebied Overvecht blijkt, op basis van informatie uit het bestemmingsplan, de geluidshinder beperkt te zijn.

6.2.2.2 Autonome ontwikkeling

Geluidhinder wegverkeer
De hiervoor beschreven EU-geluidsbelastingskaart is opgesteld voor het gepasseerde jaar 2021. Dergelijke gegevens zijn niet beschikbaar voor een toekomstige situatie. Op basis van verkeersmodelgegevens kan wel een uitspraak worden gedaan over de verandering in het aantal verkeersbewegingen tussen de huidige en toekomstige (autonome) situatie. Uit de verkeersmodelgegevens blijkt dat voor de wegen in en rond Overvecht sprake is van een toename van verkeer tussen het basisjaar 2015 uit het verkeersmodel en de toekomstige autonome situatie 2030. Er is tussen deze alternatieven sprake van een verkeersgroei van circa 20%. Hierdoor neemt de geluidsbelasting gemiddeld genomen met circa 1 dB toe. Een dergelijk verschil in geluidsbelasting is niet waarneembaar voor het menselijk oor. Echter is hier sprake van een gemiddelde en zijn er wegen waarlangs de geluidsbelasting mogelijk wel significant toeneemt (bijvoorbeeld langs de Karl Marxdreef, Albert Schweizerdreef, Zambesidreef, Oranjerivierdreef, Einsteindreef, Wolgadreef). Voor dergelijke autonome groei van de geluidsbelasting kent de Wet geluidhinder in beginsel geen eisen ten aanzien van eventueel te treffen geluidsreducerende maatregelen. Binnen het stelsel van de Omgevingswet zal op termijn voor gemeentelijkje wegen eens in de vijf jaar monitoring van de geluidssituatie plaatsvinden (monitoring Basis GeluidsEmissie).

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

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

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

Cumulatieve geluidsbelasting
Op basis van de toename van het verkeer in de autonome ontwikkeling is te verwachten dat in de cumulatieve geluidsbelasting stijgt op de plek waar al sprake is van een hoge cumulatieve geluidsbelasting.

6.2.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

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

Tabel 6.13 Beoordeling geluid

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	0
Geluidhinder railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	-	0
Geluidhinder industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	--	--
Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	--	-

6.2.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

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

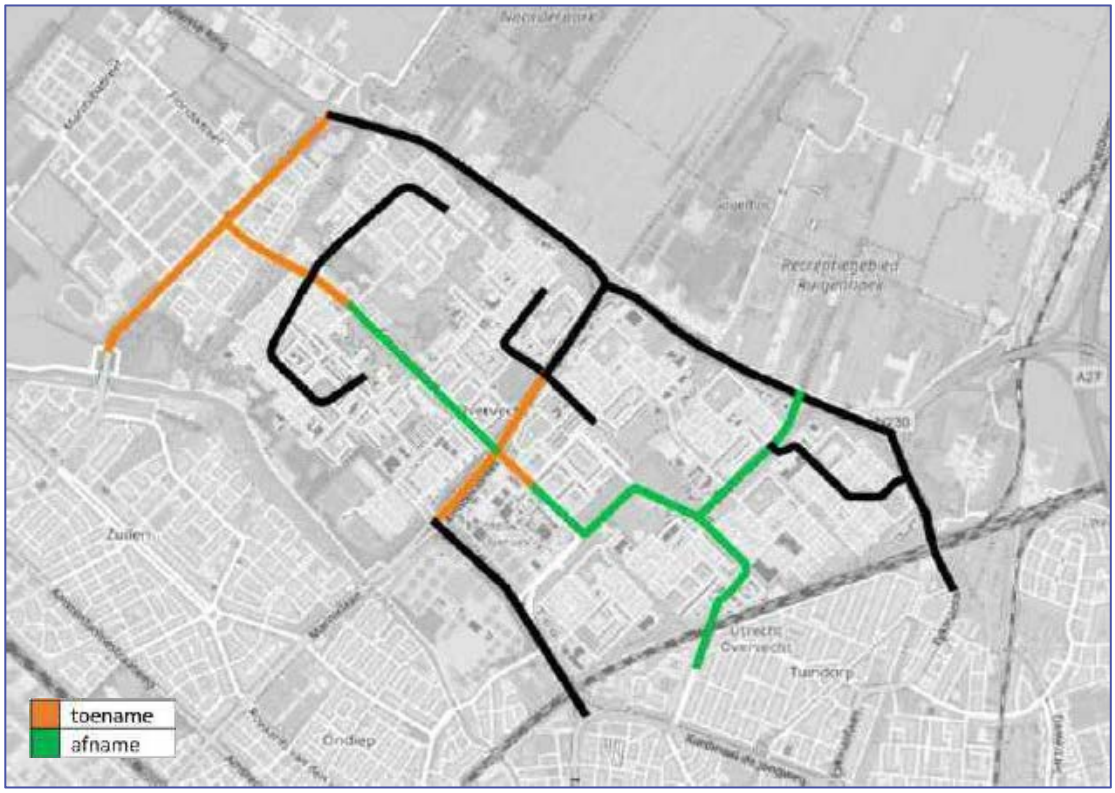
DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Tabel 6.14 Verkeersintensiteit alternatief 1

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)	Verschil intensiteit (%)	Verschil geluidsbelasting (dB)
1. Franciscusdreef	12.500	18.600	49%	+1,7
2. Franciscusdreef	22.600	32.800	45%	+1,6
3. Karl Marxdreef	69.300	77.100	11%	+0,5
4. Albert Schweitzerdreef	81.000	89.000	10%	+0,4
5. Rio Brancodreef	9.600	15.700	64%	+2,1
6. Japuradreef	800	1.000	25%	+1,0
7. Tigrisdreef	4.800	5.200	8%	+0,3
8. Zambesidreef	6.500	5.300	-18%	-0,9
9. Oranjerivierdreef	12.500	15.100	21%	+0,8
10. Carnegiedreef	6.100	OV	OV	< -10
11. Einsteindreef	26.400	32.200	22%	+0,9
12. Einsteindreef	12.800	27.900	118%	+3,4
13. Einsteindreef	16.200	26.400	63%	+2,1
14. Humberdreef	7.000	6.200	-11%	-0,5
15. Zamenhofdreef	5.000	11.700	134%	+3,7
16. Moezeldreef	6.000	2.400	-60%	-4,0
17. Moldaudreef	11.500	4.900	-57%	-3,7
18. Wolgadreef	9.900	7.800	-21%	-1,0
19. Darwindreef	14.200	19.100	35%	+1,3
20. Brailledreef	15.200	18.600	22%	+0,9

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

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.18 Toename geluidsbelasting als gevolg van toename wegverkeer in alternatief 1

Uit de figuur valt op te maken dat de wegen, waarlangs een significante toename van de geluidsbelasting verwacht wordt, zich rond een tweetal locaties binnen Overvecht concentreren. Aan de noordwestzijde van Overvecht worden significante toenames verwacht langs de Franciscusdreef (wegvak 1 en 2) en de Rio Brancodreef (wegvak 5). Langs deze wegen is reeds sprake van relatief hoge geluidsbelastingen (geluidsklasse 60-65 dB) op de eerstelijns bebouwing. Ook langs de Einsteindreef (wegvak 11 en 12) en de aansluitende inprikker Zamenhofdreef (wegvak 15) worden significante toenames van de geluidsbelasting verwacht, als gevolg van grote toenames van het aantal verkeersbewegingen. Langs deze weg is eveneens reeds sprake van relatief hoge geluidsbelastingen (geluidsklasse 60-65 dB) op de eerstelijns bebouwing.

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

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

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Geluidhinder railverkeer

Voor nieuwe woningen geldt voor railverkeersgeluid een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. De 55 dB-contour ten gevolge van het railverkeer ligt ter hoogte van Overvecht op (ten hoogste) circa 150 meter van het spoor. De spoorlijn loopt langs de zuidoostzijde van het plangebied. Binnen het invloedsgebied van de spoorlijn zijn, bij een totale toename van 7.000 woningen in Overvecht, 938 woningen voorzien in alternatief 1. Daarmee ligt ongeveer 13% van de woningen binnen het invloedgebied van het spoor. De situatie is als negatief (-) beoordeeld. Voor de realisatie van nieuwe woningen binnen de geluidszone van het spoor dient in een later planstadium akoestisch onderzoek plaats te vinden waarin de situatie wordt getoetst aan de normen uit de vigerende wetgeving.

Geluidhinder industrie

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

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

Tabel 6.15 Nieuwe woningen in alternatief 1 in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidshinder

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

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

Cumulatieve geluidsbelasting

Kijkend naar waar woningen in alternatief 1 zijn voorzien, in combinatie met de extra geluidshinder die ontstaat als gevolg van de extra verkeersbewegingen, zorgen ervoor dat de cumulatieve geluidsbelasting naar verwachting sterk toeneemt in Overvecht. Dit zal met name betrekking hebben op de nieuwe woningen en hun omgeving, die veelal rond gebieden met veel potentiële geluidsbronnen worden gerealiseerd. Dit leidt tot een zeer negatief effect (--).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

6.2.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Geluidhinder wegverkeer

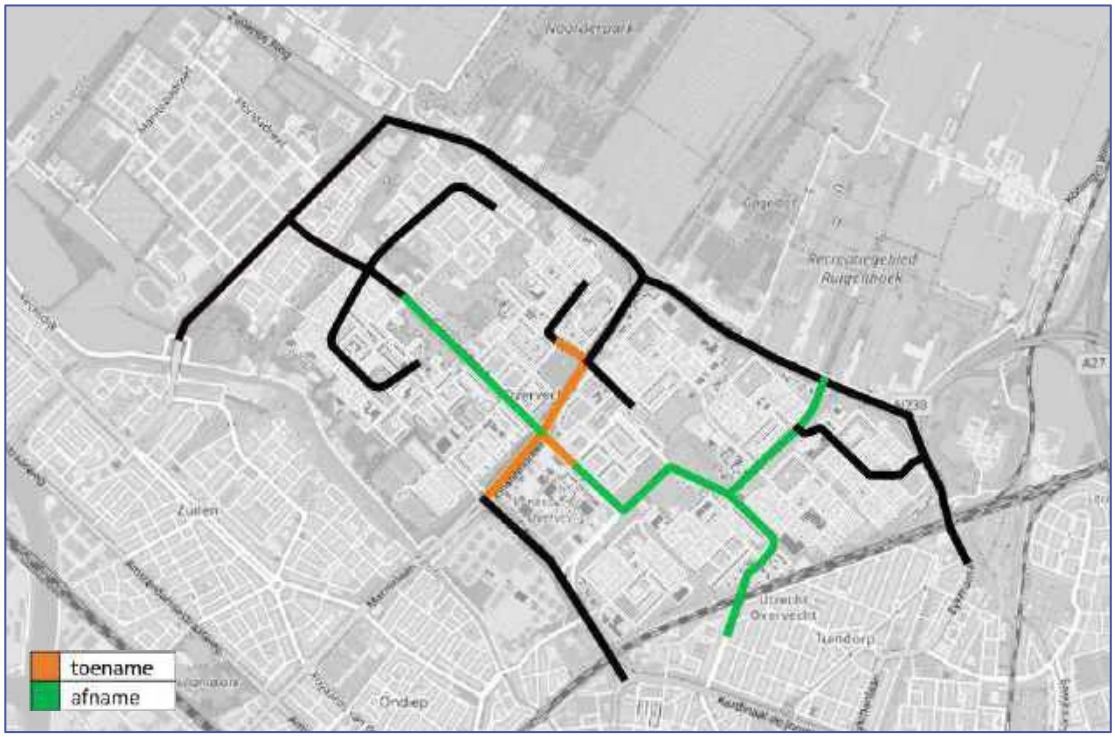
De te verwachten verkeersintensiteiten zijn voor de referentiesituatie en alternatief 2 samengevat in onderstaande tabel. De intensiteiten betreffen werkdaggemiddelde etmaalcijfers op basis van verkeersmodelberekeningen, afgerond op honderdtallen.

Tabel 6.16 Verkeersintensiteit alternatief 2

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

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

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.19 Toename geluidsbelasting als gevolg van toename wegverkeer in alternatief 2

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

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

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

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Geluidhinder railverkeer

Voor nieuwe woningen geldt voor railverkeersgeluid een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. De 55 dB-contour ten gevolge van het railverkeer ligt ter hoogte van Overvecht op (ten hoogste) circa 150 meter van het spoor. De spoorlijn loopt langs de zuidoostzijde van het plangebied. Binnen het invloedsgebied van de spoorlijn zijn, bij een totale toename van 7.000 woningen in Overvecht, 377 woningen voorzien in alternatief 2. Daarmee ligt ongeveer 5% van de woningen binnen het invloedgebied van het spoor. Dit wordt beoordeeld als een beperkt (0) effect. Voor de realisatie van nieuwe woningen binnen de geluidszone van het spoor dient in een later planstadium akoestisch onderzoek plaats te vinden waarin de situatie wordt getoetst aan de normen uit de vigerende wetgeving.

Geluidhinder industrie

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

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

Tabel 6.17 Nieuwe woningen in alternatief 2 in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidshinder

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

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

Cumulatieve geluidsbelasting

Kijkend naar waar woningen in alternatief 2 zijn voorzien, in combinatie met de extra geluidshinder die ontstaat als gevolg van de extra verkeersbewegingen, zorgen ervoor dat de cumulatieve geluidsbelasting naar verwachting toeneemt in Overvecht. Dit zal met name betrekking hebben op de nieuwe woningen en hun omgeving, die veelal rond gebieden met veel potentiële geluidsbronnen worden gerealiseerd. Aangezien alternatief 2 beter scoort dan alternatief 1 op

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

geluidhinder van verkeer en railverkeer wordt de cumulatieve geluidsbelasting hier beter beoordeeld. Het leidt al met al tot een negatief effect (-).

6.2.4 Mitigerende maatregelen

In beide planalternatieven is naar verwachting sprake van significante toenames van de geluidsbelastingen. Vanuit de Wet geluidhinder, dan wel de omgevingswet, hoeft niet direct sprake zijn van een verplichting tot het treffen van maatregelen, omdat er sprake is van indirecte planeffecten. Vanuit het kader van een goede ruimtelijke ordening dienen geluidsreducerende maatregelen te worden overwogen. Geconstateerd is dat langs de wegen waar significante toenames verwacht worden, reeds sprake is van relatief hoge geluidsbelastingen. Bij het treffen van maatregelen wordt de volgende volgorde van prioriteit aangehouden:

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

Bronmaatregelen

Bij bronmaatregelen kan in dit kader met name worden gedacht aan het toepassen van een geluidsreducerend wegdek. Ten opzichte van een standaard asfaltverharding kan met ‘stil asfalt’ de geluidsbelasting met circa 3 dB tot 4 dB worden teruggebracht. Daarmee kunnen de geluidstoenames mogelijk worden gecompenseerd. Wanneer er op wegen reeds stil asfalt toegepast is, kan echter geen extra geluidsreductie meer worden behaald. Ook is een geluidsreducerend wegdek niet altijd inpasbaar op kruispuntvlakken en rotondes. Door wringingskrachten van optrekkend en afremmend verkeer wordt het relatief zwakkere geluidsreducerend asfalt sneller kapotgereden. In de praktijk kan het effect daarmee minder groot of nihil zijn.

Een andere bronmaatregel is het verlagen van de maximumsnelheid. De aandachtspunten ten aanzien van geluid zijn met name geconstateerd langs de grotere wegen binnen Overvecht (omgeving Franciscusdreef en omgeving Einsteindreef). Op deze wegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. Langs deze wegen zijn geen snelheidsverlagingen beoogd. Het terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u zorgt theoretisch voor een afname van de geluidsbelasting van circa 3 dB. In de praktijk kan dit effect echter tegenvallen doordat zonder het treffen van verkeersmaatregelen verkeer deels harder rijdt dan de toegestane 30 km/u. Voor het beter afdwingen van de maximumsnelheid kunnen verkeersremmende maatregelen worden getroffen. Doorgaans worden op 30 km/u-wegen elementenverhardingen toegepast. Dit zorgt juist weer voor meer geluid waardoor per saldo het positieve effect van een snelheidsverlaging te niet wordt gedaan door extra geluid als gevolg van meer geluid door het toepassen van een elementenverharding. Ook kunnen verkeersremmende elementen zoals wegversmallingen en drempels zorgen voor meer optrekkend en afremmend verkeer. Hoewel effecten hiervan niet altijd zijn terug te zien in de absolute hoogte van de geluidsbelasting, kan dit

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

negatieve gevolgen hebben voor de beleving van geluid langs de weg. Ondanks de genoemde kanttekeningen is het te overwegen de maximumsnelheid te verlagen als mitigerende maatregel voor de geluidsbelasting. Ook het toepassen van stille elementenverharding of streetprint kan als mitigerende maatregelen worden overwogen.

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

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

6.3 Luchtkwaliteit

6.3.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader
In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema luchtkwaliteit.

Tabel 6.18 Beleidskader luchtkwaliteit

Beleidskader	Toelichting
Europees	
Europese richtlijn 2008/50/EG	Ook bekend als de Richtlijn Luchtkwaliteit, de richtlijn 2008/50/EG stelt normen vast voor luchtkwaliteit voor buitenluchtverontreinigende stoffen in de Europese Unie (EU) om de volksgezondheid en het milieu te beschermen. De richtlijn stelt limieten vast voor concentraties van verontreinigende stoffen zoals fijnstof, stikstofdioxide, zwaveldioxide, lood, benzeen en koolmonoxide in omgevingslucht. Lidstaten zijn verplicht om de omgevingsluchtkwaliteit te controleren en te rapporteren en indien nodig luchtkwaliteitsplannen te ontwikkelen en uit te voeren om de luchtkwaliteit te verbeteren.
WHO-advieswaarden luchtkwaliteit	De luchtkwaliteitsrichtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) geven aanbevolen limieten voor de belangrijkste luchtverontreinigende stoffen die gezondheidsrisico's met zich meebrengen. De richtlijnen zijn gebaseerd op een overzicht van de nieuwste wetenschappelijke bevindingen en zijn bedoeld om overheden en andere belanghebbenden te helpen de volksgezondheid te beschermen. De richtlijnen hebben betrekking op een reeks verontreinigende stoffen, waaronder fijnstof (PM), ozon (O3), stikstofdioxide (NO2), zwaveldioxide (SO2) en koolmonoxide (CO). De richtlijnen stellen zowel korte- als langetermijnlimieten vast voor elke vervuilende stof. Het voldoen aan deze

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	richtlijnen kan helpen het risico op een reeks gezondheidstoestanden, waaronder ademhalings- en hart- en vaatziekten, te verminderen.
Nationaal	
Wet milieubeheer	De belangrijkste wet- en regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. In deze paragraaf, ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit, is de basis gelegd voor een programmasystematiek voor maatregelen en projecten, hetgeen geconcretiseerd is in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit: het NSL. In 2023 is de NSL-monitoring voortgezet in het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK). Voor de toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen zijn in de praktijk vier normen van toepassing[7]: • jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide NO_2 (40 µg/m^3); • jaargemiddelde concentratie fijn stof PM10 (40 µg/m^3); • aantal dagen overschrijding van de grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentratie fijn stof PM10 (maximaal 35 dagen per jaar >50 µg/m^3); • jaargemiddelde concentratie fijn stof PM2,5 (25 µg/m^3). In navolging van artikel 5.16 lid 1 van de Wet milieubeheer kan worden gesteld dat een ruimtelijke ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit doorgang kan vinden indien wordt voldaan aan één van de volgende punten: • Er is geen sprake van normoverschrijding; • Er is per saldo sprake van een verbetering (saldo-benadering); • Het project draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit[8]; • Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (voortgezet in het CIMLK).
Gemeentelijk	
Schone lucht akkoord	De Gemeente Utrecht heeft het Schone Lucht Akkoord (SLA) ondertekend. Het doel van het SLA is om de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren. Het is een akkoord tussen Rijk, provincies en een groot aantal gemeenten. Samen streven de deelnemende partijen naar een gezondheidswinst van minimaal 50 procent in 2030 ten opzichte van 2016. In het SLA is onder meer de afspraak opgenomen dat de deelnemende partijen toewerken naar het in 2030 halen van de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) uit 2005. De WHO-advieswaarden zijn voor fijn stof PM10 en PM2,5 strenger dan de normen uit de Wet milieubeheer.

[7] Handreiking Rekenen aan luchtkwaliteit, actualisatie 2011 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
[8] Een plan draagt in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit indien de planbijdrage groter dan 1,2 µg/m^3 is. Projecten met een bijdrage van 1,2 µg/m^3 of lager zijn niet in betekenende mate (NIBM).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	In 2021 heeft de WHO-aangescherpte advieswaarden voor luchtkwaliteit gepubliceerd. Tabel 6.16 geeft de WHO-advieswaarden weer, in relatie tot de normen uit de Wet milieubeheer.
Utrecht kiest voor gezonde lucht	De gemeente Utrecht kent een eigen gemeentelijk luchtkwaliteitsbeleid. Dit is vastgelegd in de rapportage 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' met kenmerk 7113123-A van 7 juli 2020. Het doel van het luchtkwaliteitsbeleid is het snel behalen van gezondheidswinst, door maatregelen te nemen die de luchtkwaliteit verbeteren. Daarmee wil de gemeente Utrecht bijdragen in het (versneld) behalen van de WHO-advieswaarden. Het beleid is vooral gericht op lokale luchtverontreinigende bronnen in de stad. Daarbij gaat het om wegverkeer, mobiele werktuigen en houtstook. Waar mogelijk wordt de uitstoot van deze bronnen beperkt.

Tabel 6.19 Normen luchtkwaliteit uit Wet milieubeheer en WHO-advieswaarden

Stof	Norm Wet milieubeheer	WHO-advieswaarde (2005)	WHO-advieswaarde (2021)
Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide	40 µg/m³	40 µg/m³	10 µg/m³
Jaargemiddelde concentratie fijn stof PM10	40 µg/m³	20 µg/m³	15 µg/m³
Aantal overschrijdingsdagen etmaalgemiddelde concentratie fijn stof PM10 (>50 µg/m³)	35 dagen	n.v.t.	n.v.t.
Jaargemiddelde concentratie fijn stof PM2,5	25 µg/m³	10 µg/m³	5 µg/m³

Toetsingskader

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

Tabel 6.20 Toetsingskader luchtkwaliteit

Indicator	++	+	0	-	--
Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	Veel wegvakken met significante afname concentratie	Meerdere wegvakken met significante afname concentratie	Geen/enkele wegvakken met significante toename/afname concentratie	Meerdere wegvakken met significante toename concentratie	Veel wegvakken met significante toename concentratie

In voorliggende studie zijn geen specifieke luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd voor de alternatieven. Op basis van de te verwachten verandering in verkeersbewegingen is bepaald in

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

hoeverre significante veranderingen in de concentraties voor luchtkwaliteit verwacht kunnen worden. Een verandering van de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide van 1,2 µg/m³ is daarbij als significante concentratieverandering beschouwd. Dit sluit aan bij het begrip 'niet in betekenende mate'. Een toename van de concentratie van 3% van de norm wordt als verandering gezien die 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Toenames van meer dan 1,2 µg/m³ worden als 'in betekenende mate' gezien. In voorliggende analyse is een verandering in werkdaggemiddelde intensiteit van 1.500 mvt/etm als grens gehanteerd voor een verandering waarbij mogelijk[9] sprake is van een concentratieverandering groter dan 1,2 µg/m³. In de praktijk is de verandering in concentratie sterk afhankelijk van diverse factoren, zoals het aandeel vrachtverkeer, de mate van doorstroming op een weg, de mate van bebouwing langs de weg en de mate van begroeiing langs de weg.

Op basis van de verkeersmodelgegevens zijn diverse wegvakken gekozen waarop sprake is van veranderingen in verkeersbewegingen. Daarbij is enerzijds gekeken naar de grotere wegen rond Overvecht alsmede de belangrijkste wegenstructuur binnen de wijk. Onderstaande figuur geeft de locatie van de beschouwde wegvakken weer.



Figuur 6.20 Beschouwde wegvakken voor beschouwing luchtkwaliteit

Voor de betreffende wegvakken is op basis van de verandering in verkeersintensiteiten bepaald in

[9] Deze grens is gebaseerd op de NIBM-tool van Infomil. Deze tool berekend op basis van relatief ongunstige omstandigheden voor luchtkwaliteit bij welke intensiteit mogelijk sprake is van een bijdrage die in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering voor luchtkwaliteit.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

hoeverre een significante verandering van de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide. De jaargemiddelde concentraties fijn stof PM10 en PM2,5 zijn niet specifiek beschouwd. Fijn stof is minder verkeersgerelateerd en laat doorgaans relatief beperkte veranderingen zien bij wijzigingen in verkeersintensiteiten. Wel is de relatie gelegd met de normen uit de Wet milieubeheer waarbij zowel de concentraties stikstofdioxide als fijn stof beschouwd zijn.

Omdat geen specifieke luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd zijn, is een beoordeling gegeven op basis van de te verwachten wegen met een significante verandering van de concentraties voor luchtkwaliteit (stikstofdioxide en fijn stof PM10). Bij de beoordeling is de relatie gelegd met de hoogte van de concentraties ten opzichte van de normen uit de Wet milieubeheer. Een significante toename van de concentratie hoeft in beginsel niet als negatief wanneer de concentratie (ruim) aan de normen voldoet.

6.3.2 Omschrijving referentiesituatie

6.3.2.1 Huidige situatie

Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)
Vanuit de Monitoringstool van het CIMLK zijn concentratiegegevens beschikbaar. De gegevens zijn ontleend aan de monitoringsronde uit 2022 en representatief voor het gepasseerde jaar 2021. De jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide is weergegeven in onderstaande figuur.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.21 Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide in de huidige situatie

Uit de gegevens blijkt dat in en rond Overvecht de hoogste concentraties stikstofdioxide in de categorie 30 – 35 µg/m³ liggen. Daarmee wordt voldaan aan de norm uit de Wet milieubeheer, maar niet aan de WHO-advieswaarde (uit 2021). De hoogste concentraties zijn berekend langs de Albert Schweitzerdreef. Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de hoogste concentratie per stof.

Tabel 6.21 Hoogste concentraties per stof in de huidige situatie

Stof	Norm Wet milieubeheer	WHO-advieswaarde (2005)	WHO-advieswaarde (2021)	Hoogste waarde	Locatie
Jaargem. stikstofdioxide	40 µg/m³	40 µg/m³	10 µg/m³	33 µg/m³	Albert Schweitzerdreef
Jaargem. fijn stof PM10	40 µg/m³	20 µg/m³	15 µg/m³	20 µg/m³	Marnixlaan, Albert Schweitzerdreef, Brailledreef
Aantal overschrijdingsd	35 dagen	n.v.t.	n.v.t.	8 dagen	Marnixlaan, Albert

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Stof	Norm Wet milieubeheer	WHO-advieswaarde (2005)	WHO-advieswaarde (2021)	Hoogste waarde	Locatie
agen 24h-fijn stof PM10					Schweitzerdreef, Brailledreef
Jaargem. fijn stof PM2,5	25 µg/m³	10 µg/m³	5 µg/m³	12 µg/m³	Marnixlaan

In geen geval is sprake van concentraties hoger dan de normen uit de Wet milieubeheer. De concentratie PM2,5 ligt hoger dan de WHO-advieswaarde uit 2005. Wanneer de relatie gelegd wordt met de WHO-advieswaarden uit 2021 valt op dat voor fijn stof PM10 de hoogste concentratie boven de advieswaarde van 15 µg/m³ ligt. Voor fijn stof PM2,5 is ook sprake van een overschrijding van de WHO-advieswaarde. De hoogst berekende concentratie fijn stof PM2,5 bedraagt 11,7 µg/m³. Deze waarde wordt hoofdzakelijk bepaald door een achtergrondconcentratie van 11,3 µg/m³. Omdat de achtergrondconcentraties hoger liggen dan de WHO-advieswaarde is het niet mogelijk om aan deze advieswaarde te voldoen. Benadrukt wordt dat het Schone Luchtakkoord toewerkt naar het behalen van de WHO-advieswaarden (uit 2005) in het jaar 2030.

6.3.2.2 Autonome ontwikkeling

Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)
Vanuit de Monitoringstool van het CIMLK zijn tevens concentratiegegevens beschikbaar voor de toekomstige situatie. De gegevens zijn ontleend aan de monitoringsronde uit 2022 en representatief voor toekomstjaar 2030. De jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide is weergegeven in onderstaande figuur.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.22 Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide in de autonome ontwikkeling

Uit de gegevens valt op te maken dat de concentraties in 2030 lager liggen dan in de huidige situatie. De hoogst berekende concentraties stikstofdioxide vallen in de categorie 15 – 20 µg/m³. Daarmee wordt voldaan aan de norm uit de Wet milieubeheer, maar niet aan de WHO-advieswaarde. De hoogste concentraties zijn berekend langs de Karl Marxdreef, Albert Schweitzerdreef en de Marnixdreef. Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de hoogste concentratie per stof.

Tabel 6.22 Hoogste concentraties per stof in de autonome ontwikkeling

Stof	Norm Wet milieubeheer	WHO-advieswaarde (2005)	WHO-advieswaarde (2021)	Hoogste waarde	Locatie
Jaargem. stikstofdioxide	40 µg/m³	40 µg/m³	10 µg/m³	19 µg/m³	Albert Schweitzerdreef
Jaargem. fijn stof PM10	40 µg/m³	20 µg/m³	15 µg/m³	18 µg/m³	Marnixlaan
Aantal overschrijdingsdagen 24h-fijn stof PM10	35 dagen	n.v.t.	n.v.t.	6 dagen	Marnixlaan
Jaargem. fijn stof PM2,5	25 µg/m³	10 µg/m³	5 µg/m³	9 µg/m³	Marnixlaan

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Uit de tabel valt op te maken dat de concentraties in alle gevallen lager liggen dan de normen uit de Wet milieubeheer. De concentraties liggen tevens lager dan de WHO-advieswaarden uit 2005. De WHO-advieswaarden uit 2021 worden niet gehaald. Wanneer de concentraties uit 2030 vergeleken worden met de huidige situatie, valt op dat de concentraties lager worden naar de toekomst. Dit is het gevolg van afnemende achtergrondconcentraties en voertuigemissies naar de toekomst. Naar de toekomst wordt dus een verbetering van de luchtkwaliteit verwacht.

6.3.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

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

Tabel 6.23 Beoordeling luchtkwaliteit

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Luchtkwaliteit	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	-

6.3.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)

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

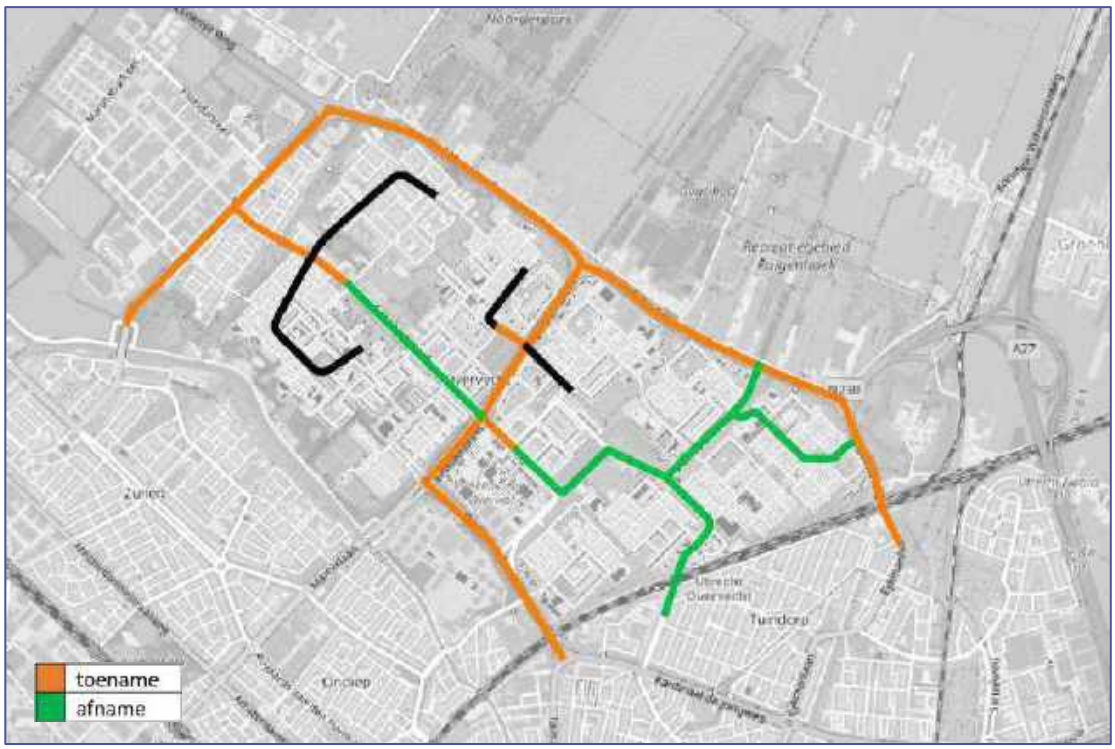
Tabel 6.24 Verwachte verkeersintensiteit in alternatief 1

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)	Verschil (mvt/etm)
1. Franciscusdreef	12.500	18.600	6.100
2. Franciscusdreef	22.600	32.800	10.200
3. Karl Marxdreef	69.300	77.100	7.800
4. Albert Schweitzerdreef	81.000	89.000	8.000
5. Rio Brancodreef	9.600	15.700	6.100
6. Japuradreef	800	1.000	200
7. Tigrisdreef	4.800	5.200	400
8. Zambesidreef	6.500	5.300	-1.200
9. Oranjerivierdreef	12.500	15.100	2.600
10. Carnegiedreef	6.100	OV	OV
11. Einsteindreef	26.400	32.200	5.800
12. Einsteindreef	12.800	27.900	15.100

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)	Verschil (mvt/etm)
13. Einsteindreef	16.200	26.400	10.200
14. Humberdreef	7.000	6.200	-800
15. Zamenhofdreef	5.000	11.700	6.700
16. Moezeldreef	6.000	2.400	-3.600
17. Moldaudreef	11.500	4.900	-6.600
18. Wolgadreef	9.900	7.800	-2.100
19. Darwindreef	14.200	19.100	4.900
20. Brailledreef	15.200	18.600	3.400

Uit de vergelijking tussen de intensiteiten in alternatief 1 ten opzichte van de referentiesituatie valt op te maken dat voor diverse wegen toenames van meer dan 1.500 mvt/etm verwacht worden. Langs deze wegen is mogelijk sprake van significante toenames van de concentratie stikstofdioxide. De wegen zijn weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 6.23 Wegen met mogelijk significante toenames (oranje) en significante afnames (groen) in alternatief 1

Wanneer de relatie gelegd wordt met de hoogte van de huidige concentraties is met name de situatie langs de Karl Marxdreef en de Albert Schweitzerdreef een aandachtspunt. Dit zijn de wegen nabij het gebied waar op dit moment sprake is van relatief hoge concentraties. Als gevolg van de verkeerstoenames nemen de concentraties langs deze wegen verder toe. Naar

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

verwachting zal dit niet leiden tot normoverschrijdingen. Zoals gebleken is uit een analyse van de autonome situaties, nemen de concentraties af naar de toekomst. Daarmee worden geen knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit verwacht.

Langs diverse wegen is sprake van een negatief effect op de luchtkwaliteit. Dit is met name het geval langs de wegen langs de noordelijke en oostelijke rand van Overvecht (Karl Marxdreef, Albert Schweitzerdreef, Franciscusdreef) alsmede langs de Einsteindreef. Langs de Carnegiedreef, Moldaudreef, Wolgadreef en Moezeldreef worden afnames van de verkeersintensiteiten verwacht. Langs deze wegen is mogelijk sprake van significante afnames van de concentraties.

Hoewel langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, wordt nog altijd ruim aan de normen uit de Wet milieubeheer voldaan. Aan de WHO-normen, waaraan de gemeente Utrecht wil voldoen, wordt niet voldaan. Aangezien sprake is van een significante toename van NO2, PM10 en PM2,5 is alternatief 1 als negatief (-) beoordeeld.

6.3.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)

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

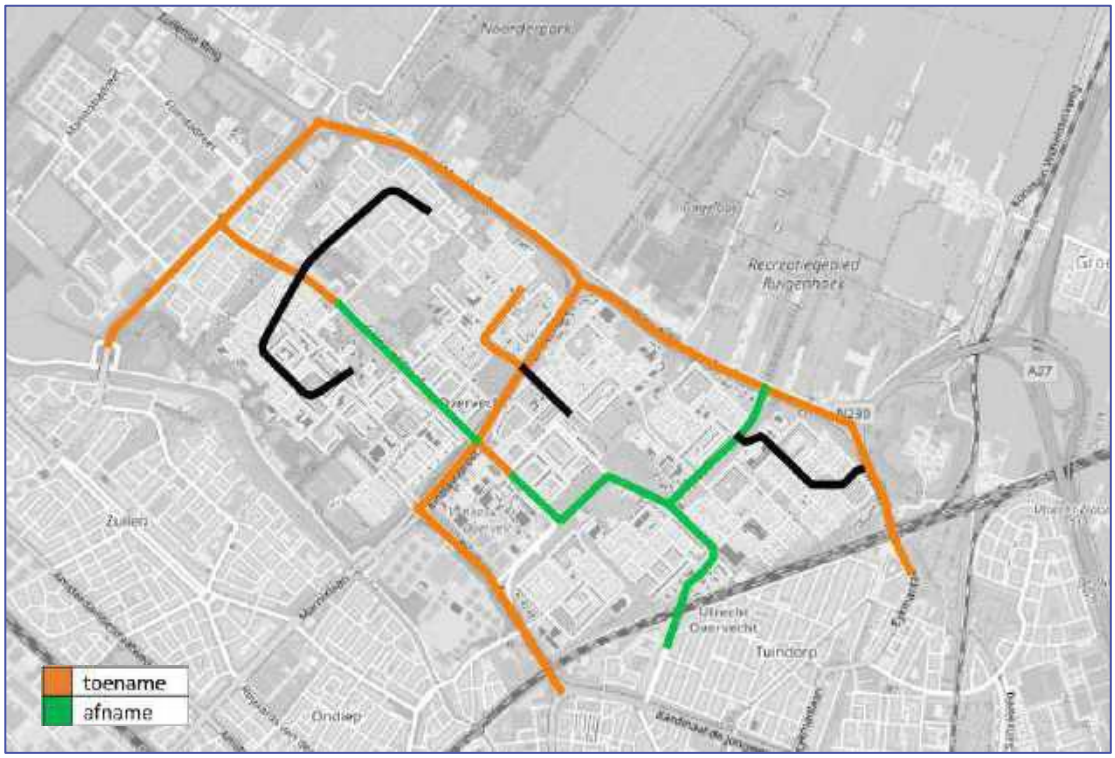
Tabel 6.25 Verwachte verkeersintensiteit in alternatief 2

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 2 (mvt/etm)	Verschil (mvt/etm)
1. Franciscusdreef	12.500	15.100	2.600
2. Franciscusdreef	22.600	29.700	7.100
3. Karl Marxdreef	69.300	73.900	4.600
4. Albert Schweitzerdreef	81.000	88.100	7.100
5. Rio Brancodreef	9.600	11.300	1.700
6. Japuradreef	800	600	-200
7. Tigrisdreef	4.800	4.200	-600
8. Zambesidreef	6.500	8.900	2.400
9. Oranjerivierdreef	12.500	19.000	6.500
10. Carnegiedreef	6.100	OV	OV
11. Einsteindreef	26.400	31.400	5.000
12. Einsteindreef	12.800	22.800	10.000
13. Einsteindreef	16.200	26.100	9.900
14. Humberdreef	7.000	7.700	700
15. Zamenhofdreef	5.000	8.400	3.400
16. Moezeldreef	6.000	3.000	-3.000
17. Moldaudreef	11.500	6.800	-4.700

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 2 (mvt/etm)	Verschil (mvt/etm)
18. Wolgadreef	9.900	11.100	1.200
19. Darwindreef	14.200	16.500	2.300
20. Brailledreef	15.200	18.900	3.700

Uit de vergelijking tussen de intensiteiten in alternatief 2 ten opzichte van de referentiesituatie valt op te maken dat voor diverse wegen toenames van meer dan 1.500 mvt/etm verwacht worden. Langs deze wegen is mogelijk sprake van significante toenames van de concentratie stikstofdioxide. De wegen zijn weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 6.24 Wegen met mogelijk significante toenames (oranje) en significante afnames (groen) in alternatief 2

Wanneer de relatie gelegd wordt met de hoogte van de huidige concentraties is met name de situatie langs de Karl Marxdreef en de Albert Schweitzerdreef een aandachtspunt. Dit zijn de wegen nabij het gebied waar op dit moment sprake is van relatief hoge concentraties. Als gevolg van de verkeerstoenames nemen de concentraties langs deze wegen verder toe. Naar verwachting zal dit niet leiden tot normoverschrijdingen. Zoals gebleken is uit een analyse van de autonome situaties, nemen de concentraties af naar de toekomst. Daarmee worden geen knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit verwacht.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Langs diverse wegen is sprake van een negatief effect op de luchtkwaliteit. Dit is met name het geval langs de wegen langs de noordelijke en oostelijke rand van Overvecht (Karl Marxdreef, Albert Schweitzerdreef, Franciscusdreef) alsmede langs de Einsteindreef. Langs de Carnegiedreef, Moldaudreef en Moezeldreef worden afnames van de verkeersintensiteiten verwacht. Langs deze wegen is mogelijk sprake van significante afnames van de concentraties.

Hoewel langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, wordt nog altijd ruim aan de normen uit de Wet milieubeheer voldaan. Aan de WHO-normen, waaraan de gemeente Utrecht wil voldoen, wordt niet voldaan. Aangezien sprake is van een significante toename van NO2, PM10 en PM2,5 is alternatief 2 als negatief beoordeeld (-).

6.3.4 Mitigerende maatregelen

Omdat sprake is van een significante toename van NO2, PM10 en PM2,5 in beide alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie worden mitigerende maatregelen voorgesteld. Deze liggen in lijn met de mitigerende maatregelen voor verkeer. Dit zijn immers de belangrijkste reden voor de toename van NO2, PM10 en PM2,5 in beide alternatieven. Om het extra verkeer zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel te mitigeren, is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het 'slim parkeren' principe uit het mobiliteitsplan). Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Ook het inzetten op de modal shift richting fiets- en OV levert mogelijk een belangrijke bijdrage aan het voorkomen van de toename van NO2, PM10 en PM2,5.

6.4 Natuur en biodiversiteit

6.4.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

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

Tabel 6.26 Beleidskader natuur en biodiversiteit

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Wet natuurbescherming	De Wet natuurbescherming (Wnb) gaat in op drie onderdelen: soortenbescherming, gebiedsbescherming en houtopstanden. Soortenbescherming, waarbij wordt ingegaan op beschermde en nationaal vrijgestelde soorten, en houtopstanden zijn relevant in het kader van dit onderdeel. Gebiedsbescherming, welke ingaat op Natura 2000-gebieden, worden
Natuurnetwerk Nederland (Barro)	Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. De te ontwikkelen gebieden staan bekend als de Groene Contour.
Provinciaal	
Wet natuurbescherming	De Wnb is ook provinciaal een relevant beleidskader. De provincie Utrecht heeft in het kader hiervan bepaalde beschermde soorten vrijgesteld. Wanneer een

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	vrijgestelde soort wordt getroffen door een ruimtelijke ontwikkeling hoeven er geen maatregelen getroffen te worden. Wanneer de beoogde ontwikkeling geen ruimtelijke ontwikkeling betreft is de soort niet vrijgesteld. Wel is de zorgplicht (artikel 1.11 uit de Wnb) van toepassing, wat voorziet dat effecten op soorten zo veel mogelijk voorkomen moeten worden.
Akkoord van Utrecht	Het 'Akkoord van Utrecht' is een document waarin afspraken met organisaties op het gebied van landbouw en natuurbescherming zijn vastgelegd.
Gemeentelijk	
Utrechtse soortenlijst	Soorten die door de gemeente Utrecht zijn aangewezen voor bescherming. Utrecht heeft 64 soorten aangewezen. Dit betreft 5 vogelsoorten, 3 vissen, 6 wilde bijen, 40 plantensoorten en 10 paddenstoelen.
Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030	De Actualisatie Groenstructuurplan stamt uit 2018 en is een actualisatie van de eerdere versie uit 2007. De ambities van toen zijn uitgebreid met de ambities 'het groen in de stad gebruiken voor een gezonde stad' en 'het groen in de stad gebruiken om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen'

Toetsingskader

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

Tabel 6.27 Toetsingskader natuur en biodiversiteit

Indicator	++	+	0	-	--
Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	Aanwezigheid beschermde soorten neemt sterk toe	Aanwezigheid beschermde soorten neemt toe	Aanwezigheid beschermde soorten blijft gelijk	Aanwezigheid beschermde soorten neemt af	Aanwezigheid beschermde soorten neemt sterk af
Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland neemt sterk toe	Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland neemt toe	Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland blijven gelijk	Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland neemt af	Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland neemt sterk af
Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	Maximale depositie (mol N ha/jaar) = < 0,10	Maximale depositie (mol N ha/jaar) = 0 – 0,10	Maximale depositie (mol N ha/jaar) = 0	Afname van stikstofdepositie (mol N ha/jaar) = 0 – 0,10	Afname van stikstofdepositie (mol N ha/jaar) = > 0,10

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Indicator	++	+	0	-	--
Kansen om biodiversiteit te vergoten	Biodiversiteit neemt sterk toe	Biodiversiteit neemt toe	Biodiversiteit neemt blijft gelijk	Biodiversiteit neemt af	Biodiversiteit neemt sterk af

6.4.2 Omschrijving referentiesituatie

6.4.2.1 Huidige situatie

Beschermde soorten

In Overvecht zijn verschillende beschermde diersoorten aanwezig. In bijlage 1 is een overzicht van aanwezige beschermde diersoorten opgenomen uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF). De NDFF is een Nederlandse database waarmee gegevens over de geografische verspreiding van flora en fauna in Nederland inzichtelijk wordt gemaakt. In Overvecht zijn 6 soorten beschermde amfibieën, 8 beschermde insectsoorten, 2 beschermde reptielsoorten, 7 soorten beschermde vaatplanten, 46 beschermde vogelsoorten, 1 beschermd weekdier, 18 beschermde zoogdieren, waarvan 5 grondgebonden zoogdieren en 13 vleermuizen waargenomen. De gegevens in de NDFF zijn afkomstig van verschillende bronnen, zoals vrijwilligers, onderzoeksinstituten en natuurbeschermingsorganisaties. De gegevens in de NDFF hebben geen beperkte geldigheidsduur, maar zijn wel afhankelijk van de actualiteit van de gegevens.

Overvecht is een ruim opgezette wijk, met veel groen en op verschillende plekken watergangen. Daarnaast kent de wijk veel grote bomen met her en der, met name in de parken, ondergroei in de vorm van struweel. Al dit groen en water biedt ruimte voor de aanwezige beschermde soorten. De gemeente Utrecht heeft met de natuurwaardenkaart in beeld gebracht waar zwaar beschermde en licht of gemeentelijk beschermde soorten kunnen voorkomen. Het kaartbeeld van Overvecht kent relatief veel gebieden waar veelal zwaar beschermde soorten kunnen voorkomen.



Figuur 6.25 Natuurwaardenkaart Overvecht (bron: Gemeente Utrecht)

Beschermde gebieden

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland

NNN staat voor Natuurnetwerk Nederland. NNN-gebieden maken deel uit van de ecologische hoofdstructuur van Nederland en vormen een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Nederland. In Overvecht zijn drie afzonderlijke NNN-gebieden aanwezig: van west naar oost zijn dit de agrarische gronden van Slot Zuylen, Fort de Gagel en het poldergebied ten noorden van Overvecht. In de huidige situatie worden de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN-gebieden niet aangetast.

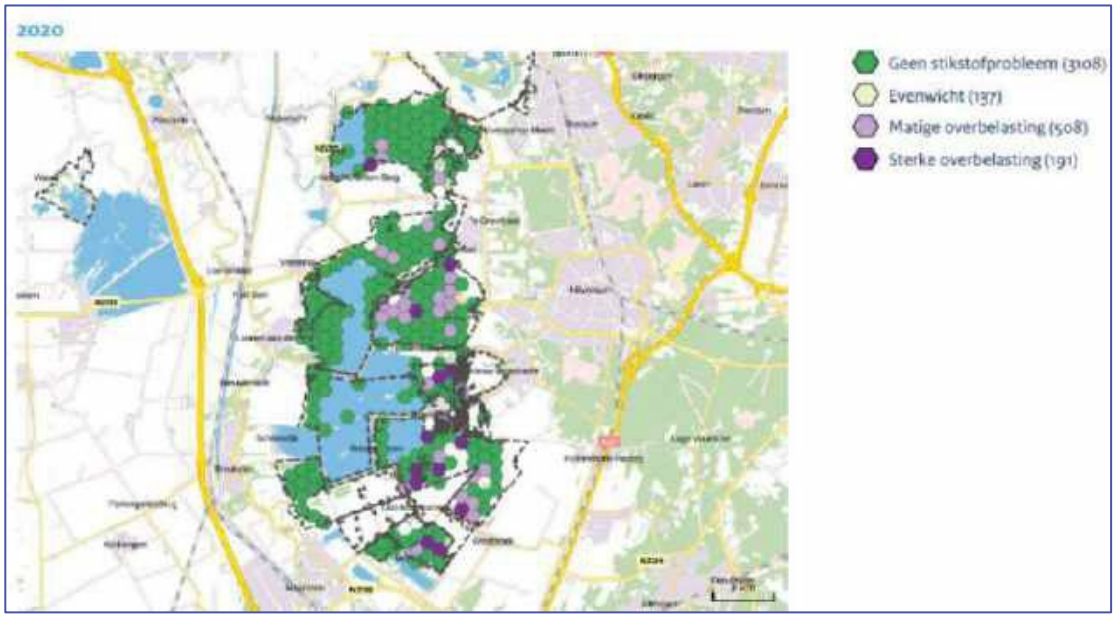


Figuur 6.26 NNN-gebieden en Groene Contour in Overvecht

Nabijheid van Natura 2000-gebieden

Het stedelijk gebied van Overvecht ligt op ruim een kilometer van het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen – dit is het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied van Overvecht. De Oostelijke Vechtplassen bestaat uit een reeks van laagveengebieden tussen de Vecht en de oostrand van Utrechtse heuvelrug. In het gebied bevinden zich door turfwinning ontstane meren en plassen, meest met een zandondergrond, sommige aanzienlijk verdiept door zandwinning. In de huidige situatie is in grote delen van de Oostelijke Vechtplassen geen sprake van een stikstofprobleem. Daarentegen is met name in het oosten van het gebied op plekken sprake van sterke overbelasting van stikstof. De stikstofdepositie op de Oostelijke Vechtplassen is dus te hoog.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.27 Stikstofdepositie op de Oostelijke Vechtplassen (ten noorden van Overvecht) in de huidige situatie (bron: Gebiedsanalyse Oostelijke Vechtplassen)

De afstand van het stedelijk gebied van Overvecht (gemeten vanaf de N230 ter hoogte van Bedrijvengebied Overvecht) zorgt ervoor dat effecten van licht en geluid op de Oostelijke Vechtplassen zeer beperkt zijn. Dit komt om die reden niet in het planMER aan bod.

Biodiversiteit

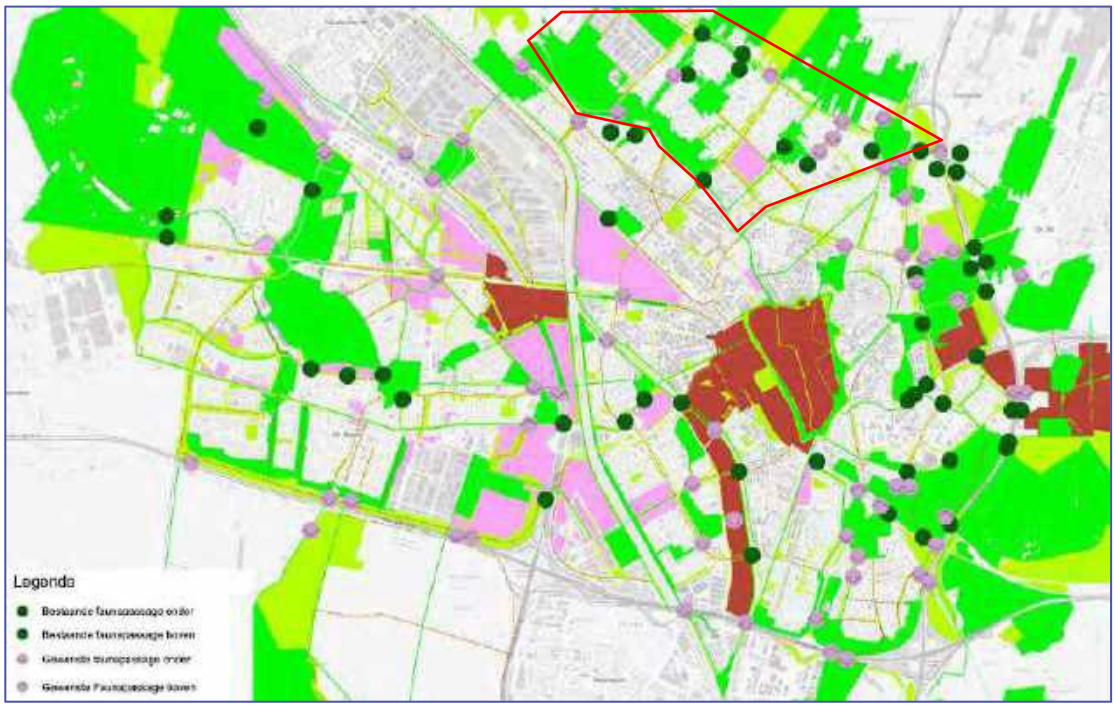
De gemeente Utrecht kent, als gevolg van de veen-, klei- en zandgronden en de aanwezigheid van zoetwatermoerassen tot naald- en loofbossen, een grote diversiteit aan ecosystemen. Overvecht maakt onderdeel uit van dit grotere ecosysteem. De Natuurwaardenkaart (figuur 5.1) wordt door de gemeente Utrecht gebruikt voor behoud en versterking van de biodiversiteit in de stad. Te zien is dat verspreid door Overvecht soorten voorkomen die worden beschermd vanuit de Wet natuurbescherming, dan wel doordat ze op de gemeentelijke soortenlijst staan[10].

Een aantal aspecten spelen een rol in het faciliteren van biodiversiteit in de wijk. Zo spelen de parken een belangrijke rol: de Gagel, de Watertoren, de Vechtzoom en de Klopvaart met parkzone en waterverbinding in Overvecht-Zuid. Ook de forten en de waterlinie zijn voor biodiversiteit van groot belang. Daarnaast kent Overvecht drie volkstuincomplexen: De Doordouwers, Ons Genot en Flora's Hof. Volkstuincomplexen spelen een belangrijke rol in het behoud en versterken van biodiversiteit. Hier is veel aandacht voor natuurvriendelijk tuinieren en worden projecten geïnitieerd die beschermde soorten helpen. Ook zijn het gebieden waar vaak weinig kunstmatig licht is en voor veel dieren voedsel te vinden is. Daarnaast is er een hoge groendekking en zijn op de volkstuincomplexen veel verblijfplaatsen te vinden.

[10] Zie de Utrechtse 30 in het Duurzaamheidsverslag 2022

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Daarnaast zijn er in Overvecht tien faunapassages die dieren veilig infrastructurele barrières laat passeren. Faunapassages zijn belangrijk voor bepaalde dieren, omdat dit hun leefgebied vergroot. Dit voorkomt dat dieren op ‘eilanden’ terechtkomen en er geen genetische informatie wordt uitgewisseld.



Figuur 6.28 Faunapassages in de gemeente Utrecht, Overvecht rood omkaderd (bron: Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030 gemeente Utrecht)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.29 Maaikaart Overvecht (bron: Gemeente Utrecht)

In Overvecht bestaan veel groene gebieden uit grasvelden, die voor de biodiversiteit minder waarde hebben dan bloemrijke gebieden, ruigte of ander groen, zoals struiken. Dit beperkt de mogelijkheden voor een biodivers Overvecht. Ook de vele hoogbouw in Overvecht kan de biodiversiteit belemmeren. In vergelijking met grondgebonden woningen biedt hoogbouw vaak minder nestgelegenheid voor vogels. Grondgebonden woningen, vooral die met dakpannen, bieden in veel gevallen (mits juist gebouwd) schuilvoorzieningen en tuinen waar mogelijk water, foerageermogelijkheden en stofbaden aanwezig zijn.

6.4.2.2 Autonome ontwikkeling

Beschermde soorten

De belangrijkste autonome ontwikkelingen in Overvecht zijn de nieuwbouw op de Ivoordreef, De Mix Utrecht en de Watertoren. Bij de eerste twee locaties wordt verdicht, de Watertoren wordt verbouwd om te kunnen gebruiken voor wonen en werken. Voor de nieuwbouw op de Ivoordreef en bij De Mix zal eerst worden gesloopt. Dit heeft mogelijk een verstorend effect op bepaalde beschermde diersoorten. Bij beide ontwikkelingen zal echter in de voorziene situatie meer groen terugkomen dan er in de huidige situatie is. Daarnaast is voor deze ontwikkelingen al een ontheffing voor de Wet natuurbescherming (Wnb) afgegeven. Hiermee wordt zorggedragen voor het behoud van de huidige staat van instandhouding van gevonden soorten. Bij de Watertoren is, voor het aanpassen van het bestemmingsplan, een quickscan Wet natuurbescherming uitgevoerd. De conclusie van de quick scan is dat er geen beschermde flora en fauna aanwezig is in het plangebied van de ontwikkeling en er dus ook geen ontheffing Wnb nodig is.

Naast de ontwikkelingen in Overvecht, hebben ook landelijke trends effect op de aanwezigheid van beschermde soorten. Overvecht is onderhevig aan habitatverlies, vervuiling,

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

klimaatverandering en de mogelijke komst van invasieve soorten. Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen zorgen voor afbreuk en fragmentatie van natuurlijke habitats. Dit kan leiden tot de afname van geschikte leefgebieden voor beschermde soorten. Mogelijk minder relevant voor Overvecht zijn effecten als gevolg van milieuvervuiling. Vaak geassocieerd met landbouw en industrie, kan ook in Overvecht sprake zijn van vervuiling als gevolg van verwachte verkeerstoenames en zwerfafval rond groengebieden die worden gebruikt om te recreëren als parken. Ook klimaatverandering heeft effect op de aanwezigheid van beschermde soorten. Veranderingen in temperatuur, neerslagpatronen en zeeniveaus als gevolg van klimaatverandering kunnen de habitats en levenscycli van beschermde soorten verstoren. Ten slotte is de mogelijke komst van invasieve soorten, wat in Nederland een groeiend probleem is, een risico in de toekomst. De introductie van niet-inheemse soorten kan inheemse soorten verdringen en leiden tot een afname van de populaties van beschermde soorten.

Beschermde gebieden

Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland

Zoals op figuur 5.2 te zien is, ligt in Overvecht een Groene Contourgebied. De Groene Contour is een gebied van ongeveer 3.000 hectare dat tegen het NNN aan ligt. In het 'Akkoord van Utrecht' is afgesproken om in deze zone stap voor stap steeds meer natuur toe te voegen. Het Groene Contourgebied in Overvecht is de grote grasweide die bij de agrarische gronden van Slot Zuylen hoort.

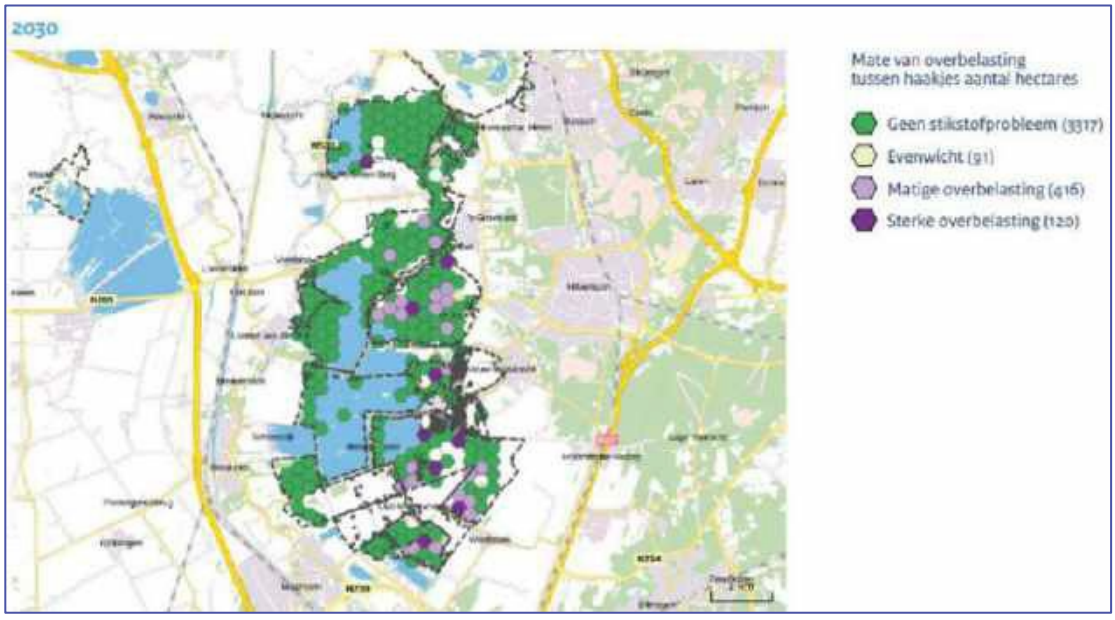


Figuur 6.30 Groene Contourgebied Overvecht (bron: Street Smart)

In een van de autonome projecten, 'Natuurgebied Zuilen', wordt benoemd dat de gemeente Utrecht de ambitie heeft om de wezenlijke kenmerken en waarden van het Groene Contourgebied te verbeteren. Hiermee zou het de kwaliteit van een NNN-gebied krijgen en kan het tot deze status worden gepromoveerd.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden
De autonome ontwikkeling laat een positieve ontwikkeling zien voor de mate van overbelasting van stikstof op de Oostelijke Vechtplassen. Het aantal vlakken waar sprake is van (matige en sterke) overbelasting neemt naar verwachting af (zie figuur 5.5 en figuur 5.9). In de gebiedsanalyse van de Oostelijke Vechtplassen, opgesteld voor het voormalige programma aanpak stikstof (PAS), is geen rekening gehouden met het aardgasvrij worden van de woningen in Overvecht-Noord. Deze autonome ontwikkeling zorgt ervoor dat ongeveer 8.800 woningen van het aardgas afgaan en geen uitstoot van stikstof via de CV-ketel kennen. Het aardgasvrij worden van Overvecht-Noord zorgt naar verwachting voor een afname van ruim 6.000 kilo stikstofoxide (NOx). De trend uit de gebiedsanalyse van de Oostelijke Vechtplassen, en het aardgasvrij worden van woningen in Overvecht-Noord, schetst een redelijk positief beeld voor de depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden.



Figuur 6.31 Stikstofdepositie op de Oostelijke Vechtplassen (ten noorden van Overvecht) in de autonome ontwikkeling (bron: Gebiedsanalyse Oostelijke Vechtplassen)

Biodiversiteit
De biodiversiteit neemt in Nederland, maar ook wereldwijd, af. Een belangrijke trend in Europa voor het afnemen van de biodiversiteit is het intensiveren van land- en bosbouw. Hier is in Overvecht, als stedelijk gebied, geen sprake van. Wel is het toevoegen van verharding in de wijk een risico voor de biodiversiteit.

Autonome ontwikkelingen in Overvecht, zoals de herinrichting van de openbare ruimte in het Amazonekwartier, de aanpak van Natuurgebied Zuilen, als ook de verbetering van de openbare ruimte rond de Taagdreef en de aanleg van Het Groene Lint, dragen bij aan het versterken van de biodiversiteit in de wijk. In het Amazonekwartier moet meer groen komen en wordt gewerkt met

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

een 'groen, tenzij'-aanpak. In Natuurgebied Zuilen wordt het groen dermate verbeterd, dat het NNN-kwaliteit krijgt. Dit doet de gemeente onder andere door éénvormige en soortenarme weides groeien uit tot bloemrijke hooilanden, met een grote diversiteit aan bloemen en insecten. In de omgeving van de Taagdreef vervangt de gemeente 7.250 m² aan asfalt en straatstenen door groen. Over Het Groene Lint deelt de gemeente dit groener in te richten, maar wordt niet benoemd wat hier specifiek voor biodiversiteit gaat plaatsvinden. Ten slotte worden in de Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030 zeven nieuwe faunapassages voorgesteld (zie figuur 5.4).

6.4.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten van natuur en biodiversiteit zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.28 Beoordeling natuur en biodiversiteit

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	-	-
Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	0	0
	Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	--	--
Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	0	0

6.4.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Beschermde soorten

Tussen alternatief 1 en alternatief 2 zit verschil in de wijze van verdichting, sloop en de hoeveelheid groen die wordt toegevoegd. Alle drie hebben effect op de aanwezigheid van beschermde soorten in Overvecht. Op het abstractieniveau van de omgevingsvisie is nog niet exact te bepalen waar dit plaatsvindt, waarop het effect op specifieke beschermde soorten niet te maken is.

Op hoofdlijnen heeft de verdichting van de wijk een negatief effect op beschermde soorten. Bij ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de zorgplicht voor alle dieren. Toch kunnen effecten optreden op beschermde soorten. Bestaand groen moet mogelijk (tijdelijk) wijken. Ook kan de aanlegfase leiden tot mogelijke verstoring van beschermde soorten.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ondanks dat wordt aangegeven in de omgevingsvisie dat de gemeente terughoudend is met slopen, worden in dit alternatief 1.150 tot 1.350 woningen gesloopt. Dit heeft effect op beschermde diersoorten die nestelen in woningen, zoals vleermuizen, waarvan verschillende soorten in Overvecht voorkomen.

Een positief effect heeft het toevoegen van extra groen en water, waardoor beschermde soorten meer leefruimte krijgen in de wijk. In alternatief 1 betreft dit 634.200 m².

De grote druk op de wijk als gevolg van de bouw van de extra woningen en de sloop van bestaande woningen zorgen er echter voor dat een negatief effect wordt verwacht voor beschermde soorten als gevolg van de omgevingsvisie (-). Het toe te voegen groen compenseert dit, maar heft het effect naar verwachting niet geheel op.

Beschermde gebieden

Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland

De twee alternatieven die worden onderzocht hebben geen onderscheidend effect in het kader van de aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland. Om die reden wordt alternatief 1 hetzelfde beoordeeld als alternatief 2.

In de omgevingsvisie wordt niet gesproken over het behoud of versterken van wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland. Het versterken van wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland kan in Overvecht enkel door nieuwe gebieden aan te wijzen als Groene Contour. Alle huidige Groene Contour-gebieden worden in de autonome ontwikkeling al gepromoveerd tot NNN-gebied. Hiertoe worden echter geen ambities uitgesproken. Er is zodoende sprake van een neutraal effect (0).

Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om de uitstoot van stikstof te verminderen. In Overvecht worden onder de omgevingsvisie echter 7.000 woningen bijgebouwd tot 2040. Door middel van vier AERIUS-berekeningen is de stikstofdepositie van alternatief 1 in beeld gebracht. Hierbij is als uitgangspunt genomen dat de eerste woningen onder de omgevingsvisie Overvecht worden gebouwd vanaf 2028 en dat in 2040 de 7.000 woningen zijn gerealiseerd. Omdat in de omgevingsvisie geen uitspraken worden gedaan over de fasering is deze evenredig over de jaren verspreid. Hierbinnen zijn vier jaartallen gekozen: 2029, 2034, 2039 en 2040. Op die manier is het effect van de ontwikkelingen door de tijd inzichtelijk en wordt afgesloten met een situatie waarin Overvecht onder de omgevingsvisie is ‘uitontwikkeld’.

In de AERIUS-berekeningen is de aanlegfase en gebruiksfase geanalyseerd. Hierbij is gekeken naar de emissies tijdens de aanleg van (mobiele) werktuigen en verkeer, en in de beoogde situatie. In de beoogde situatie is geen sprake meer van emissies door werktuigen, en omdat de woningen gasloos worden uitgevoerd zullen er alleen emissies zijn van het extra verkeer.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Voor de werktuigen en de verkeersgeneratie door de aanleg is gebruik gemaakt van kentallen opgesteld door adviesbureaus TAUW en De Roever. De kentallen zijn gebaseerd op de werkelijke inzet van mobiele werktuigen en vrachtverkeer bij een groot aantal woningbouwprojecten. Om rekening te houden met de ambities van gemeente Utrecht en omdat de bouw plaatsvindt in de toekomst is er 40% emissiereductie toegepast op de (mobiele) werktuigen. Voor de verkeersberekeningen ten gevolge van de ingebruikname van de woningen (gebruiksfase) is gebruik gemaakt van de verkeersgegevens die zijn opgesteld door Goudappel. Deze verkeersgegevens representeren het extra verkeer na afronding van de woningbouw in 2040 – om tot verkeersgeneratie te komen in de overige jaren is lineair geïnterpoleerd.

Het leidt tot de resultaten in onderstaande tabel. De hoogste depositie wordt verwacht in 2039 omdat in dit jaar nog wordt gebouwd, maar ook het grootste deel van de woningen al staat.

Tabel 6.29 Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden in alternatief 1

Emissies	Emissiebron	2029	2034	2039	2040
Emissies aanleg	Werktuigen	648	648	648	0
	Verkeer	142	127	114	0
Emissies beoogd	Verkeer	222	2.000	3.200	3.300
Totale emissies (kg NOx / jaar)		1.012	2.775	3.962	3.300
Max depositie (mol N ha/jaar)		0,06	0,17	0,24	0,21

Uit de AERIUS-berekening blijkt dat sprake is van stikstofdepositie op meerdere gebieden. Op onderstaande afbeelding is een overzicht te zien van Natura 2000-gebieden waarop stikstof uit Overvecht op neerslaat in 2039 (jaar van maximale depositie).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	226,84	2.309,71	226,84	0,24
Naardermeer (94)	165,99	2.095,68	165,99	0,04
Zouweboezem (105)	5,20	2.224,76	5,20	0,02
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (103)	284,14	2.913,42	284,14	0,01
Botshol (83)	48,02	1.609,75	48,02	0,01
Uiterwaarden Lek (82)	16,00	2.047,46	16,00	0,01
Lingegebied & Diefdijk-Zuid (70)	11,00	2.784,87	11,00	0,01
Kolland & Overlangbroek (81)	0,97	1.946,11	0,97	0,01
Rijntakken (38)	0,38	1.608,74	0,38	0,01

Figuur 6.32 Natura 2000-gebieden waarop stikstof vanuit Overvecht op neerslaat in alternatief 1 in 2039

In vergelijking met de referentiesituatie heeft de omgevingsvisie een zeer negatief effect (--). Alternatief 1 kent een hogere stikstofdepositie dan alternatief 2, maar het verschil hiertussen is gering.

Biodiversiteit

De maatregelen om biodiversiteit te bevorderen verschillen in beide alternatieven niet van elkaar. In de omgevingsvisie wordt genoemd dat er wordt gezorgd voor een grotere biodiversiteit van planten, bomen, dieren en insecten. De gemeente wil dit doen door middel van faunavoorzieningen in de openbare ruimte en gebouwen. Er wordt niet nader toegelicht wat voor faunavoorzieningen dit zijn. Ook is er een plan om de onderbroken scheg op de Brandenburchdreef weer te vergroenen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In het programma voor de onderzoeksalternatieven is te lezen dat de hoeveelheid groen onder alternatief 1 toeneemt. In Overvecht kan onder de omgevingsvisie 634.214 m² groen worden toegevoegd van de 800.000 m² die noodzakelijk wordt geacht (zie tabel 6.1). Dit is minder dan in alternatief 2, maar het verschil is beperkt.

Het extra groen heeft naar verwachting een compenserend effect op de 7.000 woningen die onder de omgevingsvisie worden gebouwd (de nieuwbouw heeft in alternatief 1 een voetafdruk van 80.650 m²). Zoals ook te lezen is onder beschermde gebieden, heeft de bouw van woningen een grote impact op flora en fauna. Dit vertaalt zich in verwachting door naar de biodiversiteit van Overvecht. Er wordt geconcludeerd dat de omgevingsvisie naar verwachting een beperkt effect (0) heeft om de biodiversiteit te vergroten.

6.4.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Beschermde soorten

Tussen alternatief 1 en alternatief 2 zit verschil in de wijze van verdichting, sloop en de hoeveelheid groen die wordt toegevoegd. Alle drie hebben effect op de aanwezigheid van beschermde soorten in Overvecht. Op het abstractieniveau van de omgevingsvisie is nog niet exact te bepalen waar dit plaatsvindt, waarop het effect op specifieke beschermde soorten niet te maken is.

Op hoofdlijnen heeft de verdichting van de wijk een negatief effect op beschermde soorten. Bij ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de zorgplicht voor alle dieren. Toch kunnen effecten optreden op beschermde soorten. Bestaand groen moet mogelijk (tijdelijk) wijken. Ook kan de aanlegfase leiden tot mogelijke verstoring van beschermde soorten.

Ondanks dat wordt aangegeven in de omgevingsvisie dat de gemeente terughoudend is met slopen, worden in dit alternatief 1.350 tot 1.550 woningen gesloopt. Dit heeft effect op beschermde diersoorten die nestelen in woningen, zoals vleermuizen, waarvan verschillende soorten in Overvecht voorkomen.

Een positief effect heeft het toevoegen van extra groen en water, waardoor beschermde soorten meer leefruimte krijgen in de wijk. In alternatief 2 betreft dit 677.340 m².

De grote druk op de wijk als gevolg van de bouw van de extra woningen en de sloop van bestaande woningen zorgen er echter voor dat een negatief effect wordt verwacht voor beschermde soorten als gevolg van de omgevingsvisie (-). Het toe te voegen groen compenseert dit, maar heft het effect naar verwachting niet geheel op.

Beschermde gebieden

Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland

De twee alternatieven die worden onderzocht hebben geen onderscheidend effect in het kader van de aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland. Om die reden

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

wordt alternatief 2 hetzelfde beoordeeld als alternatief 1. Er is zodoende sprake van een neutraal effect (0).

In de omgevingsvisie wordt niet gesproken over het behoud of versterken van wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland. Het versterken van wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland kan in Overvecht enkel door nieuwe gebieden aan te wijzen als Groene Contour. Alle huidige Groene Contour-gebieden worden in de autonome ontwikkeling al gepromoveerd tot NNN-gebied. Hiertoe worden echter geen ambities uitgesproken.

Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden
In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om de uitstoot van stikstof te verminderen. In Overvecht worden onder de omgevingsvisie echter 7.000 woningen bijgebouwd tot 2040. Door middel van vier AERIUS-berekeningen is de stikstofdepositie van alternatief 2 in beeld gebracht. Hierbij is als uitgangspunt genomen dat de eerste woningen onder de omgevingsvisie Overvecht worden gebouwd vanaf 2028 en dat in 2040 de 7.000 woningen zijn gerealiseerd. Omdat in de omgevingsvisie geen uitspraken worden gedaan over de fasering is deze evenredig over de jaren verspreid. Hierbinnen zijn vier jaartallen gekozen: 2029, 2034, 2039 en 2040. Op die manier is het effect van de ontwikkelingen door de tijd inzichtelijk en wordt afgesloten met een situatie waarin Overvecht onder de omgevingsvisie is ‘uitontwikkeld’.

In de AERIUS-berekeningen is de aanlegfase en gebruiksfase geanalyseerd. Hierbij is gekeken naar de emissies tijdens de aanleg van (mobiele) werktuigen en verkeer, en in de beoogde situatie. In de beoogde situatie is geen sprake meer van emissies door werktuigen, en omdat de woningen gasloos worden uitgevoerd zullen er alleen emissies zijn van het extra verkeer.

Voor de werktuigen en de verkeersgeneratie door de aanleg is gebruik gemaakt van kentallen opgesteld door adviesbureaus TAUW en De Roever. De kentallen zijn gebaseerd op de werkelijke inzet van mobiele werktuigen en vrachtverkeer bij een groot aantal woningbouwprojecten. Om rekening te houden met de ambities van gemeente Utrecht en omdat de bouw plaatsvindt in de toekomst is er 40% emissiereductie toegepast op de (mobiele) werktuigen. Voor de verkeersberekeningen ten gevolge van de ingebruikname van de woningen (gebruiksfase) is gebruik gemaakt van de verkeersgegevens die zijn opgesteld door Goudappel. Deze verkeersgegevens representeren het extra verkeer na afronding van de woningbouw in 2040 – om tot verkeersgeneratie te komen in de overige jaren is lineair geïnterpoleerd.

Het leidt tot de resultaten in onderstaande tabel. De hoogste depositie wordt verwacht in 2039 omdat in dit jaar nog wordt gebouwd, maar ook het grootste deel van de woningen al staat.

Tabel 6.30 Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden in alternatief 2

Emissies	Emissiebron	2029	2034	2039	2040
	Werktuigen	649	649	649	0

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Emissies	Emissiebron	2029	2034	2039	2040
Emissies aanleg	Verkeer	142	127	115	0
Emissies beoogd	Verkeer	190	1.800	2.900	3.000
Totale emissies (kg NOx / jaar)		981	2.576	3.664	3.000
Max depositie (mol N ha/jaar)		0,06	0,16	0,22	0,20

Uit de AERIUS-berekening blijkt dat sprake is van stikstofdepositie op meerdere gebieden. Op onderstaande afbeelding is een overzicht te zien van Natura 2000-gebieden waarop stikstof uit Overvecht op neerslaat in 2039 (jaar van maximale depositie).

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	226,84	2.309,70	226,84	0,22
Naardermeer (94)	165,99	2.095,68	165,99	0,04
Zouweboezem (105)	5,20	2.224,76	5,20	0,02
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (103)	283,83	2.913,41	283,83	0,01
Botshol (83)	48,02	1.609,75	48,02	0,01
Uiterwaarden Lek (82)	16,00	2.047,46	16,00	0,01
Lingegebied & Diefdijk-Zuid (70)	10,77	2.784,87	10,77	0,01
Kolland & Overlangbroek (81)	0,97	1.946,11	0,97	0,01
Rijntakken (38)	0,38	1.608,74	0,38	0,01

Figuur 6.33 Natura 2000-gebieden waarop stikstof vanuit Overvecht op neerslaat in alternatief 2 in 2039

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In vergelijking met de referentiesituatie heeft de omgevingsvisie een zeer negatief effect (--). Alternatief 2 kent een lagere stikstofdepositie dan alternatief 1, maar het verschil hiertussen is gering.

Biodiversiteit
De maatregelen om biodiversiteit te bevorderen verschillen in beide alternatieven niet van elkaar. In de omgevingsvisie wordt genoemd dat er wordt gezorgd voor een grotere biodiversiteit van planten, bomen, dieren en insecten. De gemeente wil dit doen door middel van faunavoorzieningen in de openbare ruimte en gebouwen. Er wordt niet nader toegelicht wat voor faunavoorzieningen dit zijn. Ook is er een plan om de onderbroken scheg op de Brandenburchdreef weer te vergroenen.

In het programma voor de onderzoeksalternatieven is te lezen dat de hoeveelheid groen onder alternatief 2 toeneemt. In Overvecht kan onder de omgevingsvisie 677.314 m² groen worden toegevoegd van de 800.000 m² die noodzakelijk wordt geacht. Dit is meer dan in alternatief 1, maar het verschil is beperkt.

Het extra groen heeft naar verwachting een compenserend effect op de 7.000 woningen die onder de omgevingsvisie worden gebouwd (de nieuwbouw heeft in alternatief 2 een voetafdruk van 86.990 m²). Zoals ook te lezen is onder beschermde gebieden, heeft de bouw van woningen een grote impact op flora en fauna. Dit vertaalt zich in verwachting door naar de biodiversiteit van Overvecht. Er wordt geconcludeerd dat de omgevingsvisie naar verwachting een beperkt effect (0) heeft om de biodiversiteit te vergroten.

6.4.4 Mitigerende maatregelen
Om negatieve effecten als gevolg van de nieuwbouw te voorkomen op beschermde soorten kan worden gekozen om alle nieuwe woningen natuurinclusief te ontwerpen. Enkele ontwerponderdelen waaraan kan worden gedacht zijn groene daken, vogelvriendelijke gevels, vleermuiskasten, insectenhotels en inheemse plantentuinen. Extra aandacht besteden aan het natuurinclusief inrichten van gebieden waar geen nieuwbouw komt kan de biodiversiteit in Overvecht mogelijk zelfs versterken.

De bouw van de woningen (en sloop om ruimte te maken) en de extra verkeersgeneratie die dit als gevolg heeft zorgt voor extra stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in de omgeving van Overvecht. Omdat de omgevingsvisie als één project is doorgerekend zijn de depositiewaarden bijzonder hoog. In realiteit zal de woningbouw in Overvecht bestaan uit diverse kleinere projecten. Wanneer de woningbouwopgave wordt opgeknipt in kleinere projecten worden de depositiewaarden ook lager. De hoogste bijdrage aan de stikstofdepositie is het gevolg van de verkeersgeneratie van de omgevingsvisie. Ontwikkelingen in mobiliteit kunnen op termijn mogelijk de stikstofdepositie van de verkeersgeneratie doen afnemen. Het vergroten van de nadruk op openbaar vervoer zou hierbij kunnen helpen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In de autonome ontwikkeling zit het gasloos maken van ongeveer 8.800 woningen in Overvecht-Noord. Dit maakt in totaal zo'n 6.000 kilogram NOx 'vrij'. Ondanks dat dit geen onderdeel is van de omgevingsvisie, kan beargumenteerd worden dat de ontwikkelingen tot 2040 beperkte impact hebben: de vrijgekomen stikstofruimte borgt de toename van stikstofdepositie die optreedt onder de omgevingsvisie. Het feit dat het gasloos worden van de woningen en Overvecht-Noord en de woningbouwopgave onder de omgevingsvisie niet onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn zorgt er echter voor dat dit formeel niet als interne saldering kan worden toegepast.

Ten slotte is de elektrificering van mobiele werktuigen een mogelijke mitigerende maatregel. In de berekening is gebruik gemaakt van aantallen die gebruikelijk waren tussen de jaren 2019 en 2022, welke met 40% gereduceerd zijn als gevolg van de duurzaamheidsambities van de gemeente Utrecht. Bij de emissies door mobiele werktuigen is uitgegaan van 6% AdBlue verbruik, wat nu gebruikelijk is. Bij verdere elektrificatie en bij efficiënt gebruikte SCR-katalysatoren (7% AdBlue) kan het percentage van 40% verder omhoog.

6.5 Gezondheid

6.5.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema gezondheid.

Tabel 6.31 Beleidskader gezondheid

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Landelijke nota gezondheidsbeleid 2020-2024	Deze nota beschrijft de landelijke prioriteiten op het gebied van publieke gezondheid en geeft richting aan het lokale gezondheidsbeleid van gemeenten.
Nationale Preventieakkoord	In het Nationaal Preventieakkoord staan afspraken om roken, overgewicht en problematisch alcoholgebruik aan te pakken.
Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	De Nationale Omgevingsvisie schetst het toekomstperspectief en de prioriteiten voor een leefbare, gezonde en veilige omgeving.
Provinciaal	
Omgevingsvisie Provincie Utrecht	In de Omgevingsvisie van de provincie Utrecht is de volgende ambities ten aanzien van gezondheid geformuleerd: Wij streven naar een gezonde en veilige leefomgeving: de milieukwaliteit is goed, de veiligheid is gewaarborgd, bewegen wordt gestimuleerd, er zijn voldoende ontspannings- en ontmoetingsmogelijkheden en iedereen doet mee.
Programma gezonde leefomgeving	In het coalitieakkoord 2019-2023 is het bouwen aan een gezonde, groene, duurzame en aantrekkelijke provincie voor onze inwoners en de generaties na ons een belangrijk uitgangspunt. Op dit moment werkt het programma gezonde leefomgeving aan een programmaplan voor de periode 2020-2023, die invulling geeft aan de ambities uit het coalitieakkoord.
Gemeentelijk	

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
Gezondheid voor iedereen, gezondheidsbeleid Utrecht 2019-2023	De Nota Gezondheid voor iedereen: Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019 – 2023 bevat zeven speerpunten voor het behalen van gezondheidswinst: 1. Gezonde leefomgeving 2. Gezond en veilig opgroeien 3. Gezond gedrag 4. Gezond rondkomen 5. Gezond werkgeverschap Milieueffectrapport Omgevingsvisie Utrecht Science Park 6. Psychische gezondheid 7. Gezond ouder worden . Voor speerpunt 1 geldt de volgende ambitie: De leefomgeving van Utrechters is zo ingericht dat gezond leven gemakkelijk is (gezondheidsbevordering), de druk op gezondheid zo laag mogelijk is (gezondheidsbescherming) en dat mensen zich prettig voelen.
Omgevingsvisie Utrecht (waaronder de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040)	In de Omgevingsvisie Utrecht staat al het gemeentelijke beleid over de leefomgeving. De Omgevingsvisie Utrecht bestaat uit 3 delen: de koers, thematisch beleid en gebiedsbeleid. Onder de koers valt de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040), Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen, en Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidsbeleid 2019-2023. Het thematisch beleid omschrijft per onderwerp wat kan en mag in de leefomgeving, van bedrijventerreinen tot woonwagenlocaties.
Actualisatie Groenstructuurplan 2017 – 2030	De 'Actualisatie van Groenstructuurplan Utrecht' is opgesteld naar aanleiding van de motie (2016/109) 'Voor een gezonde groene toekomst' en maakt inzichtelijk hoe Utrecht met de stedelijke groenstructuur bijdraagt aan de nieuwe opgaven die er afkomen op de stad Utrecht. Daarbij bouwen zij voort op de oorspronkelijke ambities uit het Groenstructuurplan 2007.
Sportnota 2017 – 2023	De Sportnota 2017 –2023 Utrecht sportief en gezond legt de basis voor het Utrechtse sportbeleid.
Omgevingsprogramma Overvecht	Het Omgevingsprogramma Overvecht bevat concrete fysieke maatregelen die specifiek voor de woonbuurten van Overvecht invulling geven aan wat de wijk nodig heeft.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld. In het toetsingskader zijn geluidhinder en luchtkwaliteit niet opgenomen als indicatoren voor gezondheid, ondanks dat dit belangrijke indicatoren zijn hiervoor. De reden hiervoor is dat geluidhinder en luchtkwaliteit al breder aan bod komen in losstaande paragrafen, respectievelijk 5.2 en 5.3.

Tabel 6.32 Toetsingskader gezondheid

Indicator	++	+	0	-	--
Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	In elke stempel van Overvecht kan worden gesport en bewogen	De mogelijk tot sporten en bewegen neemt toe	De mogelijk tot sporten en bewegen blijft gelijk	De mogelijk tot sporten en bewegen neemt af	Bestaande mogelijkheden tot sporten en bewegen verdwijnen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Indicator	++	+	0	-	--
Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	De hoeveelheid groen neemt sterk toe	De hoeveelheid groen neemt toe	De hoeveelheid groen blijft gelijk	De hoeveelheid groen neemt af	De hoeveelheid groen neemt sterk af
Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	Aantal maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting neemt toe	Aantal plekken voor ontmoetingen neemt toe	Aantal maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting blijft gelijk	Aantal plekken voor ontmoetingen neemt af	Aantal maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting neemt af

6.5.2 Omschrijving referentiesituatie

6.5.2.1 Huidige situatie

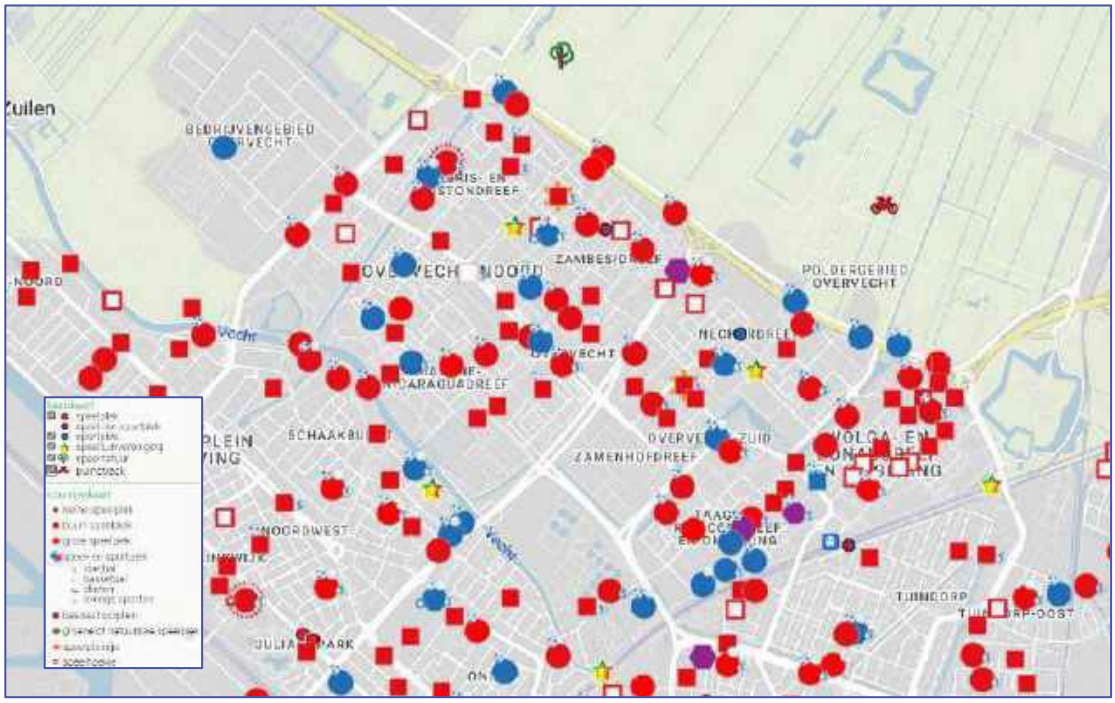
Sport en bewegen

In het Utrechts Gezondheidsprofiel 2022 (UGP) wordt vastgesteld dat jongeren (13 tot en met 15 jaar) en jongvolwassenen (16 tot en met 25 jaar) in Overvecht vaker minder sporten en bewegen dan jongeren en jongvolwassenen in andere wijken in Utrecht. Over volwassenen worden in het UGP geen uitspraken gedaan over sporten en bewegen. Wel wordt benoemd dat bijna een derde van de volwassenen in Overvecht zich ongezond voelt, gezondheidsproblemen en een overwegend ongezonde leefstijl heeft.

Overvecht kent meerdere sportlocaties. Zo zijn er in de wijk sporthallen, sportparken, sportzalen en gymzalen, en is er een atletiekbaan. Sporthal De Dreef, gelegen bij de Neckardreef, heeft een sporthal en een kleine beweegruimte. Ook ligt er een sportpark waar verschillende sporten beoefend kunnen worden. Verder kent de wijk met Overvecht Noord en Vechtzoom nog twee sportparken. Tevens ligt in Overvecht, naast kunstijsbaan De Vechtsebanen, een van de drie atletiekbanen van Utrecht. Ten slotte zijn er in Overvecht vijf gymzalen die verspreid door de wijk liggen.

Verspreid door de wijk zijn er mogelijkheden om te spelen, voor kinderen jonger dan 13 een belangrijke bron van beweging. Op onderstaande kaart is te zien waar de verschillende type speelplekken zich bevinden in Overvecht. De wijk is met name rijk aan kleine speelplekken en buurtspeelplekken. Daarnaast zijn er op verschillende plekken voetbalvelden te vinden. In het poldergebied is speelnatuur en een pumptrack te vinden. Overvecht kent geen grote of natuurlijke speelplekken.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.34 Speelplaatsen in Overvecht

Groen in het gebied

De Gezondheidsraad stelt dat recreatie, wandelen en ontmoeten in het groen belangrijk is voor de volksgezondheid. Dit zijn allemaal gebruiksfuncties van groen. In Overvecht is veel groen aanwezig met een hoge gebruikswaarde, zoals de parken in de wijk en het Noorderpark. Hier liggen wandelpaden en kan gefietst worden, maar is ook ruimte om te ontmoeten. Dit groen met hoge gebruikswaarde wordt afgewisseld met groen dat een lagere gebruikswaarde heeft. Het groen langs de dreven en de plantsoenen, kent een lagere gebruikerswaarde. Dit is vaak monotoon (stroken en velden gras, bomen in lijnopstelling langs rijbanen), moeilijk bereikbaar en versnipperd.

Overvecht is, zeker in vergelijking met omliggende wijken en gebieden, rijk aan groen en bomen. De groenkaart van de gemeente laat zien dat rond de bouwblokken veel donkergroene stukken zien: delen van de stad waar veel groen is. Als wordt gekeken naar de zuidelijk omliggende delen van Utrecht is Overvecht relatief groen. De wijk kent twee opvallende witte plekken, als zichtbaar in onderstaande kaart; bedrijvengebied Overvecht en winkelcentrum Overvecht Centrum.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.35 Groenkaart van de gemeente Utrecht



Figuur 6.36 Bomenkaart van de gemeente Utrecht

Sociale cohesie

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Sociale cohesie wordt in dit planMER beoordeeld aan de hand van de aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting. Het bestemmingsplan Overvecht-Noordelijke stadsrand (onherroepelijk vastgesteld op 11 mei 2012) geeft een beschrijving van de maatschappelijke voorzieningen in Overvecht. Verspreid over Overvecht liggen verschillende maatschappelijke functies. Het gaat hier om scholen, kinderopvang, gezondheidscentra, buurthuizen, kerken en moskeeën. De meeste functies liggen centraal in de buurten van Overvecht of aan belangrijke wegen. In de wijk zijn voldoende voorzieningen voor lager-, middel- en hoger onderwijs. De gemeente geeft in het bestemmingsplan Overvecht-Noordelijke stadsrand wel aan dat de huisvesting van scholen toe is aan vernieuwing. In Overvecht zijn vijf multidisciplinaire gezondheidscentra en een huisartsenpraktijk gevestigd. Deze liggen goed verspreid over de wijk, waardoor er voor alle bewoners een eerstelijnscentrum in de buurt is.

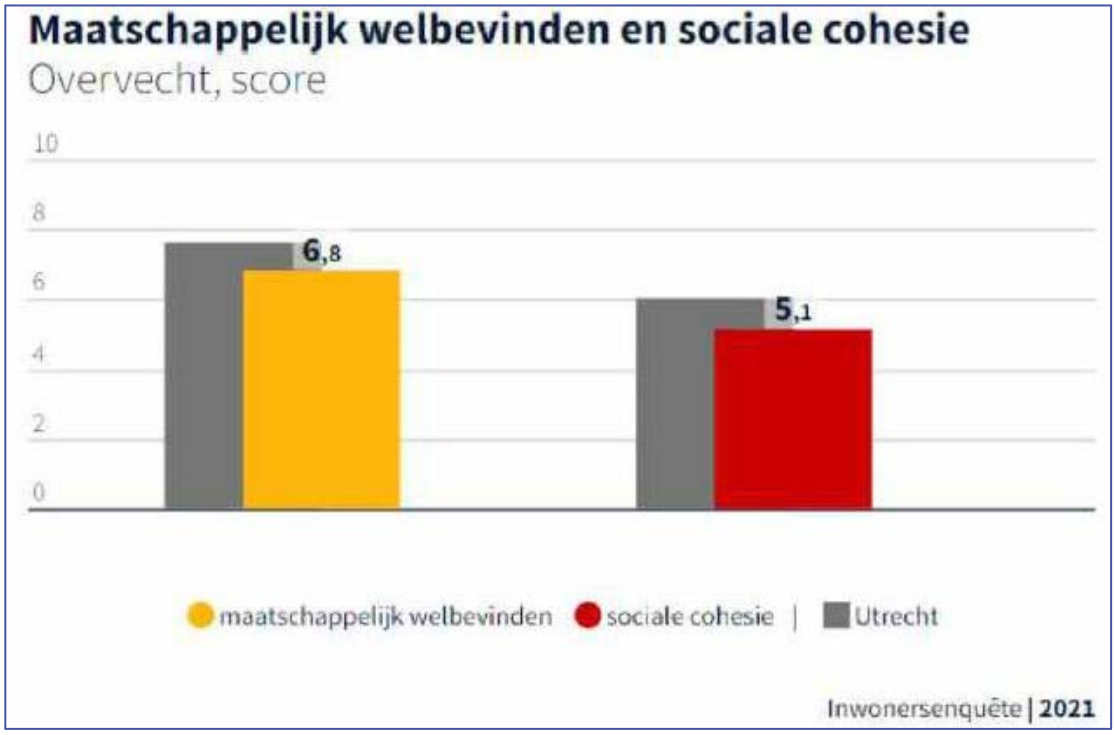
Verspreid door de wijk zijn verschillende ontmoetingsplaatsen. De parken vervullen hier een rol in, maar ook buurtcafés en restaurants. Daarnaast zijn er meerdere buurthuizen in Overvecht. Zo liggen in Overvecht-Zuid buurtcentrum De Dreef, Burezina en buurtcentrum De Jager. In Overvecht-Noord liggen buurthuis De Boog en buurtkamer de Klop.

Wat de sociale cohesie in Overvecht tegenwerkt is de ervaren onveiligheid in de wijk. Van de Utrechters ervaart 46% onveiligheid in Overvecht. Van de Overvechters zelf ervaart 44% onveiligheid in de wijk[11]. Dit zijn de hoogste percentages in de gemeente Utrecht. Dit gevoel van onveiligheid kan ervoor zorgen dat mensen minder graag naar buiten gaan om gebruik te maken van ontmoetingsplekken. Ook vindt in Overvecht, met name rond het winkelcentrum, vaak straatintimidatie plaats[12]. Dit is een belangrijke oorzaak van het onveiligheidsgevoel dat in de wijk heerst.

Uit de inwonersenquête van de gemeente Utrecht blijkt dat de sociale cohesie in Overvecht in 2021 achterbleef op de rest van Utrecht.

[11] Veiligheidsbeleving en overlast in Utrecht
[12] Rapport straatintimidatie in Utrecht

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.37 Maatschappelijk welbevinden en sociale cohesie (bron: Gemeente Utrecht)

6.5.2.2 Autonome ontwikkeling

Sport en bewegen

In de Actualisatie Groenstructuurplan 2017 – 2030 gaat de gemeente Utrecht een aantal keer specifiek in op haar ambities voor Overvecht. De gemeente gaat extra investeren in de openbare ruimte om bewoners van Overvecht meer te doen bewegen. Dit willen ze met name bereiken door groene verbindingen in Utrecht te verbeteren. In de Sportnota 2017 – 2023 wordt benoemd dat de gemeente in Overvecht extra sport- en beweegactiviteiten gaat uitvoeren en een pilot start met een beweeg- en vitaliteitsmakelaar.

Groen in het gebied

In de Actualisatie Groenstructuurplan 2017 – 2030 wordt een blik op de toekomst geworpen van het groen in Utrecht. Twee belangrijke ambities voor de autonome ontwikkeling zijn 'Meer groen om de stad' en 'Meer en beter groen in de stad'. Onderstaande kaart laat zien dat Overvecht, zoals ook in de huidige situatie werd omschreven, haar groen in het gebied op orde heeft. De verbindingen worden echter nog gemarkeerd als een opgave. In de Actualisatie Groenstructuurplan 2017 – 2030 wordt niet toegelicht wat het 'op orde' zijn van een gebied of verbinding precies betekent, er wordt van uitgegaan dat betekent dat deze gebieden en verbindingen naar wens functioneren en hier in de autonome ontwikkeling geen verdere investeringen worden gedaan.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.38 Status uitvoering groene (en blauwe) verbindingen

Sociale cohesie

In de omschrijving van de huidige situaties kwam aan bod dat Overvecht voldoende en goed verspreide voorzieningen heeft. Wel is de huisvesting van scholen aan vernieuwing toe. Dit wordt benoemd in het Masterplan Primair Onderwijs. Achterstallig onderhoud wordt in de komende jaren uitgevoerd. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheden voor nieuwbouw. In dit kader zijn in Overvecht vier onderwijsclusters (één of meerdere scholen, met onderwijsgerelateerde voorzieningen en/of wijkgerichte functies in één gebouw of op één bouwlocatie) en vier stand-alone's (een samenvoeging van twee gebouwen van dezelfde school) benoemd. In de Sportnota 2017 – 2023 wordt benoemd dat twee nieuwe gymzalen in het gebied worden gerealiseerd.

6.5.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op gezondheid zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.33 Beoordeling gezondheid

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Sport en bewegen	Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	+	++

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Zie opm. op p.139
--> extra + ?

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Groen in het gebied	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	+	+
Sociale cohesie	Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	+	++

6.5.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Sport en bewegen

In de omgevingsvisie is uitgebreid aandacht voor sport en bewegen. In de wijk komen verspreid locaties terug waar in de openbare ruimte gesport en bewogen kan worden. De gymzaal van de nieuwe VO-school, die in de omgevingsvisie wordt voorzien, zal ook sportverenigingen en wijksport bedienen.

In de autonome ontwikkeling is omschreven dat de gemeente Utrecht bewegen wil aanmoedigen door groene verbindingen te verbeteren. In alternatief 1 wordt 21.700 m² aan groenblauwe routes toegevoegd. Dit is minder dan in alternatief 2, waar 60.500 m² aan groenblauwe routes wordt toegevoegd. Al met al wordt geconcludeerd dat alternatief 1 een positief effect heeft ten opzichte van de referentiesituatie (+).

Groen in het gebied

Onder de omgevingsvisie is meer ruimte voor groen in Overvecht. Hiermee wil de gemeente het groene karakter van Overvecht versterken. In iedere buurt streeft de gemeente naar minimaal 40% groen, dat op loopafstand is van alle bewoners.

De wijk Overvecht is in totaal 848 hectare groot. Het Noorderpark, meegenomen in het programma voor de onderzoeksalternatieven, is 5.900 hectare groot. Om iets te zeggen over de verhouding tussen de ambities in de omgevingsvisie en het groen in het programma wordt gekeken naar een totaaloppervlakte van 6.748 hectare.

In de huidige situatie kent Overvecht, inclusief het Noorderpark, ruim 60.121.911 m² groen, aldus het programma voor de onderzoeksalternatieven. Dit is 6.012 hectare. Wanneer het Noorderpark wordt meegerekend is sprake van 89% groen in Overvecht. Aangezien het Noorderpark niet per definitie op loopafstand ligt vanuit Overvecht, door zijn formaat een vertekenend beeld kan geven en niet in zijn geheel binnen de gemeente Utrecht ligt is ook gekeken naar een situatie waarbij het Noorderpark niet is meegerekend. Qua parken en natuurgebieden blijft dan 600.000 m² park en natuurgebied over (Natuurgebied Oud-Zuilen en Vechtzoompark). In dat geval is sprake van ruim 1.515.911 m² groen in de huidige situatie (ongeveer 152 hectare). Hierbij is het buurt- en wijkgroen maar deels meegenomen, daar in het programma enkel van de parken bekend is hoeveel m² dit betreft. In dat geval is sprake van 18% groen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In het programma voor de onderzoeksalternatieven wordt voor alternatief 1 414.200 m² aan nieuw groen voorgesteld, waarbij het Noorderpark niet is beschouwd. Totaal ontstaat dan 1.930.111 m² groen (193 hectare), 23% van de totaaloppervlakte van de wijk. Met de kennis dat Overvecht een bijzonder groene wijk is, en dus rijk is aan buurt- en wijkgroen dat niet in de berekening is meegenomen, lijkt het effect onder de omgevingsvisie positief ten opzichte van de referentiesituatie (+). Door een toename van 7.000 woningen in het onderzoeksalternatief, kan de druk op dit groen wel toenemen.

Zie opm. p.139

Tabel 6.34 Groen in alternatief 1 (bron: PosadMaxwan)

Onderdeel	Huidig	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	470.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	21.700 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	142.514 m²
Totaal	**Onbekend**	**800.000 m²**	**634.214 m²**

De kwaliteit van het groen, het beste te beoordelen aan de hand van groentypologieën in Overvecht en waar deze voorkomen, wordt nader toegelicht in de reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie (hoofdstuk 9). Pas in de ontwerp-omgevingsvisie wordt duidelijk op welke plekken welke typen groen worden gerealiseerd. Dit is om die reden geen onderdeel van de effectbeoordeling van onderzoeksalternatief 1, als ook is benoemd in de toelichting op de onderzoeksalternatieven.

Sociale cohesie

Onder de omgevingsvisie neemt het aantal maatschappelijke voorzieningen in Overvecht toe. De omgevingsvisie kent de voorwaarde dat waar woningen worden bijgebouwd, ook maatschappelijke (en culturele) voorzieningen worden gerealiseerd. Naast de maatschappelijke voorzieningen komen er ook meer plekken voor ontmoeten in de wijk. De nadruk ligt hierbij op de openbare ruimte. Waar en in welke vorm dit gebeurt wordt niet expliciet toegelicht en verschilt niet per alternatief. Er is naar verwachting sprake van een positief effect (+).

6.5.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Sport en bewegen

In de omgevingsvisie is uitgebreid aandacht voor sport en bewegen. In de wijk komen verspreid locaties terug waar in de openbare ruimte gesport en bewogen kan worden. De gymzaal van de nieuwe VO-school, die in de omgevingsvisie wordt voorzien, zal ook sportverenigingen en wijksport bedienen.

In de autonome ontwikkeling is omschreven dat de gemeente Utrecht bewegen wil aanmoedigen door groene verbindingen te verbeteren. In alternatief 2 wordt 60.500 m² aan groenblauwe routes toegevoegd. Dit is meer dan in alternatief 1, waar 21.700 m² aan groenblauwe routes wordt toegevoegd. Vanwege de gespreide verdichting worden op meer plekken woningen gerealiseerd. Deze bouwwerkzaamheden geven de kans ook de openbare ruimte aldaar aan te pakken en

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

mogelijkheden voor sporten en bewegen in de openbare ruimte realiseren. Al met al wordt geconcludeerd dat alternatief 2 een zeer positief effect heeft ten opzichte van de referentiesituatie (++).

Groen in het gebied

Onder de omgevingsvisie is meer ruimte voor groen in Overvecht. Hiermee wil de gemeente het groene karakter van Overvecht versterken. In iedere buurt streeft de gemeente naar minimaal 40% groen, dat op loopafstand is van alle bewoners.

De wijk Overvecht is in totaal 848 hectare groot. Het Noorderpark, meegenomen in het programma voor de onderzoeksalternatieven, is 5.900 hectare groot. Om iets te zeggen over de verhouding tussen de ambities in de omgevingsvisie en het groen in het programma wordt gekeken naar een totaaloppervlakte van 6.748 hectare.

In de huidige situatie kent Overvecht, inclusief het Noorderpark, ruim 60.121.911 m² groen, aldus het programma voor de onderzoeksalternatieven. Dit is 6.012 hectare. Wanneer het Noorderpark wordt meegerekend is sprake van 89% groen in Overvecht. Aangezien het Noorderpark niet per definitie op loopafstand ligt vanuit Overvecht, door zijn formaat een vertekenend beeld kan geven en niet in zijn geheel binnen de gemeente Utrecht ligt is ook gekeken naar een situatie waarbij het Noorderpark niet is meegerekend. Qua parken en natuurgebieden blijft dan 600.000 m² park en natuurgebied over (Natuurgebied Oud-Zuilen en Vechtzoompark). In dat geval is sprake van ruim 1.515.911 m² groen in de huidige situatie (ongeveer 152 hectare). Hierbij is het buurt- en wijkgroen maar deels meegenomen, daar in het programma enkel van de parken bekend is hoeveel m² dit betreft. In dat geval is sprake van 18% groen.

In het programma voor de onderzoeksalternatieven wordt voor alternatief 2 457.344 m² aan nieuw groen voorgesteld, waarbij het Noorderpark niet is beschouwd. Totaal ontstaat dan 1.973.255 m² groen (197 hectare), 23% van de totaaloppervlakte van de wijk. Met de kennis dat Overvecht een bijzonder groene wijk is, en dus rijk is aan buurt- en wijkgroen dat niet in de berekening is meegenomen, lijkt het effect onder de omgevingsvisie positief ten opzichte van de referentiesituatie (+). Door een toename van 7.000 woningen in het onderzoeksalternatief, druk op dit groen wel toenemen.

De toevoeging is in Alt.2 ca. 7% meer dan in Alt.1

Tabel 6.35 Groen in alternatief 2 (bron: PosadMaxwan)

Onderdeel	Huidig metrage	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	480.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	60.500 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	136.844 m²
Totaal	**Onbekend**	**800.000 m²**	**677.344 m²**

De kwaliteit van het groen is niet beoordeeld voor de onderzoeksalternatieven, omdat er geen verder onderverdeling in het type groen is gemaakt in de alternatieven. In de ontwerp-omgevingsvisie is wel beschreven waar welke groentypologieën in Overvecht komen. In dit

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

planMER is in de reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie (hoofdstuk 9) de kwaliteit van het groen aan de hand van deze groentypologieën beschouwd.

Sociale cohesie
Onder de omgevingsvisie neemt het aantal maatschappelijke voorzieningen in Overvecht toe. De omgevingsvisie kent de voorwaarde dat waar woningen worden bijgebouwd, ook maatschappelijke (en culturele) voorzieningen worden gerealiseerd. Doordat in alternatief 2 gespreid verdicht wordt, zal op meer plekken in Overvecht sprake zijn locaties waar woningen worden bijgebouwd. Dit zou betekenen dat op meer plekken maatschappelijke voorzieningen worden gerealiseerd. Naast de maatschappelijke voorzieningen komen er ook in de openbare ruimte meer plekken voor ontmoeten in de wijk. Waar en in welke vorm dit gebeurt wordt niet expliciet toegelicht en verschilt niet per alternatief. Vanwege de gespreide verdichting en mogelijke komst van maatschappelijke voorzieningen op diverse plekken is naar verwachting sprake van een zeer positief effect (++).

6.5.4 Mitigerende maatregelen
Voor gezondheid zijn geen mitigerende maatregelen opgenomen, omdat de omgevingsvisie naar verwachting geen negatieve effecten heeft op dit thema.

6.6 Bodem en water
6.6.1 Beleid en toetsingskader
Beleidskader
In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema bodem en water.

Tabel 6.36 Beleidskader bodem en water

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Nationaal Deltaprogramma	Het Nationaal Deltaprogramma is gericht op de bescherming tegen overstromingen in Nederland en beschrijft hoe er wordt gezorgd voor voldoende zoet water. Ook geeft het een beeld hoe de overheid werkt aan een klimaatbestendige en waterrobuuste ruimtelijke inrichting van Nederland. Onderdeel hiervan is het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA). Hierin staan alle projecten en maatregelen die zorgen dat Nederland in 2050 waterrobuust en klimaatbestendig is ingericht.
Nationale klimaatadaptatiestrategie (NAS 2016)	De NAS is opgesteld in 2016 en geeft een overzicht van de belangrijkste klimaatrisico's. Daarnaast zet de NAS de koers uit voor een klimaatbestendig Nederland door nieuwe initiatieven op gang te brengen en bestaande initiatieven te versnellen en/of te verbreden.
Uitvoeringsprogramma NAS (2018)	In 2018 is de NAS uitgewerkt tot een concreet uitvoeringsprogramma dat is gericht op het agenderen en aanpakken van verschillende klimaatrisico's. Inmiddels is dit programma grotendeels afgerond en wordt hierop voortgebouwd.
Kaderrichtlijn Water	De Kaderrichtlijn Water is een Europese wetgeving die tot doel heeft om de kwaliteit van het water in Europa te verbeteren en te beschermen. Het is sinds

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	begin 2000 de drijvende kracht achter het waterkwaliteitsdenken en doen in Nederland. Het is een belangrijke wetgeving die ervoor zorgt dat het water veilig en schoon blijft voor mens en natuur. In Utrecht Overvecht is de uitvoering en naleving van de KRW belegd bij Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden en Waternet.
Provinciaal	
Programma Klimaatadaptatie 2020-2023	Het Programma Klimaatadaptatie 2020-2023 is opgesteld om ervoor te zorgen dat provincie Utrecht in 2050 klimaatbestendig en waterveilig is. Dit programma beschrijft de rol, taken en verantwoordelijkheden van de provincie op het gebied van klimaatadaptatie. De belangrijkste speerpunten zijn het bevorderen van bewustwording, concrete maatregelen treffen, borging in beleid, participeren bij activiteiten in de werkregio en kennis en monitoring versterken.
Afspraken klimaatadaptief bouwen Utrecht	In 2021 heeft provincie Utrecht afspraken vastgesteld om een toekomstbestendige en klimaatrobuuste gebouwde omgeving te realiseren. De afspraken zijn samen met een brede vertegenwoordiging van de bouwketen gemaakt. Belangrijke afspraken zijn onder andere het voorkomen van schade door neerslag en het behouden van een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving tijdens hete perioden.
Bodem- en waterprogramma 2022-2027	Het Bodem- en waterprogramma 2022-2027 is een uitwerking van ambities voor de bodem en het water uit de provinciale Omgevingsvisie. Onderdeel van het programma is het wettelijk verplichte Regionaal Waterplan onder de Waterwet. Het programma beschrijft hoe de provincie samen met partners wil werken aan ambities uit de Omgevingsvisie, welke beleidskeuzes we maken en hoe we hier uitvoering aan willen geven. Wateren die niet als KRW-waterlichaam zijn aangewezen, noemen we ook wel 'overig water'. In 2018 is in een samenwerkingsovereenkomst met drie waterschappen afgesproken te komen tot regionale doelen voor het overig water. Die biologische doelen voor deze niet-KRW-wateren zullen worden vastgelegd in dit BWP.
Regionaal	
Keur Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden 2018	De keur betreft waterstaatkundig beheer en waterkwantiteitsbeheer, ofwel de waterstaatswerken: tegen hoog water (keringen, sluizen en dergelijke), voor peilbeheer (waterlichamen, stuwen en gemalen en dergelijke) en voor het onttrekken van en lozen van hoeveelheden oppervlaktewater en grondwater. Belangrijk doelcriteria is het in stand houden van de kwaliteit van het oppervlaktewater.
Waterbeheerprogramma 2022-2027 HDSR	Het stedelijk middengebied is een dynamisch gebied. De komende decennia komen hier veel ontwikkelingen en opgaven samen. Juist hier zal een stevige groei plaatsvinden in inwoners, mobiliteit en werkgelegenheid. De grootste groei is voorzien in de stad Utrecht. De strategie voor de verstedelijking is primair binnenstedelijk. Enkele buitenstedelijke locaties worden nader onderzocht. Bunnik-Zuid maakt onderdeel uit van de regioknoop, en Houten onderzoekt

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	Houten-Oost. Zowel in het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) als in het Verstedelijkingsperspectief Utrecht Nabij zijn stad en land verbonden door de opgaven voor recreatie, water, natuur en landschap te verweven met die van de stad via groene scheggen.
Gemeentelijk	
Visie Klimaatadaptatie Utrecht	In 2021 heeft gemeente Utrecht de Visie Klimaatadaptatie Utrecht opgesteld. In deze visie zet gemeente Utrecht uiteen hoe het ervoor zorgt dat de gemeente in 2050 klimaatbestendig is. Dit doet het door kwetsbaarheden te analyseren, ambities en doelen te formuleren en een bijbehorende aanpak op te zetten. Hittestress en wateroverlast komen hierin als belangrijkste opgaven naar voren.
Visie Water en Riolering 2021	De Visie Water en Riolering zet de belangrijkste beleidskeuzes op water en riolering uiteen. De belangrijkste beleidskeuzes worden gedaan binnen de thema's afvalwater, hemelwater, structurele grondwateroverlast en oppervlaktewater. In onderstaande alinea's worden de beleidskeuze benoemd. Voor afvalwater kiest de gemeente voor: • Het verhogen van de jaarlijkse vervangingsopgave: van 5 kilometer per jaar in 2020 naar 18 kilometer per jaar in 2035 • Een integrale aanpak bij werk aan de riolering: wanneer ergens voor andere werkzaamheden de straat openligt wordt het riool vervangen en vice versa • Een scheiding tussen afvalwater en hemelwater als uitgangspunt Voor hemelwater kiest de gemeente op privaat terrein voor: • Eigenaren dragen bij aan het vasthouden en verwerken van hemelwater: 90% van de jaarlijkse neerslag wordt niet meer van particulier terrein verzameld • Voor bestaande bouw blijft, zolang er geen ingrijpende verbouwing, functiewijziging en/of geometriewijziging aan plaatsvindt, de huidige wijze van inzamelen van overtollig hemelwater op het moment van het vaststellen van deze visie het uitgangspunt • De mogelijkheid bij rioolvervanging, waarbij een nieuwe openbare hemelwaterriolering wordt aangelegd, de aangrenzende eigenaren te kunnen dwingen om de hemelwaterafvoer aan de voorkant van het gebouw te laten aansluiten op de nieuwe hemelwaterriolering Ook is voor hemelwater een voorkeursvolgorde van afvoer bepaald: 1. Vasthouden op daken en in regentonnen en nuttig gebruiken 2. Op maaiveld infiltreren 3. Ondergronds infiltreren via een voorziening 4. Verwerken in het oppervlaktewater 5. Afvoer naar de rioolwaterzuivering

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting

	Voor hemelwater kiest de gemeente op publiek terrein voor:
	• Maatgeving voor extreme buien:
	  - Eenmaal per jaar: bui van 20 mm in één uur
	  - Eenmaal per 100 jaar: bui van 80 mm in één uur
	• Bij alle rioolvervangingen zijn de criteria voor het vasthouden van hemelwater en het omgaan met extreme buien voortaan het uitgangspunt
	• De gemeente stimuleert andere herinrichtingen in de openbare ruimte via een financiële bijdrage om de openbare ruimte gereed te maken voor de droogte en extreme buien van het toekomstige klimaat
	• Locaties met een grote kans op wateroverlast door extreme neerslag worden met spoed opgepakt
	
	Voor structurele grondwateroverlast kiest de gemeente voor:
	• Het continueren van het beleid dat alleen nieuwe ontwateringmiddelen worden aangelegd als voldaan wordt aan één of meer van de onderstaande criteria:
	  - Met losse, individuele drainagemiddelen kan de situatie verbeteren
	  - Meeliften met andere ingrepen in openbare ruimte
	  - Als de nadelige gevolgen van de te hoge grondwaterstand in de openbare ruimte dusdanig zijn, dat het wachten op een gelegenheid om werk met werk te maken vanuit leefbaarheid en gezondheid niet meer verantwoord is
	• Het leveren van inspanning om de negatieve gevolgen van te lage grondwaterstanden in de openbare ruimte te beperken
	
	Voor oppervlaktewater kiest de gemeente voor:
	• Het opstellen van nieuwe ecologische doelstellingen voor kleinere wateren en het leveren van inspanningen om deze doelstellingen in 2027 te realiseren
	• Het behalen van de bacteriologische zwemwaternorm in alle wateren in de stad, zodat de bacteriologische waterkwaliteit nooit een reden kan zijn dat ergens niet gezwommen kan worden

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.37 Toetsingskader bodem en water

Indicator	++	+	0	-	--
Aanwezigheid van bodemveront-reinigingen	De aanwezigheid van bodemveront-	De aanwezigheid van bodemveront-	De aanwezigheid van bodemveront-	De aanwezigheid van bodemveront-	De aanwezigheid van bodemveront-

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Indicator	++	+	0	-	--
	reinigingen neemt sterk af	reinigingen neemt sterk af	reinigingen blijft gelijk	reinigingen neemt toe	reinigingen neemt sterk toe
Intensiviteit gebruik ondergrond	Ondergronds ruimtegebruik is in beeld en er is genoeg ruimte voor toekomstige ontwikkelingen	Ondergronds ruimtegebruik is in beeld en beschikbaar voor toekomstige ontwikkelingen	Ondergronds ruimtegebruik is in beeld en beperkt beschikbaar	Ondergronds ruimtegebruik is in beeld en niet beschikbaar	Ondergronds ruimtegebruik is niet in beeld
Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	Er is geen effect op bebouwing en geen sprake van kortstondige overlast in souterrains als gevolg van hoge waterstanden	Er is geen effect op bebouwing en kortstondige overlast in souterrains als gevolg van hoge waterstanden	Stijgende grondwater-standen hebben geen effect op bebouwing en v.v.	Stijgende grondwater-standen hebben een negatief effect op bebouwing en v.v.	Stijgende grondwater-standen hebben een sterk negatief effect op bebouwing en v.v.
Impact bebouwing op waterkwaliteit	Bebouwing heeft geen effect op waterkwaliteit	Bebouwing heeft een klein effect op waterkwaliteit	Bebouwing heeft een beperkt effect op waterkwaliteit	Bebouwing heeft een negatief effect op waterkwaliteit	Bebouwing heeft een sterk negatief effect op waterkwaliteit
Impact bebouwing op waterkwantiteit	Bebouwing heeft geen effect op waterkwantiteit	Bebouwing heeft een klein effect op waterkwantiteit	Bebouwing heeft een beperkt effect waterkwantiteit	Bebouwing heeft een negatief effect op waterkwantiteit	Bebouwing heeft een sterk negatief effect op waterkwantiteit
Overstromings-risico	Overstromings-risico neemt sterk af	Overstromings-risico neemt af	Overstromings-risico blijft gelijk	Overstromings-risico neemt toe	Overstromings-risico neemt sterk toe

6.6.2 Omschrijving referentiesituatie

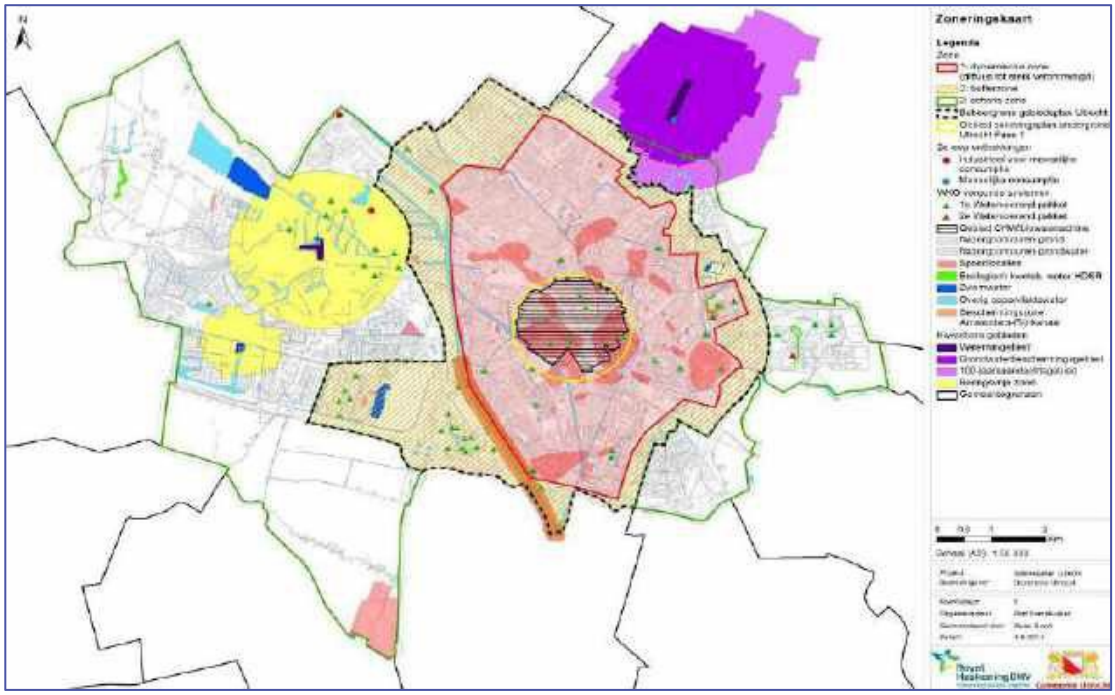
6.6.2.1 Huidige situatie

Bodemkwaliteit

Grote delen van Overvecht vallen qua bodemkwaliteit binnen de zogenaamde ‘dynamische zone’. Binnen dit gebied is sprake van diffuse tot sterke verontreiniging. Dit betreft met name Overvecht-Noord en Overvecht-Zuid. Hier is de bodemkwaliteit vergelijkbaar met grote delen van Utrecht: de gehele binnenstad, en daaraan grenzende wijken, behoren op zijn minst tot de dynamische zone. Op twee plekken is sprake van ‘spoedlocaties’. De spoedlocaties zijn te vinden rond het spoor en bij de Neckardreef/Rapenburchdreef. Bij spoedlocaties dienen de verontreinigingen in de bodem gesaneerd, beheerd of gecontroleerd te worden om mens, plant, dier en bodem te beschermen.

Naast de dynamische zone en de spoedlocaties maken delen van Overvecht uit van de bufferzone en schone zone. Dit zijn de Bedrijvengebied Overvecht en het landelijk gebied rond de Gageldijk.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.39 Zonering en beheergrens met verontreinigingen en kwetsbare objecten (bron: Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond, Gemeente Utrecht)

Ondergronds ruimtegebruik

Ondergronds ruimtegebruik is een belangrijk thema voor de gemeente Utrecht. Door de gemeente Utrecht is een conceptdocument ter beschikking gesteld voor het planMER om de huidige situatie te omschrijven. Dit conceptdocument is door de gemeente opgesteld om tot een no-regret (spijtvrij) warmtenettracé te komen, door middel van een integrale afweging. Het laat de straatprofielen zien van de Costa Ricadreef, Japuradreef, Zuidpooldreef, Kaaphoorndreef, Kenyadreef, Nijldreef, Tigrisdreef, Orinocodreef, San Cristobaldreef en Tampicodreef. Naast de huidige situatie wordt ook een situatieschets gegeven van het ‘straks’ en ‘later’.

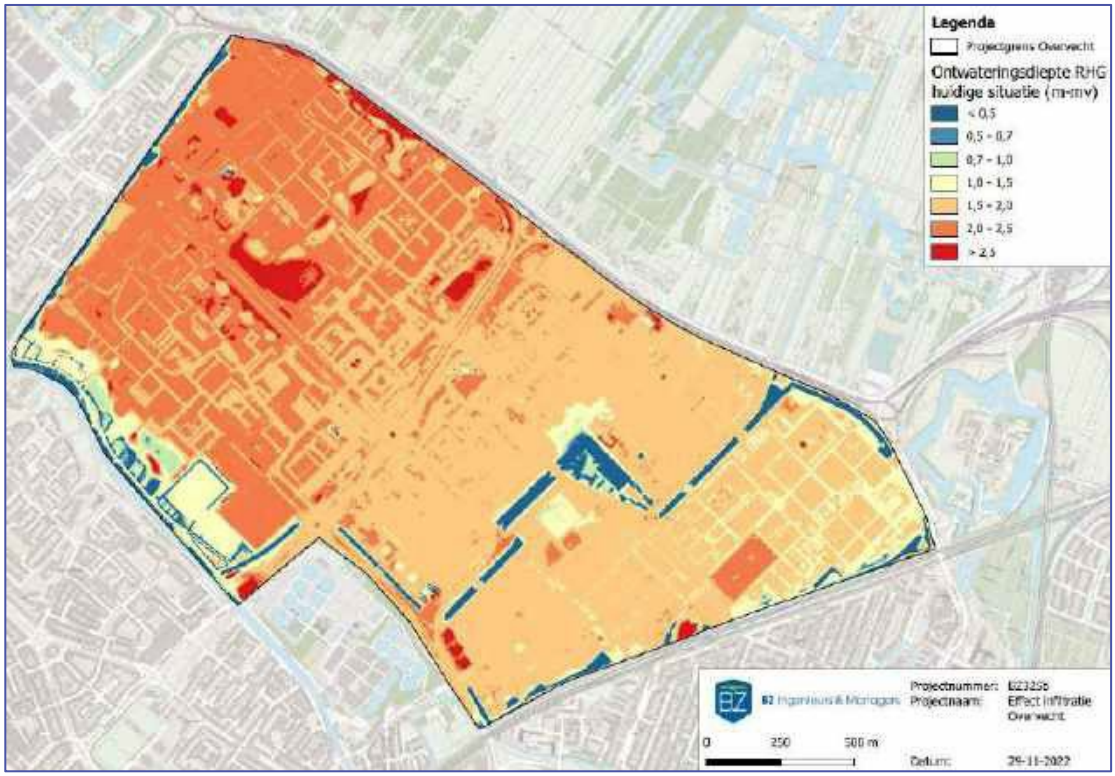
De ondergrond wordt nu met name gebruikt voor het riool, waterleidingen, elektriciteitsverbindingen en aardasleidingen. Veelal zijn deze kabels en leidingen gesitueerd onder de trottoirs. De wortels van de vele bomen die langs de rijbanen en trottoirs zijn gesitueerd lijken hierbij zo nu en dan gebruik te maken van dezelfde stukken ondergrond als kabels en leidingen.

Grondwater

In Utrecht wordt het grondwaterpeil grotendeels bepaalt door de fluctuaties van het peil van de Kromme Rijn (NAP +0,58 meter) en het Amsterdam-Rijnkanaal, de Leidsche Rijn en de Vecht (NAP -0,40 meter). Alleen aan de noord-, west- en zuidkant van de gemeente wordt het grondwaterpeil niet door de Kromme Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal bepaald, maar door het

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

oppervlaktewaterpeil in de daar aanwezige polders. Voor (het noorden van) Overvecht is dit de diepgelegen Bethunepolder ten noordoosten van Maarssen.



Figuur 6.40 Ontwateringsdiepte in Overvecht. Bedrijvengebied Overvecht en aangrenzende woningbouw is niet opgenomen in het onderzoek van BZ Ingenieurs en Managers. (bron: BZ Ingenieurs en Managers)

In 2023 is door BZ Ingenieurs en Managers onderzoek uitgevoerd naar de effecten van grootschalige infiltratie in Overvecht. In de huidige situatie worden geen risico's benoemd van hoge grondwaterstanden op bebouwing en vice versa. De Keurkaart van Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR), waarin kwetsbaar bebouwd gebied in beeld wordt gebracht, laat daarnaast zien dat grote delen van Overvecht niet kwetsbaar zijn voor zetting. Dit betekent dat de bebouwing niet kwetsbaar is voor een verlaging van de grondwaterstand of stijghoogte van dieper gelegen grondwater door een grondwateronttrekking. Zoals op onderstaande figuur te zien is, is enkel de woningbouw rond het spoor kwetsbaar voor zetting.

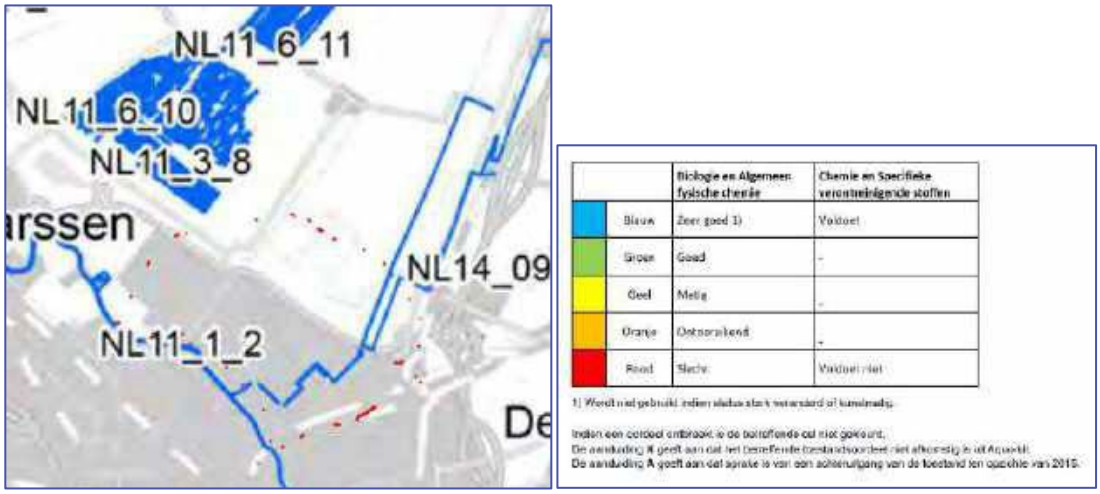
DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.41 Bebouwing die kwetsbaar is voor zetting (bron: HSDR)

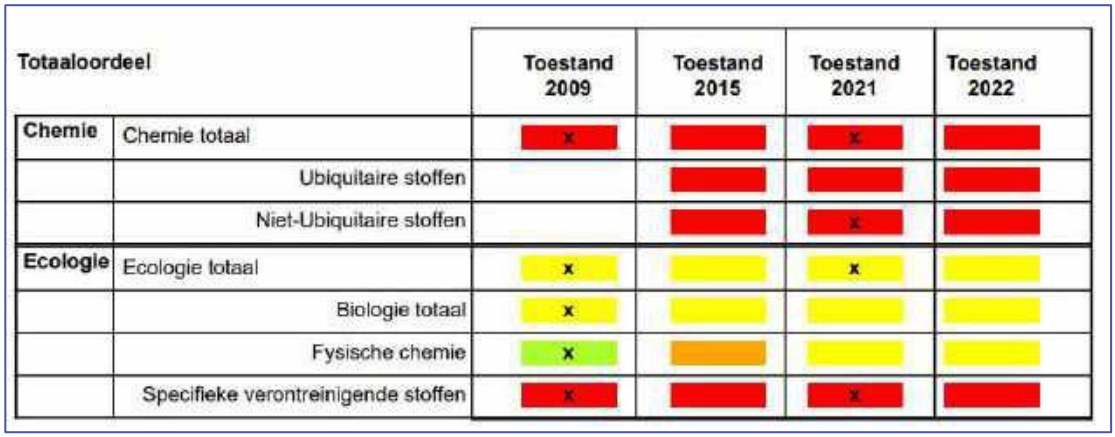
Waterkwaliteit

Aan de randen van Overvecht liggen twee grotere wateren waarover het waterschap een rapportageverplichting heeft voor de KRW. Deze zogenaamde waterlichamen zijn de Vecht NL11_1_2) en Maartensdijk (NL14_09) en vallen respectievelijk onder waterschap Amstelland Gooi en Vecht (AGV) en Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR). De huidige toestand van beide waterlichamen en het gewenste doel staan beschreven in zogenaamde factsheets welke op het waterkwaliteitsportaal te vinden zijn.



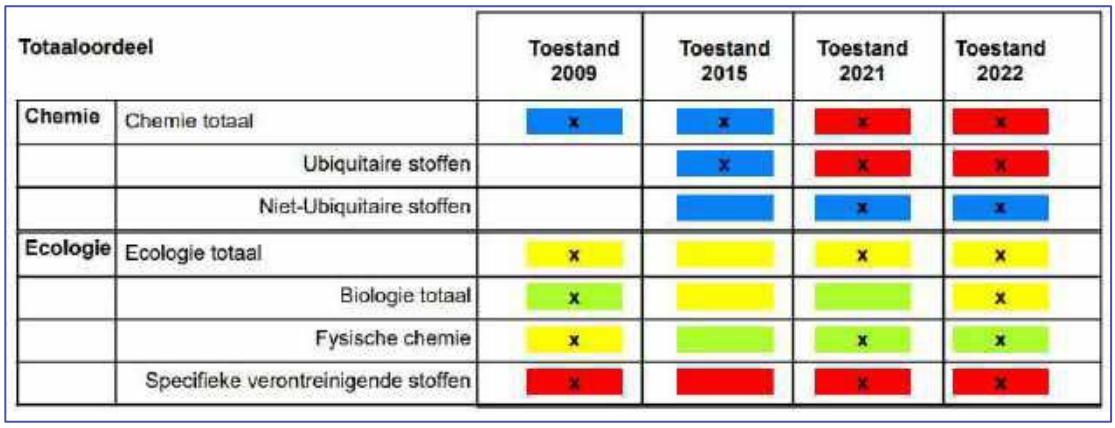
Figuur 6.42 Ligging waterlichamen in en rond Utrecht Overvecht en rechts, de legenda voor de factsheets KRW-beoordelingen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Totaaloordeel		Toestand 2009	Toestand 2015	Toestand 2021	Toestand 2022
Chemie	Chemie totaal	x		x	
	Ubiquitaire stoffen				
	Niet-Ubiquitaire stoffen			x	
Ecologie	Ecologie totaal	x		x	
	Biologie totaal	x			
	Fysische chemie	x			
	Specifieke verontreinigende stoffen	x		x	

Figuur 6.43 Oordeel uit de factsheet van de Vecht



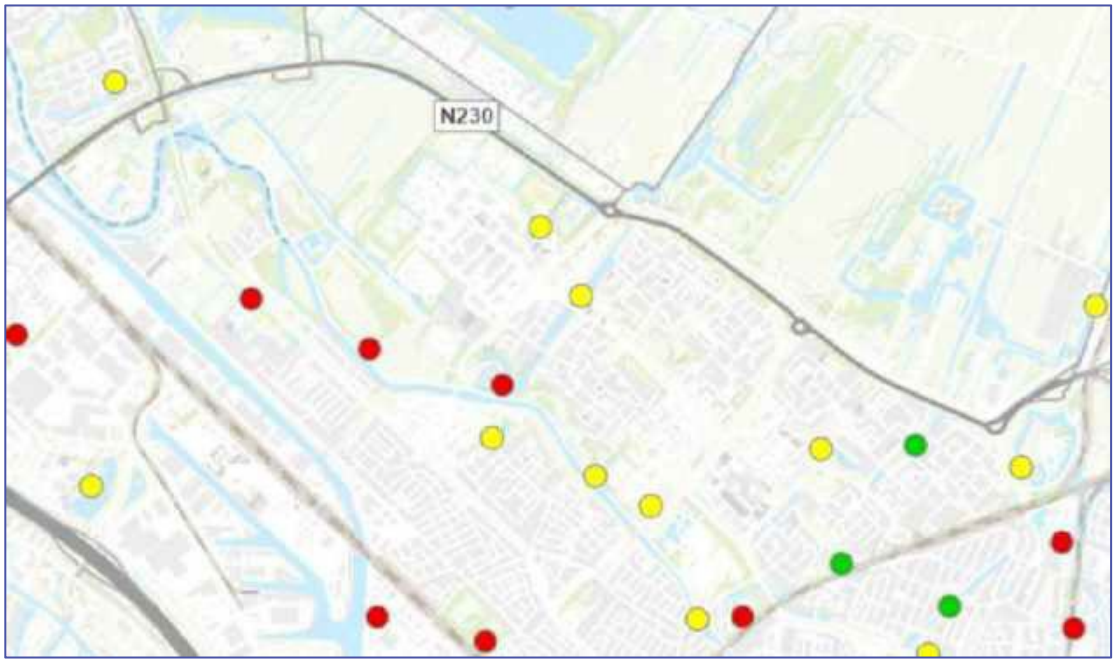
Totaaloordeel		Toestand 2009	Toestand 2015	Toestand 2021	Toestand 2022
Chemie	Chemie totaal	x	x	x	x
	Ubiquitaire stoffen		x	x	x
	Niet-Ubiquitaire stoffen			x	x
Ecologie	Ecologie totaal	x		x	x
	Biologie totaal	x			x
	Fysische chemie	x		x	x
	Specifieke verontreinigende stoffen	x		x	x

Figuur 6.44 Oordeel uit de factsheet van Maartensdijk

Uit bovenstaande figuren blijkt dat beide waterlichamen nog niet voldoen aan de gewenste waterkwaliteit. In de factsheet zijn maatregelen beschreven die in de planning liggen en die de kwaliteit voor chemie en biologie moeten verbeteren.

Ook in kleinere wateren in Overvecht is eens in de drie jaar de kwaliteit bepaald door middel van zogenaamde Ecoscans. Onderstaande afbeelding van HDSR toont de meest recente situatie (2021) van meer dan tien locaties in de wijk vooral bepaald op basis van water- en oeverplanten die indicatief zijn voor de ecologische situatie. Op de locaties in Overvecht varieert de waterkwaliteit van laag tot levendig.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.45 Beoordeling van stadswateren in en rond Overvecht, Utrecht 202, volgend uit de Ecoscans. Rood = Laag, Geel = Zichtbaar (basis) en Groen = Levendig

Op basis van geraadpleegde bronnen lijkt de rol van bebouwing op waterkwaliteit en -kwantiteit geen tot een beperkte rol te spelen. In de huidige situatie is, voor waterkwantiteit, het neerslagtekort een belangrijkere factor.

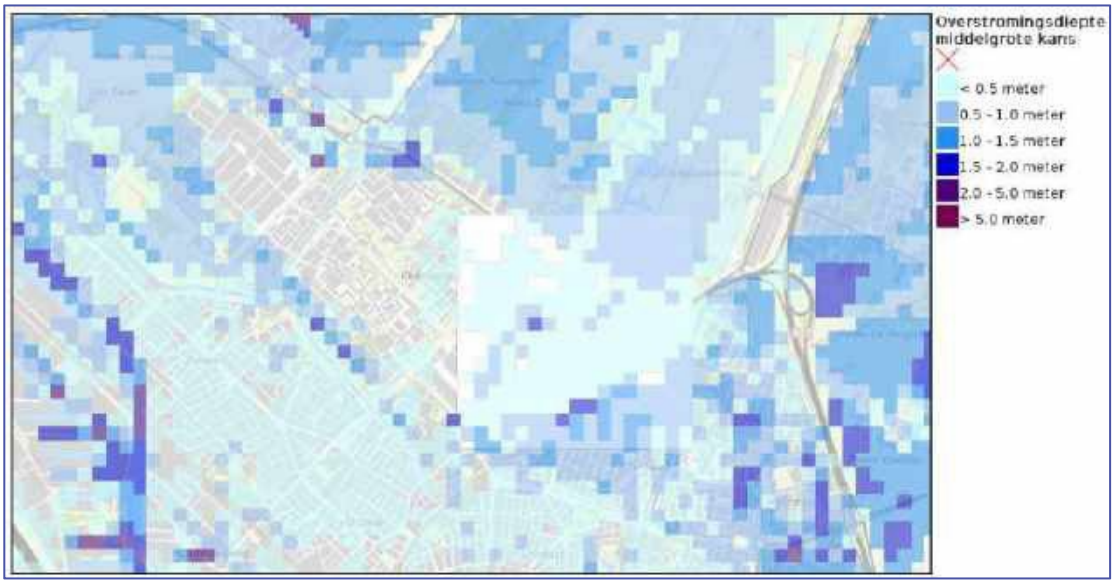
Waterkwantiteit

Om de waterkwantiteit te omschrijven is gebruik gemaakt van het rapport 'Analyse grondwaterstanden en klimaatverandering Gemeente Utrecht' van BZ Ingenieurs en Managers. Uit het onderzoek blijkt dat bij alle peilbuizen in Overvecht elk jaar wel sprake is van een neerslagtekort.

Waterveiligheid

Overvecht kent een relatief laag overstromingsrisico. De overstromingsdiepte bij een overstroming van middelgrote kans (eens in de honderd jaar) zorgt veelal voor een waterdiepte van minder dan 0,5 meter.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.46 Waterdiepte bij overstroming van middelgrote kans (eens in de honderd jaar) (bron: Klimaateffectatlas)

6.6.2.2 Autonome ontwikkeling

Bodemkwaliteit

De bodemkwaliteit van gebieden verbetert veelal wanneer sprake is van ruimtelijke ontwikkelingen. Als onderdeel van het bouwrijp maken van de grond wordt vervuilde bodem verwijderd en vervangen door geschikte bodem voor de voorziene functie. Voor Overvecht is hierbij gekeken naar ontwikkelingen van gebieden waar sprake is van een spoedlocatie. Zoals te zien is in figuur 5.10 is hiervan sprake rond het spoor en bij de Neckardreef/Rapenburchdreef. Bij het spoor is geen sprake van autonome ontwikkelingen die leiden tot verbetering van de bodem. Bij de Neckardreef/Rapenburchdreef is sprake van een initiatief om gemeentelijk vastgoed te herontwikkelen. Aangezien dit nog geen vaststaand plan is kan dit niet worden meegenomen als autonome ontwikkeling.

Ondergronds ruimtegebruik

De drukte in de ondergrond neemt in de autonome ontwikkeling toe. Dit is ook te zien in de situatieschetsen ‘straks’ en ‘later’ van het conceptdocument dat door de gemeente Utrecht beschikbaar is gesteld. De ambities om hemelwater en afvalwater gescheiden af te voeren, en Overvecht-Noord van het aardgas af te krijgen en te doen aansluiten op het warmtenet, hebben een ruimtevraag voor de ondergrond in de wijk. Bij aansluiting op het warmtenet worden, op termijn, wel de oude aardgasleidingen verwijderd. Ook worden er ‘later’ vaak extra bomen geplant, waarvan de wortels ruimte in de bodem claimen.

Grondwater

Het onderzoek van BZ Ingenieurs en Managers heeft betrekking op de situatie tot circa 2040. Tot die periode gaat in een deel van de wijk grootschalige rioolvervanging plaatsvinden. Hierbij zal een groot deel van het plangebied worden afgekoppeld. Dit heeft grondwaterstijging als gevolg. Hierbij moet worden opgemerkt dat Overvecht bij uitstek geschikt is voor infiltratie. BZ Ingenieurs

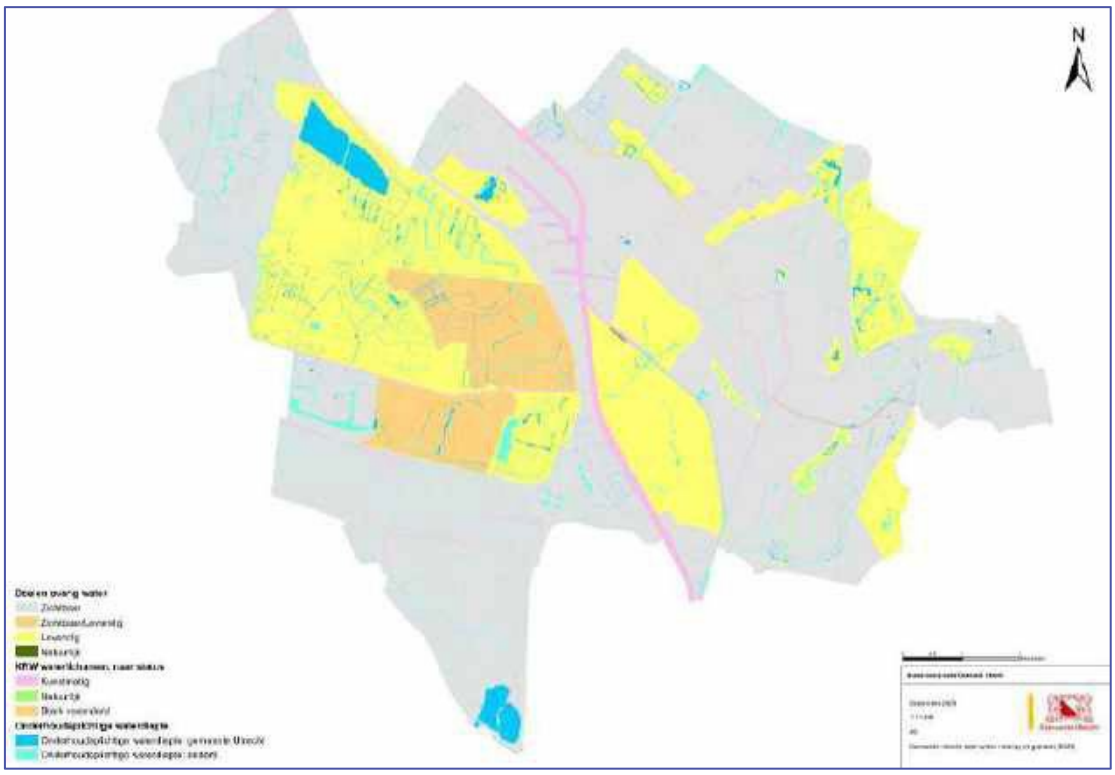
DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

en Managers komt tot de conclusie dat de bebouwing in Overvecht geen risico loopt als gevolg van de grondwaterstijgingen. Wel wordt benoemd dat de tijdelijk hogere grondwaterstand bij souterrains van flats die niet waterdicht zijn uitgevoerd kortstondig voor overlast kan zorgen.

Waterkwaliteit

Groenstructuurplan 2017-2030 moet op termijn leiden tot een verbetering van de waterkwaliteit. Hierin wordt de aanleg van meer natuurvriendelijke oevers in Overvecht vastgelegd, wat naar verwachting op termijn een positief effect op de ecologische waterkwaliteit in de wijk. De Utrechtse soortenlijst, een uitwerking van dit plan, voorziet daarnaast in de bescherming van verschillende, voor Utrecht belangrijke, flora en fauna. Hier is gezond water nodig, aangezien gezond water noodzakelijk is voor het versterken van de biodiversiteit. Daar tegenover staat de trend van hogere temperaturen en langere periodes van droogte als gevolg van klimaatverandering. Dit zorgt er mogelijk voor dat de waterkwaliteit in de toekomst onder druk komt te staan.

In onderstaande figuur is te zien dat in Overvecht rond het spoor, de Vecht en Bedrijvengebied Overvecht de ambitie is uitgesproken het oppervlaktewater ‘levendig’ te maken. Hier worden dus stappen genomen de waterkwaliteit te verbeteren.

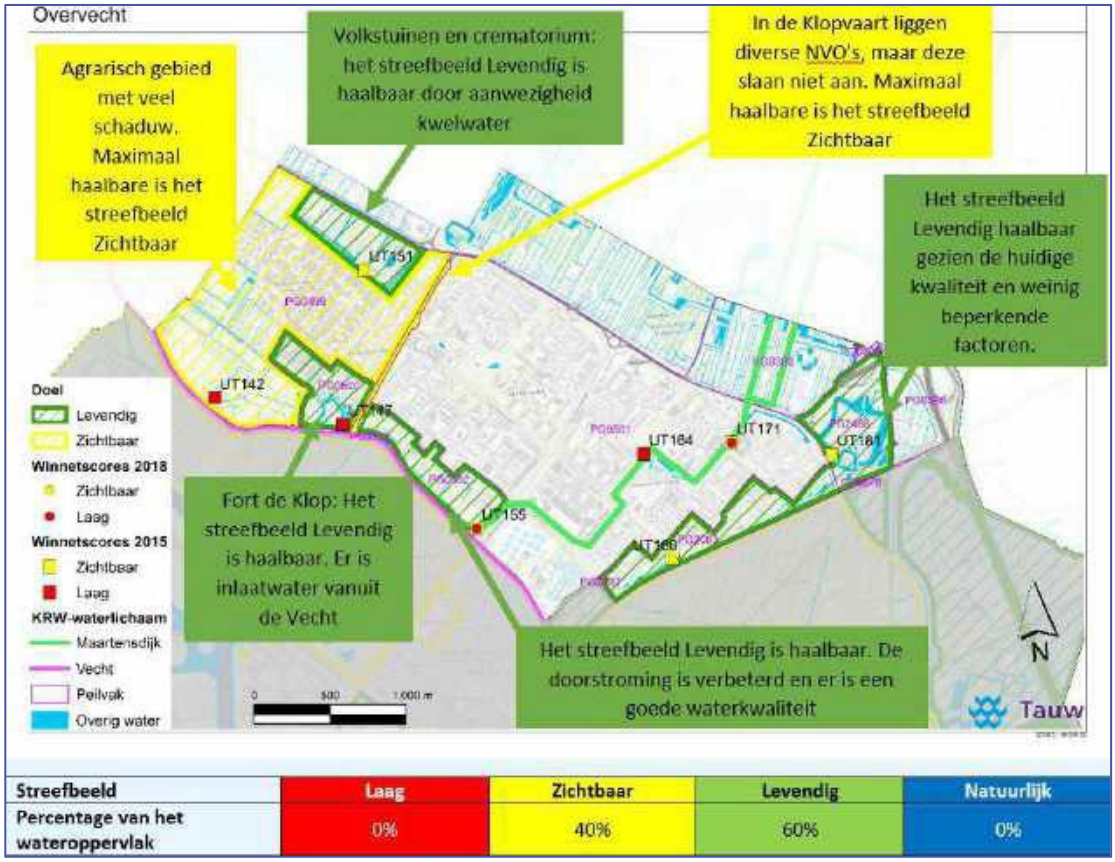


Figuur 6.47 Ambitiekaart waterkwaliteit uit de Visie Water en Riolering (bron: Gemeente Utrecht)

Dit is in meer detail uitgewerkt door TAUW in opdracht voor de gemeente Utrecht. In het rapport Doelen overig water Gemeente Utrecht van Sollie en Boon (2020), opgesteld in opdracht van de

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

gemeente Utrecht, zijn verschillende maatregelen opgesteld voor het verbeteren van de waterkwaliteit. De maatregelenkaart uit de factsheet voor Overvecht is hieronder opgenomen.



Figuur 6.48 Maatregelenkaart uit de factsheet voor Overvecht (Sollie & Boon, 2020)

De belangrijkste conclusies zijn:

- In Overvecht is de bedekking van waterplanten vanwege diepte en/of weinig doorzicht de beperkende factor. De bedekking van kroos en flab vrijwel overal goed en zwerfvuil vormt geen knelpunt.
- Door aanwezige randvoorwaarden van het stedelijk gebied (b.v. gebruiksfuncties, dimensies van watergangen en oevers) is het streefbeeld Natuurlijk nergens haalbaar in wijk Oost.
- Wijk Overvecht is deels gevoed door nutriëntenrijk water (de KRW-waterlichamen) en deels onder invloed van schoner kwelwater (in het noordoosten van de wijk). Bij de volkstuinen/crematorium is dan ook het streefbeeld Levendig haalbaar.
- In het oostelijk deel ligt agrarisch gebied met veel schaduw, zodat het streefbeeld Zichtbaar het maximaal haalbare is.
- In de forten is het streefbeeld Levendig haalbaar door weinig beperkende factoren en huidige kwaliteit.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

- In de Klopvaart is maximaal het streefbeeld Zichtbaar haalbaar, omdat de aanwezige natuurvriendelijke oevers niet goed aanslaan (weinig gradiënt, ongunstig peil, geen gericht onderhoud).

Om de doelen in 2027 te realiseren zijn de volgende maatregelen benodigd:

- Inrichtingsmaatregelen: Aanplant verschillende soorten waterplanten, Oevers verflauwen, Drijvend groen
- Beheer- en onderhoudsmaatregelen: Aangepast beheer (meer natuurvriendelijk)
- Systeemmaatregelen kwantiteit: In kweldelen eventueel meer stroming om stilstaand water te voorkomen en schoon kwelwater door te voeren naar andere delen van de wijk
- Systeemmaatregelen kwaliteit: Landbouw omvormen tot natuur

Waterkwantiteit

In het rapport 'Analyse grondwaterstanden en klimaatverandering Gemeente Utrecht' van BZ Ingenieurs en Managers wordt een doorkijk gegeven van de lage grondwaterstanden (zomer) en hoge grondwaterstanden (winter) tot 2050. Op basis van het WH-scenario van het KNMI neemt het gemiddeld maximale neerslagtekort gedurende het zomerhalfjaar met 30% toe in 2050. Op basis van het WH-scenario van het KNMI neemt de gemiddelde maximale bruto neerslag gedurende het winterhalfjaar met 17% toe in 2050. BZ Ingenieurs en Managers trekt de volgende conclusie:

"In Utrecht bedraagt de gemiddelde daling van de lage grondwaterstanden (RLG) in de zomer tot 2050 door klimaatverandering 0,03 meter. De gemiddelde stijging van de hoge grondwaterstanden (RHG) bedraagt 0,05 meter. Over het algemeen zijn de gemiddelde lage en hoge grondwaterstanden in het stedelijke gebied van Utrecht weinig gevoelig voor klimaatverandering."

Net als in de huidige situatie lijkt de rol van bebouwing geen tot een beperkte rol te spelen op de waterkwantiteit. In de autonome ontwikkeling speelt met name klimaatverandering een rol.

Waterveiligheid

In de autonome ontwikkeling, waarbij gekeken is naar het jaar 2050, is in delen van Overvecht sprake van een zeer kleine kans op een overstroming met een waterdiepte van meer dan 0,5 meter.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.49 Plaatsgebonden overstromingskans in autonome ontwikkeling (bron: Klimaateffectatlas)

6.6.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op bodem en water zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.38 Beoordeling bodem en water

Aspect	Indicator	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Bodemkwaliteit	Aanwezigheid van bodemverontreinigingen	+	++
Ondergronds ruimtegebruik	Intensiviteit gebruik ondergrond	-	-
Grondwater	Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	0	0
Waterkwaliteit	Impact bebouwing op waterkwaliteit	+	+
Waterkwantiteit	Impact bebouwing op waterkwantiteit	+	+
Waterveiligheid	Overstromingsrisico	0	0

6.6.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Bodemkwaliteit

De omgevingsvisie benoemt in algemene zin dat er een ambitie is om de bodemkwaliteit te verbeteren. Dit zou een positief effect betekenen ten opzichte van de referentiesituatie.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

De bouw van nieuwe woningen heeft daarnaast veelal een positief effect op de bodemkwaliteit in een gebied. Doordat de bodem aan bepaalde standaarden moet voldoen, wil er op worden gebouwd, kan een slechte kwaliteit bodem verbeterd worden. Zoals te zien is op figuur 5.11 behoort een groot deel van Overvecht tot de dynamische zone, waar de bodem diffuus tot sterk verontreinigd is. De nieuwbouwambitie binnen alternatief 1 (7.000 woningen) heeft dus mogelijk een lokaal positief effect op de bodemkwaliteit.

Een locatie in Overvecht behoort tot de spoedlocaties voor bodemsanering. Dit gebied valt binnen stempel 6. In alternatief 1 wordt geen nieuwbouw beoogd in stempel 6. Dit beperkt de mogelijkheden van de omgevingsvisie om tot een integrale oplossing te komen waarbij woningen worden gerealiseerd en een spoedlocatie wordt gesaneerd. De beoordeling blijft zodoende beperkt tot een positief effect (+).

Ondergronds ruimtegebruik
De omgevingsvisie spreekt de ambitie uit om functies onder de grond beter te ordenen en slim te combineren. De opgave om 7.000 woningen te bouwen, in een wijk waar momenteel circa 16.000 woningen staan, levert echter grote druk op de ondergrondse ruimte. Hier komt bij dat er ambities zijn om een toekomstbestendig, afgekoppeld rioolsysteem in Overvecht aan te leggen. Een aparte hemelwaterafvoer naast een vuilwaterriool vraagt ook extra ruimte in de ondergrond. Ondanks de positieve ambitie wordt verwacht dat sprake zal zijn van een negatief effect (-).

Het verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2 is naar verwachting gering. Ondanks dat in alternatief 1 de bebouwing meer gecentreerd is, vraagt het aantal woningen om nagenoeg dezelfde hoeveel ondergrondse ruimte.

Grondwater
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is het effect van de bebouwing op de grondwaterstand en vice versa gering, omdat de grond in Overvecht niet gevoelig is voor zetting. Onder de omgevingsvisie worden 7.000 woningen bijgebouwd. In alternatief 1 gebeurt dit in de vorm van gebundelde verdichting. De nieuwbouw heeft hier een voetafdruk van 80.650 m². Het gewicht van al deze extra verharding en gebouwen hebben mogelijk een negatief effect op de grondwaterstand. Ook kunnen grondwatereffecten optreden als gevolg van het afsluiten van watervoerende pakketten of het doorgraven van afsluitende lagen. De omgevingsvisie doet geen uitspraken over het beperken van negatieve effecten op grondwaterstanden als gevolg van de extra bebouwing.

De ruimte die binnen dit onderzoeksalternatief wordt gereserveerd voor extra groen betreft in onderzoeksalternatief 1 634.200 m². Al deze extra ruimte voor groen, waar hemelwater goed kan infiltreren, zorgt naar verwachting voor minder droogte in Overvecht. Zodoende wordt minder problematiek verwacht rond de grondwaterstand in de wijk als gevolg van de nieuwbouw. Al met al wordt verwacht dat alternatief 1 voor de omgevingsvisie een beperkt effect heeft op de grondwaterstand in de wijk (0).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Waterkwaliteit
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is omschreven dat maar beperkt aanleiding is te vinden van een aanzienlijke impact van bebouwing op de waterkwaliteit. De afvoer van neerslag en de kwaliteit van de first-flush, waarvan ook in de autonome ontwikkeling sprake is, zal ook onder de omgevingsvisie een uitdaging zijn.

In alternatief 1 wordt 470.00 m² extra groen in parken en natuurgebieden gerealiseerd, 21.700 m² bij groenblauwe routes en 142.514 m² aan buurt- en wijkgroen. Door de extra ruimte voor groen, kan hemelwater beter infiltreren in de bodem dan wanneer sprake is van veel verharding op maaiveld, wat beter is voor de waterkwaliteit in Overvecht. Er wordt wel extra verharding toegevoegd als gevolg van de nieuwbouw (80.650 m²), maar dit is beperkt wanneer dit wordt afgezet tegen het extra groen in de wijk. Het verwachte effect van de omgevingsvisie is positief (+).

Waterkwantiteit
Onder de omgevingsvisie komt meer ruimte voor groen en water. In alternatief 1 betreft dit 470.00 m² in parken en natuurgebieden, 21.700 m² bij groenblauwe routes en 142.514 m² aan buurt- en wijkgroen. Door de extra ruimte voor groen, waar water goed kan infiltreren in de bodem, stijgt de gemiddelde hoogte van het grondwater en neemt droogte in de wijk naar verwachting af. Als gevolg van de nieuwbouw neemt in alternatief de footprint van bebouwing wel met 80.650 m² toe. Hier kan water minder goed infiltreren. De gemeente is daarnaast van plan mo 90% van de jaarlijkse neerslag te infiltreren. Dit geeft een stijging van de gemiddeld hoogste grondwaterstand die binnen de marges ligt. Wanneer dit wordt afgezet tegen de toename aan de ruimte voor groen en water wordt echter verwacht dat een positief effect optreedt (+).

Waterveiligheid
Het effect van de omgevingsvisie in alternatief 1 is beperkt wanneer wordt gekeken naar het overstromingsrisico van de wijk. Doordat meer woningen worden toegevoegd is kans op schade aan woningen groter. Doordat in alternatief 1 gebundeld verdicht wordt, en meer sprake is van hoogbouw, is het aantal woningen dat schade kan leiden relatief kleiner dan bij alternatief 2. De plannen in de omgevingsvisie zorgen zelf echter niet voor een grotere kans op overstromingen. Het effect van alternatief 1 op waterveiligheid wordt daarom als beperkt beoordeeld (0).

6.6.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Bodemkwaliteit
De omgevingsvisie benoemt in algemene zin dat er een ambitie is om de bodemkwaliteit te verbeteren. Dit zou een positief effect betekenen ten opzichte van de referentiesituatie.

De bouw van nieuwe woningen heeft daarnaast veelal een positief effect op de bodemkwaliteit in een gebied. Doordat de bodem aan bepaalde standaarden moet voldoen, wil er op worden gebouwd, kan een slechte kwaliteit bodem verbeterd worden. Zoals te zien is op figuur 5.11 behoort een groot deel van Overvecht tot de dynamische zone, waar de bodem diffuus tot sterk

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

verontreinigd is. De nieuwbouwambitie binnen alternatief 2 (7.000 woningen) heeft dus mogelijk een lokaal positief effect op de bodemkwaliteit.

Een locatie in Overvecht behoort tot de spoedlocaties voor bodemsanering. Dit gebied valt binnen stempel 6. In alternatief 2 wordt 6.400 m² BVO nieuwbouw voorzien, met een footprint van 800 m². De ontwikkeling van nieuwbouw hier zou de sanering van de spoedlocatie mogelijk in de hand werken. Het verdwijnen van een spoedlocatie, of het formaat hiervan doen afnemen, gecombineerd met de algemene ambitie zorgt ervoor dat de aanwezigheid van bodemverontreinigingen sterk afneemt (++).

Ondergronds ruimtegebruik
De omgevingsvisie spreekt de ambitie uit om functies onder de grond beter te ordenen en slim te combineren. De opgave om 7.000 woningen te bouwen, in een wijk waar momenteel circa 16.000 woningen staan, levert echter grote druk op de ondergrondse ruimte. Hier komt bij dat er ambities zijn om een toekomstbestendig, afgekoppeld rioolsysteem in Overvecht aan te leggen. Een aparte hemelwaterafvoer naast een vuilwaterriool vraagt ook extra ruimte in de ondergrond. Ondanks de positieve ambitie wordt verwacht dat sprake zal zijn van een negatief effect (-).

Het verschil tussen alternatief 2 en alternatief 1 is naar verwachting gering. Ondanks dat in alternatief 2 de bebouwing meer gespreid is, vraagt het aantal woningen om nagenoeg dezelfde hoeveel ondergrondse ruimte.

Grondwater
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is het effect van de bebouwing op de grondwaterstand en vice versa gering, omdat de grond in Overvecht niet gevoelig is voor zetting. Onder de omgevingsvisie worden 7.000 woningen bijgebouwd. In alternatief 2 gebeurt dit in de vorm van gespreide verdichting. De nieuwbouw heeft hier een voetafdruk van 86.990 m². Het gewicht van al deze extra verharding en gebouwen hebben mogelijk een negatief effect op de grondwaterstand. Ook kunnen grondwatereffecten optreden als gevolg van het afsluiten van watervoerende pakketten of het doorgraven van afsluitende lagen. De omgevingsvisie doet geen uitspraken over het beperken van negatieve effecten op grondwaterstanden als gevolg van de extra bebouwing.

De ruimte die binnen dit onderzoeksalternatief wordt gereserveerd voor extra groen betreft in onderzoeksalternatief 1 677.300 m². Al deze extra ruimte voor groen, waar hemelwater goed kan infiltreren, zorgt naar verwachting voor minder droogte in Overvecht. Zodoende wordt minder problematiek verwacht rond de grondwaterstand in de wijk als gevolg van de nieuwbouw. Al met al wordt verwacht dat alternatief 2 voor de omgevingsvisie een beperkt effect heeft op de grondwaterstand in de wijk (0).

Waterkwaliteit
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is omschreven dat maar beperkt aanleiding is te vinden van een aanzienlijke impact van bebouwing op de waterkwaliteit. De afvoer van neerslag

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

en de kwaliteit van de first-flush, waarvan ook in de autonome ontwikkeling sprake is, zal ook onder de omgevingsvisie een uitdaging zijn.

In alternatief 2 wordt 480.00 m² extra groen in parken en natuurgebieden gerealiseerd, 60.500 m² bij groenblauwe routes en 136.844 m² aan buurt- en wijkgroen. Door de extra ruimte voor groen, kan hemelwater beter infiltreren in de bodem dan wanneer sprake is van veel verharding op maaiveld, wat beter is voor de waterkwaliteit in Overvecht. Er wordt wel extra verharding toegevoegd als gevolg van de nieuwbouw (86.990 m²), maar dit is beperkt wanneer dit wordt afgezet tegen het extra groen in de wijk. Het verwachte effect van de omgevingsvisie is positief (+).

Waterkwantiteit
Onder de omgevingsvisie komt meer ruimte voor groen en water. In alternatief 2 betreft dit 480.00 m² in parken en natuurgebieden, 60.500 m² bij groenblauwe routes en 136.844 m² aan buurt- en wijkgroen. Door de extra ruimte voor groen, waar water goed kan infiltreren in de bodem, stijgt de gemiddelde hoogte van het grondwater en neemt droogte in de wijk naar verwachting af. Als gevolg van de nieuwbouw neemt in alternatief de footprint van bebouwing wel met 86.990 m² toe. Hier kan water minder goed infiltreren. Wanneer dit wordt afgezet tegen de toename aan de ruimte voor groen en water wordt echter verwacht dat een positief effect optreedt (+).

Waterveiligheid
Het effect van de omgevingsvisie in alternatief 2 is beperkt wanneer wordt gekeken naar het overstromingsrisico van de wijk. Doordat meer woningen worden toegevoegd is kans op schade aan woningen groter. Doordat in alternatief 2 gespreid verdicht wordt, en meer sprake is van grondgebonden woningen, is het aantal woningen dat schade kan leiden bij een overstroming relatief groter dan bij alternatief 1. De plannen in de omgevingsvisie zorgen zelf echter niet voor een grotere kans op overstromingen. Het effect van alternatief 2 op waterveiligheid wordt daarom als beperkt beoordeeld (0).

6.6.4 Mitigerende maatregelen

In het kader van bodem en water worden negatieve effecten verwacht op ondergronds ruimtegebruik en grondwater. Voor ondergronds ruimtegebruik is bekend dat de gemeente Utrecht bezig is met het beter in kaart brengen van de ondergrond middels 3D-modellen. Dit helpt op termijn bij het maken van strategische keuzes voor ondergrondse inrichting. Door een duidelijk beeld te hebben welke ondergrondse functies waar liggen kunnen nadelige effecten als gevolg van de omgevingsvisie, de realisatie van 7.000 woningen die van drinkwater, riolering en energie moeten worden voorzien, zoveel als mogelijk worden voorkomen.

Naast het in kaart brengen van de ondergrond, vormen ook de bestaande vervangingsopgaves in de wijk een kans om onder de omgevingsvisie de ondergrondse infrastructuur te herschikken. Hier zit raakvlak met het thema energie. Door in de omgevingsvisie integraliteit te borgen bij vervangingsopgaves kunnen negatieve effecten van toenemende drukte in de ondergrond mogelijk worden voorkomen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Om de nadelige effecten op grondwater te beperken kan bij de realisatie van woningen worden gekozen voor maatregelen om waterinfiltratie te bevorderen. Zo kunnen op specifieke locatie infiltratiesystemen worden aangelegd om water beter vast te houden. Ook kan er worden gekozen voor permeabele materialen in de bebouwing en op de grond om de infiltratie van water te bevorderen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan inritten en parkeerplaatsen die in halfverharding worden aangelegd.

6.7 Klimaatadaptatie

6.7.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema klimaatadaptatie.

Tabel 6.39 Beleidskader klimaatadaptatie

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Nationaal Deltaprogramma	Het Nationaal Deltaprogramma is gericht op de bescherming tegen overstromingen in Nederland en beschrijft hoe er wordt gezorgd voor voldoende zoet water. Ook geeft het een beeld hoe de overheid werkt aan een klimaatbestendige en waterrobuuste ruimtelijke inrichting van Nederland. Onderdeel hiervan is het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA). Hierin staan alle projecten en maatregelen die zorgen dat Nederland in 2050 waterrobuust en klimaatbestendig is ingericht.
Nationale klimaatadaptatiestrategie (NAS 2016)	De NAS is opgesteld in 2016 en geeft een overzicht van de belangrijkste klimaatrisico's. Daarnaast zet de NAS de koers uit voor een klimaatbestendig Nederland door nieuwe initiatieven op gang te brengen en bestaande initiatieven te versnellen en/of te verbreden.
Uitvoeringsprogramma NAS (2018)	In 2018 is de NAS uitgewerkt tot een concreet uitvoeringsprogramma dat is gericht op het agenderen en aanpakken van verschillende klimaatrisico's. Inmiddels is dit programma grotendeels afgerond en wordt hierop voortgebouwd.
Landelijke maatlat (2023)	In 2023 is de landelijke maatlat voor een groene, klimaatadaptieve gebouwde omgeving gepubliceerd. Deze maatlat beschrijft doelen en prestatie-eisen waaraan voldaan moet worden om toekomstbestendig te ontwikkelen.
Provinciaal	
Programma Klimaatadaptatie 2020-2023	Het Programma Klimaatadaptatie 2020-2023 is opgesteld om ervoor te zorgen dat provincie Utrecht in 2050 klimaatbestendig en waterveilig is. Dit programma beschrijft de rol, taken en verantwoordelijkheden van de provincie op het gebied van klimaatadaptatie. De belangrijkste speerpunten zijn het bevorderen van bewustwording, concrete maatregelen treffen, borging in beleid, participeren bij activiteiten in de werkregio en kennis en monitoring versterken.
Afspraken klimaatadaptief bouwen Utrecht	In 2021 heeft provincie Utrecht afspraken vastgesteld om een toekomstbestendige en klimaatrobuuste gebouwde omgeving te realiseren. De afspraken zijn samen met een brede vertegenwoordiging van de bouwketen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	gemaakt. Belangrijke afspraken zijn onder andere het voorkomen van schade door neerslag en het behouden van een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving tijdens hete perioden.
Regionaal	
Keur Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden 2018	De keur betreft waterstaatkundig beheer en waterkwantiteitsbeheer, ofwel de waterstaatswerken: tegen hoog water (keringen, sluizen en dergelijke), voor peilbeheer (waterlichamen, stuwen en gemalen en dergelijke) en voor het onttrekken van en lozen van hoeveelheden oppervlaktewater en grondwater. Belangrijk doelcriteria is het in stand houden van de kwaliteit van het oppervlaktewater.
Gemeentelijk	
Visie Klimaatadaptatie Utrecht	De Visie Klimaatadaptatie zet de klimaatadaptatie- en klimaatmitigatieplannen uiteen. De belangrijkste ambities en doelen zijn het klimaatbestendig maken van Utrecht. Het hoofddoel is het zoveel mogelijk voorkomen van maatschappelijke ontwrichting en onomkeerbare schade. Daarnaast moet Utrecht een aangename stad blijven om te wonen, werken en verblijven. De stad moet vergroenen en ontstenen, om water beter op te vangen. Om te zorgen dat Utrecht een prettige leefomgeving kent bij hittegolven wordt gestreefd naar voldoende schaduw bij alle fiets- en looproutes (40% bij hoofdroutes, 30% overig), bij voorkeur door bomen. In elke buurt wordt gestreefd naar minimaal 40% groen in het horizontale vlak, dus het maaiveld en daken, zowel in de openbare ruimte als particuliere terreinen. Het liefst door groen zoals groen in straten, pleinen en plantsoenen, in tuinen en op daken en gevels. Niet iedereen heeft een tuin, dus wordt gestreefd naar een koele, groene verblijfsplek op korte afstand (200 meter) voor iedereen. Er wordt ingespannen om ervoor te zorgen dat bij een heftige regenbui tot aan 80 mm in één uur de openbare ruimte en de riolering zo zijn ingericht dat er geen schade optreedt aan panden en geen hinder op belangrijke wegen, zodat hulpdiensten kunnen komen waar ze moeten zijn.
Visie Water en Riolering	De Visie Water & Riolering beschrijft hoe de gemeente met waterstromen omgaat en welke doelen zij hierbij heeft. Deze gaat met name in op: • De zorgplicht om huishoudelijk afvalwater in te zamelen en te transporten naar een zuiveringsinstallatie. Vastgelegd in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet. • De zorgplicht voor het inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater, voor zover van de perceeleigenaar niet kan worden verwacht dat hij het zelf naar bodem of oppervlaktewater afvoert. Vastgelegd in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet. • De zorgplicht om maatregelen te nemen tegen structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand mits dit doelmatig is. Vastgelegd in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet. Bij ingrepen in de openbare ruimte hanteert de gemeente de volgende principes:

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	• Stromen worden gescheiden, oftewel het afval- en hemelwatersysteem wordt ontvlochten waar mogelijk. • De sponswerking van de stad wordt vergroot door hemelwater te verwerken waar het valt. Dit wordt gerealiseerd via het principe "Groen tenzij", oftewel inzet op bovengrondse verwerking van hemelwater door zo min mogelijk verharding en zoveel mogelijk groene maatregelen. Er wordt hierbij de voorkeursvolgorde voor de verwerking van hemelwater gevolgd. • Alle ruimte wordt benut. Er wordt gestreefd naar het combineren van zoveel mogelijk functies om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten, bijvoorbeeld door het combineren van groen, isolatie en waterberging op een groen dak, waterinfiltratie en parkeerplekken via waterpasserende verharding, en waterinfiltratie en groen via wadi's, waterberging, natuur en recreatie via de aanleg van vijvers en andere waterpartijen. • Het natuurlijke systeem wordt gerespecteerd en er wordt conform de doelstelling van de Kaderrichtlijn Water gezorgd dat bij ingrepen het natuurlijke systeem niet verslechtert. Om de gewenste situatie te bereiken, hanteren zij de volgende leidende principes voor de realisatie: • Ze geven als gemeente het goede voorbeeld, oftewel zij beginnen met de openbare ruimte en het eigen vastgoed. • Ze gebruiken zoveel mogelijk de natuurlijke momenten van nieuwbouw, grootschalige renovatie, herinrichting en vervanging om de gewenste systeemwijzigingen door te voeren. • Ze gebruiken het moment van rioolvervanging zoveel mogelijk om de openbare ruimte klimaatbestendig te maken.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.40 Toetsingskader klimaatadaptatie

Indicator	++	+	0	-	--
Fysiologisch hittestressniveau	Fysiologisch hittestress-niveau neemt sterk af	Fysiologisch hittestress-niveau neemt af	Fysiologisch hittestress-niveau blijft gelijk	Fysiologisch hittestress-niveau neemt toe	Fysiologisch hittestress-niveau neemt sterk toe
Potentieel maximaal neerslagtekort	Neerslagtekort neemt sterk af	Neerslagtekort neemt af	Neerslagtekort blijft gelijk	Neerslagtekort neemt toe	Neerslagtekort neemt sterk toe

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Indicator	++	+	0	-	--
Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 1 uur	Waterdiepte bij hevige bui neemt sterk af	Waterdiepte bij hevige bui neemt af	Waterdiepte bij hevige bui blijft gelijk	Waterdiepte bij hevige bui neemt toe	Waterdiepte bij hevige bui neemt sterk toe

6.7.2 Omschrijving referentiesituatie

6.7.2.1 Huidige situatie

Hittestress

Als de gevoelstemperatuur te hoog is, krijgen mensen last van hittestress. Dat kan vanaf een gevoelstemperatuur van 23 ºC. Onderstaande kaart laat zien waar het relatief warmer voelt en welke plekken in de stad dan het minst comfortabel zijn. Het gaat hier om de gevoelstemperatuur buiten, dus niet binnen in gebouwen. De kaart presenteert de gemiddelde gevoelstemperatuur in ºC tussen 12:00-18:00 op een hete zomerdag. Hiervoor is gebruik gemaakt van weermetingen op 1 juli 2015. Dit is een hete dag die ongeveer eens in de 5,5 jaar voorkomt in het huidige klimaat. Gevoelstemperatuur wordt ook wel de fysiologisch equivalente temperatuur of PET genoemd.



Figuur 6.50 Hittekaart gevoelstemperatuur huidige situatie (bron: Klimaateffectatlas)

Te zien is dat op verschillende plekken in Overvecht de kaart rood uitslaat. In onderstaande tabel wordt inzicht gegeven in de ervaring en het Fysiologisch hittestressniveau, gekoppeld aan de gevoelstemperatuur.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Tabel 6.41 Onderverdeling gevoelstemperatuur, ervaring van temperatuur en Fysiologisch hittestressniveau

Gevoelstemperatuur in ºC	Ervaring	Fysiologisch hittestressniveau
18-23	Comfortabel	Geen hittestress
23-29	Beetje warm	Lichte hittestress
29-35	Warm	Matige hittestress
35-41	Heet	Grote hittestress
>41	Zeer heet	Extreme hittestress

In Overvecht zijn vrij veel rode vlekken te zien, afgewisseld met gele vlekken (ongeveer 37 ºC). Hier is sprake van grote hittestress, met uitschieters die extreme hittestress aantonen. Zoals eerder benoemd laat de kaart metingen zien uit 2015. Dit is relatief oude informatie. Er kan aangenomen worden dat in 2023 hogere waarden gemeten worden.

Dat Overvecht hittestress kent is niet verrassend. De Randstad, waar Utrecht deel van uitmaakt, is warmer dan andere delen van Nederland. De oorzaak hiervan is de hoge verstedelijkingsgraad van de Randstad. Stedelijke gebieden hebben te maken met een stedelijk hitte eiland effect. Het stedelijk hitte eiland effect is het fenomeen waarbij stedelijke gebieden warmer zijn dan de omliggende landelijke gebieden, als gevolg van menselijke activiteiten. Dit komt door het absorberen en vasthouden van warmte door gebouwen en bestrating, en door het gebrek aan groene plekken. Dit kan leiden tot gezondheidsproblemen en hogere energiekosten, en heeft ook invloed op het milieu en de klimaatverandering. Onderstaande figuur, dat het stedelijke hitte eiland effect van Overvecht laat zien, toont aan dat de wijk een groter hitte eiland effect kent dan de noordelijk gelegen landelijke gebieden, maar lager dan dat van het centrum van Utrecht. Waar het stedelijk hitte eiland effect hier meer dan 2 °C betreft, komt dit in Overvecht tot 1.6-1.8 °C.



Figuur 6.51 Stedelijk hitte eiland effect in Overvecht (bron: Klimaateffectatlas)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

De mate van hittestress in Overvecht is dus groot. Hierbij moet worden opgemerkt dat de afstand tot een koele plek in Overvecht relatief klein is (zie onderstaande figuur). Dit betekent niet dat er minder sprake is van hittestress, maar wel dat relatief koele plekken dichtbij zijn. In Overvecht is een koele plek veelal binnen 200 meter te vinden. Hiermee wordt de hoge gevoelstemperatuur enigszins gemitigeerd.



Figuur 6.52 Afstand tot een koele plek (bron: Klimaateffectatlas)

Droogte

In de huidige situatie kent Overvecht (net als de rest van Utrecht) een potentieel maximaal neerslagtekort van 150 tot 180 millimeter. Vergeleken met andere delen van Nederland is dit een redelijk beperkt neerslagtekort. Dit neerslagtekort kan verschillende problemen veroorzaken. Een van die problemen is bodemdaling. De bodem in Overvecht is grotendeels opgebouwd uit rivierklei. Hoewel klei gevoelig kan zijn voor bodemdaling, wordt er weinig bodemdaling waargenomen in Overvecht volgens de Klimaateffectatlas. Een voordeel van klei als ondergrond is dat regenwater goed vastgehouden wordt in de bodem. Dit betekent dat in droge periodes het grondwater minder ver uitzakt dan bijvoorbeeld zandgronden, waardoor natuur minder snel uitdroogt. Een ander potentieel probleem is een tekort aan drinkwater. Op dit moment hebben een aantal drinkwaterbedrijven aangegeven dat hun limiet binnenkort bereikt wordt van hoeveelheid drinkwater wat geleverd kan worden.

Om droogte te voorkomen, heeft de gemeente Utrecht beleid op het vasthouden van neerslag, om droogte te voorkomen. In de Visie Klimaatadaptatie Utrecht en Visie Water en Riolering wordt uiteengezet dat de gemeente de ambitie heeft om 90% van de neerslag vast te houden en hoe ze dit willen bereiken.

Wateroverlast

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Met de Klimaateffectatlas is gekeken naar de wateroverlast in Overvecht in de huidige situatie. Hier vallen een aantal plekken in de wijk op. In de woongebieden van de wijk kennen met name donkerblauwe gebieden in de openbare ruimte een hoge waterdiepte bij een bui een hevige bui van 80 millimeter in één uur. Hiervan is sprake bij Park de Watertoren, het Sjanghaipark, Park de Gagel en de groene verbinding tussen het Sjanghaipark en Park de Gagel. Ook de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) en Bedrijvengebied Overvecht kennen een redelijk hoge waterdiepte bij een hevige bui. Volgens vigerend beleid is water op straat geaccepteerd bij een bui van 80 mm per uur, maar mag deze niet tot schade leiden. Bij een dergelijke bui is op infrastructuur in de wijk op meerdere plekken sprake van een waterdiepte van 15 centimeter. Bij deze waterhoogte is normaal verkeer niet meer mogelijk en worden ook hulpdiensten gehinderd in hun werk. Op onderstaand figuur is te zien dat Overvecht op veel plekken last heeft van wateroverlast, meer dan de meeste wijken in Utrecht.



Figuur 6.53 Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in één uur (bron: Gemeente Utrecht)

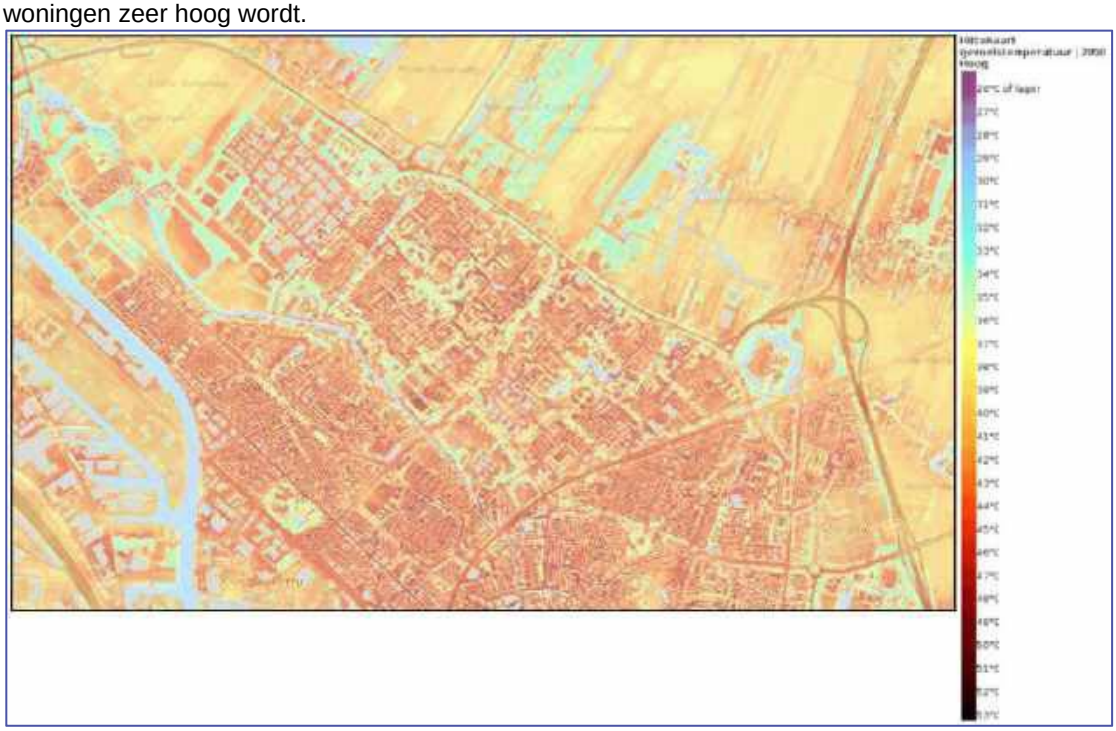
6.7.2.2 Autonome ontwikkeling

Hittestress

In 2050, de autonome situatie die wordt aangehouden door de Klimaateffectatlas, is de gevoelstemperatuur op een hete dag hoger dan in de huidige situatie. Waar in de huidige situatie nog redelijk veel gebieden geel kleuren, is in onderstaand kaartbeeld te zien dat het aantal gele vlekken is afgenomen en de donkere vlekken donkerder zijn. In de huidige situatie wordt de hoge

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

gevoelstemperatuur nog enigszins gecompenseerd door het grote aantal koele plekken in Overvecht. In de autonome ontwikkeling is de gevoelstemperatuur zodanig hoog dat deze argumentatie niet meer opgaat. Gezien de vele hotspots die ontstaan en gezien de bouwstijl (veel flats met platte daken, doorzonwoningen) valt aan te nemen dat de gevoelstemperatuur in woningen zeer hoog wordt.



Figuur 6.54 Hittekaart gevoelstemperatuur autonome ontwikkeling

Droogte

In de toekomst neemt droogte mogelijk sterk toe. Het 'hoge scenario' dat de Klimaateffectatlas laat zien, toont aan dat het potentieel maximaal neerslagtekort in Overvecht (net als de rest van Utrecht) oploopt tot 210 tot 240 millimeter. Deze toename is in lijn met de toename van het potentieel maximaal neerslagtekort dat elders in Nederland wordt verwacht, maar is een sterke stijging in vergelijking met de huidige situatie. Daarnaast kent Utrecht een dreigend drinkwatertekort in de toekomst. Volgens het RIVM is het noodzakelijk om het drinkwatergebruik te verlagen en drinkwaterproductie te verhogen om aan de vraag naar drinkwater te kunnen blijven voldoen. Hoewel er binnen Overvecht weinig mogelijkheid is om meer water te winnen, kan er wel veel water bespaard worden. Ook het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat roept in haar kamerbrief 'Water en Bodem bij ruimtelijke ordening' op tot het verlagen van drinkwatergebruik.

Desondanks zijn er meerdere aspecten op het gebied van droogte die weinig tot geen problemen veroorzaken. Zo is het risico op bodemdaling klein, is er geen risico op paalrot, is er veel oppervlaktewater waar water opgevangen kan worden en de bodemsoort (klei) is goed in staat om water vast te houden.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Wateroverlast

De Klimaateffectatlas geeft geen doorkijk naar de waterdiepte bij een hevige bij van 70 millimeter in 2 uur in 2050. Wel wordt door het KNMI uitgegaan van meer hevige buien in de toekomst. Daarnaast berekende het Stichting Toegepast Onderzoek Waterbeheer (STOWA) dat de hoeveelheid neerslag tijdens hevige buien 3,9% tot 21,3% hoger kan zijn in 2050 in het WL-scenario van de KNMI. Dit kan extra druk op de riolering en het oppervlaktewatersysteem leggen, waardoor er meer sprake is van een wateroverlastrisico in Overvecht.

Een van de autonome ontwikkelingen in Overvecht is het herinrichtingen van het Amazonekwartier. Hier wordt onder andere het riool vervangen en wordt het gebied gemaakt voor het opvangen van grote regenbuien. Ook bij andere ruimtelijke ontwikkelingen houdt Utrecht rekening met wateroverlast, met het programma Waterproof030. Zo wordt bij nieuwbouw- en verbouwprojecten zoveel mogelijk groen aangelegd en wordt waar mogelijk asfalt (en tegels) verwijderd, wordt gezorgd voor een goed werkend riool, de afstroming van water door het wegdek en het opvangen van regenwater in de grond. Hoewel deze ontwikkelingen het risico op wateroverlast verlagen, is niet duidelijk of deze ontwikkelingen voldoende zijn om de toekomstige veranderingen op te vangen.

6.7.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op klimaat zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.42 Beoordeling klimaatadaptatie

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	0	0
Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	+	+
Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	+	+

6.7.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Hittestress

In de omgevingsvisie is opgenomen dat hittestress wordt verminderd door meer schaduwrijke plekken te creëren en het planten van extra bomen. Kijkend naar het aantal woningen dat in Overvecht in alternatief 1 wordt gerealiseerd (7.000) en het streven om voor elke nieuwe woning een nieuwe boom te planten is dat een sterke toename van het aantal bomen. In tabel 6.15 is het metrage aan te realiseren groen in alternatief 1 te zien. Er is sprake van een sterke toename van de hoeveelheid groen. Dit heeft naar verwachting een verkoelend effect op Overvecht. Wel moet de kanttekening worden geplaatst dat de woningen worden gerealiseerd in een gebied dat te maken heeft met hittestress. Het aantal mensen dat hier last van heeft kan dus toenemen. Dit

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

zorgt ervoor dat de omgevingsvisie naar verwachting een neutraal effect (0) heeft ten opzichte van de referentiesituatie. De mate van effect van de bijdrage onder de omgevingsvisie is in alternatief 1 naar verwachting gelijk aan die in alternatief 2.

Tabel 6.43 Groen onder de omgevingsvisie alternatief 1 (bron: PosadMaxwan)

Onderdeel	Huidig metrage	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	470.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	21.700 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	142.514 m²
Totaal	**Onbekend**	**800.000 m²**	**634.214 m²**

Aan de gevoelstemperaturen in woningen, en de daaraan gekoppelde fysiologische hittestressniveaus, verandert naar verwachting weinig. Nieuwe woningen worden goed geïsoleerd en daarmee beschermd tegen hitte. Echter, goed geïsoleerde woningen raken warmte ook moeilijker kwijt. In hoeverre de gevoelstemperatuur in nieuwe woningen lager wordt dan bestaande woningen, hangt sterk af van de bouwstijl en gedrag van bewoners. De oriëntatie van de woning, hoeveelheid en grootte van ramen, aanwezigheid van zonneschermen en momenten van ventileren bepalen in sterke mate de gevoelstemperatuur in huis. De uitgangspuntennotitie gaat niet in op het isoleren van oudere woningen.

Droogte

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om droogtestress te verminderen door de bodem meer kans te geven water op te nemen en af te geven. Daarnaast dient regen in de bodem vastgehouden te worden waar dit valt. Hiervoor is vergroening van Overvecht noodzakelijk en dient verharding verwijderd te worden. Zoals in tabel 6.15 te zien is neemt de hoeveelheid groen onder alternatief 1 voor de omgevingsvisie toe. Dit heeft een positief effect (+) op het voorkomen van droogteproblematiek: de aanvulling van het grondwater neemt toe. Daarbij is het wel belangrijk het groen droogtebestendig in te richten.

Wateroverlast

In de omgevingsvisie is opgenomen dat schade als gevolg van hevige neerslag (80 mm per uur) voorkomen moet worden, onder meer door de afvoercapaciteit, afvoerend oppervlak en straatprofiel aan te passen. De wateroverlast zal vergeleken met de huidige situatie verminderen als de riolering wordt ontworpen op het klimaat van de toekomst. De verwachting is dan ook dat de waterdiepte na hevige buien afneemt (+) en dat er een minder grote kans is op schade aan woningen en infrastructuur, doordat het water beter kan wegstromen. Hierin zit geen verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2.

6.7.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Hittestress

In de omgevingsvisie is opgenomen dat hittestress wordt verminderd door meer schaduwrijke plekken te creëren en het planten van extra bomen. Kijkend naar het aantal woningen dat in Overvecht in alternatief 2 wordt gerealiseerd (7.000) en het streven om voor elke nieuwe woning

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

een nieuwe boom te planten is dat een sterke toename van het aantal bomen. In tabel 6.16 is het metrage aan te realiseren groen in alternatief 1 te zien. Er is sprake van een sterke toename van de hoeveelheid groen. Dit heeft naar verwachting een verkoelend effect op Overvecht. Wel moet de kanttekening worden geplaatst dat de woningen worden gerealiseerd in een gebied dat te maken heeft met hittestress. Het aantal mensen dat hier last van heeft kan dus toenemen. Dit zorgt ervoor dat de omgevingsvisie naar verwachting een neutraal effect (0) heeft ten opzichte van de referentiesituatie. De mate van effect van de bijdrage onder de omgevingsvisie is in alternatief 2 naar verwachting gelijk aan die in alternatief 1.

Tabel 6.44 Groen onder de omgevingsvisie alternatief 2 (bron: PosadMaxwan)

Onderdeel	Huidig metrage	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	480.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	60.500 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	136.844 m²
Totaal	**Onbekend**	**800.000 m²**	**677.344 m²**

Aan de gevoelstemperaturen in woningen, en de daaraan gekoppelde fysiologische stressniveaus, verandert naar verwachting weinig. Nieuwe woningen worden goed geïsoleerd en daarmee beschermd tegen hitte. Echter, goed geïsoleerde woningen raken warmte ook moeilijker kwijt. In hoeverre de gevoelstemperatuur in nieuwe woningen lager wordt dan bestaande woningen, hangt sterk af van de bouwstijl en gedrag van inwoners. De oriëntatie van de woning, hoeveelheid en grootte van ramen, aanwezigheid van zonneschermen en momenten van ventileren bepalen in sterke mate de gevoelstemperatuur in huis. De uitgangspuntennotitie gaat niet in op het isoleren van oudere woningen.

Droogte

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om droogtestress te verminderen door de bodem meer kans te geven water op te nemen en af te geven. Daarnaast dient regen in de bodem vastgehouden te worden waar dit valt. Hiervoor is vergroening van Overvecht noodzakelijk en dient verharding verwijderd te worden. Zoals in tabel 6.16 te zien is neemt de hoeveelheid groen onder alternatief 2 voor de omgevingsvisie toe: de aanvulling van het grondwater neemt toe (+). Daarbij is het wel belangrijk het groen droogtebestendig in te richten.

Wateroverlast

In de omgevingsvisie is opgenomen dat schade als gevolg van hevige neerslag (80 mm per uur) voorkomen moet worden, onder andere door afvalwaterstromen te scheiden. De wateroverlast zal vergeleken met de huidige situatie verminderen als de riolering wordt ontworpen op het klimaat van de toekomst. De verwachting is dan ook dat de waterdiepte na hevige buien afneemt (+) en dat er een minder grote kans is op schade aan woningen en infrastructuur, doordat het water beter kan wegstromen. Hierin zit geen verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

6.7.4 Mitigerende maatregelen

Voor klimaatadaptatie zijn geen mitigerende maatregelen opgenomen, omdat de omgevingsvisie naar verwachting geen negatieve effecten heeft op dit thema.

6.8 Omgevingsveiligheid

6.8.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema omgevingsveiligheid.

Tabel 6.45 Beleidskader omgevingsveiligheid

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)	Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) is wetgeving die tot doel heeft de veiligheid rondom buisleidingen met gevaarlijke stoffen te waarborgen. Het Bevb is van toepassing op de aanleg, het gebruik en het onderhoud van buisleidingen en heeft als doel de risico's voor mens en milieu te minimaliseren. Het Bevb richt zich op het voorkomen van ongevallen met gevaarlijke stoffen en het beperken van de gevolgen van eventuele incidenten. Het legt onder andere regels op aan bedrijven die gebruik maken van buisleidingen om de veiligheid te waarborgen en de risico's te beperken. Het Bevb bevat onder andere regels voor de afstand tussen buisleidingen en kwetsbare objecten zoals woonhuizen en scholen, de veiligheidsafstanden rondom buisleidingen, de meldingsplicht bij incidenten en het opstellen van een veiligheidsbeheerssysteem door buisleidingbeheerders. Het Bevb is van kracht sinds 1 januari 2011 en is gebaseerd op Europese richtlijnen voor de veiligheid van buisleidingen. De wetgeving wordt regelmatig aangepast en geëvalueerd om de veiligheid rondom buisleidingen te blijven waarborgen.
Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)	Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is wetgeving die tot doel heeft de veiligheid rondom bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen te waarborgen. Het Bevi is van toepassing op bedrijven die vallen onder het zogenaamde Besluit risico's zware ongevallen (Brzo), maar bijvoorbeeld ook tankstations en bedrijven met grote ammoniakkoelinstallaties. Het Bevi richt zich op het voorkomen van ongevallen met gevaarlijke stoffen en het beperken van de gevolgen van eventuele incidenten. Het legt onder andere regels op aan bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen om de veiligheid te waarborgen en de risico's te beperken. Het Bevi bevat onder andere regels voor de afstand tussen inrichtingen en kwetsbare objecten zoals woonhuizen en scholen, de veiligheidsafstanden rondom inrichtingen, de meldingsplicht bij incidenten en het opstellen van een veiligheidsrapportage door inrichtingbeheerders.
Omgevingswet	In het kader van de Omgevingswet is de belangrijkste verandering voor omgevingsveiligheid het werken met aandachtsgebieden. Er zijn ook een aantal andere wijzigingen. De belangrijkste hiervan zijn:

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	• Gemeenten werken met aandachtsgebieden voor omgevingsveiligheid. Dit is een andere manier van omgaan met het groepsrisico. • Een zeer kwetsbaar gebouw is een nieuwe categorie gebouwen die overheden extra moeten beschermen. • Het Register Externe Veiligheidsrisico's vervangt het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS). Ook blijven onder de Omgevingswet enkele zaken hetzelfde, bijvoorbeeld: • De toets aan het plaatsgebonden risico blijft bestaan. • Onder de Omgevingswet moet het bevoegd gezag ook rekening houden met het groepsrisico.
Gemeentelijk	
Nota omgevingsveiligheid	De Nota omgevingsveiligheid van de gemeente Utrecht is een beleidsdocument dat tot doel heeft de veiligheid van de inwoners van Utrecht te waarborgen in situaties waarin sprake is van gevaarlijke stoffen of andere veiligheidsrisico's. De nota beschrijft de visie van de gemeente Utrecht op het gebied van omgevingsveiligheid en de maatregelen die genomen worden om de risico's te minimaliseren. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de aanwezigheid van risicobronnen zoals bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen en de afstand tussen deze bronnen en kwetsbare objecten zoals scholen en woonhuizen. De nota beschrijft ook de rol van de gemeente Utrecht bij het beheren van de risico's op het gebied van omgevingsveiligheid. Zo wordt beschreven hoe de gemeente omgaat met vergunningverlening en handhaving bij bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen en hoe de gemeente de bevolking informeert over mogelijke risico's. De Nota omgevingsveiligheid is gebaseerd op landelijke wet- en regelgeving en wordt regelmatig geactualiseerd om de veiligheid van de inwoners van Utrecht te waarborgen.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.46 Toetsingskader omgevingsveiligheid

Indicator	++	+	0	-	--
Groepsrisico en plaatsgebonden risico	Sterke afname groepsrisico en plaatsgebonden risico	Afname groepsrisico en plaatsgebonden risico	Groepsrisico en plaatsgebonden risico blijft gelijk	Toename groepsrisico en plaatsgebonden risico	Sterke toename groepsrisico en plaatsgebonden risico

6.8.2 Omschrijving referentiesituatie

Om iets te zeggen over omgevingsveiligheid worden gekeken naar het groepsrisico en plaatsgebonden risico in Overvecht. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de Risicokaart.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

6.8.2.1 Huidige situatie

Groepsrisico en plaatsgebonden risico

In Overvecht liggen enkele risicobronnen op het gebied van omgevingsveiligheid. Een daarvan is het spoor: Overvecht wordt in het zuidoosten begrensd door de spoorlijn Utrecht-Amersfoort. Deze route maakt onderdeel uit van het Basisnet. Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarnaast loopt door Overvecht een aardgasleiding. Het betreft een hogedrukaardgasleiding van Gasunie met het nummer W-500-01. Ten slotte zijn in Overvecht twee LPG-tankstations aanwezig.



Figuur 6.55 Risicokaart van het plangebied

De rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) is een inrichting die in het kader van omgevingsveiligheid niet nader beschouwd hoeft te worden. De RWZI is een inrichting zonder PR-contouren en zonder invloedsgebied.

6.8.2.2 Autonome ontwikkeling

Groepsrisico en plaatsgebonden risico

In bestemmingsplan Overvecht-noordelijke stadsrand (onherroepelijk vastgesteld op 11 mei 2012) is te lezen dat de gemeente Utrecht op het gebied van omgevingsveiligheid niet wezenlijk afwijkt van de veiligheidseisen uit de risiconormering van de rijksoverheid. In de autonome ontwikkeling is geen sprake van nieuwbouwplannen in de buurt van locaties waar sprake is van potentiële risicobronnen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

6.8.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op omgevingsveiligheid zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.47 Beoordeling omgevingsveiligheid

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Omgevingsveiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	-	-

6.8.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Groepsrisico en plaatsgebonden risico

In alternatief 1 komen er 1.000 nieuwe woningen in het stationsgebied. Het stationsgebied ligt direct aan de spoorlijn Utrecht-Amersfoort, die onderdeel uitmaakt van het Basisnet waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In de regeling Basisnet is echter geen risicoruimte opgenomen, omdat het aantal transporten beperkt. De sterke toename van het aantal woningen in stationsgebied zorgt naar verwachting echter voor een toename van het groepsrisico (-).

6.8.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Groepsrisico en plaatsgebonden risico

In alternatief 2 komen er 400 woningen in het stationsgebied. Dit is minder dan in alternatief 1. Wel komen er meer woningen bij in stempel 11 en stempel 12 (totaal 100), waarin een buisleiding waarmee gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Deze toename van woningen in gebieden met omgevingsveiligheidsbronnen zorgt naar verwachting voor een toename van het groepsrisico en plaatsgebonden risico (-).

6.8.4 Mitigerende maatregelen

De gemeente Utrecht gaat onder de omgevingsvisie de woningdichtheid in de gehele wijk Overvecht verhogen. Overschrijding van de het groepsrisico zal in een toekomstige situatie door een toename van de populatie waarschijnlijker zijn. De gemeente Utrecht geeft in de Nota omgevingsveiligheid aan de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico (voor beperkt kwetsbare objecten) te respecteren en hier slechts in bijzondere gevallen van te willen afwijken. Dit betekent dat bij daadwerkelijke realisatie van nieuwbouwplannen in Overvecht nabij potentiële risicobronnen expliciet aandacht voor omgevingsveiligheid dient te zijn.

6.9 Archeologie en cultuurhistorie

6.9.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema archeologie en cultuurhistorie.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Tabel 6.48 Beleidskader archeologie en cultuurhistorie

Beleidskader	Toelichting
Europees	
Europees Erfgoedlabel	Het Europees Erfgoedlabel is een programma van de EU om cultureel en historisch erfgoed in Europa te promoten en te beschermen. Het label wordt toegekend aan plaatsen die een belangrijke rol hebben gespeeld in de Europese geschiedenis en cultuur.
Europees Verdrag inzake de bescherming van archeologisch erfgoed (Verdrag van Malta)	Dit verdrag heeft als doel om het archeologisch erfgoed in Europa te beschermen en te behouden. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de bescherming van archeologische vindplaatsen en de regelgeving rondom opgravingen.
Nationaal	
Erfgoedwet	De Erfgoedwet beschrijft het beleid van de rijksoverheid op het gebied van erfgoed en cultuurhistorisch erfgoed. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de bescherming van monumenten, archeologie en cultuurhistorisch landschap.
Provinciaal	
Erfgoednota provincie Utrecht	De Erfgoednota beschrijft het erfgoedbeleid van de provincie Utrecht. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de bescherming van monumenten, archeologie en cultuurhistorisch landschap.
Gemeentelijk	
Erfgoednota 'Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden'	De Erfgoednota 'Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden' beschrijft het erfgoedbeleid van de gemeente Utrecht voor de periode 2018-2031. De nota heeft als doel om het erfgoed in de stad te beschermen en te behouden, en om het erfgoed een belangrijke rol te laten spelen in de stad en de samenleving. De nota beschrijft het erfgoed van Utrecht en de betekenis ervan voor de stad en haar bewoners. Hierbij wordt gekeken naar monumenten, archeologie en cultuurhistorische groenblauwe structuren, stedenbouwkundige ensembles en landschap. Daarnaast beschrijft de nota de maatregelen die genomen worden om het erfgoed in de stad te beschermen en te behouden en in te zetten bij toekomstige ontwikkelingen. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de bescherming van monumenten, de regelgeving rondom opgravingen, de bescherming van het cultuurhistorische structuren, groen en landschap en cultuurhistorie als basis voor ruimtelijke ontwikkeling. Verder beschrijft de nota de rol van het erfgoed in de stad en de samenleving. Het erfgoed wordt gezien als een belangrijke factor voor de identiteit van de stad en als een middel om mensen te verbinden.
Visie Religieus erfgoed	De Visie Religieus Erfgoed van de gemeente Utrecht is een beleidsdocument dat beschrijft hoe de gemeente Utrecht omgaat met het religieus erfgoed in de stad. Het doel van de visie is om het religieus erfgoed te beschermen en te behouden. De visie beschrijft het religieus erfgoed van Utrecht en de betekenis ervan voor de stad en haar bewoners. Hierbij wordt gekeken naar onder andere kerken, kloosters en andere religieuze gebouwen. Daarnaast beschrijft de visie de maatregelen die genomen worden om het religieus erfgoed in de stad te

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	beschermen en te behouden. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de financiering van restauraties en het vinden van nieuwe functies voor religieuze gebouwen.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.49 Toetsingskader archeologie en cultuurhistorie

Indicator	++	+	0	-	--
Behoud archeologische waarden	Sterke toename archeologische waarden	Toename archeologische waarden	Behoud archeologische waarden	Afname archeologische waarden	Sterke afname archeologische waarden
Behoud cultuurhistorische waarden	Sterke toename cultuurhistorische waarden	Toename cultuurhistorische waarden	Behoud cultuurhistorische waarden	Afname cultuurhistorische waarden	Sterke afname cultuurhistorische waarden

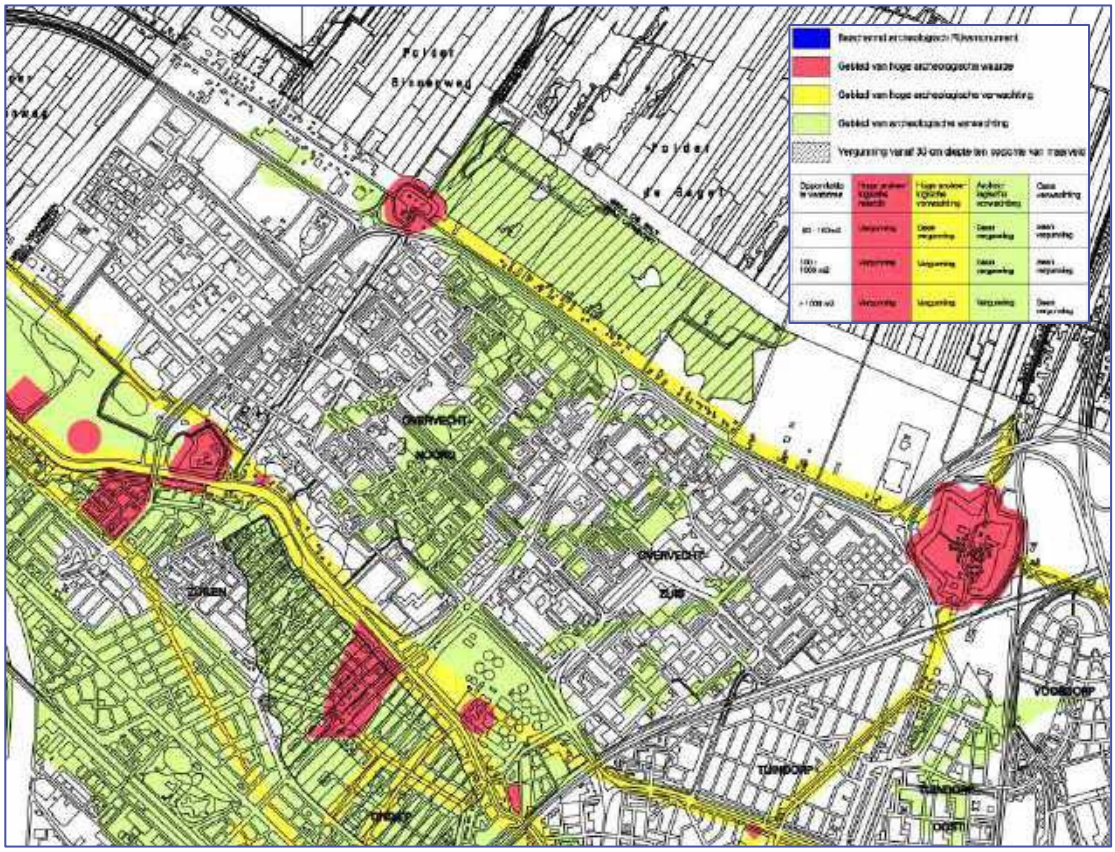
6.9.2 Omschrijving referentiesituatie

6.9.2.1 Huidige situatie

Archeologie

Overvecht is drie forten rijk, Fort de Gagel, Fort Blauwkapel en Fort aan de Klop, welke het meest opvallen in de archeologische verwachtingenkaart. Andere gebieden met een hoge archeologische verwachting zijn het plantsoen Rosendaal, de Israëlitische begraafplaats en een woonblok tussen de Anthoniedijk en de Hoogstraat. Naast Fort de Gagel en Fort Blauwkapel zijn alle gebieden met een hoge archeologische verwachting gelegen aan de Vecht. Verder liggen in Overvecht met name grote delen die een archeologische verwachting of geen archeologische verwachting kennen. Aanwezige archeologische waarden worden in de huidige situatie goed beschermd.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

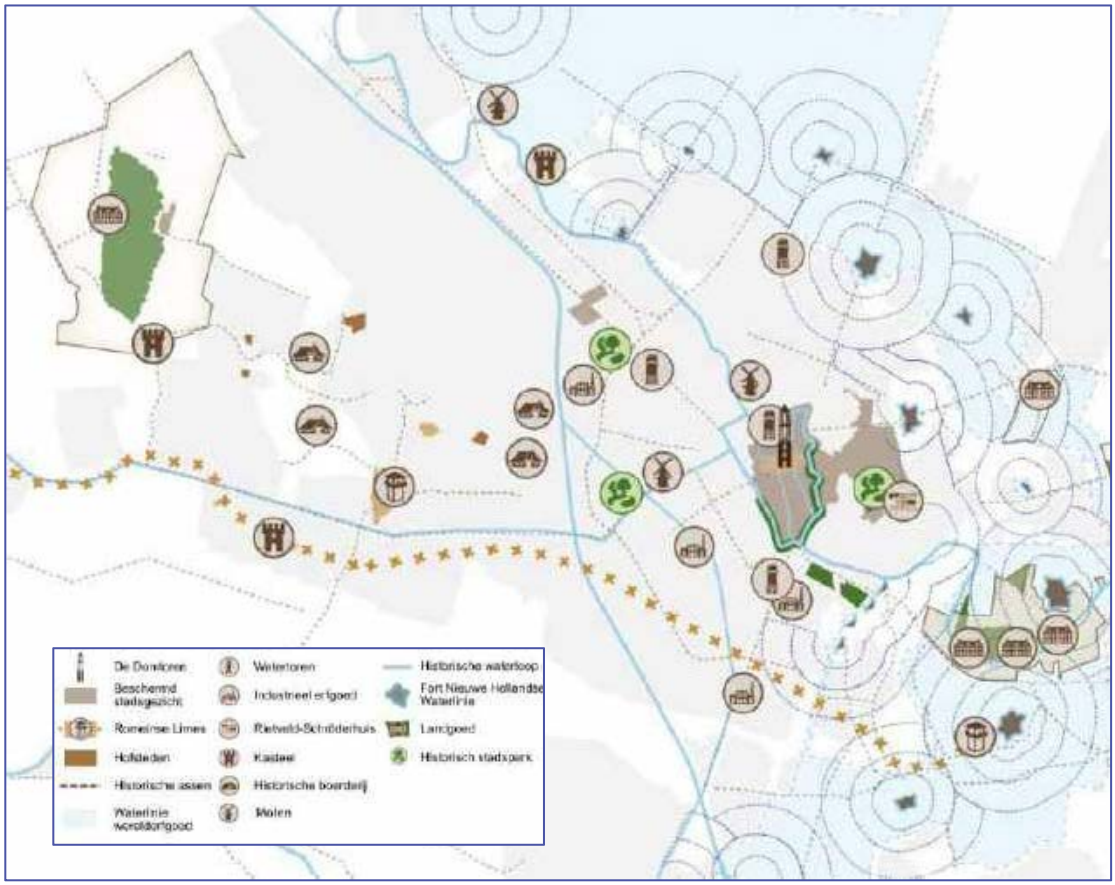


Figuur 6.56 Archeologische verwachtingenkaart van de gemeente Utrecht

Cultuurhistorie

Voor cultuurhistorie wordt gekeken naar meerdere onderdelen: de rijksmonumenten in Overvecht, gemeentelijke monumenten, beschermde stadsgezichten en de stedenbouwkundige en groenblauwe cultuurhistorische waarden. De rijksmonumenten zijn de watertoren, Fort de Gagel, Fort de Klop en de Klopvaart en Fort Blauwkapel. De forten zijn, samen met de zone rond de Klopvaart en Klopdijk van het UNESCO werelderfgoed de Hollandsche Waterline.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.57 Historische hoogtepunten gemeente Utrecht, in het noorden Overvecht met de Hollandsche Waterlinie en watertoren (bron: Erfgoednota gemeente Utrecht)

Het UNESCO werelderfgoed kan worden opgedeeld in onderdelen van de 'site' en onderdelen van het attentiegebied. Van de site mogen de kernwaarden niet worden aangetast. Wel mag de leesbaarheid en beleefbaarheid van de waterlinie worden versterkt. De volgende gebieden maken onderdeel uit van de site:

- Fort aan de Klop (en omgeving)
- Fort de Gagel
- Fort Blauwkapel
- Vecht (en Vechtdijk ten noorden van de Klopvaart)
- Klopvaart en Klopdijk (inclusief het park langs de Klopvaart)
- Gageldijk
- Noorderpark

In het attentiegebied mogen ontwikkelingen geen negatief effect hebben op de kenwaarden van het werelderfgoed. De volgende gebieden maken onderdeel uit van het attentiegebied:

- Zone zuidoostelijk van Klopvaart
- Zone zuidwestelijk van Gageldijk (NRU)
- Zone zuidwestelijk en zuidelijk van Fort Blauwkapel

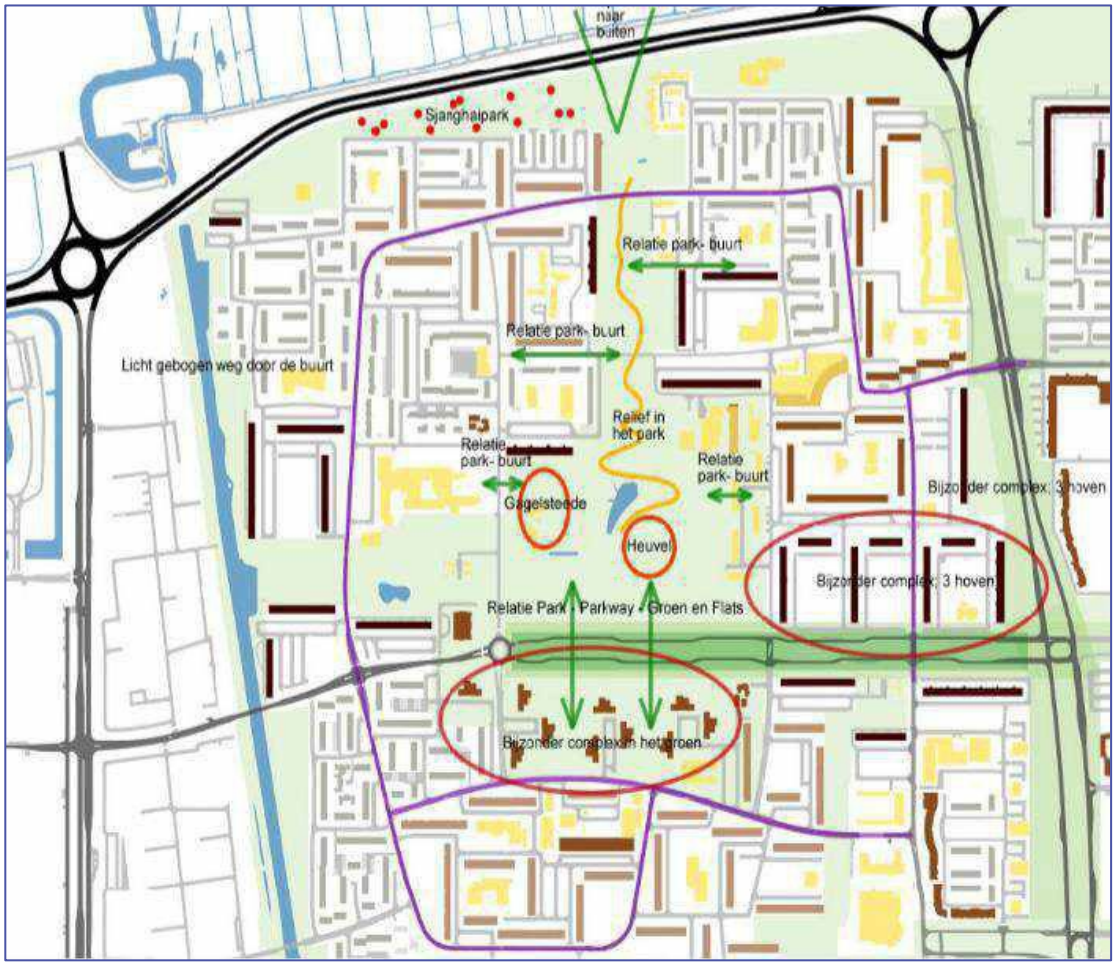
DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

- Zone zuidelijk Fort De Gagel

In Overvecht zijn daarnaast meerdere gemeentelijke monumenten. Dit betreft deels oudere bebouwing aan de randen, zoals langs de Gageldijk en de Vechtdijk, veelal van oorsprong agrarische bebouwing, gerealiseerd ver voor de aanleg van Overvecht. Voorts zijn gemeentelijk monument de experimentele flats, op Marowijnedreef 1-51, Pernambucodreef 1-45, Cayennedreef 1-52, Trinidaddreef 1-15, Sao Paolodreef 2-46 en Trinidaddreef 1-15. De experimentele flats maken zijn sinds 2017 gemeentelijk monument. In Overvecht-Zuid zijn twee kerken aangewezen als gemeentelijk monument. Ook aangewezen als gemeentelijk monument zijn een drietal gebouwen in het centrale winkelcentrum: de warmtecentrale aan de Esmoreitdreef, het C&A-gebouw (Roelantdreef) en de apotheek (Roelantdreef 232).

Overvecht kent deels een beschermd stadsgezicht: de directe omgeving van Slot Zuylen. Dit stadsgezicht ligt grotendeels in de gemeente Stichtse Vecht (en daarmee buiten Overvecht), maar is opgenomen in het Overvechtse deel van de Welstandsnota van de gemeente Utrecht. Aan de stedenbouwkundige opzet en structuur van Overvecht kunnen eveneens cultuurhistorische waarden worden toegekend. In de Erfgoednota is opgenomen dat per wijk de belangrijkste stedenbouwkundige karakteristieken en waarden in kaart worden gebracht. Als voorbeeld is de kaart met karakteristieken van Overvecht-Noord opgenomen in de nota. Onder deze karakteristieke cultuurhistorische waarden vallen onder andere de Carnegiedreef als groene ‘parkway’ met daaraan de drie grote hoven in Overvecht-Noord en de singelstructuur met kenmerkende inrichting tussen Dorbeeldreef en Mignondreef. Voorts zijn van de parken cultuurhistorische analyses gemaakt met daarin de belangrijkste cultuurhistorische waarden. Het Sjanghaipark is eveneens aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol.

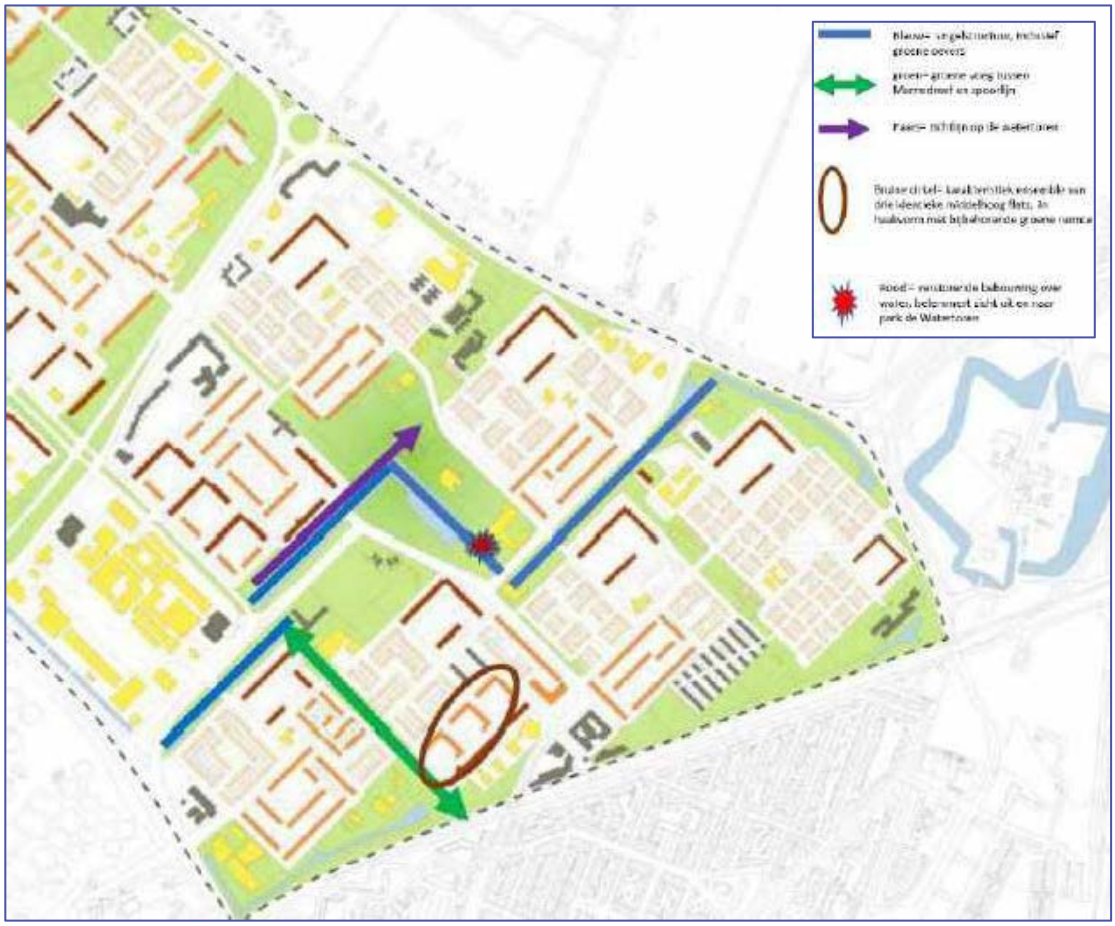
DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.58 Kaart met kernwaarden Overvecht-Noord (bron: Erfgoednota gemeente Utrecht)

In Overvecht-Zuid is sprake van cultuurhistorische waarden in de blauwe singelstructuur. Deze singelstructuur wordt ter hoogte van de Moldaudreef onderbroken door het verpleeghuis Nieuw Tamarinde. Door de bebouwing wordt het zicht op park de Watertoren onderbroken. Ten zuiden hiervan zijn drie karakteristieke middelhoge flats als waardevol aangemerkt. Ook de groene voeg tussen de Marnedreef en de spoorlijn is als waardevol gemarkeerd door de gemeente Utrecht.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.59 Kaart met kernwaarden Overvecht-Noord (bron: Gemeente Utrecht)

6.9.2.2 Autonome ontwikkeling

Archeologie

Zoals te zien is op figuur 5.14 zijn de gebieden met een hoge archeologische waarde te vinden rond de forten in Overvecht. Rond de Vecht en de Gageldijk is sprake van een hoge archeologische verwachting. Ruimtelijke autonome ontwikkelingen die gepland zijn vallen met name buiten deze gebieden, meer richting het hart van Overvecht. Hier is hooguit sprake van een archeologische verwachting, maar is een vergunning tot 1.000 m² niet noodzakelijk. De verwachting is dan ook dat de archeologische waarden in de autonome ontwikkeling niet in het geding komen.

Cultuurhistorie

In Overvecht is sprake van een potentieel nieuw gemeentelijk monument: voor station Overvecht is recent (31 augustus 2023) het voornemen tot aanwijzen gestart. De autonome ontwikkelingen die in het planMER worden beschouwd hebben naar verwachting zeer beperkt effect op de cultuurhistorische waarden van Overvecht. Een autonome ontwikkeling, de watertoren, is echter rijksmonument. Voor de herbestemming van de watertoren, en de directe omgeving hiervan, is

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

geen cultuurhistorisch onderzoek achterhaald. De impact op de cultuurhistorische waarde is binnen dit planMER zodoende niet in beeld.

6.9.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op archeologie en cultuurhistorie zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.50 Beoordeling archeologie en cultuurhistorie

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Archeologie	Behoud archeologische waarden	-	-
Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	0	0

6.9.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Archeologie

De bouw van 7.000 woningen zal binnen alternatief 1 deels plaatsvinden in gebieden met een archeologische verwachting. Dit heeft een negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie (-). Wel blijven de ontwikkelingen buiten gebieden met een hoge archeologische verwachting.

Cultuurhistorie

Zoals in de referentiesituatie omschreven is Overvecht rijk aan cultuurhistorische waarden. In alternatief 1 wordt Overvecht gebundeld verdicht. De uitgangspuntennotitie voor de omgevingsvisie leest voor dat waardevolle bestaande cultuurhistorische structuren en elementen in Overvecht benut worden. Er wordt verder niet toegelicht hoe cultuurhistorische waarden beter zichtbaar of herkenbaar worden.

De HOV-as, die in alternatief 1 gerealiseerd moet worden, kan mogelijk effect hebben op de inrichting van de Carnegiedreef. De groene Carnegiedreef is in de Erfgoednota opgenomen als waardevol omschreven groene ‘parkway’. Eventuele verwijdering van het groen, om plaats te maken voor de HOV-lijn naast de autoweg, zou deze waarde aantasten. De verwachting is echter dat de huidige autoweg hier gebruikt kan worden als HOV-strook, omdat er in onderzoeksalternatief 1 geen autoverkeer meer over de Carnegiedreef rijdt.

Binnen dit onderzoeksalternatief is niet op voorhand te verwachten (of uit te sluiten) dat waardevolle cultuurhistorische elementen worden aangetast. De informatie over de ruimtelijke invulling van dit alternatief heeft op het detailniveau van de omgevingsvisie onvoldoende concrete informatie om hier een uitspraak over te doen. Om die reden wordt het effect van alternatief 1 beoordeeld als neutraal (0).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

6.9.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Archeologie

De bouw van 7.000 woningen zal binnen alternatief 2 deels plaatsvinden in gebieden met een archeologische verwachting. Dit heeft een negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie (-). Wel blijven de ontwikkelingen buiten gebieden met een hoge archeologische verwachting.

Cultuurhistorie

Zoals in de referentiesituatie omschreven is Overvecht rijk aan cultuurhistorische waarden. In alternatief 1 wordt Overvecht gespreid verdicht. De uitgangspuntennotitie voor de omgevingsvisie leest voor dat waardevolle bestaande cultuurhistorische structuren en elementen in Overvecht benut worden. Er wordt verder niet toegelicht hoe cultuurhistorische waarden beter zichtbaar of herkenbaar worden.

Binnen dit onderzoeksalternatief is niet op voorhand te verwachten (of uit te sluiten) dat waardevolle cultuurhistorische elementen worden aangetast. De informatie over de ruimtelijke invulling van dit alternatief heeft op het detailniveau van de omgevingsvisie onvoldoende concrete informatie om hier een uitspraak over te doen. Om die reden wordt het effect van alternatief 2 beoordeeld als neutraal (0).

6.9.4 Mitigerende maatregelen

Om eventuele aantasting van cultuurhistorische waarden te voorkomen, is het in acht nemen van de verschillende beschermingsregimes een belangrijke mitigerende maatregel. Door bestaande waarden als ontwerpuitgangspunt te nemen kunnen ruimtelijke ontwerpen ook de aanwezige cultuurhistorische waarden versterken.

6.10 Ruimtelijke kwaliteit

6.10.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema ruimtelijke kwaliteit.

Tabel 6.51 Beleidskader ruimtelijke kwaliteit

Beleidskader	Toelichting
Europees	
Europees Handvest voor de ruimtelijke ordening	Dit handvest beschrijft de visie van de EU op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en de maatregelen die genomen worden om de leefbaarheid en de duurzaamheid van Europa te verbeteren. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van Europa, de inrichting van de openbare ruimte en de bescherming van het cultureel erfgoed.
Europese Agenda Stad	De Europese Agenda Stad heeft als doel om de steden in Europa aantrekkelijker, duurzamer en veerkrachtiger te maken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van steden, de inrichting van de openbare ruimte en de betrokkenheid van burgers bij de ontwikkeling van steden.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	De Nationale Omgevingsvisie beschrijft de visie van de rijksoverheid op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en de maatregelen die genomen worden om Nederland leefbaar en aantrekkelijk te maken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van Nederland, de inrichting van de openbare ruimte en de bescherming van het groen.
Erfgoedwet	De Erfgoedwet beschrijft het beleid van de rijksoverheid op het gebied van erfgoed en cultuurhistorisch erfgoed. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de bescherming van monumenten, archeologie en cultuurhistorisch landschap.
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	Dit beleidsstuk beschrijft de visie van de rijksoverheid op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van woningbouw, bedrijventerreinen, infrastructuur en groen.
Provinciaal	
Omgevingsvisie Utrecht 2050	Dit beleidsstuk beschrijft de visie van de provincie Utrecht op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en de maatregelen die genomen worden om de provincie leefbaar en aantrekkelijk te maken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van de provincie, de inrichting van de openbare ruimte en de bescherming van het groen. Onder
Erfgoednota Utrecht	De Erfgoednota beschrijft het erfgoedbeleid van de provincie Utrecht. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de bescherming van monumenten, archeologie en cultuurhistorisch landschap.
Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie	Dit beleidsstuk beschrijft de visie van de provincie Utrecht op de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van woningbouw, bedrijventerreinen en infrastructuur.
Gemeentelijk	
Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte	De Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (KOR) van de gemeente Utrecht beschrijft de visie en de maatregelen die genomen worden om de openbare ruimte in de stad te verbeteren. Het doel van de Kadernota is om de openbare ruimte in de stad aantrekkelijker, veiliger en duurzamer te maken. De nota beschrijft de kwaliteitscriteria voor de openbare ruimte in de stad, zoals de inrichting van straten, pleinen, parken en groenstroken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de toegankelijkheid, de belevingswaarde en de veiligheid van de openbare ruimte. De Kadernota beschrijft ook de maatregelen die genomen worden om de openbare ruimte te verbeteren. Hierbij wordt onder andere gekeken naar het verbeteren van de verlichting, het vergroenen van de stad en het verminderen van zwerfafval. Daarnaast beschrijft de Kadernota ook de rol van de gemeente en de samenwerking met bewoners en andere partners bij het verbeteren van de openbare ruimte.
Ruimtelijke strategie Utrecht (RSU)	De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is een visiedocument dat de lange termijn visie en ambities voor de ruimtelijke ontwikkeling van de regio Utrecht beschrijft. De RSU zet de belangrijkste ruimtelijke kwaliteiten op een rij: • Rijke historie en erfgoed

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	• Compacte stad te midden van diverse landschappen • Knooppunt in nationaal netwerk • Hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau • Een grote stad met een menselijke maat, een stad voor iedereen
Erfgoednota	De Erfgoednota beschrijft het erfgoedbeleid van de gemeente Utrecht. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de bescherming van monumenten, archeologie en cultuurhistorisch landschap.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.52 Toetsingskader ruimtelijke kwaliteit

Indicator	++	+	0	-	--
Structuur	De belevingswaarde van de structuur neemt sterk toe	De belevingswaarde van de structuur neemt toe	De belevingswaarde van de structuur blijft gelijk	De belevingswaarde van de structuur neemt af	De belevingswaarde van de structuur neemt sterk af
Identiteit	De belevingswaarde van de identiteit neemt sterk toe	De belevingswaarde van de identiteit neemt toe	De belevingswaarde van de identiteit blijft gelijk	De belevingswaarde van de identiteit neemt af	De belevingswaarde van de identiteit neemt sterk af
Herkenbaarheid	De belevingswaarde van de herkenbaarheid neemt sterk toe	De belevingswaarde van de herkenbaarheid neemt toe	De belevingswaarde van de herkenbaarheid blijft gelijk	De belevingswaarde van de herkenbaarheid neemt af	De belevingswaarde van de herkenbaarheid neemt sterk af
Samenhang	De samenhang in Overvecht neemt sterk toe	De samenhang in Overvecht neemt toe	De samenhang in Overvecht blijft gelijk	De samenhang in Overvecht neemt af	De samenhang in Overvecht neemt sterk af
Diversiteit aan functies en aanbod	De diversiteit aan functies en aanbod neemt sterk toe	De diversiteit aan functies en aanbod neemt toe	De diversiteit aan functies en aanbod blijft gelijk	De diversiteit aan functies en aanbod neemt af	De diversiteit aan functies en aanbod neemt sterk af
Bruikbaarheid	De bruikbaarheid van functies in Overvecht neemt sterk toe	De bruikbaarheid van functies in Overvecht neemt toe	De bruikbaarheid van functies in Overvecht blijft gelijk	De bruikbaarheid van functies in Overvecht neemt af	De bruikbaarheid van functies in Overvecht neemt sterk af

6.10.2 Omschrijving referentiesituatie

6.10.2.1 Huidige situatie

Belevingswaarde

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Structuur
Overvecht is opgebouwd uit buurten in een groen raamwerk. Het raamwerk takt aan op de hoofdstructuur van de stad. In het zuidwesten sluit het raamwerk aan op de Vechtzoom en in het noordoosten op het Noorderpark. Fysieke verbindingen naar deze groene gebieden zijn voor deze relaties zeer belangrijk. Met name de noordelijke randweg vormt een barrière voor recreanten. Het raamwerk heeft niet één beeldmerk, maar bestaat uit verschillende onderdelen.

De buurten liggen in het raamwerk. Wonen is de hoofdfunctie binnen de buurten. In Overvecht is het wonen opgedeeld volgens het principe laagbouw, middelhoog en hoogbouw. De laagbouw woningen bestaan uit eengezinswoningen en de middel- en hoogbouw bestaat uit appartementen. De opzet van de buurten is verschillend in de verschillende onderdelen van Overvecht. Er is een onderscheid te maken tussen Overvecht-Zuid, Overvecht-Noord en de Klopvaartbuurt. Deze gebieden hebben allen een samenhangende structuur.

Overvecht-Zuid bestaat uit zeven buurten rond Park de Watertoren. Onderling worden de buurten van elkaar gescheiden door brede parkstroken (groene voegen).
De buurten van Overvecht-Zuid hebben allemaal eenzelfde opbouw en zijn als “stempels” herhaald. Elk woonbuurtje is als het ware een “stempel”, die ligt in het groene raamwerk. De hoofdopzet is steeds hetzelfde, maar de invulling varieert per stempel.

Overvecht-Noord bestaat uit drie relatief grote buurten rond Park de Gagel. De bebouwing in Overvecht-Noord is gesitueerd langs belangrijke structuren in de buurt. Hierbij is de ringweg een belangrijke weg die alle buurten aan elkaar rijgt. Deze ringweg loopt dwars door de rechtlijnige structuur van de buurten heen waardoor hier specifieke ruimtes ontstaan. Langs de ringweg bevindt zich veel middelhoogbouw en verschillende voorzieningen zoals winkelcentra De Klop en Gagelhof. Ook de hoogbouw is gesitueerd langs lijnen (in dit geval op wijkniveau), zoals bijvoorbeeld de twee zorgcomplexen langs het Vechtzoompark. Verder hebben de drie buurten een eigen opzet.

De Klopvaartbuurt maakt officieel geen deel uit van Overvecht en is ook pas later gerealiseerd. De relatief smalle strook tussen de Klopvaart en de Franciscusdreef is op een eenduidige wijze opgezet. De bebouwing staat in tegenstelling tot Overvecht-Zuid en –Noord in de richting van de Klopvaart (en deels de Franciscusdreef). De langgerekte structuur van de buurt heeft er ook voor gezorgd dat de onderdelen van de buurten een langgerekte structuur hebben. Langs de Franciscusdreef ligt de hogere bebouwing.

Identiteit
De woonwijk Overvecht is opgezet als een moderne tuinstad volgens het principe van de open stedenbouw. Dit betekent dat de woonwijk niet zoals grote delen van Utrecht bestaat uit bouwblokken met woningen gescheiden door woonstraten en duidelijk afgebakende parken. In Overvecht bestaat de bebouwing uit stroken bebouwing die op allerlei manieren in de ruimte is geplaatst. Het groen is niet beperkt tot parken maar omringt de bebouwing.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Overvecht is opgebouwd uit buurten in een groen raamwerk. Het raamwerk is de belangrijkste hoofdstructuur van Overvecht. Dit raamwerk bestaat niet alleen uit groene functies zoals parken en plantsoenen, maar ook hoofdwegen en voorzieningenclusters maken onderdeel uit van het raamwerk. Deze wegen en voorzieningen worden omgeven door groen en geven daarmee Overvecht een eigen identiteit. Het raamwerk is de belangrijkste publieke ruimte van de wijk. Dit is de plaats waar mensen elkaar ontmoeten tijdens het recreëren, het winkelen en het bezoeken van verschillende voorzieningen. Het raamwerk zorgt voor de samenhang binnen de wijk. Het is een fijnmazig netwerk dat zich over de gehele wijk vertakt. Het groen is daardoor nooit ver weg. Doordat in het groen ook hoofdwegen en voorzieningen liggen is de afbakening van het raamwerk niet zo helder als bij een traditioneel stadspark met een hek eromheen. Ook de begrenzing tussen het raamwerk en de buurten is geen harde lijn, maar een rustige overgang van park, naar buurtplantsoen, naar achtertuin.

Overvecht wordt gekenmerkt door veel naoorlogse hoogbouw. In grote delen van de wijk staat deze hoogbouw met plinten die worden gebruikt voor de bovengelegen woonfuncties: garageboxen of schuren. Deze anonieme wanden zijn kenmerkend, maar beperken ook de identiteit van de wijk. Wat de identiteit van de wijk versterkt is de samenhang van de straatnamen: alle straatnamen in Overvecht eindigen op -dreef. Dit geeft de wijk meer eenheid. Overvecht wordt daarnaast gekenmerkt door de landschappelijke- en sociale identiteit van de wijk. De wijk is rijk aan groen en kent meerdere parken die allen een eigen stijl hebben. Zo bestaat het Vechtzoompark uit natuurlijke beplanting, zijn in Park de Watertoren fraaie waterpartijen te vinden en zijn in Park de Gagel drie verschillende tuinen te ontdekken. De sociale identiteit van Overvecht wordt gekenmerkt door haar diverse bevolking. Overvecht is een wijk waarin verschillende leeftijdsgroepen relatief evenredig verdeeld zijn en waar een mix van autochtone Utrechters wonen en Utrechters met een westerse en niet-westerse migratieachtergrond wonen.

Herkenbaarheid
Zoals eerder benoemd is de structuur van Overvecht kenmerkend voor de periode waarin de wijk werd gerealiseerd. Als naoorlogse hoogbouwwijk kent Overvecht veel gelijkenissen met Kanaleneiland, in het zuidwesten van Utrecht. De aanwezigheid van drie forten die behoren tot de Hollandsche Waterlinie geven Overvecht iets unieks, wat de wijk herkenbaar maakt en onderscheidt van bijvoorbeeld Kanaleneiland. Ook de aspecten die de structuur van Overvecht maken dragen bij aan de herkenbaarheid van de wijk: de weg- en groenstructuur, het landschap en de heldere stedenbouwkundige verkaveling.

Gebruikerswaarde
Samenhang
Doordat de wijk grotendeels is gerealiseerd tussen 1960 en 1980 is de samenhang in de bebouwing redelijk sterk. Waar tussen de jaren ’60 en ’70 met name hoogbouw werd gerealiseerd, zijn tijdens de ’70 en ’80 ook gestapelde woningen en eengezinswoningen in twee lagen in een halfopen stedenbouwkundige verkavelingsopzet gebouwd. De bouwtypologie is hierbij het grootste verschil, qua ontwerp kennen de hoogbouw en laagbouw sobere detaillering en materialisatie. De samenhang is dus aanwezig, maar niet dermate sterk dat er in heel Overvecht

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

strikt welstandsbeleid is. Enkel het lint van de Gageldijk is aangewezen als gebied zonder open welstandsbeleid. De gemeente heeft vastgesteld dat in de huidige situatie meer herkenbaarheid, veiligheid en oriëntatie is gewenst in de openbare ruimte.

Diversiteit aan functies en aanbod
Voorzieningen voor de wijk en de stad zijn, volgens de principes van functiescheiding, zo veel mogelijk geclusterd. Het grote winkelcentrum Overvecht Centrum, het Bedrijvengebied Overvecht met schaatsbaan De Vechtse Banen in het noordwesten van de wijk zijn voorbeelden van geclusterde voorzieningen die een eigen, herkenbare plek in de wijk hebben. Naast Overvecht Centrum zijn er buurtwinkelcentra voor alle primaire voorzieningen.

De buurtvoorzieningen (scholen, kerken en dergelijke) liggen verspreid over de buurten (Overvecht Noord) en in het raamwerk (Overvecht Zuid). Het gaat veelal om kleinschalige gebouwen van één of twee lagen met buitenruimte rondom. De zorgcomplexen zijn over het algemeen grote complexen, veelal met een hoogbouw deel. Deze liggen allemaal aan de rand van de buurten en grenzen aan het raamwerk.

In het raamwerk verspreid liggen verschillende voorzieningenclusters zoals scholen, kerken en recreatieve voorzieningen. Deze functies zorgen voor levendigheid in het raamwerk. In het verleden is daarnaast op verschillende plaatsen in het raamwerk bebouwing toegevoegd die de verbindende functie van het raamwerk doorbreekt en die geen publieke functie heeft. Deze bebouwing verstoort het functioneren van het raamwerk. Ook is het gewenst dat het huidige groen dat in de raamwerken ligt meer divers wordt ingericht.

Omdat Overvecht een naoorlogse wijk is, is de wijkgedachte sterk aanwezig. Dit betekent dat de belangrijkste voorzieningen oploopafstand liggen .

Bruikbaarheid
Overvecht wordt gekenmerkt door veel naoorlogse hoogbouw en de ruime opzet van de wijk. De ruime opzet, met daartussen veelal grote grasvelden, beperkt de bruikbaarheid van de wijk: een groot deel van de oppervlakte van de wijk heeft geen duidelijke functie. Het voornaamste deel van de oppervlakte dat beperkt functie kent zijn de grote grasplantsoenen, die tussen bebouwing en wegen liggen. Door hun ligging en monotone uitstraling kan hier maar beperkt gebruik van worden gemaakt.

6.10.2.2 Autonome ontwikkeling

Belevingswaarde
Structuur
De autonome ontwikkelingen in Overvecht hebben geen negatieve impact op de structuur van de wijk. Zo wordt de wegenstructuur behouden. Wel wordt de functie van enkele wegen aangepast. Dit worden in de autonome situatie fietsstraten. Het groen in de wijk wordt op verschillende plekken versterkt en aangevuld. Ook worden wegen versmald om meer ruimte te maken voor groen in Overvecht.

Zie opm. op p.189 en op p.191

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Identiteit
De verwachting is dat in de autonome ontwikkeling geen tot zeer weinig veranderingen plaatsvinden die impact hebben op de identiteit van Overvecht. De landschappelijke identiteit blijft naar verwachting ongemoeid, mogelijk wordt de functie van de parken versterkt onder de Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030. De sociale identiteit van Overvecht kan, onder het programma Samen voor Overvecht, wel versterken in de autonome ontwikkeling.

Herkenbaarheid
In het onderdeel cultuurhistorie is eerder benoemd dat de cultuurhistorische waarden goed bewaard blijven, als gevolg van het beschermingsregime van de rijksoverheid en gemeente Utrecht. Dit is goed voor de objecten die Overvecht herkenbaar maken: naast de forten ook de watertoren en de onlangs tot gemeentelijk monument benoemde experimentele flats.

Gebruikerswaarde
Samenhang
De zes autonome ontwikkelingen die zijn beschouwd hebben naar verwachting een positief effect op de samenhang in de wijk. Deze vinden met name plaats in de bestaande stempels. De aandacht die bij de ontwikkelingen is voor het functioneel inrichten van het groen en de verharde openbare ruimte zorgen ervoor dat een eenduidiger beeld ontstaat dan in de huidige situatie.

De renovatie van bestaande woningen en sloop-nieuwbouw in Overvecht kan de samenhang van de wijk negatief beïnvloeden. Hierdoor zal de impact op waardevolle bebouwing beperkt zijn. Op de Gageldijk, waar wel welstandsbeleid geldt, zijn er geen ingrijpende veranderingen gepland voor de bebouwing.

Diversiteit aan functies en aanbod
In Overvecht zijn er verschillende initiatieven die de diversiteit aan functies en het aanbod hiervan kunnen vergroten. Veel van deze initiatieven bevinden zich echter nog in de beginfase en worden daarom niet als volledige autonome ontwikkeling beschouwd. Op sommige plekken zal de openbare ruimte worden heringericht om deze bruikbaarder te maken. Ook wordt gemeentelijk vastgoed herontwikkeld en wordt het gebied Overvecht Centrum integraal herontwikkeld via het Masterplan Overvecht Centrum. Hoewel deze ontwikkelingen vanuit MER-optiek nog geen autonome ontwikkeling zijn, maar als raakvlakproject, worden ze wel als belangrijk gezien voor de functionaliteit van Overvecht.

Bruikbaarheid
De bruikbaarheid van Overvecht ontwikkelt zich positief in de autonome ontwikkeling. Ten opzichte van de huidige situatie ontwikkelen monotone groene en verharde gebieden zich, waarbij aandacht is voor de functionaliteit van de openbare ruimte. Dankzij initiatieven zoals De Mix Utrecht, Het Groene Lint en de Ivoordreef, wordt naast nieuwe woningen ook gezorgd voor beter bruikbare openbare ruimte. Zo worden bij De Mix en de Ivoordreef de pleinen opnieuw ingericht

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

deze hele paragraaf bevat subjectieve redeneringen, die evengoed 'de andere kant op geschreven' zouden kunnen worden. Zie volgende pagina's.

en vergroend. Het groen in de wijk wordt daarnaast beter bruikbaar en beleefbaar onder de Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030.

6.10.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op ruimtelijke kwaliteit zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.53 Beoordeling ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Belevingswaarde	Structuur	0	-
	Identiteit	+	+
	Herkenbaarheid	0	0
Gebruikswaarde	Samenhang	+	0
	Diversiteit aan functies en aanbod	++	+
	Bruikbaarheid	+	+

6.10.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Belevingswaarde

Structuur

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om de hoofdgroenstructuur te versterken. Daarnaast worden ruimtelijke structuren zoals wegen en wandelroutes verbeterd. Waardevolle bestaande (cultuurhistorische) structuren en elementen worden benut, zoals de wijkring in Overvecht-Noord en de molenwieken in Overvecht-Zuid. Ook lopen onder de omgevingsvisie de landschappelijke structuren vanuit het Noorderpark door tot aan de Vecht. Als gevolg hiervan neemt de belevingswaarde van de structuur toe. De structuur van Overvecht ontwikkelt zich in alternatief 1 richting meer gebundelde verdichting. De bestaande structuur wordt daarmee aangetast, doordat de wijk grotere verschillen gaat kennen in stedelijkheid: de gebieden waar verdicht wordt zullen meer hoogstedelijk aanvoelen dan de gebieden op grotere afstand van de centrale HOV-as. Op andere plekken blijft de structuur echter behouden, omdat hier niet verdicht wordt. Het wisselend beeld van effecten zorgt ervoor dat het effect van de omgevingsvisie in alternatief 1 als neutraal wordt beoordeeld (0).

Identiteit

De omgevingsvisie benoemt onder 'Compact Overvecht' dat een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk moet worden gerealiseerd. Hierbij wordt echter geen invulling gegeven aan de identiteit van Overvecht als wijk ten opzichte van andere Utrechtse wijken. De gemeente doet ook een uitspraak over het verlevendigen van plinten. In de referentiesituatie kent Overvecht veel anonieme plinten. Dit kan leiden tot een sterkere identiteit. Het gebundeld verdichten van de wijk heeft mogelijk een positief effect op de identiteit van de wijk. De verschillen tussen gebieden in de wijk worden immers

Hier ontbreekt het aspect dat de bestaande wegenstructuur niet wordt behouden (a.g.v. de vele knips). Dat zou dus voor Alt. 1 tot een negatieve score moeten leiden (ref. p.187).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Zie opmerking op p.191 en de tekst op p.224 onder 'sterke ruimtelijke identiteit'.

groter. Dit past bij de ambitie om buurten een eigen karakter te geven. Al met al wordt een positief effect ten opzichte van de referentiesituatie verwacht (+).

Herkenbaarheid

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om iedere buurt een eigen herkenbaar karakter te geven. Ook de herkenbaarheid van de parken moet toenemen. Hoe dit wordt gedaan wordt niet nader toegelicht. De herkenbaarheid blijft naar verwachting gelijk (0). Alternatief 1 wijkt in de effectbeoordeling niet af van alternatief 2. In het programma voor de onderzoeksalternatieven, waar eventueel onderscheid tussen alternatief 1 en alternatief 2 wordt gedefinieerd, worden namelijk geen verschillen gedefinieerd die impact hebben op de herkenbaarheid van Overvecht. De neutrale beoordeling is om die reden hetzelfde.

Gebruikerswaarde

Samenhang

Onder de omgevingsvisie moet de gebruikerswaarde van Overvecht toenemen door een verbeterde samenhang van de wijk. Hiertoe worden pleinen en groene hoven toegevoegd en wordt, met name in alternatief 1, het aantal doorsnijdingen verminderd. In alternatief 1 worden met knips ingegrepen in de bestaande verkeersstructuur. Dit heeft naar verwachting een positief effect (+).

Diversiteit aan functies en aanbod

In de omgevingsvisie wordt de voorwaarde genoemd dat waar woningen bijkomen, ook (maatschappelijk en culturele) voorzieningen moeten komen. De gemeente legt hierbij de nadruk op goed bereikbare plekken en in de buurt van het station: gebieden die nu al een hogere dichtheid kennen. Dit maakt dat alternatief 1 zeer goed aansluit op dit ontwikkelprincipe. In alternatief 1 neemt de diversiteit en functies naar verwachting sterk toe (++).

deze aanname is nergens onderbouwd of aannemelijk gemaakt

Bruikbaarheid

In de huidige situatie kent Overvecht veel groen dat niet geschikt is voor spelen, bewegen en ontmoeten. In de autonome ontwikkeling verbetert dit echter wel. Onder de omgevingsvisie wordt echter een grotere stap verwacht. De gemeente Utrecht wil aantrekkelijkere openbare ruimten creëren die uitnodigen tot spelen bewegen en ontmoeten. Ook worden meer gezonde en duurzame manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen, aangemoedigd. Dit zorgt ervoor dat meer bruikbare ruimte overblijft voor bijvoorbeeld groen. Groen moet gebruikt kunnen worden voor ommetjes door de wijk, recreatie en de stedelijke sportopgave. Ook het transformeren van de Brailledreef/Einsteindreef naar een stadsboulevard vergroot de bruikbaarheid van de openbare ruimte en geeft een kwaliteitsimpuls. Alternatief 1 wijkt in de effectbeoordeling niet af van alternatief 2. In het programma voor de onderzoeksalternatieven, waar eventueel onderscheid tussen alternatief 1 en alternatief 2 wordt gedefinieerd, worden namelijk geen verschillen gedefinieerd die impact hebben op de bruikbaarheid van Overvecht. De positieve beoordeling (+) is om die reden hetzelfde.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In Alt. 2 wordt de bestaande wegenstructuur beter behouden (ref. p.187). Dat kan dus juist bijdragen aan een positieve score.

6.10.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Belevingswaarde

Structuur

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om de hoofdgroenstructuur te versterken. Daarnaast worden ruimtelijke structuren zoals wegen en wandelroutes verbeterd. Waardevolle bestaande (cultuurhistorische) structuren en elementen worden benut, zoals de wijkring in Overvecht-Noord en de molenwieken in Overvecht-Zuid. Ook lopen onder de omgevingsvisie de landschappelijke structuren vanuit het Noorderpark door tot aan de Vecht. Als gevolg hiervan neemt de belevingswaarde van de structuur toe. In alternatief 2 wordt gespreid verdicht. Dit betekent dat de totale toename van het aantal woningen gelijkmatig door Overvecht wordt toegevoegd. Hiermee worden in meer buurten ingrepen gedaan, wat effect kan hebben op de structuur van Overvecht. Het effect van de omgevingsvisie in alternatief 2 op de structuur van Overvecht is naar verwachting negatief ten opzichte van de referentiesituatie (-).

Waarom zou dit effect dan negatief zijn? Dit wordt niet gemotiveerd of onderbouwd

Identiteit

De omgevingsvisie benoemt onder 'Compact Overvecht' dat een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk moet worden gerealiseerd. Hierbij wordt echter geen invulling gegeven aan de identiteit van Overvecht als wijk ten opzichte van andere Utrechtse wijken. De gemeente doet ook een uitspraak over het verlevendigen van plinten. In de referentiesituatie kent Overvecht veel anonieme plinten. Ook doet het gespreid verdichten van de wijk, waarbij de toe te voegen woningen gelijkmatig over Overvecht worden gespreid, geen afbreuk aan de bestaande identiteit. Het verwachte effect van alternatief 2 is positief ten opzichte van de referentiesituatie (+).

Herkenbaarheid

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om karakter te geven. Ook de herkenbaarheid van de parke wordt niet nader toegelicht. De herkenbaarheid blijft naa in de effectbeoordeling niet af van alternatief 1. In het programma voor de onderzoeksalternatieven, waar eventueel onderscheid tussen alternatief 2 en alternatief 1 wordt gedefinieerd, worden namelijk geen verschillen gedefinieerd die impact hebben op de herkenbaarheid van Overvecht. De neutrale beoordeling is om die reden hetzelfde.

Op p.224 is te lezen dat Alternatief 2 beter scoort op identiteit dan Alternatief 1. Dat zou dus een scoreverschil moeten opleveren tussen Alt.1 en Alt.2.

Gebruikerswaarde

Samenhang

Onder de omgevingsvisie moet de gebruikerswaarde van Overvecht toenemen door een verbeterde samenhang van de wijk. Hiertoe worden pleinen en groene hoven toegevoegd. In alternatief 2 blijft de verkeersstructuur behouden, waardoor de ruimtelijke samenhang in mindere mate verbeterd kan worden. Naar verwacht treedt beperkt effect op (0).

Diversiteit aan functies en aanbod

In de omgevingsvisie wordt de voorwaarde genoemd dat waar woningen bijkomen, ook (maatschappelijk en culturele) voorzieningen moeten komen. De gemeente legt hierbij de nadruk

?? Overvecht kent veel buurten met anonieme plinten en weinig herkenbaarheid en identieteit. Dan zou je verwachten dat het meer gespreid door de buurten toevoegen van vernieuwing en maatschappelijke functies (=Alternatief 2) gaat zorgen voor meer herkenbaarheid (per buurt) en identiteit.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Tja. Je zou óók kunnen zeggen: de toename van aanbod en functies rondom HOV-haltes in Alternatief 1 is onzekerder dan de toename van (maatschappelijke) functies en voorzieningen in de per buurt gespreide nieuwe plinten. Daarmee kan de score tussen Alt. 1 en Alt.2 op dit item zomaar omdraaien.

op goed bereikbare plekken en in de buurt van het station: gebieden die nu al een hogere dichtheid kennen. Bij de ontwikkeling van alternatief 2, waar de verdichting van Overvecht verspreid door de wijk plaatsvindt, ligt de nadruk minder op het stationsgebied, Overvecht Centrum en de HOV-as. In alternatief 2 zal de diversiteit aan functies en aanbod wel toenemen, maar minder sterk dan in alternatief 1. Om die reden is sprake een positief effect (+).

Bruikbaarheid

In de huidige situatie kent Overvecht veel groen dat niet geschikt is voor spelen, bewegen en ontmoeten. In de autonome ontwikkeling verbetert dit echter wel. Onder de omgevingsvisie wordt echter een grotere stap verwacht. De gemeente Utrecht spreekt de ambitie uit om aantrekkelijke openbare ruimten te creëren die uitnodigen tot spelen bewegen en ontmoeten. Ook worden meer gezonde en duurzame manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen, aangemoedigd. Dit zorgt ervoor dat meer bruikbare ruimte overblijft voor bijvoorbeeld groen. Groen moet gebruikt kunnen worden voor ommetjes door de wijk, recreatie en de stedelijke sportopgave. Ook het transformeren van de Brailledreef/Einsteindreef naar een stadsboulevard vergroot de bruikbaarheid van de openbare ruimte en geeft een kwaliteitsimpuls. Alternatief 2 wijkt in de effectbeoordeling niet af van alternatief 1. De positieve beoordeling (+) is om die reden hetzelfde.

6.10.4 Mitigerende maatregelen

Indien wordt gekozen voor een gespreide verdichting, zoals in onderzoeksalternatief 2, dan dient expliciet aandacht te worden gegeven aan het inpassen van woningen binnen de bestaande structuren van de wijk. Doordat in dit onderzoeksalternatief in principe binnen alle buurten verdicht wordt met een relatief lage verdichtingsgraad, is de kans dat de bestaande structuur wordt aangetast aanwezig. Hierbij kan worden gedacht aan meer optoppen bij bestaande hoogbouw, in plaats van verdichten met grondgebonden woningen buiten de bestaande bebouwingsstructuur.

6.11 Energie

6.11.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema energie.

Tabel 6.54 Beleidskader energietransitie

Beleidskader	Toelichting
Europees	
Europese Green Deal	De Europese Green Deal heeft als doel om Europa tegen 2050 klimaatneutraal te maken en om de economie te verduurzamen. Hierbij wordt gekeken naar verschillende sectoren, zoals energie, transport, landbouw en gebouwen.
Europese Energie Unie	De Europese Energie Unie heeft als doel om de energievoorziening in Europa veilig, duurzaam en betaalbaar te maken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere energie-efficiëntie, hernieuwbare energie en energiezekerheid.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
Europese Richtlijn Hernieuwbare Energie	Deze richtlijn heeft als doel om het aandeel van hernieuwbare energie in Europa te vergroten. Hierbij worden doelstellingen gesteld voor het aandeel van hernieuwbare energie in de energievoorziening van de EU-landen.
Europese Richtlijn Energie-Efficiëntie	Deze richtlijn heeft als doel om het energieverbruik in Europa te verminderen. Hierbij worden doelstellingen gesteld voor het verminderen van het energieverbruik in gebouwen, transport en industrie.
Europees Emissiehandelssysteem (ETS)	Het ETS is een Europees systeem om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Hierbij wordt gehandeld in emissierechten, die bedrijven kunnen kopen om hun uitstoot te verminderen.
Nationaal	
Klimaatakkoord	Het Klimaatakkoord heeft als doel om de uitstoot van broeikasgassen in Nederland te verminderen en de doelstellingen uit het Klimaatakkoord van Parijs te behalen. Hierbij wordt gekeken naar verschillende sectoren, zoals woningen, bedrijven en mobiliteit.
Klimaat- en Energieverkenning 2020-2030	Dit document beschrijft de verwachte ontwikkelingen op het gebied van klimaat en energie in Nederland tot 2030. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de energieproductie, het energieverbruik en de CO2-uitstoot.
Klimaatwet	De Nederlandse klimaatdoelen zijn vastgelegd in de nationale Klimaatwet. Behalve de klimaatdoelstellingen beschrijft de Klimaatwet ook het beleidskader rond de klimaatdoelstellingen. Deze wet biedt een kader voor de ontwikkeling van beleid gericht op het onomkeerbaar en stapsgewijs terugdringen van de emissies van broeikasgassen in Nederland, tot een niveau dat 95% lager ligt in 2050 dan in 1990, teneinde wereldwijde opwarming van de aarde en de verandering van het klimaat te beperken. Teneinde deze doelstelling voor 2050 te bereiken streven Onze Ministers die het aangaat naar een reductie van de emissies van broeikasgassen van 49% in 2030 en een volledige CO2-neutrale elektriciteitsproductie in 2050.
Nationaal Programma Regionale Energie Strategieën (NP RES)	Het NP RES heeft als doel om de regionale energietransitie te versnellen. Hierbij wordt samengewerkt met verschillende partners, waaronder provincies en gemeenten.
Nederlandse Energieagenda 2016-2020	Dit document beschrijft de visie van de rijksoverheid op het gebied van energie en klimaatverandering. Het doel is om in 2050 een CO2-neutrale samenleving te hebben.
Wet Voortgang Energietransitie (VET)	De VET heeft als doel om de energietransitie te versnellen en de overgang naar duurzame energie te stimuleren. Hierbij worden onder andere regels opgelegd aan bedrijven en huishoudens om de energie-efficiëntie te verbeteren en de CO2-uitstoot te verminderen.
Provinciaal	
Utrechtse Energievisie 2017-2020	Dit beleidsstuk beschrijft de visie van de provincie Utrecht op het gebied van energie en klimaatverandering. Het doel is om in 2040 een energieneutrale provincie te zijn.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
Uitvoeringsprogramma Energie 2019-2023	Dit document beschrijft de maatregelen die genomen worden om de doelstellingen uit de Utrechtse Energievisie te behalen. Hierbij wordt gekeken naar verschillende sectoren, zoals woningen, bedrijven en mobiliteit.
Provinciaal Milieubeleidsplan 2016-2020	Dit beleidsstuk beschrijft het milieubeleid van de provincie Utrecht. Hierbij wordt onder andere gekeken naar energiebesparing, duurzame energie en klimaatadaptatie.
Regionale Energiestrategie (RES)	De provincie Utrecht werkt samen met andere provincies en gemeenten aan het opstellen van een Regionale Energiestrategie. Hierbij wordt gekeken naar de mogelijkheden voor grootschalige duurzame energieopwekking in de regio.
Gemeentelijk	
Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	In de RSU 2040 wordt ingegaan op het opwekken van duurzame energie. Hier wordt benoemd dat het Noorderpark een zoekgebied is voor windenergie.
Transitievisie Warmte	Dit plan beschrijft de visie van de gemeente Utrecht op het gebied van warmte en de maatregelen die genomen worden om de stad te verduurzamen. Het doel is om de stad in 2040 aardgasvrij te maken.
Uitvoeringsprogramma aardgasvrij Overvecht-Noord	Overvecht-Noord is de eerste wijk in Utrecht die overstapt naar een duurzame manier van verwarmen. Hiervoor wordt een uitvoeringsprogramma aardgasvrij voorbereid. Het uitvoeringsprogramma gaat uit van uitbreiding van het bestaande stadsverwarmingsnet.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.55 Toetsingskader energietransitie

Indicator	++	+	0	-	--
Aandeel duurzame energie	Aandeel duurzame energie neemt sterk toe	Aandeel duurzame energie neemt toe	Aandeel duurzame energie blijft gelijk	Aandeel duurzame energie neemt af	Aandeel duurzame energie neemt sterk af
Totaal energieverbruik	Totaal energieverbruik daalt sterk	Totaal energieverbruik daalt	Energieverbruik blijft gelijk	Totaal energieverbruik stijgt	Totaal energieverbruik stijgt sterk

6.11.2 Omschrijving referentiesituatie

Om de huidige situatie en autonome ontwikkeling te beoordelen is gebruik gemaakt van verschillende bronnen, die worden benoemd in onderstaande paragrafen.

6.11.2.1 Huidige situatie

Aandeel duurzame energie

In het duurzaamheidsverslag van de gemeente Utrecht uit 2021 is te lezen dat 19% van de daken in Overvecht zonnepanelen heeft. Dit is in verhouding tot de rest van de gemeente laag: het Utrechtse gemiddelde ligt op 24%. Daarnaast heeft Overvecht, als gevolg van de vele hoogbouw

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

in de wijk, een relatief klein dakoppervlak per woning. Dit beperkt dus de hoeveelheid zonne-energie die op daken kan worden opgewekt per woning. Anderzijds is een groot deel van de woningen Overvecht aangesloten op stadswarmte. In 2021 betrof dit 67% (zie onderstaande figuur). Dit is een oorzaak dat het gasverbruik gemiddeld laag ligt in de wijk.

Onderwerp		Nederland	Utrecht	Wijk 03 Overvecht
Energie				
Gemiddeld elektriciteitsverbruik				
Gemiddeld elektriciteitsverbruik totaal	kWh	2 810	2 430	2 100
Naar woningtype				
Appartement	kWh	2 040	2 010	1 930
Tussenwoning	kWh	2 870	2 820	2 640
Hoekwoning	kWh	3 000	3 110	2 670
Twee-onder-één-kap-woning	kWh	3 370	3 880	3 490
Vrijstaande woning	kWh	4 200	4 990	5 040
Naar eigendom				
Huurwoning	kWh	2 140	2 100	1 930
Eigen woning	kWh	3 300	2 850	2 750
Gemiddeld aardgasverbruik				
Gemiddeld aardgasverbruik totaal	m^3	1 280	810	330
Naar woningtype				
Appartement	m^3	850	570	140
Tussenwoning	m^3	1 200	1 060	980
Hoekwoning	m^3	1 420	1 170	1 020
Twee-onder-één-kap-woning	m^3	1 670	1 310	1 340
Vrijstaande woning	m^3	2 220	1 980	2 650
Naar eigendom				
Huurwoning	m^3	990	660	230
Eigen woning	m^3	1 490	1 000	710
Percentage woningen met stadsverwarming	%	6,4	31,1	67,0

Figuur 6.60 Energieverbruik in Nederland, Utrecht en Overvecht in 2021 (bron: CBS)

Totaal energieverbruik

In 2022 was 66% van de ruim 17.000 woningen in Overvecht in bezit van een woningcorporatie. Dit is een relatief hoog aandeel van het aantal woningen. Er is geen openbare informatie beschikbaar over het energieverbruik in corporatiewoningen in Utrecht. Om toch een beeld te krijgen van het totale energieverbruik wordt het aardgas- en elektriciteitsgebruik van particuliere woningen in Overvecht afgezet tegen het aardgas- en elektriciteitsgebruik van particuliere

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

woningen in de gemeente Utrecht. Uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) blijkt dat in 2021 het aardgasgebruik in Overvecht gemiddeld 330 m^3 betrof. In heel Utrecht was dit gemiddeld 810 m^3. De gemiddelde elektriciteitslevering van particuliere woningen betrof in Overvecht gemiddeld 2.110 kWh. In heel Utrecht was dit gemiddeld 2.430 kWh. Het energieverbruik in Overvecht lijkt daarmee laag. Zoals eerder is benoemd is Overvecht voor een groot deel aangesloten op stadswarmte, ongeveer 11.410 van de 17.041 in 2021. Kleinverbruikers, veelal huishoudens, verbruikten in 2021 200.967 gigajoule (GJ) stadswarmte. Dit vertaalt zich naar ongeveer 17,6 gigajoule stadswarmte per aangesloten huishouden.

6.11.2.2 Autonome ontwikkeling

Aandeel duurzame energie

De gemeente Utrecht heeft een Transitievisie Warmte vastgesteld. Daaruit blijkt dat de buurten in Overvecht bij de eerste buurten van de gemeente horen die van het gas overstappen op een duurzaam alternatief (ingedeeld in 'blok 1'; zie interactieve kaart met planning van de gemeente Utrecht).

Overvecht-Noord is de eerste wijk in Utrecht die overstapt naar een duurzame manier van verwarmen. De gemeente Utrecht heeft voor Overvecht-Noord een wijkuitvoeringsplan (WUP) opgesteld om dit deel van de wijk aardgasvrij te maken – dit zal het Uitvoeringsprogramma Aardgasvrij haan heten. Door APPM en CE Delft is onderzoek gedaan naar aardgasvrije technieken die in dit deel van de wijk toepasbaar zijn. Op basis van de nationale kosten en de beschikbaarheid van duurzame energiebronnen komen vier technieken in aanmerking voor Overvecht-Noord: de bodemwarmtepomp, de luchtwarmtepomp, het stadswarmtenet en een warmtenet op lokale bronnen. Een van deze lokale bronnen is de warmtepomp die is geïnstalleerd bij de RWZI. Deze wekt genoeg warmte op om 20.000 woningen te verwarmen. De warmtepomp is naar verwachting eind 2023 in werking.

Overvecht-Zuid is ook ingedeeld in 'blok 1'. Hier wordt tot en met 2025 onderzoek gedaan naar de beste mogelijkheden om van het gas af te gaan. Daarna duurt het nog zo'n 8 jaar tot de hele buurt aardgasvrij is. Dan wordt ook voor Overvecht-Zuid een WUP opgesteld. Deze ontwikkelingen zorgen voor een stevige impuls voor het aandeel duurzame energie in Overvecht.

Er zijn weinig kansen voor grootschalige zonne-energie in Overvecht in de autonome ontwikkeling op daken van woningen. Dit komt door het beperkte dakoppervlak per woning (als gevolg van de hoogbouw). In de RSU wordt beschreven hoe de energievraag van de gemeente zich ontwikkelt en op welke wijze hieraan voldaan wordt. Hier worden ook oplossingsrichtingen omschreven om aan de energievraag te voldoen. Voor Overvecht betekent dit dat in Bedrijvengebied Overvecht zonne-energie wordt opgewekt op de daken van bedrijfsgebouwen. Ook de A27 bij Fort Blauwkapel wordt benoemd als kansrijk gebied voor zonne-energie. In de RSU is het Noorderpark aangewezen voor de aanleg van windturbines. Het Noorderpark ligt echter in UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies en deze waarden dienen niet aangetast te worden door ontwikkelingen. Overigens wordt voor die locatie ook onderzocht of het mogelijkheden biedt voor sportvoorzieningen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Totaal energieverbruik

Zoals in de huidige situatie werd benoemd, is het aandeel corporatiebezit in Overvecht hoog. In 2028 dienen alle corporatiewoningen met een E, F of G-label uitgefaseerd te zijn. Voor Overvecht betekent dit dat bijna 15% van de woningen beter geïsoleerd dient te worden. Daarnaast heeft het kabinet de ambitie dat in 2030 in totaal één miljoen huurwoningen toekomstklaar geïsoleerd zijn. De Standaard voor woningisolatie geldt als referentie voor toekomstklaar. De Standaard geeft aan wanneer een woning voldoende geïsoleerd is zodat deze - voor wat betreft naoorlogse woningen - h 50 graden zonder dat de woning opnieuw isolatie, kierdichting als ventilatie. De landelijke ng dat het totale warmtevraag in Overvecht, als

Hier item toevoegen: mogelijkheid energieneutraal bouwen.
Alt.1 scoort dan negatiever dan Alt.2.
Zie opmerking op p.198

6.11.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op energie zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.56 Beoordeling energietransitie

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Energietransitie	Aandeel duurzame energie	+	+
	Totaal energieverbruik	-	-

6.11.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Aandeel duurzame energie

Ongeveer 7% van de woningen die onder de omgevingsvisie worden gerealiseerd zijn grondgebonden in alternatief 1. Dit is een relatief klein deel van de woningen. Dit beperkt de hoeveelheid zon op dak die op de nieuwe woningen kan worden toegevoegd. Wel is het bij een hogere dichtheid van woningen eenvoudiger om gebruik te maken van collectieve energiesystemen, die relatief efficiënt zijn (denk bijvoorbeeld aan een open WKO-systeem). Ook kan Bedrijventerrein Overvecht nog een verschil maken in het kader van zonne-energie: dit deel van de wijk kent een groot plat dakoppervlak. Deze ontwikkelingen hebben naar verwachting een positief effect ten opzichte van de referentiesituatie (+). Wel moet worden opgemerkt dat in de ontwerp-omgevingsvisie geen ruimte is gereserveerd voor de opwekking van windenergie in het Noorderpark.

Totaal energieverbruik

Onder de plannen in de omgevingsvisie blijft het totale energieverbruik bij bestaande woningen naar verwachting gelijk. De bouw van 7.000 nieuwe woningen heeft echter wel een negatief effect: al deze woningen moeten worden verwarmd, huishoudelijke apparaten moeten worden voorzien van stroom, bewoners verplaatsen zich met auto's en bussen, enzovoorts. Als alle woningen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-15E5-4220-A3B5-634A855B6A5A

Nota bene: er wordt in deontwerp-Omgevingsvisie NIET uitgegaan van de toevoeging van grondgebonden woningen (noch in Deel A noch in Deel B).
Er wordt wel gesproken over de transformatie of renovatie van bestaande eengezinswoningen, maar niet over nieuwbouw daarvan. Zie Deel A, p.46: "*Uitdaging in de nieuwbouw is om kwaliteiten van eengezinswoningen mee te nemen in meergezinswoningen, denk aan maisonnettewoningen en ruime buitenruimtes.* "
Daarmee kan niet gesteld worden dat Alt.1 op dit punt voordelen heeft t.o.v. Alt.2, aangezien ook Alt.2 gebaseerd is (lijkt te zijn) op enkel de toevoeging van gestapelde bouw.
En daarmee blijft over de negatievere score van Alt.1 op energiegebruik dan die van Alt.2, omdat het bij meer stapeling moeilijker is om energieneutraal te bouwen.

Volgens de huidige BENG-normen (bijna energieneutrale gebouwen) worden gebouwd is circa 9-10 MW aan vermogen (3 grote windmolens of 33 ha zonneveld) nodig buiten Overvecht. Als alle woningen energieneutraal worden gebouwd dan zijn dit 1 à 2 windmolens of 16 ha zonneveld).

In alternatief 1 wordt gebundeld verdicht. Dit betekent dat sprake is van een hogere verdichtingsgraad dan in alternatief 2. Bij hogere verdichting, en daarmee meer stapeling van woningen, wordt het moeilijker om energieneutraal te bouwen. Zo is er minder dakoppervlak beschikbaar om zonne-energie op te wekken. Dit betekent dat Overvecht voor een groter deel afhankelijk is van energie die buiten de wijk is opgewekt. Echter hebben appartementen gemiddeld genomen wel een lager energieverbruik ten opzichte van grondgebonden woningen. Er wordt geconcludeerd dat, ondanks bepaalde voordelen ten opzichte van onderzoeksalternatief 2, een negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie optreedt (-).

6.11.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Aandeel duurzame energie

Het aandeel duurzame energie neemt onder de omgevingsvisie sterk toe. De ambitie voor alle nieuwbouw is dat deze energieneutraal wordt uitgevoerd. Met een toename van 7.000 woningen op een wijk van ongeveer 16.000 woningen maakt dit een groot verschil. Daarnaast worden daken maximaal benut voor de opwekking van zonne-energie. Wel is het lastiger om collectieve energievoorzieningen als een WKO-systeem te realiseren bij grondgebonden woningen, waarvan er relatief veel zijn in alternatief 2. De verwachting is dat in alternatief 2 sprake is van een positief effect (+), omdat relatief veel zonne-energie per woning kan worden opgewekt en grondgebonden woningen eenvoudiger energieneutraal te bouwen zijn. Wel moet worden opgemerkt dat in de ontwerp-omgevingsvisie geen ruimte is gereserveerd voor de opwekking van windenergie in het Noorderpark.

Totaal energieverbruik

Onder de plannen in de omgevingsvisie blijft het totale energieverbruik bij bestaande woningen naar verwachting gelijk. Er worden namelijk geen uitspraken gedaan over het verbeteren van de isolatie van woningen of programma's die mensen bewuster maken van hun energieverbruik. De bouw van 7.000 nieuwe woningen heeft echter wel een negatief effect: al deze woningen moeten worden verwarmd, huishoudelijke apparaten moeten worden voorzien van stroom, bewoners verplaatsen zich met auto's en bussen, enzovoorts. Als alle woningen volgens de huidige BENG-normen (bijna energieneutrale gebouwen) worden gebouwd is circa 9-10 MW aan vermogen (3 grote windmolens of 33 ha zonneveld) nodig buiten Overvecht. Als alle woningen energieneutraal worden gebouwd dan zijn dit 1 à 2 windmolens of 16 ha zonneveld). Hier komt bij dat grondgebonden woningen, waarvan er relatief veel zijn voorzien in alternatief 2, over het algemeen een hoger energieverbruik kennen dan appartementen. Het effect van de onderzoeksalternatief 2 is zodoende negatief (-).

6.11.4 Mitigerende maatregelen

Om het totale energieverbruik van Overvecht te beperken is het realiseren van minder woningen een van de weinige concrete mitigerende maatregelen. Gedragsveranderingen in energieverbruik

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

hebben naar verwachting beperkt effect, aangezien het energieverbruik in Overvecht relatief laag is.

In de effectbeoordeling is geconstateerd dat Overvecht, om energieneutraal te zijn, 9-10 MW aan extra vermogen nodig heeft. Een mogelijke oplossing binnen de wijk is om in Overvecht zonnepanelen op de gevel te stimuleren. Door de vele hoogbouw in de wijk is beperkt dakoppervlak beschikbaar, maar is wel een groot geveloppervlak bruikbaar voor de opwekking van zonne-energie. Op die manier zou Overvecht mogelijk minder afhankelijk zijn van duurzame energie die buiten de wijk wordt opgewekt.

6.12 Circulariteit

6.12.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema circulariteit.

Tabel 6.57 Beleidskader circulariteit

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Nederland circulair in 2050	In 2030 moet Nederland 50% minder primaire grondstoffen gebruiken (mineralen, metalen en fossiel) en in 2050 moet Nederland volledig circulair zijn.
Grondstoffenakkoord	Het grondstoffenakkoord is een akkoord tussen de Rijksoverheid en andere partijen, waaronder overheden, bedrijven, vakbonden en milieuorganisaties met maatregelen om de circulaire transitie te versnellen.
Milieuprestatie gebouwen	De MilieuPrestatie Gebouwen (MPG) is bij elke aanvraag voor een omgevingsvergunning verplicht. De MPG geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden toegepast. Sinds 1 juli 2021 geldt een maximale Milieu Prestatie Gebouw (MPG) score van 0,80 voor nieuwbouwwoningen en kantoren (groter dan 100 m²). Dit wordt stapsgewijs aangepast tot een MPG van 0,5 in 2030. Met de invoering van de grenswaarde kan de MPG getoetst worden en zal naleving steeds beter gecontroleerd worden na aanvraag van een omgevingsvergunning.
Transitieagenda circulaire bouweconomie	De Transitieagenda circulaire bouweconomie zet in op het verder brengen van circulariteit in de bouw- en infrasector, met een strategie en concrete aanbevelingen.
Provinciaal	
Beleidsvisie circulaire samenleving 2050	De provincie Utrecht zet zich samen met anderen in de regio in om in 2050 volledig circulair te zijn. Als tussenstap zullen wij in 2030 het gebruik van primaire, abiotische grondstoffen in de provincie met 50% reduceren. Het gaat dan om: • Het reduceren van de winning van nieuwe abiotische grondstoffen (input) • Het optimaal (her)gebruiken en behouden van reeds beschikbare materialen en producten (R-ladder met focus op de hoogste treden) • Het voorkomen van afval (verlies)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
Toekomstbestendige Woningbouw	Toekomstbestendige Woningbouw is een overeenkomst tussen de provincie Utrecht, Metropoolregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland en Provincie Zuid-Holland om de duurzaamheidsambities makkelijker en tegen lagere kosten onderdeel te maken van de grote woningbouwopgave in Nederland. Voor circulariteit wordt hierbij gekeken naar de MPG-score van gebouwen. De MilieuPrestatie Gebouwen (MPG) is een indicator van de milieubelasting van de materialen in een gebouw. Een MPG-score is verplicht bij een omgevingsvergunning. Per 1 juli 2021 geldt een landelijke grenswaarde van maximaal 0,80 voor nieuwe woningen. Deze wordt de komende jaren stapsgewijs aangescherpt tot 0,50 in 2030. Op dit moment vindt er een verkenning plaats in hoeverre het sneller aanscherpen van de MPG-score mogelijk is (0,50 in 2025 en 0,20 in 2030).
Gemeentelijk	
Utrecht Circulair 2020-2023	De gemeente Utrecht werkt toe naar het doel om in 2050 100% circulair te zijn. De gemeente Utrecht omschrijft daarbij dat gaat het om een economie waarin grondstoffen worden hergebruikt en afval niet bestaat. Alle grondstoffen die er nu al binnen dat gebied zijn blijven er zoveel mogelijk en worden weer ingezet in dit gebied. Als een van de vijf hoofddoelen staat daarbij Utrecht stimuleert circulair gebiedsontwikkeling en circulair bouwen. Een MPG van 0 is het uiteindelijke doel bij circulaire nieuwbouw van woningen.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.58 Toetsingskader circulariteit

Indicator	++	+	0	-	--
Hergebruik bestaand materiaal	Het aandeel hergebruikt materiaal neemt sterk toe	Het aandeel hergebruikt materiaal neemt toe	Het aandeel hergebruikt materiaal blijft gelijk	Het aandeel hergebruikt materiaal neemt af	Het aandeel hergebruikt materiaal neemt sterk af

6.12.2 Omschrijving referentiesituatie

Om de huidige situatie en autonome ontwikkeling te beoordelen is gebruik gemaakt van verschillende bronnen, die worden benoemd in onderstaande paragrafen.

6.12.2.1 Huidige situatie

Hergebruik bestaand materiaal

Overvecht is grotendeels gerealiseerd tussen 1960 en 1980. Destijds was circulariteit geen thema waar bij de bouw van woningen en de aanleg van openbare ruimten in Nederland aandacht aan werd besteed. Tussen 2010 en nu is sprake geweest van veel renovatiewerkzaamheden in de wijk. Ook zijn nieuwbouwcomplexen gerealiseerd zoals in Vechtzoom-Zuid en de NPD-strook in

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Overvecht Centrum. Ook hierbij was nog niet bijzonder veel aandacht voor circulariteit. Al met al is Overvecht anno 2023 voor grote delen niet opgebouwd met hergebruikt materiaal. Hier moet tegenover worden gezet dat veel materiaal in de wijk ruim 50 jaar is gebruikt, waarmee de inzet van nieuwe materialen is voorkomen.

6.12.2.2 Autonome ontwikkeling

Hergebruik bestaand materiaal

Nationaal, provinciaal en gemeentelijk beleid stelt als doel om in 2050 geheel circulair te zijn. Nederland wil in 2050 een circulaire economie hebben. De provincie Utrecht wil daarbij specifiek inzetten op het reduceren van de winning van nieuwe abiotische grondstoffen, het optimaal (her)gebruiken en behouden van reeds beschikbare materialen en producten en het voorkomen van afval. Ook vanuit de gemeente Utrecht is het doel om bestaande materialen in een gebied zoveel mogelijk weer opnieuw binnen dit gebied in te zetten. Daarbij heeft de gemeente als een van de hoofddoelen om circulaire gebiedsontwikkeling en circulair bouwen te stimuleren.

Voor nieuwbouw toetst de gemeente Utrecht de inzet op dit thema aan de hand van het Convenant toekomstbestendige woningbouw.

Circulariteit

Onderwerp	Indicator	Wettelijk	Brons [2]	Zilver [2]	Goud [2]
Circulariteit	**MPG-score**: vereenvoudigde weergave LCA. Schaduwkosten in €/m2 BVO/jaar	0,8 (2021) 0,5 (2030)	0,75	0,50	0,20
	Massapercentage (%) van grondstoffen is non-virgin en/of biobased	Indirect in MPG	≥30	≥45	≥55

Figuur 6.61 Toetsingskader voor circulariteit uit het Convenant Toekomstbestendige Woningbouw

Naast de maatregelen vanuit het beleid is er een autonome ontwikkeling te zien dat de vraag naar bouwmaterialen verder zal groeien, vanwege wereldwijde economische en bevolkingsgroei. Dit geldt voor zowel primaire als secundaire materialen. Daarnaast zijn hergebruik en terugwinning uit reststromen verder ontwikkeld[13].

De autonome ontwikkelingen die in Overvecht plaatsvinden zorgen ervoor dat sloopmateriaal beschikbaar komt dat elders, mogelijk binnen Overvecht, toegepast kan worden.

[13] Global Material Resources Outlook to 2060 Economic drivers and environmental consequences, OECD (2018) highlights-global-material-resources-outlook-to-2060.pdf (oecd.org)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

6.12.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op circulariteit zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.59 Beoordeling circulariteit

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	+	+

6.12.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Hergebruik bestaand materiaal

In alternatief 1 worden circa 1.150 tot 1.350 woningen gesloopt om Overvecht verder te verdichten. De sloop van deze woningen kan negatieve effecten met zich meebrengen in het kader van bijvoorbeeld CO2-uitstoot (dit is als indicator apart beoordeeld in paragraaf 5.13), maar biedt wel een kans voor het hergebruiken van materialen voor nieuwe bebouwing. Ook het vergroenen van de openbare ruimte kan ervoor zorgen dat verhardingen, in de vorm van tegels, stenen, asfalt, enzovoorts, beschikbaar komen om opnieuw toe te passen. In de omgevingsvisie wordt benoemd dat de gemeente tracht terughoudend te zijn met het slopen van gebouwen. Door nieuwbouw aanpasbaar en flexibel in gebruik te maken hoeft op langere termijn minder gesloopt te worden. Door het vrijkomen van herbruikbaar materiaal en door nieuwe gebouwen flexibel in gebruik te maken treedt naar verwachting een positief effect op ten opzichte van de referentiesituatie (+).

6.12.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Hergebruik bestaand materiaal

In alternatief 2 worden circa 1.350 tot 1.550 woningen gesloopt om Overvecht verder te verdichten. De sloop van deze woningen kan negatieve effecten met zich meebrengen in het kader van bijvoorbeeld CO2-uitstoot (dit is als indicator apart beoordeeld in paragraaf 5.13) maar biedt wel een kans voor het hergebruiken van materialen voor nieuwe bebouwing. Ook het vergroenen van de openbare ruimte kan ervoor zorgen dat verhardingen, in de vorm van tegels, stenen, asfalt, enzovoorts, beschikbaar komen om opnieuw toe te passen. In de omgevingsvisie wordt benoemd dat de gemeente tracht terughoudend te zijn met het slopen van gebouwen. Door nieuwbouw aanpasbaar en flexibel in gebruik te maken hoeft op langere termijn minder gesloopt te worden. Door het vrijkomen van herbruikbaar materiaal en door nieuwe gebouwen flexibel in gebruik te maken treedt naar verwachting een positief effect op ten opzichte van de referentiesituatie (+).

6.12.4 Mitigerende maatregelen

Ondanks dat in het kader van circulariteit, ten opzichte van de referentiesituatie, naar verwachting een positief effect optreedt, zijn toch mitigerende maatregelen te benoemen om het effect van sloopafval te mitigeren. Slopen en hergebruiken is immers niet zonder nadelige milieueffecten, zij

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

het beter dan slopen en afvalverwerking, en er worden in beide onderzoeksalternatieven meer dan 1.000 woningen gesloopt. Om mogelijk negatieve effecten te verminderen kan worden ingezet op het opzetten van lokale en regionale grondstoffencorridor en gebruik worden gemaakt van biobased materialen. Daarnaast kan een versterkte aanpak van duurzame grond-, weg- en waterbouw (Duurzaam GWW) ervoor zorgen dat meer aandacht komt voor circulariteit bij de gebiedsontwikkelingen onder de omgevingsvisie.

6.13 CO2-uitstoot

6.13.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema CO2-uitstoot.

Tabel 6.60 Beleidskader CO2-uitstoot

Beleidskader	Toelichting
Europees	
Energie- en Klimaatbeleid	Het energie- en klimaatbeleid van de Europese Unie bevat verschillende wetgevingsmaatregelen om de CO2-uitstoot te verminderen en de overgang naar een duurzame energievoorziening te stimuleren. Dit beleidsstuk maakt onder andere klimaatneutraliteit tegen 2050 wettelijk bindend en stelt de EU-doelstelling om tegen 2030 een netto-uitstoot van broeikasgassen met 55% af te nemen vast.
Nationaal	
Klimaatakkoord	De Nationale Omgevingsvisie beschrijft de visie van de rijksoverheid op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en de maatregelen die genomen worden om Nederland leefbaar en aantrekkelijk te maken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van Nederland, de inrichting van de openbare ruimte en de bescherming van het groen.
Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP)	Het NEKP is het klimaatbeleidsplan van de Nederlandse regering en beschrijft de maatregelen die worden genomen om de klimaatdoelen van het land te halen, waaronder het verminderen van de CO2-uitstoot.
Coalitieakkoord 2021-2025	De Nederlandse overheid streeft ernaar om in 2050 klimaatneutraal te zijn en heeft een nieuw doel gesteld van ten minste 55% reductie van CO2-uitstoot in 2030. Om ervoor te zorgen dat dit doel wordt behaald, heeft de overheid haar beleidsdoelstelling vastgesteld op 60% in 2030. Om dit doel te ondersteunen, heeft de overheid op 26 april 2023 een aanvullend klimaatpakket gepresenteerd. Er is een klimaat- en transitiefonds van €35 miljard opgericht voor de komende 10 jaar.
Provinciaal	
Programmaplan energietransitie 2020-2025	Het Programmaplan Energietransitie 2020-2025 van de provincie Utrecht beschrijft de doelen, rol, inspanningen en samenwerking met partners om ambitieuze doelstellingen te halen. Het programma richt zich op energiebesparing en duurzame opwek in de provincie en maakt gebruik van bewezen technologieën en innovaties. Het programma is adaptief van aard en richt zich op het haalbaar en betaalbaar realiseren van een duurzame energievoorziening, de

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	benodigde energiebesparing en reductie van CO2-uitstoot. Het programma richt zich op de voorbeeldrol die de provincie heeft op het gebied van besparen en verduurzamen.
Gemeentelijk	
Klimaatadaptiestrategie	Het document schetst de visie voor klimaatadaptatie van de stad Utrecht in Nederland. Het benadrukt de noodzaak om klimaatverandering te verminderen en aan te passen, met een focus op het verminderen van CO2-uitstoot, het bevorderen van duurzame energie en het klimaatbestendig maken van de stad. Het document behandelt de uitdagingen die klimaatverandering met zich meebrengt, zoals wateroverlast, droogte, hittegolven en overstromingen, en schetst de doelen en prioriteiten van de stad om deze uitdagingen aan te pakken. Het bespreekt ook de benadering van de stad om deze doelen te bereiken, waaronder maatregelen zoals groene daken, waterretentie en stedelijke planning.
Coalitieakkoord 2022 - 2026	Onder het derde punt van belangrijkste onderwerpen in het coalitieakkoord benoemt de gemeente Utrecht de aanpak van de klimaatcrisis. In het coalitieakkoord benoemt de gemeente een stevig besparingsoffensief om de Utrechtse energierekening en CO2-uitstoot terug te dringen.

Toetsingskader

Vanwege het hoge abstractieniveau van de omgevingsvisie en de alternatieven is in afstemming met de gemeente Utrecht gekozen voor een kwalitatieve benadering van CO2-uitstoot. Op basis van de voorgenomen veranderingen in de wijk Overvecht is er een schatting gemaakt van het effect op CO2. Deze kwalitatieve beoordeling is bedoeld om de alternatieven zowel onderling als ten opzichte van de huidige situatie te vergelijken op het onderdeel CO2-emissie. Deze kwalitatieve analyse geeft geen inzicht in de absolute CO2-emissie. Het toetsingskader is gebaseerd op de vijf indicatoren die naar verwachting het meeste effect hebben op de CO2-uitstoot. Hierbij zijn de netto-verandering van inwoners- en woningaantal in de Overvecht en de ordegrote maatregelen genomen als parameters. In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.61 Toetsingskader CO2-uitstoot

Indicator	++	+	0	-	--
Verandering inwonersaantal	Sterke afname inwonersaantal (>2.000)	Afname inwonersaantal (>500 tot 2.000)	Inwoneraantal blijft ongeveer gelijk (+500 tot -500)	Toename inwonersaantal (>500 tot 2.000)	Sterke toename inwonersaantal (>2.000)
Sloop- en bouwwerkzaamheden	Sterke netto toename van woningen (>2.000)	Netto toename van woningen (500 tot 2.000)	Aantal woningen blijft ongeveer gelijk (≤500)	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Openbaar vervoer	Sterke toename gebruik openbaar vervoer	Toename gebruik openbaar vervoer	Gebruik openbaar vervoer blijft gelijk	Afname gebruik openbaar vervoer	Sterke afname gebruik openbaar vervoer

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Indicator	++	+	0	-	--
Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	Verdere invoering van betaald parkeren en sanering parkeerplaatsen	Verdere invoering van betaald parkeren	Geen nieuwe vereisten rond parkeren	Afschaffing bestaand betaald parkeren	Afschaffing bestaand betaald parkeren en toevoegen maaiveldparkeren
Verduurzamen woningen	Sterke toename percentage energiezuinige woningen	Toename percentage energiezuinige woningen	Percentage energiezuinige woningen blijft gelijk	Afname percentage energiezuinige woningen	Sterke afname percentage energiezuinige woningen

6.13.2 Omschrijving referentiesituatie

6.13.2.1 Huidige situatie

CO2-uitstoot

De CO2-uitstoot in de huidige situatie bestaat uit de bronnen energiegebruik van elektriciteit, energiegebruik van aardgas en stadswarmte en mobiliteit. Op www.utrecht-monitor.nl zijn gegevens beschikbaar over de CO2-uitstoot per inwoner en de CO2-uitstoot in totaal. Ook is data beschikbaar over het energieverbruik, percentage hernieuwbare energie, enzovoorts. Deze gegevens zijn echter gebaseerd op de hele gemeente Utrecht en niet toegespitst op Overvecht. Het moet beschouwd worden als een indicatie.

Tabel 6.62 Indicatie CO2-uitstoot in Overvecht

Kerncijfers energieverbruik in 2020	
CO2-emissie kg/inwoner	2.948
CO2-emissie totaal (in kiloton)	1.063
Totaal energiegebruik (TeraJoule)	13.925
% hernieuwbare energie	12,0

6.13.2.2 Autonome ontwikkeling

CO2-uitstoot

Voor de autonome ontwikkeling wordt als eerst gekeken naar de landelijke ontwikkelingen rond CO2-uitstoot. In het coalitieakkoord 2021-2025 is de afspraak gemaakt om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn. Hiermee scherpt het kabinet het doel voor 2030 aan tot tenminste 55-60% CO2-reductie ten opzichte van 1990. In 2021 ligt deze CO2-reductie op 24,9%. Dit betekent dat er nog een reductie van 30-35% ten opzichte van de emissie uit 1990 voor 2030 gerealiseerd moet worden. Om deze reductie te realiseren is een schatting van de emissies in 2030 uitgaande van het huidige beleid uit IBO klimaat[14] gedaan. Hierbij wordt ingeschat dat de uitstoot elektriciteit 13 megaton/jaar zal betreffen, de uitstoot van mobiliteit 21 megaton/jaar en die van de bebouwde omgeving 13,2 megaton/jaar. Ook wordt het wagenpark trendmatig schoner, onder andere als gevolg van een toename van elektrische auto's, betere filters en efficiëntere verbranding. Dus zal de autonome situatie in 2030 een lagere uitstoot hebben dan de huidige situatie.

[14] https://open.overheid.nl/documenten/ronl-8a1597dba8caf5a78d9d3f61081602200722b66f/pdf

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Wanneer Overvecht de landelijke trend volgt dient de CO2-uitstoot met 40% af te nemen. De uitstoot in 2030 wordt met deze trend geschat op 1.179,2 kg per inwoner van Overvecht. In 2030 blijft nog 1179,2 kilogram per inwoner van Overvecht over.

Onder de autonome ontwikkelingen vallen ook zes gebiedsontwikkelingen. Dit betreft de volgende locaties:

- Indusdreef 5 – 344 woningen
- Ivoordreef – 354 woningen
- Jagerskade 13-15 – 67 woningen
- Camera Obscuradreef – 181 woningen
- Fortunadreef/Heradreef – 9 woningen
- Watertoren – 4 woningen

De bouw van deze woningen heeft impact op de CO2-uitstoot. Tijdens de bouwperiode zal er een tijdelijke toename zijn in CO2-uitstoot als gevolg van het gebruik van (mobiele) werktuigen. Daarnaast leidt de bouw van de nieuwe woningen ook tot een inwonersgroei, wat resulteert in een hoger energieverbruik, meer vervoersbewegingen, etc., en dus een langdurige toename van CO2-uitstoot.

Ten slotte gaat Overvecht zich richten op 'slim' parkeren (Mobiliteitsplan 2040). Dit mobiliteitsplan is gericht op het verminderen van gemotoriseerd wegverkeer. Ook streeft Overvecht naar een toename van het openbaar vervoer, onder andere door meer intercitytreinen te laten stoppen op station Overvecht. Dit zal ook tot een afname van de CO2-uitstoot leiden.

6.13.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op CO2-uitstoot zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Beide alternatieven hebben een netto negatief effect op de CO2-emissie. De huidige CO2-besparende maatregelen zijn niet voldoende om de toenemende CO2-emissie als gevolg van de groei van de bevolking te compenseren. Het effect van beide alternatieven en de autonome ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie zijn in kaart gebracht in onderstaande tabel. De verandering van het inwonersaantal heeft relatief gezien de grootste impact op de CO2-uitstoot van alle beoordelingsparameters.

Tabel 6.63 Beoordeling CO2-uitstoot

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	--	--

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
	Sloop- en bouwwerkzaamheden	--	--
	Openbaar vervoer	+	+
	Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	++	+
	Verduurzamen woningen	+	+
		--	0

Toevoegen: extra autokilometers a.g.v. omrijden naar wijkvoorzieningen

6.13.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Verandering inwonersaantal

Als gevolg van de toename van het inwonersaantal bij alternatief 1 is er een negatief effect op de CO2-uitstoot (--). Er is een sterke toename in CO2-uitstoot. De gemiddelde CO2-emissie in 2030 in Utrecht wordt, in het geval dat de klimaatdoelen behaald worden, geschat op 1179,2 kilogram per inwoner per jaar. De toename van woningen leidt, met een gemiddelde van 2 personen per woning, tot een toename van 11.300 bewoners bij alternatief 1. Dit leidt tot een geschatte extra emissie van 13,3 kiloton. Dit is een zeer n

Maar nog belangrijker: de vele knips in het buurtwegennet zullen bij Alternatief 1 zorgen voor langere autoreistijden en autorijafstanden tussen de buurten en de wijkvoorzieningen.
Hoewel dit effect NIET is onderzocht (!), kan worden aangenomen dat dit gegeven bij Alternatief 1 gaat zorgen voor meer uitstoot van CO2 (en NOx en fijnstof) dan bij Alternatief 2.
Er dient dus een aspect te worden toegevoegd in de effectbeoordeling, en dat is '**extra autokilometers a.g.v. omrijden naar wijkvoorzieningen**'.

Sloop- en bouwwerkzaamheden

e woningbouw worden
p leidt tijdelijk tot een v
xtra afvalstroom. Daarr
o toename van circa 5.

Ontmoedigen is geen garantie op het beoogde effect. De score op CO2-uitstoot is daarmee niet zo te geven.

Openbaar vervoer

Door de HOV-as door het centrum van de
met traditioneel busverkeer. Ook wordt maximaal ingezet op deelvervoer. Dit leidt tot een positief effect op de CO2-uitstoot (+).

Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer

De gemeente voert binnen dit alternatief betaald parkeren in voor de hele dag. Ook is sprake van maximaal een parkeervergunning per huishouden. Ten slotte zal 1% van de straatparkeerplaatsen worden gesaneerd. Dit heeft naar verwachting een zeer positief effect op CO2-uitstoot (++).

Verduurzamen woningen

In alternatief 1 worden circa 1.150 tot 1.350 woningen gesloopt. Hierbij zullen bestaande woningen plaats maken voor nieuwe woningen. Ervan uitgaande dat nieuwe bebouwing door bestaande regelgeving energiezuiniger wordt dan bestaande bebouwing is het effect op deze parameter positief (+).

6.13.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Verandering inwonersaantal

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Als gevolg van de toename van het inwonersaantal in alternatief 2 voor de omgevingsvisie is er een zeer negatief effect op de CO2-uitstoot (--). Er is een sterke toename in CO2. De gemiddelde CO2-emissie in 2030 in Utrecht wordt, in het geval dat de klimaatdoelen behaald worden, geschat op 1179,2 kilogram per inwoner per jaar. De toename van woningen leidt, met een gemiddelde van 2 personen per woning, tot een toename van 10.900 bewoners bij alternatief 2. Dit leidt tot een geschatte extra emissie van 12,8 kiloton.

Sloop- en bouwwerkzaamheden
Ten behoeve van de woningbouw worden in dit alternatief circa 1.350 tot 1.550 woningen gesloopt. Deze sloop leidt tijdelijk tot een verhoogde emissie, door het gebruik van mobiele werktuigen en de extra afvalstroom. Daarna worden vervolgens 7.000 woningen gerealiseerd, leidend tot een netto toename van circa 5.450 tot 5.650 woningen. Hierop treedt een zeer negatief effect op (--).

Openbaar vervoer
De gemeente kiest in dit alternatief voor een fijnmazig busnetwerk door de gehele wijk. Dit zorgt ervoor dat openbaar vervoer voor iedereen in de wijk in de buurt is, waardoor mensen gemakkelijker voor OV kiezen. Dit leidt tot een positief effect op de CO2-uitstoot (+).

Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer
De gemeente voert binnen dit alternatief betaald parkeren in van 06:00 tot 11:00. Er is geen sprake van een maximaal aantal parkeervergunningen per huishouden. Ten slotte zal 0,5% van de straatparkeerplaatsen worden gesaneerd. Dit heeft naar verwachting een positief effect op CO2-uitstoot (+).

Verduurzamen woningen
In alternatief 2 worden circa 1.350 tot 1.550 woningen gesloopt. Hierbij zullen bestaande woningen plaats maken voor nieuwe woningen. Ervan uitgaande dat nieuwe bebouwing energiezuiniger is dan bestaande bebouwing is het effect op deze parameter positief (+).

6.13.4 Mitigerende maatregelen
Voor CO2-uitstoot is naar verwachting sprake van een negatief effect als gevolg van een toename van het inwonersaantal en sloop- en bouwwerkzaamheden. De gemeente Utrecht kan verschillende mitigerende maatregelen nemen om de CO2-uitstoot te verminderen. Dit kan bijvoorbeeld door het stimuleren van elektrisch vervoer, door bovenop de autonome elektrificatie van het wagenpark, nog extra laadpalen te plaatsen en deze energie lokaal op te wekken. Hierdoor kan het wagenpark schoner worden.

Ook kan de gemeente de CO2-uitstoot ten gevolge van afvalverwerking minimaliseren. Opties hiervoor zijn het in de hand werken van recyclen. Hierbij maakt Overvecht al stappen, bijvoorbeeld met het sinds 2014 bestaande repair cafe en met drie kringloopwinkels in de wijk. Bij de realisatie van nieuwe voorzieningen kunnen dergelijke functies worden uitgebreid. Wat daarnaast helpt is

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

voldoende mogelijkheden tot afvalscheiding aan te bieden en educatie te bieden wat betreft afvalreductie.

Ook kan de gemeente de energie-efficiëntie van bestaande woningen en nieuwbouwwoningen verbeteren. Utrecht heeft als speerpunt om bestaande materialen zo veel mogelijk te hergebruiken. De gemeente kan subsidies verstrekken, eisen opleggen aan, of afspraken maken met ontwikkelaars en corporaties om meer duurzame bouw- en isolatiematerialen te gebruiken. Hierbij kan gedacht worden aan biobased (isolatie)materialen, die niet alleen een lage CO2-uitstoot hebben vanuit productie, maar ook CO2 opslaan. Daarnaast kan de gemeente subsidies verstrekken, eisen opleggen aan, of afspraken maken voor het extra bevorderen van groene daken en zonnepanelen.

6.14 Conclusie milieueffecten

Als naar het totaal van alle milieueffecten wordt gekeken (zie tab
redelijk aantal indicatoren in beide alternatieven een positief of z e
voor verkeer bijvoorbeeld de wijze van plaatsing (modal split), routes fiets en voetganger, alle indicatoren van het thema gezondheid, enkele indicatoren van bodem en water, klimaatadaptatie, ruimtelijke kwaliteit, aandeel duurzame energie, circulariteit en verschillende parameters van CO2-uitstoot (openbaar vervoer; ontmoedigen gemotoriseerd verkeer; verduurzamen woningen). Zeer negatieve effecten zijn er voor geluidhinder industrie, stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden en twee parameters van CO2-uitstoot (verandering inwonersaantal; sloop- en bouwwerkzaamheden). Negatieve effecten zijn er op luchtkwaliteit, beschermde soorten, ondergronds ruimtegebruik, omgevingsveiligheid, archeologie en totaal energieverbruik.

Zie alle voorgaande opmerkingen en analyses.
Het hier geformuleerde positievere effect van Alternatief 1 t.o.v. Alternatief 2 is ONWAAR

De milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven verschillen daarentegen bij diverse indicatoren wel van elkaar. Deze verschillen zijn vooral terug te voeren op de verschillen in het verdichtingsprogramma voor de onderzoeksalternatieven en mobiliteitsconcept. Zo heeft alternatief 1 relatief een positiever effect dan alternatief 2 op verkeersafwikkeling (positief versus negatief effect), verkeersveiligheid (positief versus negatief effect) indicatoren van ruimtelijke kwaliteit en bij het ontmoedigen van gemotoriseerd verkeer als indicator van CO2-uitstoot (zeer positief versus positief effect). Het positievere effect van verkeersafwikkeling van alternatief 1 ten opzichte van alternatief 2 zijn het gevolg van de maatregelen die worden doorgevoerd. In alternatief 1 is enkel sprake van verkeerstoenames op de grotere gebiedsontsluitingswegen. In alternatief 2 zijn er zowel toenames op de grotere gebiedsontsluitingswegen, als op een deel van de erftoegangswegen in de wijk. Voor verkeersveiligheid is de verwachting dat bij alternatief 1 de verkeersveiligheid vergelijkbaar blijft als in de referentiesituatie. Doordat er in alternatief 2 zowel verkeer in de woonstraten blijft rijden, en de gebiedsontsluitingswegen drukker worden met als gevolg dat de oversteekbaarheid verslechtert, heeft alternatief 2 een negatief effect op de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie.

Alternatief 2 heeft meer positieve effecten op indicatoren van de thema's gezondheid (sport en bewegen; sociale cohesie) en de indicator bodemkwaliteit. Daarnaast worden minder negatieve effecten verwacht bij indicatoren van het thema geluid. Voor gezondheid komt dit door de aard

NB: deze aspecten zijn niet meer terug te lezen in Deel B, waar toch Alternatief 1 en Alternatief 2 (daar geheten: Variant 1 en Variant 2) met elkaar worden vergeleken.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

NB: deze aspecten zijn niet meer terug te lezen in Deel B, waar toch Alternatief 1 en Alternatief 2 (daar geheten: Variant 1 en Variant 2) met elkaar worden vergeleken.

van verdichting: bij gespreide verdichting is er een grotere kans dat rond ontwikkelingen de openbare ruimte ook wordt ontwikkeld. Zo kan ruimte ontstaan voor sport en bewegen in de openbare ruimte. Daarnaast worden maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd wanneer op een locatie sprake is van nieuwbouw. Omdat in alternatief 2 op meer plekken in de wijk sprake is van nieuwbouw, is kans dat meer maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd worden. Voor bodemkwaliteit zit het verschil in beoordeling ook in de aard van verdichting. Doordat in alternatief 2 op meer plekken nieuwbouw wordt gerealiseerd dan in alternatief 1 is er grote kans dat de bodem als die vervuild is, gesaneerd moet worden. Dit leidt tot een verbetering van de bodemkwaliteit. Onderzoeksalternatief 2 wordt beter beoordeeld op enkele indicatoren van het thema geluid, omdat de ontwikkelingen binnen dit alternatief erop duiden dat minder sprake zal zijn van hinder door weg- en railverkeer.

Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de beoordeling van de milieueffecten van beide alternatieven. Hierbij is geen afweging gemaakt van het totaaleffect op het milieu van beide onderzoeksalternatieven, er is immers niet vastgesteld hoe zwaar indicatoren wegen binnen het planMER.

Tabel 6.64 Milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Verkeer	Verkeersafwikkeling	Verschuiving van autoverkeer	+	-
	Kruispunten	Doorstroming op kruispuntniveau	-	-
	Wijze van verplaatsing	De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	+	+
	Routes fiets en voetganger	Kwaliteit van langzaam verkeerroutes	+	+
	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid	+	-
Geluid	Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	0
	Geluidhinder railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	-	0
	Geluidhinder industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	--	--
	Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	--	-
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	-
Natuur en biodiversiteit	Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	-	-

Zie alle eerder gemaakte opmerkingen bij deze multi-criteria vergelijking

Dat is curieus. Geen enkele wegingsfactor meegegeven. Dat kan zo zijn. Maar dan is dus nóg minder navolgbaar hoe het komt dat in de ontwerp-Omgevbingsvisie enkel op een uitwerking van Alternatief 1 is voortgeborduurd.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

TAUW

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
	Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	0	0
		Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	--	--
	Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	0	0
Gezondheid	Sport en bewegen	Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	+	++
	Groen in het gebied	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	+	+
	Sociale cohesie	Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	+	++
Bodem en water	Bodemkwaliteit	Aanwezigheid van bodemverontreinigingen	+	++
	Ondergronds ruimtegebruik	Intensiviteit gebruik ondergrond	-	-
	Grondwater	Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	0	0
	Waterkwaliteit	Impact bebouwing op waterkwaliteit	+	+
	Waterkwantiteit	Impact bebouwing op waterkwantiteit	+	+
	Waterveiligheid	Overstromingsrisico	0	0
Klimaatadaptatie	Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	0	0
	Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	+	+
	Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	+	+
Omgevingsveiligheid	Omgevings-veiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	-	-
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologie	Behoud archeologische waarden	-	-
	Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	0	0
Ruimtelijke kwaliteit	Belevingswaarde	Structuur	0	-
		Identiteit	+	+
		Herkenbaarheid	0	0
	Gebruikswaarde	Samenhang	+	0
		Diversiteit aan functies en aanbod	++	+
		Bruikbaarheid	+	+
Energie	Energietransitie	Aandeel duurzame energie	+	+
		Totaal energieverbruik	-	-
Circulariteit	Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	+	+
CO2-uitstoot	CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	--	--
		Sloop- en bouwwerkzaamheden	--	--
		Openbaar vervoer	+	+

Zie alle eerder gemaakte opmerkingen bij deze multi-criteria vergelijking

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
		Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	++	+
		Verduurzamen woningen	+	+

Zie alle eerder gemaakte opmerkingen bij deze multi-criteria vergelijking

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

7 Mitigerende maatregelen onderzoeksalternatieven

Wanneer sprake is van negatieve effecten als gevolg van de omgevingsvisie zijn mitigerende maatregelen per thema beschreven in de betreffende paragraaf van dat thema in hoofdstuk 5. Door mitigerende maatregelen te treffen kunnen in veel gevallen de negatieve effecten van de omgevingsvisie ingeperkt worden. Dit betekent niet dat de negatieve effecten per definitie mitigeerbaar zijn tot een neutraal of positief effect op de negatief beoordeelde indicator. In dit hoofdstuk worden de mitigerende per onderzoeksthema opgesomd.

7.1 Verkeer

Bij verkeer zijn negatieve effecten vastgesteld op verkeersafwikkeling, (doorstroming op) kruispunten en verkeerveiligheid als gevolg van de omgevingsvisie. De netwerkaanpassingen die worden voorgesteld in alternatief 1 en alternatief 2 leiden beide tot forse verkeerstoenames op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht. Dat de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht drukker worden, is een logisch gevolg van de verdichting en netwerkaanpassingen die de alternatieven voorstellen. Om forse verkeerstoenames op de ontsluitende routes van Overvecht te voorkomen is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het 'slim parkeren' principe uit het mobiliteitsplan). Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Het is om deze reden essentieel om in te zetten op modal shift richting fiets- en OV. Dit zou een belangrijke bijdrage leveren zowel op het gebied van verkeersafwikkeling als verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.

7.2 Geluid

Bij geluid zijn negatieve effecten vastgesteld op geluidhinder wegverkeer, geluidhinder railverkeer, geluidhinder industrie en de cumulatieve geluidsbelasting. Mitigerende maatregelen zijn uiteengezet op basis van het type maatregel dat te treffen is.

In beide planalternatieven is naar verwachting sprake van significante toenames van de geluidsbelastingen. Vanuit de Wet geluidhinder, dan wel de omgevingswet, hoeft niet direct sprake zijn van een verplichting tot het treffen van maatregelen, omdat er sprake is van indirecte planeffecten. Vanuit het kader van een goede ruimtelijke ordening dienen geluidsreducerende maatregelen te worden overwogen. Geconstateerd is dat langs de wegen waar significante toenames verwacht worden, reeds sprake is van relatief hoge geluidsbelastingen. Bij het treffen van maatregelen wordt de volgende volgorde van prioriteit aangehouden:

1. Bronmaatregelen, zoals verkeers- en wegdekmaatregelen
2. Overdrachtsmaatregelen, zoals het vergroten van de afstand tussen de woning en de weg, schermen en wallen
3. Ontvangermaatregelen, zoals toepassing van gevelwering of 'dove gevels'; dit zijn gevels zonder te openen delen die grenzen aan een geluidgevoelige ruimte

Bronmaatregelen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Bij bronmaatregelen kan in dit kader met name worden gedacht aan het toepassen van een geluidsreducerend wegdek. Ten opzichte van een standaard asfaltverharding kan met 'stil asfalt' de geluidsbelasting met circa 3 dB tot 4 dB worden teruggebracht. Daarmee kunnen de geluidstoenames mogelijk worden gecompenseerd. Wanneer er op wegen reeds stil asfalt toegepast is, kan echter geen extra geluidsreductie meer worden behaald. Ook is een geluidsreducerend wegdek niet altijd inpasbaar op kruispuntvlakken en rotondes. Door wringingskrachten van optrekkend en afremmend verkeer wordt het relatief zwakkere geluidsreducerend asfalt sneller kapotgereden. In de praktijk kan het effect daarmee minder groot of nihil zijn.

Een andere bronmaatregel is het verlagen van de maximumsnelheid. De aandachtspunten ten aanzien van geluid zijn met name geconstateerd langs de grotere wegen binnen Overvecht (omgeving Franciscusdreef en omgeving Einsteindreef). Op deze wegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. Langs deze wegen zijn geen snelheidsverlagingen beoogd. Het terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u zorgt theoretisch voor een afname van de geluidsbelasting van circa 3 dB. In de praktijk kan dit effect echter tegenvallen doordat zonder het treffen van verkeersmaatregelen verkeer deels harder rijdt dan de toegestane 30 km/u. Voor het beter afdwingen van de maximumsnelheid kunnen verkeersremmende maatregelen worden getroffen. Doorgaans worden op 30 km/u-wegen elementenverhardingen toegepast. Dit zorgt juist weer voor meer geluid waardoor per saldo het positieve effect van een snelheidsverlaging te niet wordt gedaan door extra geluid als gevolg van meer geluid door het toepassen van een elementenverharding. Ook kunnen verkeersremmende elementen zoals wegversmallingen en drempels zorgen voor meer optrekkend en afremmend verkeer. Hoewel effecten hiervan niet altijd zijn terug te zien in de absoute hoogte van de geluidsbelasting, kan dit negatieve gevolgen hebben voor de beleving van geluid langs de weg.

Overdrachtsmaatregelen
Bij overdrachtsmaatregelen moet gedacht worden aan het toepassen van geluidswallen of geluidsschermen. Dergelijke elementen zijn niet altijd inpasbaar in een stedelijke omgeving, vanwege bezwaren van onder meer stedenbouwkundige, verkeerskundige of praktische aard. Bovendien is langs diverse wegen sprake van hoogbouw. Om ook op hogere bouwlagen een geluidsreductie te bereiken, zijn vaak hoge constructies nodig.

Ontvangermaatregelen
Wanneer bron- of overdrachtsmaatregelen niet kunnen worden toegepast, of onvoldoende effect sorteren moet gedacht worden aan overdrachtsmaatregelen. Dit kan gaan om het vergroten van het geluidsisolerend vermogen van gevels en beglazing, of afschermende constructies aan de gevels van woningen.

7.3 Luchtkwaliteit

Als gevolg van de omgevingsvisie wordt verwacht dat sprake zal zijn van een significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5. Omdat sprake is van een significante toename van NO2, PM10 en PM2,5 in beide alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie worden mitigerende

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

maatregelen voorgesteld. Deze liggen in lijn met de mitigerende maatregelen voor verkeer. Dit zijn immers de belangrijkste reden voor de toename van NO2, PM10 en PM2,5 in beide alternatieven. Om het extra verkeer zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel te mitigeren, is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het 'slim parkeren' principe uit het mobiliteitsplan). Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Ook het inzetten op de modal shift richting fiets- en OV levert mogelijk een belangrijke bijdrage aan het voorkomen van de toename van NO2, PM10 en PM2,5.

7.4 Natuur en biodiversiteit

Bij natuur en biodiversiteit wordt een negatief effect verwacht op beschermde soorten en stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Hierop zijn mitigerende maatregelen uiteengezet om deze effecten zoveel als mogelijk te mitigeren.

Om negatieve effecten als gevolg van de nieuwbouw te voorkomen op beschermde soorten kan worden gekozen om alle nieuwe woningen natuurinclusief te ontwerpen. Enkele ontwerponderdelen waaraan kan worden gedacht zijn groene daken, vogelvriendelijke gevels, vleermuiskasten, insectenhotels en inheemse plantentuinen. Extra aandacht besteden aan het natuurinclusief inrichten van gebieden waar geen nieuwbouw komt kan de biodiversiteit in Overvecht mogelijk zelfs versterken.

De bouw van de woningen (en sloop om ruimte te maken) en de extra verkeersgeneratie die dit als gevolg heeft zorgt voor extra stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in de omgeving van Overvecht. Omdat de omgevingsvisie als één project is doorgerekend zijn de depositiewaarden bijzonder hoog. In realiteit zal de woningbouw in Overvecht bestaan uit diverse kleinere projecten. Wanneer de woningbouwopgave wordt opgeknipt in kleinere projecten worden de depositiewaarden ook lager. De hoogste bijdrage aan de stikstofdepositie is het gevolg van de verkeersgeneratie van de omgevingsvisie. Ontwikkelingen in mobiliteit kunnen op termijn mogelijk de stikstofdepositie van de verkeersgeneratie doen afnemen. Het vergroten van de nadruk op openbaar vervoer zou hierbij kunnen helpen.

In de autonome ontwikkeling zit het gasloos maken van ongeveer 8.800 woningen in Overvecht-Noord. Dit maakt in totaal zo'n 6.000 kilogram NOx 'vrij'. Ondanks dat dit geen onderdeel is van de omgevingsvisie, kan beargumenteerd worden dat de ontwikkelingen tot 2040 beperkte impact hebben: de vrijgekomen stikstofruimte borgt de toename van stikstofdepositie die optreedt onder de omgevingsvisie. Het feit dat het gasloos worden van de woningen en Overvecht-Noord en de woningbouwopgave onder de omgevingsvisie niet onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn zorgt er echter voor dat dit formeel niet als interne saldering kan worden toegepast.

Ten slotte is de elektrificering van mobiele werktuigen een mogelijke mitigerende maatregel. In de berekening is gebruik gemaakt van aantallen die gebruikelijk waren tussen de jaren 2019 en 2022, welke met 40% gereduceerd zijn als gevolg van de duurzaamheidsambities van de gemeente Utrecht. Bij de emissies door mobiele werktuigen is uitgegaan van 6% AdBlue verbruik, wat nu

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

gebruikelijk is. Bij verdere elektrificatie en bij efficiënt gebruikte SCR-katalysatoren (7% AdBlue) kan het percentage van 40% verder omhoog.

7.5 Gezondheid

Voor het thema gezondheid is naar verwachting sprake van positieve effecten op de drie beoordeelde indicatoren. Om die reden zijn geen mitigerende maatregelen opgesteld om negatieve effecten te mitigeren.

7.6 Bodem en water

In het kader van bodem en water worden negatieve effecten verwacht op ondergronds ruimtegebruik en grondwater. Voor ondergronds ruimtegebruik is bekend dat de gemeente Utrecht bezig is met het beter in kaart brengen van de ondergrond middels 3D-modellen. Dit helpt op termijn bij het maken van strategische keuzes voor ondergrondse inrichting. Door een duidelijk beeld te hebben welke ondergrondse functies waar liggen kunnen nadelige effecten als gevolg van de omgevingsvisie, de realisatie van 7.000 woningen die van drinkwater, riolering en energie moeten worden voorzien, zoveel als mogelijk worden voorkomen.

Naast het in kaart brengen van de ondergrond, vormen ook de bestaande vervangingsopgaves in de wijk een kans om de ondergrondse infrastructuur te herschikken. Door de verschillende vervangingsopgaves in samenhang te ontwerpen en realiseren kan de drukte in de ondergrond in betere banen worden geleid.

Om de nadelige effecten op grondwater te beperken kan bij de realisatie van woningen worden gekozen voor maatregelen om waterinfiltratie te bevorderen. Zo kunnen op specifieke locatie infiltratiesystemen worden aangelegd om water beter vast te houden. Ook kan er worden gekozen voor permeabele materialen in de bebouwing en op de grond om de infiltratie van water te bevorderen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan inritten en parkeerplaatsen die in halfverharding worden aangelegd.

7.7 Klimaatadaptatie

Voor het thema klimaatadaptatie is naar verwachting sprake van positieve effecten op de drie beoordeelde indicatoren. Om die reden zijn geen mitigerende maatregelen opgesteld om negatieve effecten te mitigeren.

7.8 Omgevingsveiligheid

Als gevolg van de omgevingsvisie neemt het groepsrisico en plaatsgebonden risico in Overvecht toe, omdat de dichtheid van de wijk toeneemt op plaatsen nabij risicobronnen. Overschrijding van de het groepsrisico zal om die reden in een toekomstige situatie door een toename van de populatie waarschijnlijker zijn. De gemeente Utrecht geeft in de Nota omgevingsveiligheid aan de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico (voor beperkt kwetsbare objecten) te respecteren en hier slechts in bijzondere gevallen van te willen afwijken. Dit betekent dat bij daadwerkelijke realisatie van nieuwbouwplannen in Overvecht nabij potentiële risicobronnen expliciet aandacht voor omgevingsveiligheid dient te zijn.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

7.9 Archeologie en cultuurhistorie

Om eventuele aantasting van cultuurhistorische waarden te voorkomen, is het in acht nemen van de verschillende beschermingsregimes een belangrijke mitigerende maatregel. Door bestaande waarden als ontwerpuitgangspunt te nemen kunnen ruimtelijke ontwerpen ook de aanwezige cultuurhistorische waarden versterken.

7.10 Ruimtelijke kwaliteit

Voor het thema ruimtelijke kwaliteit is naar verwachting sprake van een negatief op de structuur van de wijk in onderzoeksalternatief 2. Indien wordt gekozen voor een gespreide verdichting, zoals in onderzoeksalternatief 2, dan dient expliciet aandacht te worden gegeven aan het inpassen van woningen binnen de bestaande structuren van de wijk. Doordat in dit onderzoeksalternatief in principe binnen alle buurten verdicht wordt met een relatief lage verdichtingsgraad, is de kans dat de bestaande structuur wordt aangetast aanwezig. Hierbij kan worden gedacht aan meer optoppen bij bestaande hoogbouw, in plaats van verdichten met grondgebonden woningen buiten de bestaande bebouwingsstructuur.

7.11 Energie

Voor energie wordt verwacht dat de omgevingsvisie een negatief effect heeft op het totale energiegebruik in de wijk. Om het totale energieverbruik van Overvecht te beperken is het realiseren van minder woningen een van de weinige concrete mitigerende maatregelen. Gedragsveranderingen in energieverbruik hebben naar verwachting beperkt effect, aangezien het energieverbruik in Overvecht relatief laag is.

In de effectbeoordeling is geconstateerd dat Overvecht, om energieneutraal te zijn, 9-10 MW aan extra vermogen nodig heeft. Een mogelijke oplossing binnen de wijk is om in Overvecht zonnepanelen op de gevel toe te staan. Door de vele hoogbouw in de wijk is beperkt dakoppervlak beschikbaar, maar is wel een groot geveloppervlak bruikbaar voor de opwekking van zonne-energie. Op die manier zou Overvecht mogelijk minder afhankelijk zijn van duurzame energie die buiten de wijk wordt opgewekt.

7.12 Circulariteit

Voor het thema circulariteit is naar verwachting sprake van positieve effecten op de beoordeelde indicator. Ondanks dat in het kader van circulariteit, ten opzichte van de referentiesituatie, naar verwachting een positief effect optreedt, zijn toch mitigerende maatregelen te benoemen om het effect van sloopafval te mitigeren. Slopen en hergebruiken is immers niet zonder nadelige milieueffecten, zij het beter dan slopen en afvalverwerking, en er worden in beide onderzoeksalternatieven meer dan 1.000 woningen gesloopt.

Om mogelijk negatieve effecten kan worden ingezet op het opzetten van lokale en regionale grondstoffencorridor en gebruik worden gemaakt van biobased materialen. Daarnaast kan een versterkte aanpak van duurzame grond-, weg- en waterbouw (Duurzaam GWW) ervoor zorgen dat meer aandacht komt voor circulariteit bij de gebiedsontwikkelingen onder de omgevingsvisie.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

7.13 CO2-uitstoot

Voor CO2-uitstoot is naar verwachting sprake van een negatief effect als gevolg van een toename van het inwonersaantal en sloop- en bouwwerkzaamheden. De gemeente Utrecht kan verschillende mitigerende maatregelen nemen om de CO2-uitstoot te verminderen. Dit kan bijvoorbeeld door het stimuleren van elektrisch vervoer, door bovenop de autonome elektrificatie van het wagenpark, nog extra laadpalen te plaatsen en deze energie lokaal op te wekken. Hierdoor kan het wagenpark schoner worden.

Ook kan de gemeente de CO2-uitstoot ten gevolge van afvalverwerking minimaliseren. Opties hiervoor zijn het in de hand werken van recyclen. Hierbij maakt Overvecht al stappen, bijvoorbeeld met het sinds 2014 bestaande repair cafe en met drie kringloopwinkels in de wijk. Bij de realisatie van nieuwe voorzieningen kunnen dergelijke functies worden uitgebreid. Wat daarnaast helpt is voldoende mogelijkheden tot afvalscheiding aan te bieden en educatie te bieden wat betreft afvalreductie.

Ook kan de gemeente de energie-efficiëntie van bestaande woningen en nieuwbouwwoningen verbeteren. Utrecht heeft als speerpunt om bestaande materialen zo veel mogelijk te hergebruiken. De gemeente kan subsidies verstrekken, eisen opleggen aan, of afspraken maken met ontwikkelaars en corporaties om meer duurzame bouw- en isolatiematerialen te gebruiken. Hierbij kan gedacht worden aan biobased (isolatie)materialen, die niet alleen een lage CO2-uitstoot hebben vanuit productie, maar ook CO2 opslaan. Daarnaast kan de gemeente subsidies verstrekken, eisen opleggen aan, of afspraken maken voor het extra bevorderen van groene daken en zonnepanelen.

7.14 Conclusie mitigerende maatregelen

Voor indicatoren waar naar verwachting sprake is van negatieve milieueffecten zijn mitigerende maatregelen uiteengezet. Wanneer sprake is van negatieve effecten, zijn deze veelal bij beide alternatieven te verwachten. Negatieve effecten zullen naar verwachting plaatsvinden binnen thema's als verkeer, geluid, luchtkwaliteit, natuur en biodiversiteit, bodem en water, omgevingsveiligheid, archeologie en cultuurhistorie, energie en CO2-uitstoot.

Voor thema's als natuur en biodiversiteit (met betrekking tot stikstofdepositie), omgevingsveiligheid, energie en CO2-uitstoot, waar mitigerende maatregelen het negatieve effect niet volledig kunnen wegnemen blijft een maatregel over die het meeste effect heeft: minder woningen realiseren. Wanneer, in plaats van de 7.000 woningen die zijn onderzocht in de onderzoeksalternatieven, de 5.000 woningen uit de RSU worden opgenomen in de uiteindelijke omgevingsvisie, dan neemt het negatieve effect al stevig af.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Voor alle onderstaande paragrafen (8.1 t./m. 8.6) kan gesteld worden: de bevonden positieve notities over het doelbereik van Alternatief 2 zijn niet terug te lezen in de 'onderbouwingen' in Deel B van de ontwerp-Omgevingsvisie.

8 Doelbereik van ambities onderzoeksalternatieven

In de uitgangspuntennotitie voor de omgevingsvisie heeft de gemeente Utrecht zes stadsprofielen opgesteld, waaronder verschillende uitgangspunten, veelal in de vorm van ambities (en principes), voor de omgevingsvisie worden benoemd.

Tabel 8.1 Stadsprofielen Overvecht en toelichting

Stadsprofiel	Toelichting van ambities en principes van de gemeente
Groene stad (Groen Overvecht)	We bouwen in Overvecht aan een groene en gezonde leefomgeving. Een omgeving die uitnodigt om te ontmoeten, te sporten en te bewegen. Met ruimte voor meer groen, biodiversiteit en natuur. Want een gezonde omgeving heeft ook een positief effect op de gezondheid van haar bewoners.
Verbonden stad (Verbonden Overvecht)	We willen dat Overvecht goed met andere wijken, de natuur en het groen verbonden is. Overvecht vormt een belangrijke schakel om vanuit de stad naar het omliggende landschap te komen. Er liggen kansen om de verbindingen binnen de wijk én met de omgeving te verbeteren.
Compacte stad (Compact Overvecht)	Er ligt een grote opgave om de wijk te verbeteren en te verdichten met woningen, werkplekken, voorzieningen en groen. De ruimte is beperkt. We moeten keuzes maken hoe we de beperkte ruimte goed gebruiken. Waar mogelijk willen we functies combineren. Bij een groeiende wijk horen meer voorzieningen, met winkelgebieden die goed bereikbaar zijn voor iedereen. We behouden wat sterk is en vernieuwen waar nodig.
Inclusieve stad (Inclusief Overvecht)	We werken aan een inclusieve wijk waar plek is voor iedereen. We zorgen voor meer diversiteit in de woningen, zodat de huidige én toekomstige bewoners in Overvecht kunnen wonen in een woning die bij hen past. De inrichting van de wijk draagt bij aan meer kansengelijkheid door het bieden van een stevige basis van voorzieningen, woningen, werkplekken, groen en mobiliteit. Deze is toegankelijk voor iedereen en biedt voldoende ruimte voor nieuwe ontwikkelingen
Toekomstbestendige stad (Toekomstbestendig Overvecht)	De ontwikkeling van Overvecht wordt integraal opgepakt met aandacht voor klimaatadaptatie, biodiversiteit, duurzame energie en circulariteit. Flexibiliteit en veerkracht zijn essentieel om op te toekomst voorbereid te zijn en je te kunnen aanpassen aan nieuwe omstandigheden en ontwikkelingen.
Vertraagde stad (Vertraagd Overvecht)	We bieden in Overvecht voldoende plekken voor stilte en rust en daarmee een gezonde omgeving om in te leven. Minder verkeersdrukte, meer groen en ruimte voor initiatieven uit de wijk.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Per stadsprofiel worden programma's of opgaven en ingrepen benoemd. Hiermee schetst de gemeente Utrecht wat er onder de omgevingsvisie moet gebeuren. In dit hoofdstuk wordt gekeken in welke mate de twee alternatieven, Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2), voldoen aan de vereisten uit de uitgangspuntennotitie.

8.1 Groen Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk
- Een gezonde, groene leefomgeving
- Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten
- Verdichten en vergroenen in balans

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven. Input voor de beoordeling van het doelbereik is de effectbeoordeling van de verschillende thema's, zoals beschreven in hoofdstuk 5.

Tabel 8.2 Doelbereik van alternatieven voor Groen Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk	Bij onderzoeksalternatief 1wordt de geambieerde sterke groenstructuur naar verwachting behaald. De huidige groenstructuur groeit onder de omgevingsvisie en wordt meer divers ingericht. De (ruimtelijke) identiteit van de wijk blijft naar verwachting gelijk, maar is in de referentiesituatie al vrij sterk.	Bij onderzoeksalternatief wordt de geambieerde sterke groenstructuur naar verwachting behaald. De huidige groenstructuur groeit onder de omgevingsvisie en wordt meer divers ingericht. Daarnaast kan in dit alternatief meer groen worden gerealiseerd dan in alternatief 1. De identiteit van de wijk versterkt naar verwachting, waarmee een hoger doelbereik ontstaat.
Een gezonde, groene leefomgeving	Wanneer wordt gekeken naar het programma voor de onderzoeksalternatieven is te zien dat het groen in alternatief 1 in Overvecht (zonder het Noorderpark) met 41 hectare toeneemt (van 152 hectare naar 193 hectare). Alternatief 1 heeft een positief effect op gezondheid. Aansluitend op bovenstaande	Wanneer wordt gekeken naar het programma voor de onderzoeksalternatieven is te zien dat het groen in alternatief 2 in Overvecht (zonder het Noorderpark) met 45 hectare toeneemt (van 152 hectare naar 197 hectare). Alternatief 2 heeft een zeer positief effect op gezondheid. Daarmee kent het een hoger doelbereik dan alternatief 1.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
	conclusie op groen wordt een hoog doelbereik verwacht.	
Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten	Binnen alternatief 1 wordt een positief effect op spelen, bewegen en ontmoeten verwacht, als gevolg van de uitgangspunten die de gemeente voor ontwikkelingen in de openbare ruimte heeft.	De meer gespreide verdichting geeft kansen om op meer plekken concrete kansen voor spelen, bewegen en ontmoeten te realiseren. Hiermee kent het een hoger doelbereik dan alternatief 1.
Verdichten en vergroenen in balans	Met de toename van groen in dit onderzoeksalternatief met 41 hectare ten opzichte van de nieuwbouwfootprint van ongeveer 8 hectare kan worden gesteld dat verdichten en vergroenen in balans is. Binnen de scope van dit alternatief is niet meegenomen of voor elke nieuwe woning een boom wordt geplant. Of deze deelambitie bereikt wordt is dus nog de vraag.	Met de toename van groen in dit onderzoeksalternatief met 45 hectare ten opzichte van de nieuwbouwfootprint van ongeveer 9 hectare kan worden gesteld dat verdichten en vergroenen in balans is. Hiermee wordt een hoger doelbereik behaald dan in alternatief 1.

8.2 Verbonden Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap
- Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar
- We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk

De gemeente heeft in de uitgangspuntennotitie de volgende opgaven en ingrepen opgenomen die onder de omgevingsvisie gerealiseerd moeten worden:

- Ontwikkeling Overvecht station als knooppunt
- Omzetten Brailledreef/Einsteindreef naar stadsboulevard
- Nieuwe groenblauwe verbindingen voor fiets en voetganger onder andere over de Noordelijke Randweg Utrecht
- Betere verbindingen tussen Overvecht en het Winkelcentrum Overvecht met meer groen, minder snelverkeer/auto's en een betere busverbinding
- HOV-verbinding met Utrecht Science Park en op de langere termijn richting Leidsche Rijn Centrum (indicatief)
- Transitie openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer (parkeren en inrichting op een maximumsnelheid van 30 km/u), meer ruimte voor verblijf, voetganger, fietser, OV en groen, spreiding fietsverkeer (meerdere (aantrekkelijke) ringen-radialen in combinatie met groenblauw netwerk)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven.

Tabel 8.3 Doelbereik van alternatieven voor Verbonden Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap	In onderzoeksalternatief 1 ontwikkelt Overvecht zich tot een goed verbonden wijk, richting de binnenstad en richting het buitengebied. Met de komst van een HOV-verbinding is het doelbereik hier naar verwachting hoger dan in alternatief 2.	Ook in dit alternatief blijft Overvecht goed verbonden met stad en buitengebied, maar in mindere mate dan in alternatief 1. De ambitie wordt echter naar verwachting wel behaald.
Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar.	De nadruk op de HOV-as zorgt er naar verwachting voor dat inwoners rondom deze HOV-as binnen 10 minuten bij dagelijkse voorzieningen zijn. Wijken die wat verder van de HOV-as af liggen kennen een minder frequent OV-aanbod, maar er blijft buurtgericht OV in de wijken. Loop- en fietsvoorzieningen worden beter als gevolg van nieuwe verbindingen en autoluwe buurten, waarmee voorzieningen voor veel mensen binnen de geambieerde 10 minuten bereikbaar zijn.	Het fijnmazige busnetwerk draagt sterk bij aan de verbindingen binnen de wijk. Zo zijn dagelijkse voorzieningen binnen 10 minuten bereikbaar te voet, met de fiets én het openbaar vervoer. De frequenties van het busvervoer zijn echter niet zo hoog als bij de HOV-as in alternatief 1. Daarnaast zijn de loop- en fietsvoorzieningen beter als gevolg van nieuwe verbindingen, maar de straten zijn minder autoluw dan in alternatief 1. Dit alternatief haalt daardoor het doel iets minder goed dan alternatief 1.
We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk	In alternatief 1 weet Overvecht zich te ontwikkelen tot een wijk waar men zich gezond verplaatst te voet en met de fiets. De komst van de HOV-verbinding is slim, doordat deze naar verwachting meer toekomstbestendig is dan een traditioneel busnetwerk. Daarnaast blijft er buurtgericht OV in de wijken voor de toegankelijkheid van ouderen en mindervaliden. De verkeersveiligheid neemt in dit alternatief toe door de knips	Ook in alternatief 2 weet Overvecht zich te ontwikkelen tot een wijk waar men zich gezond verplaatst te voet en met de fiets. De realisatie van een fijnmazig busnetwerk door de hele wijk is een meer sociale ontwikkeling (meer mensen kunnen hier makkelijk gebruik van maken dan één HOV-verbinding), maar mogelijk minder toekomstbestendig. De verkeersveiligheid neemt in dit alternatief af omdat de wijken

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
	waardoor de woonwijken autoluw worden.	minder vrijgespeeld kunnen worden van doorgaand verkeer.

8.3 Compact Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- We maken slim gebruik van de schaarse ruimte
- Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering
- Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven.

Tabel 8.4 Doelbereik van alternatieven voor Compact Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
We maken slim gebruik van de schaarse ruimte	Door middel van verdichten op strategische locaties, het optoppen van bestaande woningen en appartementencomplexen en functiemenging wordt gehoor gegeven aan de ambitie om slim met schaarse ruimte om te gaan, en zoveel mogelijk ruimte te reserveren voor groen. Bestaande maaiveldparkeerplaatsen worden met 1% per jaar gesaneerd.	Door middel van verdichten op strategische locaties, het optoppen van bestaande woningen en appartementencomplexen en functiemenging wordt gehoor gegeven aan de ambitie om slim met schaarse ruimte om te gaan, en zoveel mogelijk ruimte te reserveren voor groen. Dit alternatief heeft echter wel meer verspreide bebouwing dan alternatief 1, waardoor in dit alternatief meer bebouwd oppervlak komt. Bestaande maaiveldparkeerplaatsen worden met 0,5% per jaar gesaneerd.
Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering	Met 7.000 nieuwe woningen in Overvecht in dit onderzoeksalternatief wordt de wijk stevig verdicht. Bestaande, gesloten plinten worden nieuw leven ingeblazen door ruimte te creëren voor wonen, werken en diverse voorzieningen zoals detailhandel en horeca. Wonen en werken is in balans. Wel worden in	Met 7.000 nieuwe woningen in Overvecht in dit onderzoeksalternatief wordt de wijk stevig verdicht. Bestaande, gesloten plinten worden nieuw leven ingeblazen door ruimte te creëren voor wonen, werken en diverse voorzieningen zoals detailhandel en horeca. Wonen en werken is in balans. Wel worden in

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
	dit alternatief eer woningen toegevoegd in de buurt van het spoor en de HWC bij Overvecht Centrum dan in alternatief 2. Dit zijn in potentie hinderbronnen. Ook woningen aan drukke wegen (Einsteindreef en Zamenhofdreef) kunnen hinder ondervinden aan stof en geluidhinder van voertuigen. In alternatief 1 zal het aantal voorzieningen toenemen. De gebundelde verdichting zorgt er naar verwachting wel voor dat deze voorzieningen zich meer zullen concentreren op bepaalde plekken in de wijk. Wel ontstaan mogelijk meer diversiteit aan functies en aanbod.	dit alternatief woningen toegevoegd in de buurt van het spoor en de HWC bij Overvecht Centrum, hoewel minder dan in alternatief 2. Dit zijn in potentie hinderbronnen. Ook woningen aan drukke wegen (Einsteindreef en Zamenhofdreef) kunnen hinder ondervinden aan stof en geluidhinder van voertuigen.In de effectbeoordeling is toegelicht dat met gespreide verdichting naar verwachting meer kans is op de medeontwikkeling van (maatschappelijke) voorzieningen op meer plekken in de wijk. De kans op wijkverbetering hierdoor is redelijk groot.
Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk	In onderzoeksalternatief 1 blijft de ruimtelijke identiteit van Overvecht naar verwachting gelijk. Dit alternatief biedt de mogelijkheid om de ruimtelijke identiteit van Overvecht Centrum te versterken door de verdichting op die plek. Op welke wijze de verdichting hier plaatsvindt is echter niet uitgewerkt in het onderzoeksalternatief. Het toevoegen van groen in dit alternatief draagt bij aan het groene raamwerk, ondanks een verdere verdichting.	In alternatief 2 neemt de ruimtelijke identiteit toe. De gespreide verdichting biedt kansen voor het aantrekkelijker maken van de buurten. Het toevoegen van groen in dit alternatief draagt bij aan het groene raamwerk, ondanks een verdere verdichting. Met deze wijze van verdichten wordt een hoger doelbereik verwacht voor deze deelambitie.

Zie opmerking op p.191.

8.4 Inclusief Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woningaanbod voor huidige en toekomstige bewoners
- Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen
- Prettige en sociaal veilige routes en plekken
- Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

De gemeente heeft hiervoor een vereistenprogramma van voorzieningen opgesteld, dit omvat:

- Sport: locatieonderzoek voor honk- en softbalvelden vanuit sportpark Nieuw Welgelegen, Sportpark Vechtzoom (2 hockeyvelden), Sportpark Loevenhoutsedijk (2 korfbalvelden herinrichting), uitbreiding zwembad de Kwakel (optioneel) en Noordpark (3-4 voetbalvelden)
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal
- Zorg: Extra woon-zorgcomplex
- Cultuur: zoeklocatie broedplaatsen

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven.

Tabel 8.5 Doelbereik van alternatieven voor Inclusief Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woningaanbod voor huidige en toekomstige bewoners	Onderzoeksalternatief 1 wijkt vrijwel niet af van onderzoeksalternatief 2 als het gaat om kwalitatief goed woningaanbod. Wel worden in dit alternatief relatief veel appartementen ontwikkeld, waarvan er in Overvecht al zeer veel zijn. Zo ontstaat nog meer hoogbouw, waardoor een meer eentonig beeld van de wijk ontstaat.	Onderzoeksalternatief 2 wijkt vrijwel niet af van onderzoeksalternatief 1 als het gaat om kwalitatief goed woningaanbod. Door iets meer grondgebonden woningen te realiseren in dit alternatief ontstaat wel meer dakoppervlak om zonnepanelen op te plaatsen en ontstaat een iets meer divers beeld qua woningtypologie.
Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen	Eerder toegelicht in Compact Overvecht, neemt het aantal voorzieningen in de wijk in dit alternatief redelijk sterk toe. Wel zijn deze mogelijk minder goed bereikbaar voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn door het ontbreken van een fijnmazig OV-netwerk door de hele wijk.	In dit alternatief neemt het aantal voorzieningen in de wijk minder sterk toe dan in alternatief 1. Wel zijn deze voorzieningen beter bereikbaar voor bewoners van Overvecht, door het fijnmazige busnetwerk in de wijk. Zo weten ook ouderen en mensen die slecht ter been zijn zich te verplaatsen.
Prettige en sociaal veilige routes en plekken	Sociale veiligheid is een uitdaging in Overvecht. De omgevingsvisie geeft beperkt handvatten om te stellen dat dit doel bereikt wordt.	Ook voor alternatief 2 geldt dat onvoldoende informatie beschikbaar is over sociale veiligheid om te stellen dat dit doel bereikt wordt.
Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar	Sociale cohesie wordt in het planMER beoordeelt aan de hand van maatschappelijke voorzieningen in de wijk. In	In alternatief 2 wordt gespreid verdicht. Doordat op meer verschillende plekken ontwikkeld wordt, is ook op meer plekken kans

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
	alternatief 1 komen er maatschappelijke voorzieningen bij. Wel zullen deze geclusterd zijn bij de HOV-as, en dus op beperkte plekken in de wijk. In bredere zin geldt voor sociale binding dat zeer beperkt informatie te vinden is in de omgevingsvisie en uitgangspunten voor alternatief 1 om het doelbereik hier concreet op te bepalen.	om maatschappelijke voorzieningen te realiseren. Op basis van deze indicator heeft alternatief 2 een hoger doelbereik dan alternatief 1. Verder geldt ook hier dat beperkte informatie beschikbaar is om concreet te beoordelen of de ambities voor sociale binding behaald worden.

8.5 Toekomstbestendig Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- Een groene, natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving
- We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair

De gemeente heeft in de uitgangspuntennotitie de opgave voor het toekomstbestendig maken van Overvecht geschetst:

- Overvecht is in 2030 energieneutraal en volledig aardgasvrij
- In 2050 bouwen en verbouwen we volledig circulair
- Zoekgebied windenergie in het Noorderpark

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven.

Tabel 8.6 Doelbereik van alternatieven voor Toekomstbestendig Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
Een groene, natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving	Onder meer toegelicht in Groen Overvecht is in alternatief 1 sprake van een groene omgeving in Overvecht. Of deze ook natuurinclusief wordt is op basis van de omgevingsvisie en de uitgangspunten voor alternatief 1 niet te zeggen. In de effectbeoordeling is vastgesteld dat de omgevingsvisie naar verwachting een goede stap is om de wijk meer klimaatbestendig te maken.	Ook alternatief 2 zorgt ervoor dat Overvecht een (nog meer) groene omgeving krijgt. Ook hier is niet vast te stellen of de wijk natuurinclusief wordt, deze ontwerprandvoorwaarde wordt niet gegeven. Net als alternatief 1 wordt verwacht dat alternatief 2 leidt tot een meer klimaatbestendig Overvecht.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair	Door minder dakoppervlak te realiseren dan in alternatief 2 wordt minder efficiënt duurzame energie opgewekt, omdat er dan minder dakoppervlak is om zonnepanelen op aan te leggen. Met de uitgangspunten uit de omgevingsvisie en de hoeveelheid sloop wordt Overvecht meer circulair, maar worden de ontwikkelingen naar verwachting niet 100% circulair. Hiervoor is de nieuwbouwopgave met 7.000 woningen te groot. Wel wordt ingezet op zo min mogelijk sloop; in dit onderzoeksalternatief ook minder dan in alternatief 2.	Alternatief 2 biedt naar verwachting meer mogelijkheden om zonne-energie op te wekken dan alternatief 1, door een groter dakoppervlak. Met de uitgangspunten uit de omgevingsvisie en de hoeveelheid sloop wordt Overvecht meer circulair, maar worden de ontwikkelingen naar verwachting niet 100% circulair. Hiervoor is de nieuwbouwopgave met 7.000 woningen te groot. Wel wordt ingezet op zo min mogelijk sloop. In dit onderzoeksalternatief zullen meer woningen worden gesloopt dan in alternatief 1.

8.6 Vertraagd Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit
- Geleidelijke groei en ontwikkeling

De gemeente heeft in de uitgangspuntennotitie de opgave voor het vertragen van Overvecht geschetst:

- Plekken om tot rust te komen
- Ruimte om plekken geleidelijk te laten groeien samen met de gebruikers
- Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven.

Tabel 8.7 Doelbereik van alternatieven voor Vertraagd Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit	Ook al wordt de lucht in de autonome situatie schoner dan in de huidige situatie en voldoet het aan de normen, toch haalt het dan niet de WHO-advieswaarden. De luchtkwaliteit neemt in alternatief 1 af – dit doel wordt dus niet bereikt.	Ook al wordt de lucht in de autonome situatie schoner dan in de huidige situatie en voldoet het aan de normen, toch haalt het dan niet de WHO-advieswaarden. Ook in dit alternatief neemt de luchtkwaliteit af. De gecumuleerde

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
	Daarnaast neemt de gecumuleerde geluidbelasting in de wijk toe, in dit alternatief met name als gevolg van industrielawaai. Het doelbereik bij deze ambitie is dus vrij laag.	geluidbelasting neemt in dit alternatief toe, maar minder erg dan in alternatief 1. Het doelbereik is dus hier ook aan de lage kant, maar beter dan in alternatief 1.
Geleidelijke groei en ontwikkeling	Met de stevige verdichtingsopgave zal Overvecht niet snel zijn uitontwikkeld. De omgevingsvisie geeft ook aan dat de groei en ontwikkeling geleidelijk zal zijn en afhankelijk is van verschillende factoren zoals beschikbare middelen. Dit is een realistische kijk. Daarmee blijft natuurlijk wel onzekerheid bestaan in welke mate doelen worden gehaald. Het is namelijk ook afhankelijk van ontwikkelingen zoals prijsfluctuaties van grondstoffen, rentestanden en beschikbaarheid van arbeid in de bouwsector.	Het doelbereik voor dit onderzoeksalternatief is hetzelfde als voor alternatief 1.

8.7 Conclusie doelbereik

In deze paragraaf worden de belangrijkste resultaten van het doelbereik van de ambities en principes per stadsprofiel beknopt toegelicht. Eventueel onderscheid tussen het doelbereik in alternatief 1 en alternatief 2 komen hierbij aan bod.

Tabel 8.8 Samenvatting doelbereik van ambities

Stadsprofiel	Beoordeling doelbereik
Groen Overvecht	Voor Groen Overvecht is in beide alternatieven naar verwachting sprake van een redelijk hoog doelbereik. Alternatief 2 scoort op enkele ambities echter beter dan alternatief 1.
Verbonden Overvecht	Ook bij Verbonden Overvecht is in beide gevallen sprake van een redelijk positief beeld qua doelbereik. Voor de verbinding met het centrum van Utrecht en verkeersveiligheid heeft alternatief 1 wel duidelijk een hogere mate van doelbereik dan alternatief 2. Niet alleen in alternatief 2, maar ook in alternatief 1 zullen er bussen door de buurten blijven rijden. In alternatief 1 zal dit wellicht wel met een andere frequentie en route zijn, wat kan leiden dat mensen langer moeten wachten of een andere opstaphalte hebben dan in alternatief 2.
Compact Overvecht	Ook voor dit stadsprofiel wordt een redelijk hoog doelbereik verwacht. Alternatief 1 zorgt naar verwachting voor meer voorzieningen in Overvecht, doordat een meer hoogstedelijke wijk wordt gerealiseerd. Deze voorzieningen

dus?

Als je het onderstaande goed doorleest (en dáárgelaten de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken), dan leidt ook deze samenvatting niet vanzelf tot een keuze voor Alternatief 1.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Stadsprofiel	Beoordeling doelbereik
	zullen zich dan wel gaan vestigen rond de HOV-verbinding, waar ze minder goed te voet en per fiets te bereiken zijn voor bewoners in de wijk. De gespreide verdichting in alternatief 2 zorgt ervoor meer voorzieningen in de wijk worden ontwikkeld.
Inclusief Overvecht	Aansluitend op bovenstaande beoordeling voor Compact Overvecht, kan bij Inclusief Overvecht worden geconcludeerd dat de gespreide verdichting leidt tot een betere bereikbaarheid van voorzieningen bij alternatief 2 – deze zijn immers vaker dichtbij dan in alternatief 1. Over prettige en sociaal veilige routes kan op basis van de omgevingsvisie en de uitgangspunten voor de alternatieven niet veel gezegd worden. Dit geldt ook voor de sociale binding met de wijk en tussen mensen. Er is daarmee een grote onzekerheidsmarge in hoeverre de doelen worden gehaald.
Toekomstbestendig Overvecht	De onderzoeksalternatieven ontlopen elkaar niet veel bij de ambities voor een toekomstbestendig Overvecht. In beide alternatieven worden stappen gezet qua duurzaamheid en klimaatbestendigheid, en voor beiden is niet te stellen dat ze natuurinclusief worden.
Vertraagd Overvecht	Vertraagd Overvecht is het enige stadsprofiel waarvan kan worden gesteld dat het verwachte doelbereik laag is. De luchtkwaliteit neemt in Overvecht in beide alternatieven af. Ook neemt de hinder van geluid naar verwachting toe (in alternatief 1 meer dan in alternatief 2). Over de geleidelijkheid van de ontwikkeling van de wijk is onvoldoende te zeggen op basis van de uitgangspunten en informatie voor de onderzoeksalternatieven.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Zie alle voorgaande opmerkingen en analyses.

Het hier geformuleerde positievere effect van Alternatief 1 t.o.v. Alternatief 2 is ONWAAR en een niet deugdelijk onderbouwde claim.

Daarnaast ontbreekt onderzoek naar de doorstroomcapaciteit van de enkele in-/uitgang per buurt (in Alternatief 1) en naar het effect op CO2-uitstoot a.g.v. het omrijdeffect' van de verkeersmaatregelen.

9 Conclusie onderzoeksalternatie

In dit hoofdstuk komen de belangrijkste conclusies uit de drie h
aan bod: de conclusie van de milieueffecten van de twee onde
over mitigerende maatregelen van negatieve effecten en de co

9.1 Conclusie milieueffecten

Als naar het totaal van alle milieueffecten wordt gekeken (zie t
redelijk aantal indicatoren in beide alternatieven een positief of
voor verkeer bijvoorbeeld de wijze van verplaatsing (modal spli
indicatoren van het thema gezondheid, enkele indicatoren van
ruimtelijke kwaliteit, aandeel duurzame energie, circulariteit en verschillende parameters van CO2-uitstoot (openbaar vervoer; ontmoedigen gemotoriseerd verkeer; verduurzamen woningen). Zeer negatieve effecten zijn er voor geluidhinder industrie, stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden en twee parameters van CO2-uitstoot (verandering inwonersaantal; sloop- en bouwwerkzaamheden). Negatieve effecten zijn er op luchtkwaliteit, beschermde soorten, ondergronds ruimtegebruik, omgevingsveiligheid, archeologie en totaal energieverbruik.

De milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven verschillen daarentegen bij diverse indicatoren wel van elkaar. Deze verschillen zijn vooral terug te voeren op de verschillen in het verdichtingsprogramma voor de onderzoeksalternatieven en mobiliteitsconcept. Zo heeft alternatief 1 relatief een positiever effect dan alternatief 2 op verkeersafwikkeling (positief versus negatief effect), verkeersveiligheid (positief versus negatief effect) indicatoren van ruimtelijke kwaliteit en bij het ontmoedigen van gemotoriseerd verkeer als indicator van CO2-uitstoot (zeer positief versus positief effect). Het positievere effect van verkeersafwikkeling van alternatief 1 ten opzichte van alternatief 2 zijn het gevolg van de maatregelen die worden doorgevoerd. In alternatief 1 is enkel sprake van verkeerstoenames op de grotere gebiedsontsluitingswegen. In alternatief 2 zijn er zowel toenames op de grotere gebiedsontsluitingswegen, als op een deel van de erftoegangswegen in de wijk. Voor verkeersveiligheid is de verwachting dat bij alternatief 1 de verkeersveiligheid vergelijkbaar blijft als in de referentiesituatie. Doordat er in alternatief 2 zowel verkeer in de woonstraten blijft rijden en de gebiedsontsluitingswegen drukker worden met als gevolg dat de oversteekbaarheid verslechtert, heeft alternatief 2 een negatief effect op de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie.

Alternatief 2 heeft meer positieve effecten op indicatoren van de thema's gezondheid (sport en bewegen; sociale cohesie) en de indicator bodemkwaliteit. Daarnaast worden minder negatieve effecten verwacht bij indicatoren van het thema geluid. Voor gezondheid komt dit door de aard van verdichting: bij gespreide verdichting is er een grotere kans dat rond ontwikkelingen de openbare ruimte ook wordt ontwikkeld. Zo kan ruimte ontstaan voor sport en bewegen in de openbare ruimte. Daarnaast worden maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd wanneer op een locatie sprake is van nieuwbouw. Omdat in alternatief 2 op meer plekken in de wijk sprake is van nieuwbouw, is kans dat meer maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd worden. Voor bodemkwaliteit zit het verschil in beoordeling ook in de aard van verdichting. Doordat in alternatief

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

2 op meer plekken nieuwbouw wordt gerealiseerd dan in alternatief 1 is er grote kans dat de bodem als die vervuild is, gesaneerd moet worden. Dit leidt tot een verbetering van de bodemkwaliteit. Onderzoeksalternatief 2 wordt beter beoordeeld op enkele indicatoren van het thema geluid, omdat de ontwikkelingen binnen dit alternatief erop duiden dat minder sprake zal zijn van hinder door weg- en railverkeer.

Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de beoordeling van de milieueffecten van beide alternatieven. Hierbij is geen afweging gemaakt van het totaaleffect op het milieu van beide onderzoeksalternatieven, er is immers niet vastgesteld hoe zwaar indicatoren wegen binnen het planMER.

Alt. 1 negatiever dan Alt. 2

Tabel 9.1 Milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Verkeer	Verkeersafwikkeling	Verschuiving van autoverkeer	+	-
	Kruispunten	Doorstroming op kruispuntniveau	-	-
	Wijze van verplaatsing	De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	+	+
	Routes fiets en voetganger	Kwaliteit van langzaam verkeerroutes	+	+
	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid	+	-
Geluid	Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. eiten)	-	0
		n het dat van het	-	0
		n het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	--	--
	Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	--	-
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	-
Natuur en biodiversiteit	Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	-	-
	Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	0	0
		Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	--	--
	Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	0	0

Hier item toe te voegen: Doorstroming in de 'flessenhalzen' (één inprikker per buurt).
(Is nog niet onderzocht, maar Alt.1 scoort dan zeker negatiever dan Alt.2.)

Dat Alt. 2 verkeersONveilig zou zijn is niet onderbouwd.

TAUW

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Gezondheid	Sport en bewegen	Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	+	++
	Groen in het gebied	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	+	+
	Sociale cohesie	Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	+	++
Bodem en water	Bodemkwaliteit	Aanwezigheid van bodemverontreinigingen	+	++
	Ondergronds ruimtegebruik	Intensiviteit gebruik ondergrond	-	-
	Grondwater	Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	0	0
	Waterkwaliteit	Impact bebouwing op waterkwaliteit	+	
	Waterkwantiteit	Impact bebouwing op waterkwantiteit	+	
	Waterveiligheid	Overstromingsrisico	0	
aptatie	Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	0	0
	Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	+	+
	Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	+	
sveilig heid	Omgevings-veiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	-	-
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologie	Behoud archeologische waarden	-	-
	Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	0	0
Ruimtelijke kwaliteit	Belevingswaarde	Structuur	0	-
		Identiteit	+	+
		Herkenbaarheid	0	0
	Gebruikswaarde	Samenhang	+	0
		Diversiteit aan functies en aanbod	++	+
		Bruikbaarheid	+	+
Energie	Energietransitie	Aandeel duurzame energie	+	+
		Totaal energieverbruik	-	-
Circulariteit	Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	+	+
CO2-uitstoot	CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	--	--
		Sloop- en bouwwerkzaamheden	--	--
		Openbaar vervoer	+	+
		Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	++	+
		Verduurzamen woningen	+	+
			--	0

Alt. 2 brengt 7% meer groentoevoeging dan Alt.1. (zie p.139) --> Dubbele ++ ?

Hier item toevoegen: mogelijkheid energieneutraal bouwen. Zie opm. op p.13. Alt.1 scoort dan negatiever dan Alt.2.

Subjectieve scores. Zie opmerkingen in par. 6.10.3.

ontmoedigen is geen garantie op effect

Toevoegen: extra autokilometers a.g.v. omrijden naar wijkvoorzieningen

9.2 Conclusie mitigerende maatregelen

Voor indicatoren waar naar verwachting sprake is van negatieve milieueffecten zijn mitigerende maatregelen uiteengezet. Wanneer sprake is van negatieve effecten, zijn deze veelal bij beide alternatieven te verwachten. Negatieve effecten zullen naar verwachting plaatsvinden binnen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Als je het onderstaande goed doorleest (en dáárgelaten de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken), dan leidt ook deze samenvatting niet vanzelf tot een keuze voor Alternatief 1.

thema's als verkeer, geluid, luchtkwaliteit, natuur en biodiversiteit, bodem en water, omgevingsveiligheid, archeologie en cultuurhistorie, energie en CO2-uitstoot.

Voor thema's als natuur en biodiversiteit (met betrekking tot stikstofdepositie), externe veiligheid, energie en CO2-uitstoot, waar mitigerende maatregelen het negatieve effect niet volledig kunnen wegnemen blijft een maatregel over die het meeste effect heeft: minder woningen realiseren. Wanneer, in plaats van de 7.000 woningen die zijn onderzocht in de onderzoeksalternatieven, de 5.000 woningen uit de RSU worden opgenomen in de uiteindelijke omgevingsvisie, dan neemt het negatieve effect al stevig af.

9.3 Conclusie doelbereik onderzoeksalternatieven

De conclusie van het doelbereik van de onderzoeksalternatieven staat in onderstaande tabel. Hier wordt per stadsprofiel gekeken in hoeverre de onderzoeksalternatieven de ambitie haalt en wat daarin de verschillen tussen de twee onderzoekalternatieven zijn.

Tabel 9.2 Samenvatting doelbereik van de onderzoeksalternatieven

Stadsprofiel	Beoordeling doelbereik
Groen Overvecht	Voor Groen Overvecht is in beide alternatieven naar verwachting sprake van een redelijk hoog doelbereik. Alternatief 2 scoort op enkele ambities echter beter dan alternatief 1.
Verbonden Overvecht	Ook bij Verbonden Overvecht is in beide gevallen sprake van een redelijk positief beeld qua doelbereik. Voor de verbinding met het centrum van Utrecht en verkeersveiligheid heeft alternatief 1 wel duidelijk een hogere mate van doelbereik dan alternatief 2. Anderzijds is alternatief 2 een socialer ontwikkelperspectief door de realisatie van een fijnmazig busnetwerk door de hele stad dan een HOV-verbinding door het centrum van de wijk.
Compact Overvecht	Ook voor dit stadsprofiel wordt een redelijk hoog doelbereik verwacht. Alternatief 1 zorgt naar verwachting voor meer voorzieningen in Overvecht, doordat een meer hoogstedelijke wijk wordt gerealiseerd. Deze voorzieningen zullen zich dan wel gaan vestigen rond de HOV-verbinding, waar ze minder goed te voet en per fiets te bereiken zijn voor bewoners in de wijk. De gespreide verdichting in alternatief 2 zorgt ervoor meer voorzieningen in de wijk worden ontwikkeld.
Inclusief Overvecht	Aansluitend op bovenstaande beoordeling voor Compact Overvecht, kan bij Inclusief Overvecht worden geconcludeerd dat de gespreide verdichting leidt tot een betere bereikbaarheid van voorzieningen bij alternatief 2 – deze zijn immers vaker dichtbij dan in alternatief 1. Over prettige en sociaal veilige routes kan op basis van de omgevingsvisie en de uitgangspunten voor de alternatieven niet veel gezegd worden. Dit geldt ook voor de sociale binding met de wijk en tussen mensen.
Toekomstbestendig Overvecht	De onderzoeksalternatieven ontlopen elkaar niet veel bij de ambities voor een toekomstbestendig Overvecht. In beide alternatieven worden stappen gezet qua duurzaamheid en klimaatbestendigheid, en voor beiden is niet te stellen

Voor alle onderstaande paragrafen (8.1 t./m. 8.6) kan gesteld worden: de bevonden positieve notities over het doelbereik van Alternatief 2 zijn niet terug te lezen in de 'onderbouwingen' in Deel B van de ontwerp-Omgevingsvisie.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Stadsprofiel	Beoordeling doelbereik
	dat ze natuurinclusief worden. Beide zorgen ook voor meer circulariteit bij de verdere verdichting van Overvecht (alternatief 2 wel in hogere mate dan alternatief 1).
Vertraagd Overvecht	Vertraagd Overvecht is het enige stadsprofiel waarvan kan worden gesteld dat het verwachte doelbereik laag is. De luchtkwaliteit neemt in Overvecht in beide alternatieven af. Ook neemt de hinder van geluid naar verwachting toe (in alternatief 1 meer dan in alternatief 2). Over de geleidelijkheid van de ontwikkeling van de wijk is onvoldoende te zeggen op basis van de uitgangspunten en informatie voor de onderzoeksalternatieven.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

10 Reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie

In dit planMER zijn twee onderzoeksalternatieven beoordeeld op hun milieueffect (hoofdstuk 5), zijn mitigerende maatregelen omschreven voor het voorkomen of verminderen van eventuele negatieve effecten (hoofdstuk 6) en is het doelbereik van de onderzoeksalternatieven geanalyseerd (hoofdstuk 7). Nadat deze beoordeling van de onderzoeksalternatieven is uitgevoerd, is door het team van PosadMaxwan en de gemeente Utrecht een ontwerp-omgevingsvisie opgesteld. Om ook de effecten en het doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie in beeld te brengen is een reflectie op dit document opgesteld. Dit hoofdstuk staat allereerst stil bij de belangrijkste verschillen tussen de onderzoeksalternatieven en de ontwerp-omgevingsvisie. Hierbij is met name aandacht voor het verschil met onderzoeksalternatief 1, waar de ontwerp-omgevingsvisie het meest op lijkt. Ten tweede volgt een gevoeligheidsanalyse van het eventuele verschil in milieueffecten tussen de ontwerp-omgevingsvisie en onderzoeksalternatief 1. Ten slotte wordt het doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie beoordeeld.

10.1 Verschillen onderzoeksalternatieven en ontwerp-omgevingsvisie



Figuur 10.1 Omgevingsvisiekaart (bron: ontwerp-omgevingsvisie Overvecht 2040)

Op bovenstaande kaart is het eindbeeld van de omgevingsvisie van Overvecht in 2040 te zien. De kaart is een combinatie van de kaartbeelden voor groen, mobiliteit, voorzieningen en verdichtingen. Belangrijk om hierbij op te merken is dat het aantal te realiseren woningen en

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

arbeidsplaatsen in de ontwerp-omgevingsvisie lager is dan is onderzocht in de onderzoeksalternatieven in dit planMER. In plaats van 7.000 woningen en 4.200 arbeidsplaatsen in de onderzoeksalternatieven gaat de ontwerp-omgevingsvisie uit van de realisatie van 5.000 woningen en minimaal 3.000 arbeidsplaatsen.

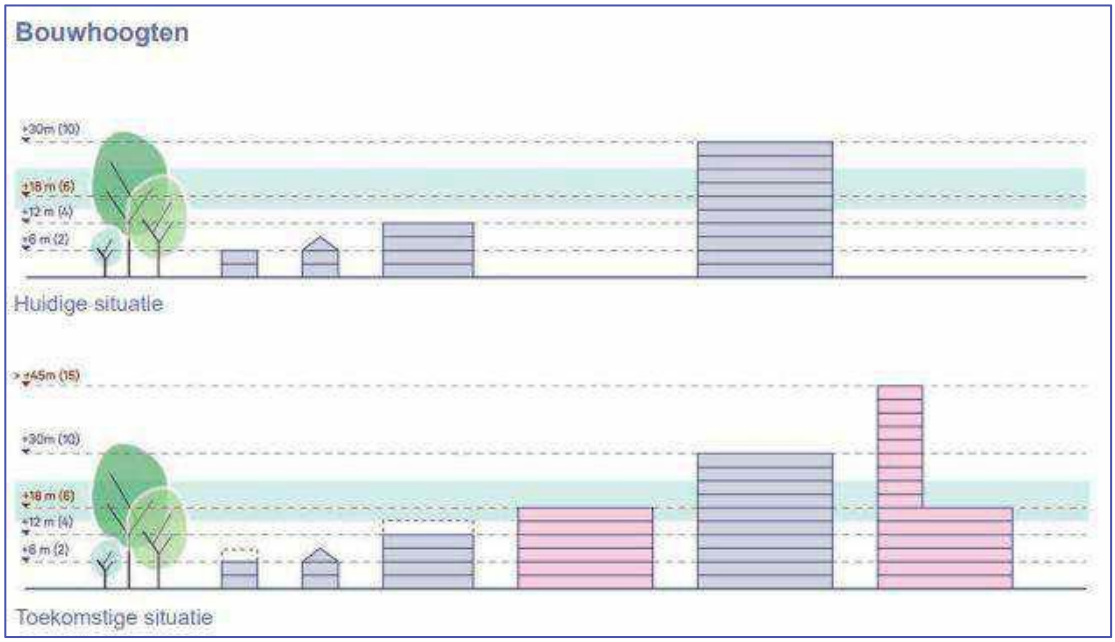
10.1.1 Verdichting

In de ontwerp-omgevingsvisie is gekozen voor een verdichtingsstrategie die het meest lijkt op die van onderzoeksalternatief 1. In de ontwerp-omgevingsvisie is de hoogste bebouwingsdichtheid te vinden rond de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef, de straten waar ook de HOV-verbinding overheen loopt. Daarnaast zullen ook de Einsteindreef en de Brailledreef een hoge bebouwingsdichtheid hebben, zoals te zien is in figuur 9.2. Ook bij het treinstation Utrecht Overvecht wordt in hoge dichtheid gebouwd. Naarmate men meer naar de randen van Overvecht beweegt neemt de bebouwingsdichtheid af: via stedelijke overgangszones komt men in Overvechtse buurten met lagere bebouwingsdichtheden. Het leidt tot het stedenbouwkundig profiel dat in afbeelding 9.7 te zien is.



Figuur 10.2 Verdichtingskaart ontwerp-omgevingsvisie

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 10.3 Stedenbouwkundig profiel ontwerp-omgevingsvisie

De verdichting op de Einsteindreef, waar wordt gebouwd in de bestaande hoofdgroenstructuur, heeft naar verwachting een negatief effect in het kader van geluid en luchtkwaliteit. Ondanks dat het profiel van Einsteindreef mogelijk van 2x2-rijbanen naar 2x1-rijbaan gaat, woont men straks dicht op een drukke weg. Zoals in de aanbevelingen zal worden benoemd (hoofdstuk 10), is het belangrijk hier bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie rekening mee te houden.

10.1.2 Groen

De meest opvallende keuzes die te zien zijn in de onderstaande groenkaart zijn het groen in Bedrijvengebied Overvecht, in winkelcentrum Overvecht en de ontwikkellocatie binnen de hoofdgroenstructuur op de Einsteindreef. Naast deze groenkaart zijn in de ontwerp-omgevingsvisie de groentypologieën voor Overvecht benoemd. Niet op de kaart, maar wel een belangrijke keuze in de ontwerp-omgevingsvisie, is het autovrij maken van de grote parken in Overvecht.

Ondanks? Juist *doordat* de Einsteindreef, zoals gesteld in de ontwerp-Omgevingsvisie, van 2x2 naar 2x1 gaat, wordt deze weg nog veel drukker, althans, zal congestie méér het bepalende beeld zijn (zie cijfers in Deel B, p.187). Voor geluid is dat misschien nog neutraal of positief (lagere snelheden), maar voor luchtkwaliteit is het zeker negatief! En tegen slechte luchtkwaliteit kun je geen 'schil' bouwen zoals wel tegen geluid.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 10.4 Groenkaart ontwerp-omgevingsvisie

Bedrijvengebied Overvecht, nu een versteend gebied met beperkt ruimte voor groen, wordt met de omgevingsvisie vergroend met een raamwerk van groene voegen en buurtgroen. Daarnaast worden groene verblijfsplekken (maximaal 5.000 m²) aangelegd op plekken die momenteel voor maaiveldparkeren fungeren aan de (van west naar oost) Sint Laurensdreef, Californiëdreef en Nevadadreef. Omdat de gronden in Bedrijvengebied Overvecht niet van de gemeente Utrecht zijn, zal nauw samengewerkt moeten worden met ondernemers om de plannen tot stand te doen komen. In winkelcentrum Overvecht vindt een vergelijkbare transformatie plaats. Hier is in de huidige situatie beperkt groen aanwezig. In de toekomst moet hier niet enkel aan de randen, maar verspreid binnen het winkelcentrum ruimte zijn voor buurtgroen. Ook is op de kaart te zien dat de hoofdgroenstructuur en parken vanuit veel buurten via buurt- en wijkgroen te bereiken zijn. Zo wordt het voor bewoners makkelijker om vanuit hun woning een rondje te wandelen door het groen.

Op de Einsteindreef, grenzend aan winkelcentrum Overvecht Centrum, worden woningen gebouwd in de huidige hoofdgroenstructuur. De motivatie hierbij is dat een significante kwaliteitsverbetering kan worden gerealiseerd voor de omgeving van het winkelcentrum. Het Centrum en de omliggende woonbuurten groeien zo naar elkaar toe, zodat alle buurten rondom de weg samen het hart van de wijk vormen. Deze bebouwing gaat ten koste van een deel van het groen langs de Einsteindreef. In de ontwerp-omgevingsvisie wordt echter een brede groene zone langs de weg behouden om de doorgaande groenverbinding in stand te houden.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Daarnaast wordt gebouwd in de groene hoven op de Winterboeidreef, Carnegiedreef, Ankaradreef en bij de Vechtse Banen: hier gaat groene ruimte verloren voor verdichting. Dit heeft een negatief effect op aanwezige fauna in deze nu groene gebieden. Dit verlies aan groene ruimte komt elders in de wijk wel terug. Tevens liggen de gebieden in kwestie dicht in de buurt van groengebieden in de wijk. In het kader van het thema gezondheid (met daarin de indicatoren sport en bewegen, groen in het gebied en sociale cohesie) is het verwachte effect daarom beperkt.

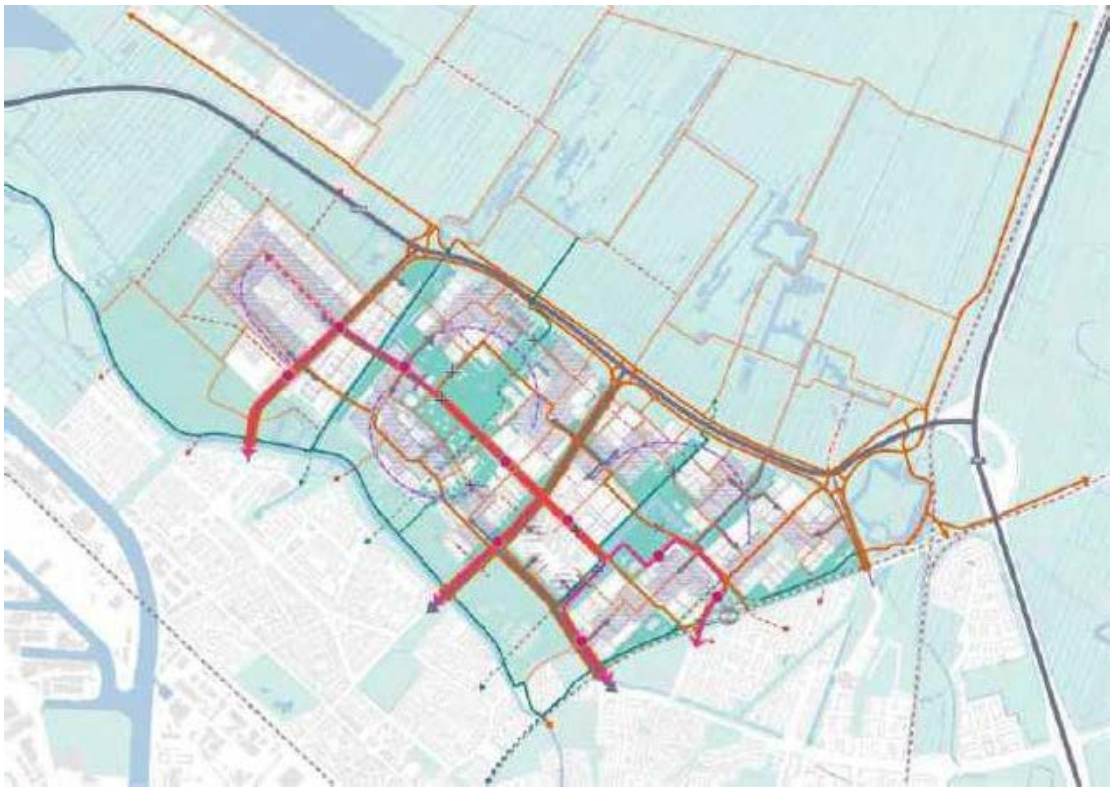
10.1.3 Mobiliteit

In de mobiliteitskaart, in de omgevingsvisie *Overvecht 2040 Veilig en verbonden*, is duidelijk de keuze voor een HOV-verbinding door het centrum van de wijk te zien: in lijn met onderzoeksalternatief 1. Hierbij verdwijnt het buurtgerichte OV niet: in Overvecht-Zuid, Overvecht-Noord en Bedrijvengebied Overvecht wordt gekeken wat de beste routes zijn voor aanvullend buurtgericht OV. Tevens is op de kaart te zien waar in de wijk autoroutes afgesloten worden. Doel hiervan is om autoverkeer zo lang mogelijk via de Zuilense Ring/NRU te laten rijden en alleen voor het laatste stuk door de stad te laten rijden. Hiermee worden de buurten rustiger en veiliger. Iedere buurt blijft met de auto bereikbaar, maar niet altijd meer via de kortste route. Deze 'knips' worden niet tegelijkertijd, maar gefaseerd uitgevoerd. De meest opvallende 'knips' zijn die op de Carnegiedreef, Zamenhofdreef en de Moezeldreef die door park de Watertoren loopt. Ten slotte zijn in de kaart op concrete plekken nieuwe fiets- en wandelroutes en zoekgebieden voor parkeer- en mobiliteitshubs te zien. De gewenste fiets- en wandelroutes zijn met name aan de randen van de wijk te zien. De parkeer- en mobiliteitshubs zijn nog niet heel concreet ingetekend. Deze liggen met name tussen bestaande wegen en liggen veelal niet aan parken of andere groenvoorzieningen.

Maar wel in principe allemaal voor 2035, met de mogelijkheid om alleen de knips in Tigrisdreef en Neckardreef uit te stellen en uiterlijk voor 2040 door te voeren (zie p. 27 en p.30 Deel B)

Toch wordt in par.10.2 (zie p. 242 onder Verkeer) niks gezegd over de (netto) twee extra knips die in de ontwerp-Omgevingsvisie zijn toegevoegd t.o.v. Alternatief 1.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 10.5 Mobiliteitskaart ontwerp-omgevingsvisie

10.1.4 Voorzieningen

Op de voorzieningenkaart is te zien dat voorzieningen, hoewel met name geclusterd rond gebieden met hoge bebouwingsdichtheden, ook verspreid in de buurten voorkomen op plekken die niet stevig verdicht gaan worden. Zo is in bijna elke buurt wel een voorzieningencluster te vinden.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 10.6 Voorzieningenkaart ontwerp-omgevingsvisie

10.2 Gevoeligheidsanalyse ontwerp-omgevingsvisie

Om een beeld te krijgen van het effect van de ontwerp-omgevingsvisie is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Hierbij is op hoofdlijnen gekeken naar het verschil tussen onderzoeksalternatief 1 en de ontwerp-omgevingsvisie. Er is niet aanvullend gerekend aan de indicatoren verkeer, geluid, luchtkwaliteit en stikstofdepositie voor de ontwerp-omgevingsvisie zoals voor de onderzoeksalternatieven is gedaan.

Zoals al benoemd, lijkt de ontwerp-omgevingsvisie meer op onderzoeksalternatief 1 dan onderzoeksalternatief 2. Om die reden lijkt het effect van de ontwerp-omgevingsvisie ten opzichte van de referentiesituatie ook meer op de beoordeling van de milieueffecten van onderzoeksalternatief 1. In deze paragraaf wordt stilgestaan bij indicatoren waar het effect van de ontwerp-omgevingsvisie afwijkt van de effectbeoordeling van onderzoeksalternatief 1 en waar deze overeenkomen.

Voor de volgende indicatoren wijkt de ontwerp-omgevingsvisie naar verwachting af van onderzoeksalternatief 1:

- Natuur: In de ontwerp-omgevingsvisie wordt duidelijk aangegeven waar bepaalde groentypologieën worden gepland. Dit biedt meer kansen voor flora en fauna, omdat er meer parken en landschappelijke verbindingen worden gerealiseerd. Deze uitlopers van groen zorgen voor een toename van de mogelijkheden voor de groei en het voortbewegen van

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

planten en dieren. Dit, in combinatie met het gegeven dat 2.000 woningen minder worden gerealiseerd in vergelijking met onderzoeksalternatief 1, zorgt ervoor dat naar verwachting een minder negatief effect optreedt. Door minder verkeersbewegingen zal ook leiden tot een lagere stikstofdepositie dan bij onderzoeksalternatief 1. Dit betekent niet dat een neutraal effect wordt verwacht voor natuur. De impact van 5.000 woningen en extra arbeidsplaatsen op beschermde soorten en biodiversiteit is hiervoor simpelweg te groot.

Voor de volgende indicatoren wijkt de ontwerp-omgevingsvisie naar verwachting niet of zeer beperkt af van onderzoeksalternatief 1:

- Verkeer: De effectbeoordeling van onderzoeksalternatief 1 gaat uit van 7.000 woningen en 4.200 arbeidsplaatsen. In de ontwerp-omgevingsvisie worden deze aantallen afgeschaald tot 5.000 woningen en minimaal 3.000 arbeidsplaatsen. De grootste afname van woningen zit bij Bedrijvengebied Overvecht, waar in de ontwerp-omgevingsvisie geen woningen komen in tegenstelling tot onderzoeksalternatief 1. De effecten op verkeer in de wijk in de ontwerp-omgevingsvisie zijn veelal iets minder negatief door de afname van 2.000 woningen en 700 arbeidsplaatsen. De oversteekbaarheid van de brede dreven verbetert mogelijk wel. Qua verkeersintensiteiten zijn de grootste afnames te verwachten op de Franciscusdreef, aangezien er bij het Bedrijvengebied Overvecht geen woningen komen in de ontwerp-omgevingsvisie (in tegenstelling tot onderzoeksalternatief 1). Echter, aangezien de kruispuntbelasting in de autonome situatie gelijk is aan onderzoeksalternatief 1 zal dit niet veel veranderen. In de rest van Overvecht zullen de effecten als gevolg van het mindere aantal nieuwe woningen en arbeidsplaatsen ten opzichte van onderzoeksalternatief 1 ook beperkt zijn. Dit neemt naar verwachting onvoldoende af om tot een andere beoordeling te komen dan is gegeven voor onderzoeksalternatief 1.
- Geluid: Ook voor geluid verschilt het effect van de ontwerp-omgevingsvisie weinig van het effect van onderzoeksalternatief 1. Het verkeer neemt mogelijk iets af doordat er in de ontwerp-omgevingsvisie minder woningen en arbeidsplaatsen komen in vergelijking met onderzoeksalternatief 1, maar deze woningen worden nog steeds met name in de buurt van potentiële hinderbronnen als het spoor en de hulpwarmtecentrale gebouwd.
- Luchtkwaliteit: Ondanks dat er minder verkeer is in Overvecht in de ontwerp-omgevingsvisie dan in onderzoeksalternatief 1, neemt het aantal verkeersbewegingen ten opzichte van de referentiesituatie nog steeds sterk toe. Het verschil tussen beide situaties is naar verwachting dus beperkt.
- Gezondheid: Voor gezondheid geldt dat de nadere uitwerking van groen en voorzieningen een beter beeld geeft waar bepaalde functies landen, maar niet in welke vorm. Om die reden is het niet mogelijk te constateren dat een verbetering optreedt ten opzichte van onderzoeksalternatief 1.
- Bodem en water: Voor bodem en water is naar verwachting weinig verschil tussen de ontwerp-omgevingsvisie en onderzoeksalternatief 1. Dit komt doordat in de ontwerp-omgevingsvisie beperkt extra informatie wordt gegeven hoe met aspecten hiervan wordt omgegaan. Bestaand beleid is daarbij al bepalend.
- Klimaatadaptatie: Voor deze indicator geldt dezelfde conclusie als voor bodem en water. De ontwerp-omgevingsvisie volgt hier bestaand beleid en de uitgangspuntennotitie maar

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

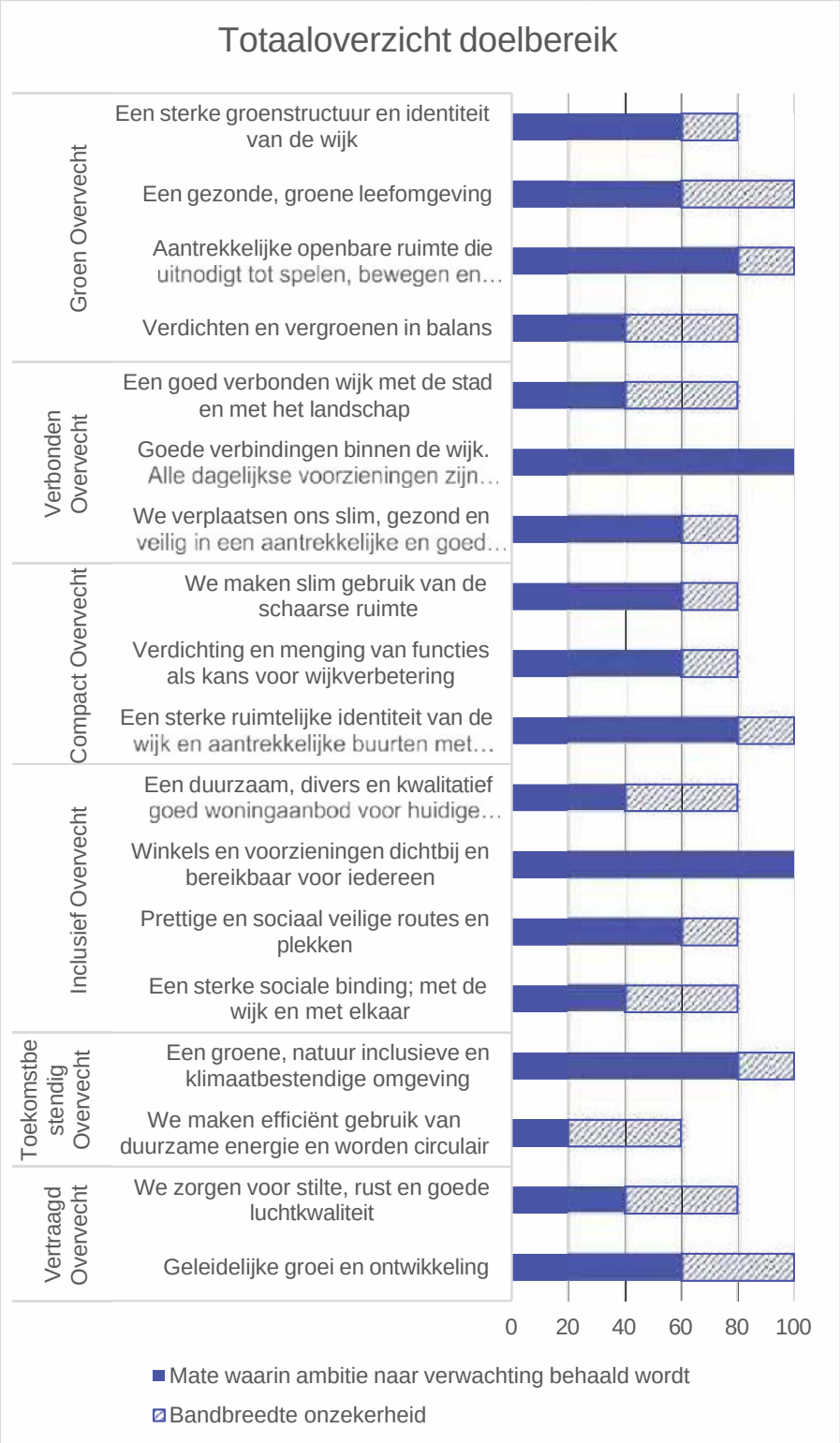
benoemt verder geen aanvullende plannen of kaders. Er is dus geen verschil te verwachten qua effecten in vergelijkt met onderzoeksalternatief 1.

- Omgevingsveiligheid: Voor omgevingsveiligheid geldt een soortgelijke conclusie als die van geluid. Er komen minder woningen in de wijk dan in onderzoeksalternatief 1, maar deze komen wel op plekken die mogelijk relatief meer potentiële risico's hebben. Er is zodoende geen verwacht verschil tussen de ontwerp-omgevingsvisie en onderzoeksalternatief 1.
- Archeologie en cultuurhistorie: In het kader van archeologie worden naar verwachting geen andere effecten verwacht. Ook voor cultuurhistorie is het verschil naar verwachting beperkt. De ontwerp-omgevingsvisie merkt een aantal keer de cultuurhistorische waarden van elementen in de wijk op, zoals de parken, ruimtelijke verschillen tussen zuid en noord en de UNESCO-status van de Waterlinie. In de ontwerp-omgevingsvisie wordt benoemd dat hier zorgvuldig mee wordt omgegaan. Hoe dit precies wordt gedaan, wordt niet duidelijk. Om die reden wordt geen ander effect verwacht dan als beoordeeld voor onderzoeksalternatief 1.
- Ruimtelijke kwaliteit: De beoordeling voor ruimtelijke kwaliteit was in onderzoeksalternatief 1 goed en blijft naar verwachting goed in de ontwerp-omgevingsvisie. Hier treedt naar verwachting geen verschil op.
- Energie: Ook voor energie vindt naar verwachting geen ander effect op. Hier wordt bestaand beleid en de uitgangspuntennotitie gevolgd, zonder dat aanvullende plannen of kaders worden geschetst.
- Circulariteit: Voor circulariteit treedt naar verwachting geen ander effect op. Hier wordt bestaand beleid en de uitgangspuntennotitie gevolgd, zonder dat aanvullende plannen of kaders worden geschetst.
- CO2-uitstoot: In de ontwerp-omgevingsvisie worden minder woningen gebouwd dan in onderzoeksalternatief 1. Echter blijven nog steeds 5.000 woningen over, met als gevolg veel extra bewoners van de wijk. De CO2-uitstoot van al deze bewoners, maar ook de bouw van de woningen, zorgt er nog steeds voor dat een zeer negatief effect optreedt qua CO2-uitstoot. Voor CO2-uitstoot treedt naar verwachting geen ander effect op.

10.3 Doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie

Om het bereiken van de doelen van de ontwerp-omgevingsvisie te beoordelen, wordt in deze paragraaf gekeken naar de verwachte mate waarin de ambities uit de uitgangspuntennotitie zullen worden gerealiseerd. Het doelbereik is gevisualiseerd aan de hand van grafieken, waarmee in één oogopslag te zien is in hoeverre de ambities naar verwachting worden behaald en welke mate van onzekerheid daarbij komt kijken.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 10.7 Totaaloverzicht van de doelbereikgrafieken voor de zes ambitiethema's in de uitgangspuntennotitie (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

10.3.1 Groen Overvecht

Tabel 10.1 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Groen Overvecht

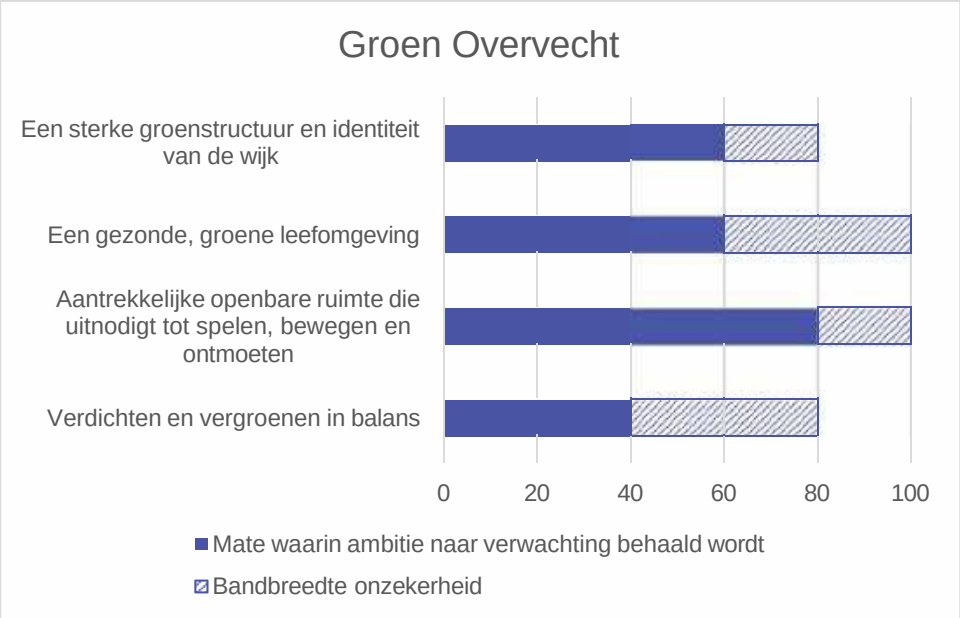
Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk	Op basis van de groenkaart in de ontwerp-omgevingsvisie kan worden gesteld dat het groene karakter van Overvecht wordt behouden en lokaal wordt versterkt. Op verschillende plekken in de wijk wordt extra groen toegevoegd. Op de Einsteindreef wordt, ter hoogte van Overvecht Centrum, een deel van de hoofdgroenstructuur bebouwd. Ook wordt op de Winterboeidreef, Carnegiedreef, Ankaradreef en bij de Vechtse Banen gebouwd in buurtgroen. Dit kan zorgen voor een beperking van het doelbereik voor deze ambitie. De ontwerp-omgevingsvisie benoemd dat het verloren groen hier gecompenseerd wordt, wat blijkt uit de totale hoeveelheid groen in de wijk in de omgevingsvisie wordt toegevoegd. Structuren worden ook versterkt, als zichtbaar op de Carnegiedreef en in Bedrijvengebied Overvecht. Daarnaast wordt water in Overvecht beter met elkaar verbonden. Dit geldt ook voor de groene gebieden aan weerszijden van de NRU. Hier worden nieuwe verbindingen gerealiseerd. Of hiermee ook een grotere biodiversiteit wordt gerealiseerd is nog de vraag, aangezien de verdichtingsopgave in de wijk verstorend werkt voor veel diersoorten.
Een gezonde, groene leefomgeving	In de uitgangspuntennotitie is opgenomen dat in de omgevingsvisie meer groen moet worden gerealiseerd. Zo moet het Noorderpark met 22 hectare groeien, Natuurgebied Zuilen met 25 hectare, de groenblauwe routes met 10 hectare en buurt- en wijkgroen met 23 hectare. Dit betreft een totale groenopgave van 80 hectare. Om te weten of voldaan wordt aan deze groenopgave zijn berekeningen uitgevoerd in verschillende vergroeningsscenario's (minimaal, gemiddeld, maximaal). In de scenario's is gerekend aan minder parkeren, een minimaal trottoir en/of smallere straten. De ontwerp-omgevingsvisie gaat uit van een gemiddeld vergroeningsscenario waarin 74,5 hectare groen wordt toegevoegd. Dit betekent dat de groenopgave verregaand, maar niet geheel wordt gehaald. Daarbij speelt een stevige mate van

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	onzekerheid in hoeverre de groenopgave wordt gehaald. De vergroeningskansen hangen sterk samen met het aantal parkeerplaatsen op straat. Bij het weghalen van 25% van de parkeerplaatsen kan 6,6 ha groen gerealiseerd worden, bij 50% 10,6 ha en bij 75-100% 14,6 ha (zie verder bijlage 11: Landschap groenberekening, Felixx).
Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten	In Overvecht komt met de omgevingsvisie meer ruimte om te spelen, want er is meer groen en de straten worden verblijfsvriendelijker. Hiervoor wordt verspreid door de wijk ruimte gemaakt. Omdat geen concrete locaties worden aangewezen voor specifieke speelfuncties kan niet worden aangetoond dat de afstanden van recreatiemogelijkheden altijd passend zijn. Door de versterking en toename van het groen in de wijk wordt Overvecht geschikter voor een ommetje door de wijk. De aanwijzing van verschillende locaties voor sport zorgt ervoor dat Overvecht met de omgevingsvisie naar verwachting een gunstige bijdrage kan leveren aan de stedelijke sportopgave.
Verdichten en vergroenen in balans	In de ontwerp-omgevingsvisie komt niet terug dat voor elke nieuwe woning een boom wordt geplant. Of deze deelambitie bereikt wordt is dus nog de vraag. Wel is met de keuzes in de ontwerp-omgevingsvisie te stellen dat Overvecht op zoveel mogelijk plekken gaat vergroenen. Een goed voorbeeld hiervan is Bedrijvengebied Overvecht. Hier wordt stevig vergroend ten opzichte van de huidige situatie. Wel dient hier nog samenwerking te worden gezocht met de ondernemers, omdat de gemeente hier geen eigenaar is van de grond. Het is de vraag of deze ondernemers parkeerplaatsen willen vervangen voor groen. Overigens staat een groot deel van de parkeerplaats bij kunstijsbaan De Vechtsebanen al op de Actualisatiekaart Groenstructuur Visie 2030 van de gemeente als Stedelijke groenstructuur getekend en is dit in werkelijke situatie (begin 2024) nog een verharde parkeerplaats. In de uitgangspuntennotitie is de ambitie uitgesproken niet te bouwen in de hoofdgroenstructuur. Dit gebeurt echter wel. Hiervoor wordt in de ontwerp-omgevingsvisie echter voldoende kwalitatief groen op

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	andere plekken gerealiseerd in de vorm van groenblauwe structuren.



Figuur 10.8 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Groen Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

10.3.2 Verbonden Overvecht

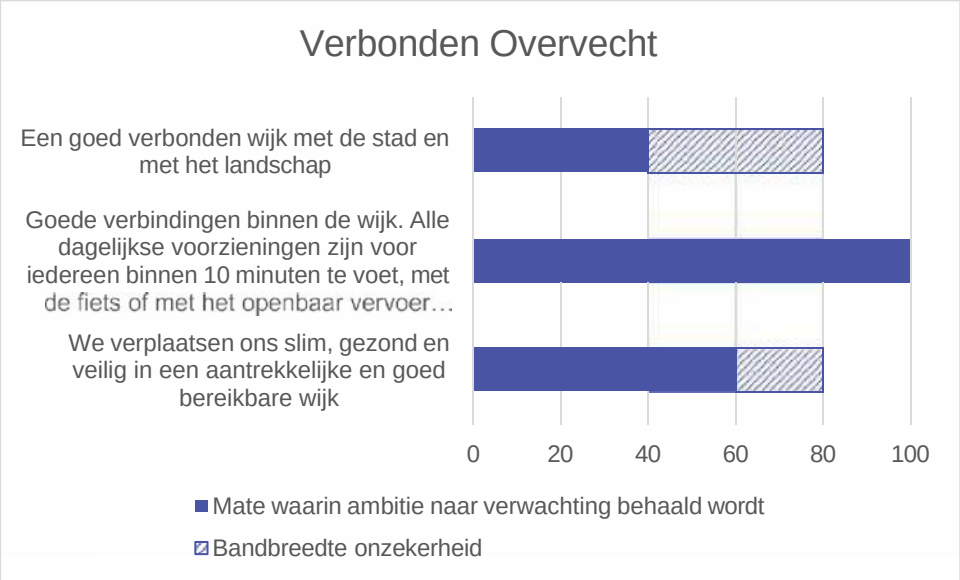
Tabel 10.2 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Verbonden Overvecht

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap	In de uitgangspuntennotitie staat dat de wijk goed verbonden moet zijn met Lage Weide, Leidsche Rijn, Utrecht CS en Utrecht Science Park. In de ontwerp-omgevingsvisie worden nieuwe routes over het spoor, de NRU en de Vecht voorzien en er is gekozen voor een centrale HOV-as. Met de ontwerp-omgevingsvisie wordt het echter niet duidelijk of dit ook echt tot goede verbinding leidt met de genoemde delen van de stad zoals in de uitgangspuntennotitie staan. Ook de landschappelijke structuren vanuit het Noorderpark lopen redelijk goed door de wijk tot aan de Vecht. De ontwerp-omgevingsvisie draagt bij aan het halen van deze ambitie, maar er is een redelijke grote onzekerheid in welke mate dit zal gebeuren.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar.	De ontwerp-omgevingsvisie geeft een idee waar voorzieningen worden behouden en gerealiseerd. Op basis van de voorzieningenkaart kan worden gesteld dat voorzieningen goed bereikbaar zijn voor alle buurten in Overvecht. Zo blijven in de ontwerp-omgevingsvisie de dagelijkse voorzieningen op loopafstand bereikbaar ("10-minuten-stad"). Ook worden enkele barrières in de wijk met de ontwerp-omgevingsvisie verminderd of mogelijk zelfs opgeheven. Een voorbeeld hiervan is het omvormen van de Brailledreef en Einsteindreef als stadsboulevard. Een van de uitgangspunten daarbij is dat de oversteekbaarheid wordt verbeterd.
We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk	Op basis van de ontwerp-omgevingsvisie kan worden gesteld dat lopen, fietsen en openbaar vervoer prioriteit krijgen boven de auto. Deze modaliteiten groeien ook sterk in onderzoeksalternatief 1, die het meest op de ontwerp-omgevingsvisie lijkt. Buurtstraten worden onder de omgevingsvisie heringericht en de maximumsnelheid wordt hier verlaagd naar 15 kilometer per uur. Ook wordt betaald parkeren ingevoerd en wordt het aantal parkeerplaatsen verminderd. Desondanks blijft het autogebruik nog relatief hoog als de modal split van onderzoeksalternatief 1 voor de ontwerp-omgevingsvisie als referentie wordt genomen. Over elektrisch laden worden in de ontwerp-omgevingsvisie geen uitspraken gedaan. Om te zorgen voor voldoende laadpalen heeft Gemeente Utrecht echter al beleid voor de hele gemeente met het Strategisch plan laadinfrastructuur en de uitwerking daarvan in het Plan laadinfrastructuur Utrecht 2030.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 10.9 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Verbonden Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

10.3.3 Compact Overvecht

Tabel 10.3 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Compact Overvecht

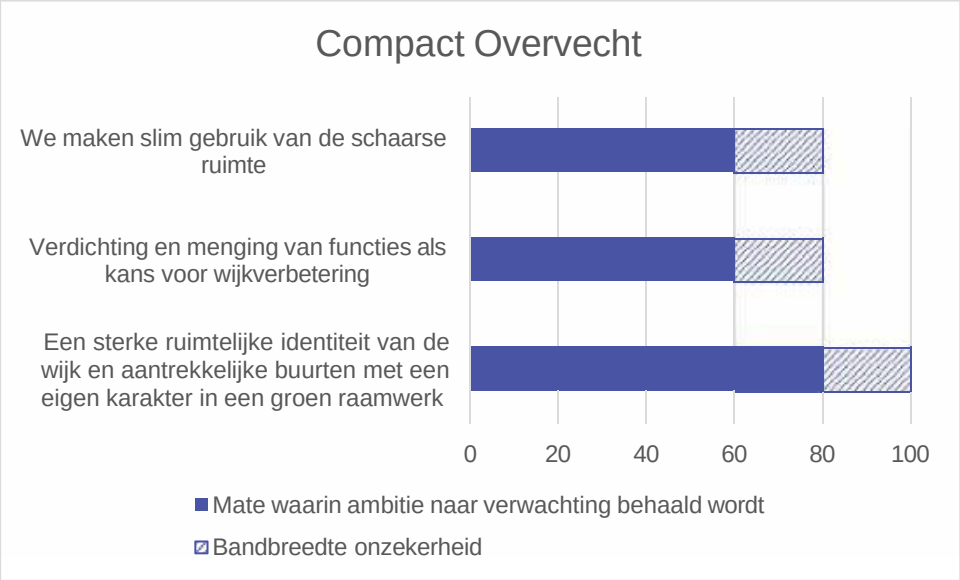
Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
We maken slim gebruik van de schaarse ruimte	Door middel van verdichten op strategische locaties, het optoppen van bestaande woningen en appartementencomplexen en functiemenging wordt gehoor gegeven aan de ambitie om slim met schaarse ruimte om te gaan, en zoveel mogelijk ruimte te reserveren voor groen. Over ondergrondse ordening zijn in de ontwerp-omgevingsvisie geen plannen of kaders opgenomen. Dit is echter al beschreven in het bestaand beleid in Visie Water & Riolering (2002). Het gebruik van leegstaande (kantoor)gebouwen wordt ook niet benoemd. Ditzelfde geldt voor het gebruik van gevels voor energieopwekking. Het gebruik van garageboxen, in de ontwerp-omgevingsvisie onder de noemer van gesloten plinten, wordt wel toegelicht. Ook wordt voor bepaalde nieuwe gebouwen, zoals de nieuwe VO-school, benoemd hoe deze multifunctioneel worden ingezet.
Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering	Met 5.000 nieuwe woningen in Overvecht onder de ontwerp-omgevingsvisie wordt de wijk stevig verdicht. Bestaande, gesloten plinten worden nieuw leven

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	ingeblazen door ruimte te creëren voor wonen, werken en diverse voorzieningen zoals detailhandel en horeca. Wonen en werken is in de ontwerp-omgevingsvisie in balans. Naast de 5.000 woningen moeten er minimaal 3.000 extra arbeidsplaatsen in de wijk komen. Het doelbereik op geur, stof en geluidhinder is minder goed. Zo zijn woningen ingetekend naast de RWZI, het spoor en de HWC in Overvecht Centrum. Dit betreffen drie potentiële hinderbronnen. Ook woningen aan drukke wegen (Einsteindreef en Zamenhofdreef) kunnen hinder ondervinden aan stof en geluidhinder van voertuigen.
Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt herhaaldelijk aandacht besteed aan zowel de cultuurhistorische waarden in Overvecht. Ook wordt stilgestaan bij het aanwezige UNESCO werelderfgoed. Nieuwe functies dienen te passen bij de cultuurhistorische waarden, waardoor deze niet extra onder druk komen te staan. Wel is het Noorderpark nog genoemd als zoekgebied voor windenergie. Dit is minder concreet dan focusgebieden, zoals deze in de RES worden genoemd, maar laat zien dat er nog wel rekening dient te worden gehouden met een mogelijk conflicterende functie. Andere mogelijkheden voor het Noorderpark zoals sportvoorzieningen moeten nog onderzocht worden. De ontwerp-omgevingsvisie benoemt dat bij ontwikkelingen in het Noorderpark de waarden van het UNESCO Werelderfgoed niet aangetast moeten aantasten. Er wordt verder in de ontwerp-omgevingsvisie benoemd dat deze waarden gekoesterd en versterkt worden, maar niet toegelicht hoe. Door per buurt gedetailleerder in te gaan op de voorziene ontwikkelingen onder de omgevingsvisie ontstaat een duidelijk beeld waarmee het bestaande herkenbare karakter van de buurten behouden blijft. Hoe diversiteit en herkenbaarheid tussen de parken in Overvecht wordt geborgd wordt niet benoemd, waardoor het doelbereik hier beperkter is. De plannen voor Bedrijvengebied Overvecht maakt het wel kansrijk dat de ambities uit de uitgangspuntennotitie worden behaald. De ambitie is dat Bedrijvengebied Overvecht aantrekkelijker en duurzamer wordt en verdicht. Dit

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	wordt in de ontwerp-omgevingsvisie met een speciale kaart voor het gebied toegelicht. De gemeente wil hier bestaande bedrijven clusteren in minder gebouwen, gedeelde parkeervoorzieningen realiseren, meer groen en voorzieningen toevoegen.



Figuur 10.10 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Compact Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

10.3.4 Inclusief Overvecht

Tabel 10.4 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Inclusief Overvecht

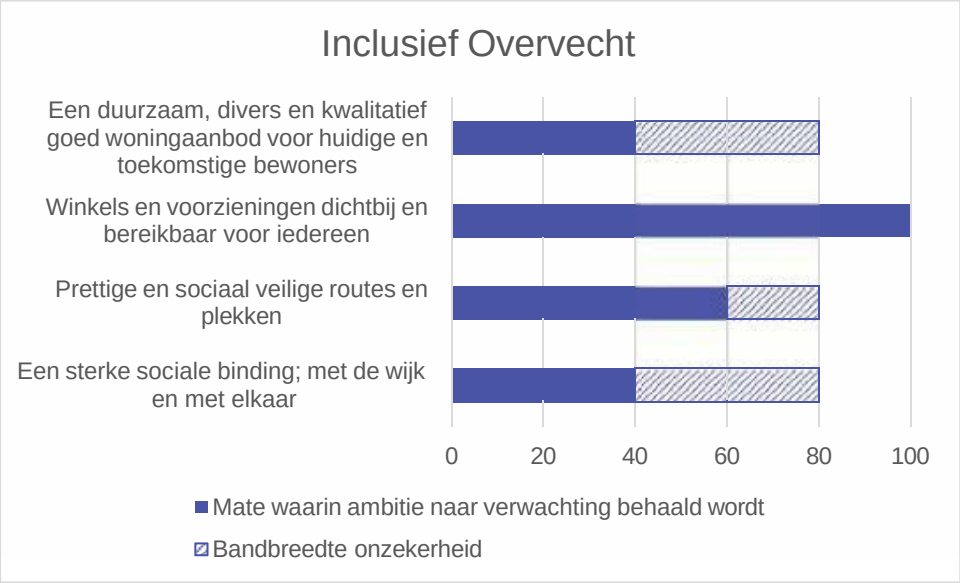
Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woningaanbod voor huidige en toekomstige bewoners	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt benoemd dat de bij te bouwen woningen met name middeldure huur en koop zal zijn. Op die manier neemt de diversiteit in de wijk toe, maar blijft het aanbod sociale huur in Overvecht gelijk. Ook wordt gebouwd aan gemeenschappen door ruimtes te reserveren voor collectieve voorzieningen en geen anonieme woningtoegangen te realiseren. Daarnaast worden er in de wijk specifieke woonvormen voor bepaalde doelgroepen ontwikkeld, zoals wooncoöperaties. Desondanks is er onzekerheid in welke mate dit doel wordt gehaald. Dit wijk zal immers gefaseerd worden ontwikkeld en het aanbod en de type woningen zijn

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	onder meer afhankelijk van ontwikkelingen rond bouwtempo, fluctuaties in grondstofprijzen, rentestanden en stikstofproblematiek.
Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen	In de ontwerp-omgevingsvisie worden winkels en voorzieningen voor onderwijs, zorg, cultuur, welzijn, sport en vrije tijd zijn verspreid over de wijk. Met name waar woningen bijkomen wordt ook ruimte gereserveerd voor voorzieningen. Dit gebeurt met name in het centrum van de wijk, rond de Carnegiedreef en Winkelcentrum Overvecht. Dit wordt hiermee het kloppend hart van de wijk, zonder dat belangrijke maatschappelijke voorzieningen in de buurten verloren gaan.
Prettige en sociaal veilige routes en plekken	Met de plannen in de ontwerp-omgevingsvisie is het aannemelijk dat de sociale veiligheid in de wijk toeneemt, waarmee de ambitie in de uitgangspuntennotitie wordt behaald. Zo wordt gewerkt aan de herkenbaarheid van routes en meer functiemenging, zodat op verschillende momenten van de dag meer 'ogen op straat' zijn. Hierbij moet worden opgemerkt dat de beleefde sociale veiligheid in Overvecht in de referentiesituatie erg laag is. De menselijke maat wordt behouden door de grote verdichtingslocaties langs wegen met brede straatprofielen te realiseren, zoals op de Carnegiedreef. Doordat hier ook een knip in de autostructuur komt neemt de verblijfskwaliteit en leefbaarheid hier ook toe.
Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar	Door ontmoetingsplaatsen te realiseren in de openbare ruimte, waarbij met name aandacht is voor de parken en het buurtgroen, is de kans dat de sociale binding tussen bewoners en de wijk toeneemt. Een voorbeeld zijn de plannen voor park de Gagel. Zo veranderen in het park de bestaande sport- en spelvoorzieningen tot kwalitatief hoogwaardige plekken. Hierbij wordt rekening gehouden met de wensen van verschillende leeftijdsgroepen (0-8 jaar, 8-12 jaar en volwassenen). Deze plekken dragen zo bij aan de gemeenschapszin en stimuleren ontmoeting. Ook het buurtgroen, waar zelfbeheer en samen ontwerpen als mogelijkheden voor betrokken bewoners wordt geopperd, dragen bij aan binding met de wijk. Desondanks is het erg

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	onzeker hoe de sociale binding met de wijk en met elkaar uit zal pakken. Dit is sterk afhankelijk van sociaal-maatschappelijk en sociaal-economische factoren waar je met een omgevingsvisie geen invloed op hebt.



Figuur 10.11 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Inclusief Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

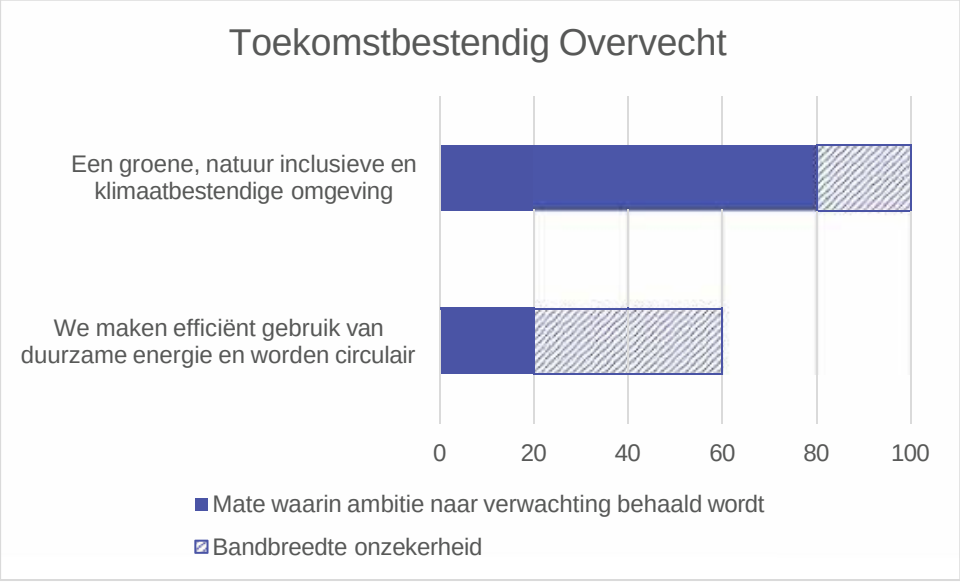
10.3.5 Toekomstbestendig Overvecht

Tabel 10.5 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Toekomstbestendig Overvecht

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
Een groene, natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt benoemd dat versteende buurten in Overvecht worden vergroend. De vergroening van Overvecht wordt veel benoemd en duidt er op dat in de wijk in de toekomst meer water kan worden vastgehouden, waarmee droogtestress naar verwachting minder voorkomt. Ook neemt hittestress hierdoor naar verwachting af. Schade als gevolg van hevige neerslag wordt in de ontwerp-omgevingsvisie niet benoemd. De deelambitie in de uitgangspuntennotitie, om afvalwaterstromen te scheiden, komt in de ontwerp-omgevingsvisie aan bod onder circulariteit: bij het vervangen van het bestaande rioolsysteem wordt een gescheiden rioolsysteem

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	aangelegd. Dit draagt ook bij aan het verbeteren van de waterkwaliteit in Overvecht.
We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair	De keuze voor een programma dat de nadruk legt op gebundelde verdichting zorgt voor uitdagingen op het gebied van duurzame energieopwekking. Zonnepanelen worden in de ontwerp-omgevingsvisie enkel op de daken voorzien, waar relatief beperkt dakoppervlak in de wijk aanwezig is. In het kader van energie dient bestaand beleid hier als stok achter de deur om doelstellingen voor energie te behalen. Wel benoemt de gemeente dat zij de ondergrondse ruimte voor infrastructuur moeten optimaliseren. Hoe dit wordt bereikt, wordt niet duidelijk. Het is daarnaast niet aannemelijk dat Overvecht volledig circulair wordt, de bouwopgave hiervoor is te groot om dit volledig met hergebruikt materiaal te realiseren. De aandacht voor een circulair Overvecht is gering in de ontwerp-omgevingsvisie. Wel is hiervoor bestaand beleid in de gemeente Utrecht. Ook is geheel circulair slopen en bouwen nog niet zo gangbaar in de huidige praktijk.



Figuur 10.12 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Toekomstbestendig Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

10.3.6 Vertraagd Overvecht

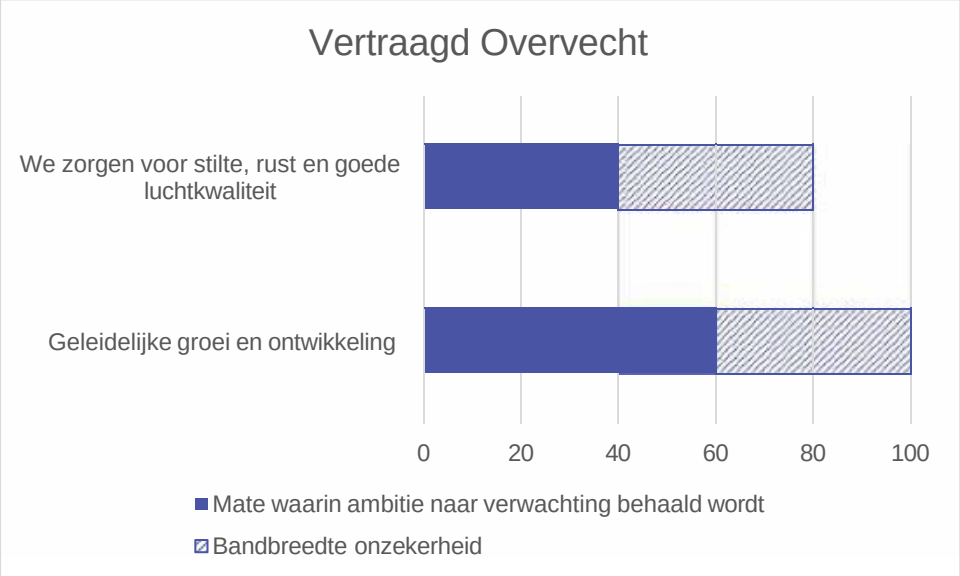
DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Tabel 10.6 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Vertraagd Overvecht

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit	Door de knips in de autostructuur die in de ontwerp-omgevingsvisie worden aangewezen neemt de overlast van autoverkeer naar verwachting op enkele locaties af. Ook het verlagen van de maximumsnelheid in de buurten draagt bij aan het doelbereik. Wel moet hier worden opgemerkt dat als gevolg van de toename van het aantal woningen en arbeidsplaatsen de verkeersintensiteit op verschillende plekken in de wijk zal toenemen, met negatieve effecten in het kader van geluidoverlast en luchtkwaliteit. Ook al wordt de lucht in de autonome situatie schoner dan in de huidige situatie en voldoet het aan de normen, toch haalt het dan niet de WHO-advieswaarden. De luchtkwaliteit neemt af door een toename van verkeersintensiteiten door meer woningen –dit doel wordt dus niet bereikt. Daarnaast neemt de gecumuleerde geluidbelasting in de wijk toe, met name als gevolg van industrielawaai. Het doelbereik bij deze ambitie is dus vrij laag.
Geleidelijke groei en ontwikkeling	Bij de omgevingsvisie is een uitvoeringsstrategie opgesteld (in deel B van de omgevingsvisie). Met deze strategie wil de gemeente komen tot “een haalbare, realistische ontwikkeling naar het Overvecht van 2040. Deze ontwikkeling zal gefaseerd op natuurlijke momenten plaats vinden. Mensen zullen de wijk geleidelijk zien veranderen. Het is geen weg naar een vast einddoel maar een volgende levensfase van de wijk die voortdurend bewoond en gebruikt wordt. De uitvoeringsstrategie beschrijft de volgordelijkheid en de afhankelijkheid van de verschillende ontwikkelingen tussen nu en 2040.” In de uitvoeringsstrategie wordt ook het realistische beeld geschetst dat de realisatie van ambities en het tempo daarvan mede afhankelijk is van de beschikbare middelen. De uitvoeringsstrategie beschrijft wat er in een eerste ontwikkelfase gaat gebeuren en wat in fasen daarna pas komt en wat nog nader onderzocht moet worden. Ook wordt in de uitvoeringsstrategie benadrukt dat de omgevingsvisie de gewenste ontwikkelingen nog niet mogelijk maakt. Een omgevingsvisie bindt weliswaar de gemeente zelf, maar dit zal uitgewerkt moeten worden in bijvoorbeeld regels van een omgevingsplan waar ontwikkelaars,

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	woningcorporaties, ondernemers en bewoners wel aan gebonden zijn. In de Uitvoeringsstrategie bij de ontwerp-omgevingsvisie wordt het wijkakkoord Overvecht genoemd. Hierin staan langjarige samenwerkingsafspraken tussen gemeente, projectonwikkelaars, beleggers, woningcorporaties en twee bewonersorganisaties. Daarmee wordt nog niet goed duidelijk hoe bewoners zelf invulling kunnen geven aan plekken die (nog) niet ontwikkeld worden. Waar en wanneer ontwikkeld wordt is ook grotendeels afhankelijk van de wens van ontwikkelaars en woningcorporaties om in Overvecht aan de slag te gaan. De maatschappelijke trends die hier invloed op hebben (stikstofproblematiek, bouwtempo, hoge rentes, etc.) zorgen voor een onzekerheid van het doelbereik.



Figuur 10.13 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Vertraagd Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

11 Aanbevelingen voor het vervolg

Naast mitigerende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen, zijn er ook aandachtspunten voor de verdere uitwerking van de omgevingsvisie Overvecht. Deze aanbevelingen zijn gesignaleerd binnen de thema's gezondheid, bodem en water, circulariteit, cultuurhistorische waarden en ruimtelijke kwaliteit.

Om forse verkeerstoenames op de ontsluitende routes van Overvecht te voorkomen is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het 'slim parkeren' principe uit het mobiliteitsplan). Zorg voor een monitoring van de parkeerdruk op de plekken waar ontwikkelingen gaan plaatsvinden. Zo kan er op basis van het resultaat van de monitoring bepaald kan worden hoeveel parkeerplaatsen er verwijderd kunnen worden en hoeveel groen er toegevoegd kan worden.

In het planMER is gezondheid beoordeeld aan de hand van sport en bewegen, groen in het gebied en sociale cohesie. Sociale cohesie is beoordeeld aan de hand van de aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen. Al deze indicatoren (plekken voor sport en beweging, openbaar groen en maatschappelijke voorzieningen) vervullen een belangrijke rol als ontmoetingsplaats in de wijk. In de ontwerp-omgevingsvisie wordt voor het eerst duidelijk waar deze voorzieningen moeten komen (en blijven) in Overvecht. Ontmoeten, dan wel onder mensen zijn, is belangrijk voor de mentale gezondheid en voorkomt eenzaamheid. Het is dus van belang dat ontmoetingsplaatsen, of dit nu buiten of binnen is, goed ontworpen worden. Een aanbeveling voor het vervolg is dat een inventarisatie van typen ontmoetingsplaatsen te maken en ontwerprandvoorwaarden te bepalen voor dergelijke plaatsen. Op die manier kan zo goed mogelijk gebruik gemaakt worden van ontmoetingsplaatsen in Overvecht.

Voor bodem en water worden verschillende aandachtspunten meegegeven om aspecten voor grondwater, waterkwaliteit en waterkwantiteit (in samenhang met klimaatadaptatie) te borgen bij ruimtelijke ontwikkelingen die plaatsvinden als concrete uitwerking van de omgevingsvisie. Met betrekking tot ondergrondse infrastructuur wordt ook aandacht voor het herschikken van de ondergrondse ruimte als aandachtspunt meegegeven, vanwege de ondergrondse ruimteclaim van riolering, elektriciteit, warmte, drinkwater en hemelwaterinfiltratie. Dit is reeds benoemd als mitigerende maatregel, maar geldt ook als ontwerprandvoorwaarde. Als derde aanbeveling wordt het vervangen van duikers voor open water meegegeven. Dit leidt tot een toename van de bergingscapaciteit in de wijk. Ten slotte kan in het poldergebied ten noorden van Overvecht (het Noorderpark, in de richting van polder Achttienhoven) ruimte worden gemaakt voor waterberging. Zo is er een kans de Klopvaart beter bevaarbaar te maken, hier ruimte te maken voor natuurvriendelijke oevers en het bovenstrooms vasthouden van water. De mogelijkheden hiervoor worden wel bepaald door de waarden van de Klopvaart en -dijk als onderdeel van het werelderfgoed en de Klopvaart als beschermd Rijksmonument (zie ook alinea hierna).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

De forten in Overvecht, en een deel van het water, maken deel uit van de Hollandsche Waterlinie. Dit is UNESO werelderfgoed. Om vast te stellen dat als gevolg van ontwikkelingen onder de omgevingsvisie geen negatieve effecten plaatsvinden op dit erfgoed, kan het noodzakelijk zijn een Heritage Impact Assessment (HIA) uit te voeren. Voor de omgevingsvisie, dat een hoog abstractieniveau kent, is dit niet uitgevoerd: er is immers nog niet precies bekend wat waar ontwikkeld gaat worden. Het uitvoeren van een HIA is dus aanbevolen bij gebiedsontwikkelingen in Overvecht. Daarnaast is het in het kader van cultuurhistorische waarden rekening te houden met niet alleen objecten en gebieden, maar ook met de bredere omgeving. Ontwikkelingen in de buurt van cultuurhistorisch waardevolle elementen kunnen veel impact hebben. Met name smalle stroken erfgoed, zoals de Klopvaart, zijn kwetsbaar voor ontwikkelingen in de nabijheid. Hierop moeten bij verdere uitwerking, en ten behoeve van vervolgbesluiten, de effecten inzichtelijk worden gemaakt.

Naast het natuurinclusief ontwerpen van nieuwe woningen om negatieve effecten als gevolg van de nieuwbouw te voorkomen op beschermde soorten, kan extra aandacht besteden worden aan het natuurinclusief inrichten van gebieden waar geen nieuwbouw komt. Dit kan de biodiversiteit in Overvecht mogelijk zelfs versterken.

Voor circulariteit is door de gemeente aangegeven dat, om de CO2-uitstoot van woningbouw te verminderen, gelet moet worden op de bouw hiervan. Doordat nieuwbouwwoningen inmiddels nagenoeg geen CO2-uitstoot meer kennen in de gebruiksfase doordat het aardgasvrij is, vindt dit effect met name plaats in de aanlegfase en de materialenkeuze. Om in de ontwikkeling richting CO2-arme woningbouw onderbouwde keuzes te kunnen maken, is vanuit het Lente Akkoord (Brancheverenigingen Bouwend Nederland, IVBN, WoningbouwersNL, Aedes en NEPROM, BZK en bestaande programma's op het gebied van circulair bouwen) de CO2-barometer ontwikkeld. Deze meet vanaf 2021 de gemiddelde uitstoot per vierkante meter door nieuwbouw van woningen. Uit de metingen blijkt dat de sector nog flinke stappen moet zetten. In de afgelopen jaren bedroeg de CO2-uitstoot van nieuwbouwwoningen tussen de 300 tot 400 kilogram per vierkante meter, afhankelijk van het woningtype. Om te voldoen aan de Paris Proof-norm van 200 kg/m² (opgesteld door Dutch Green Building Council) zal de sector wezenlijk anders moeten gaan bouwen. Dit kan bijvoorbeeld door in te zetten op hoogwaardig hergebruik van sloopmateriaal en gebruik van biobased materialen. Hier kan aandacht aan worden besteed in de uitwerking van de omgevingsvisie. De gemeente Utrecht is overigens bezig met een nieuwe Visie Utrecht Circulair 2050. De visie is aan de gemeenteraad aangeboden en zij zal daar in 2024 over spreken.

Ten slotte is een aanbeveling voor ruimtelijke kwaliteit gesignaleerd. De grote woningbouwopgave in Overvecht heeft naar verwachting effect op de samenhang van de wijk. Om verdichting in goede banen te leiden en een nieuw evenwicht te vinden (tussen oud en nieuw, diversiteit en samenhang) pleit voor het opstellen van bijvoorbeeld een beeldregieplan. Met een beeldregieplan kunnen ontwerprandvoorwaarden worden opgesteld voor gebiedsontwikkelingen in Overvecht. Dit kan na afronding van de omgevingsvisie worden opgesteld om een beter kader te geven voor ontwikkelingen in Overvecht. Een voorbeeld van een beeldregieplan is dat van ParkZuid, blok 10, in Leidsche Rijn.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Tot nu toe nog niet aan de orde gesteld. Maar het **economisch effect** van de ingrepen in het autowegennetwerk is NIET onderzocht.
Er is niet méér over te vinden dan het enkele zinnetje in Deel A, p.25: "*Iedere buurt blijft met de auto bereikbaar, maar niet altijd meer via de kortste route. Het gevolg van deze keuze is dat voor een aantal bestemmingen in de wijk de reistijd met de auto* enkele minuten *toeneemt.*"
Met hoeveel minuten deze reistijd dan toeneemt, en voor hoeveel mensen, naar bijvoorbeeld het grootste wijkwinkelcentrum, is niet onderzocht. (Dat zou overigens ook nog het *maatschappelijk* effect genoemd kunnen worden). En dus is er ook geen beeld van de economische impact.

12 Leemten in kennis & monitoring en evaluatie

12.1 Leemten in kennis en informatie

Er zijn geen leemten in kennis geconstateerd die een goede effectbeoordeling of vergelijking tussen de alternatieven in de weg staan.

12.2 Aanzet voor monitoring en evaluatie

In dit planMER is onderzoek gedaan naar het effect van twee onderzoeksalternatieven ten opzichte van de referentiesituatie. Daarnaast is een gevoeligheidsanalyse gedaan naar het effect van de ontwerp-omgevingsvisie ten opzichte van de referentiesituatie en onderzoeksalternatief 1. Om op termijn het werkelijke effect van de omgevingsvisie te meten, is het van belang om te monitoren.

Door de ontwikkeling van Overvecht te monitoren is het mogelijk om te bepalen of een andere koers of maatregelen noodzakelijk zijn, wanneer meer of negatievere effecten optreden dan in het planMER zijn gesignaleerd. Om dit in beeld te brengen adviseert TAUW om na het vaststellen van de omgevingsvisie en planMER een monitoringsplan op te stellen. Voor Overvecht kan een monitoringsplan worden opgesteld. Het monitoringsplan bevat in dat geval:

- Een beschrijving van de context en de doelen van het monitoringsplan
- Een procesbeschrijving van het monitoringsprogramma, inclusief publicatiefrequentie van het monitoringsrapport en wijze waarop partijen naast de gemeente Utrecht worden betrokken
- Een set van objectief meetbare indicatoren, die voorzien in de informatie die nodig is voor evaluatie. De indicatoren kunnen gebaseerd worden op de indicatoren uit het beoordelingskader van dit planMER. Relevante indicatoren en bijbehorende parameters zijn daarbij onder meer verkeersafwikkeling (verschuiving van verkeer), kruispunten (doorstroming op kruispuntniveau), wijze van verplaatsing (de mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift), verkeersveiligheid, geluidhinder (merkbare toename van geluidsbelasting wegverkeer), stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden, groen in het gebied, indicatoren van klimaatadaptatie (hittestress, droogte, wateroverlast).
- Een beschrijving van de wijze waarop data wordt verzameld en de indicatoren worden opgebouwd
- Een nulmeting (als referentie)
- Een beschrijving van de wijze waarop op basis van de indicatoren en overige informatie geëvalueerd wordt of er sprake is van een aanleiding om bij te sturen
- De wijze waarop bijsturing plaats zal vinden indien daarvoor aanleiding is

Bijsturing kan plaatsvinden op twee manieren. Enerzijds kunnen regels voor betrokken partijen worden aangescherpt om de gestelde ambities te halen of meer of negatievere effecten te voorkomen. Anderzijds is het mogelijk om meer ruimte te geven aan betrokken partijen als de ambities ruimschoots behaald worden of negatieve effecten beperkt blijken.

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl
Projectteam Omgevingsvisie Overvecht

November 2024

Utrecht.nl

Bijlage 1 Reacties en beantwoording

Nr.	Reactie	Antwoord
1	Bedankt voor het delen. Ik lees helaas niets terug over de slechte bereikbaarheid van Overvecht-Noord ten opzichte van station Utrecht Centraal. Kanaleneiland is bijvoorbeeld per tram prima bereikbaar. In de spits doet de bus vanaf halte Rio Brancodreef er 35 minuten over. Bij minder drukte toch een goede 25 minuten. Deze reistijd gecombineerd met de overstaptijd van de NS zorgt ervoor dat ik vaak de auto pak naar werk buiten de stad, wat ik erg zonde vind. Is hier nog ruimte voor in de nieuwe plannen?	Er komt in Overvecht ook een nieuwe snelle, frequente en herkenbare HOV-lijn. Meer informatie hierover staat in het hoofdstuk 'Veilig en Verbonden' van de omgevingsvisie.
2	Vandaag ik jullie post met daarin de plannen voor de wijk Overvecht. Onderdeel van de plannen is een school voor voortgezet onderwijs. Ik wil jullie hierbij laten weten het niets eens te zijn met het plaatsten van deze school. Dit zal de wijk zeker niet ten goede doen en de waarde van mijn woning zeker niet. Ik reken op deze manier dan ook protest aan. Verzoek om jullie plannen voor een school in de woonwijk (met genoeg problemen met jeugd) te herzien. Kies als locatie bv het bedrijven terrein achter de Franciscusdreef. Hier zullen een stuk minder omwonende er overlast of hinder van ervaren.	We vinden het belangrijk dat er voldoende aanbod van onderwijs is in de stad en ook specifiek in Overvecht. Op dit moment is het bijvoorbeeld niet mogelijk om havo of vwo onderwijs te volgen in Overvecht. Met de komst van een nieuwe VO-school wordt dat straks wel mogelijk. De definitieve locatie van de VO-school is op dit moment nog niet bekend. We proberen bij de keuze voor een locatie rekening te houden met de bestaande omgeving maar we willen de school ook graag bouwen op een plek die goed bereikbaar is en ook goed is voor de ontwikkeling van de leerlingen. Sommige plekken vallen daardoor af, bijvoorbeeld plekken langs een te drukke weg. Andere plekken vallen af omdat we daar bijvoorbeeld geen eigenaar zijn van de grond. U stelt voor om de school op het bedrijventerrein te bouwen. Op het bedrijventerrein heeft de gemeente geen percelen beschikbaar of in eigendom waar de school gebouwd kan worden. Dat is de reden waarom de gemeente nu niet verder onderzoek doet om de school op het bedrijventerrein te bouwen.
3	a. Het hoofdprobleem in Overvecht is: Te veel mensen op een te kleine plek en daarbij te veel sociale huur. Jullie visie zorgt voor nog meer druk op de wijk. 5000 extra woningen , bijna een kwart extra. Hierdoor zullen de bekende problemen toenemen.	a. We herkennen niet dat het hoofdprobleem te veel mensen op een te kleine plek is. De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op

Nr.	Reactie	Antwoord
	b. Wegen en parkeerplekken zeker richting en op winkelcentrum Overvecht zijn overbelast. Door wegen en parkeerplekken te sluiten creeer je ergens anders in de wijk bottlenecks. c. Overvecht heeft reeds heel veel groen en ligt aan een mooi bos. Door nog meer groen aan te leggen is de kans op afvaldumping, wat reeds gebeurt, en ongedierte groter. Tevens nodig je overlast in het park uit als dit afgelegen ligt van wegen. Ook zorgt dit voor onveilig gevoel voor mensen die door het park moeten, zeker als het donker is. Tevens ontstaan hierdoor vluchtroutes waardoor handhaving door politie lastiger is. De laatste jaren worden speelplekken ook amper gebruikt doordat de interesse van de jeugd is verplaats naar het online leven. d. Ik betwijfel of over al deze punten is nagedacht. Ik heb het gevoel dat geen rekening is gehouden met het gedrag en de cultuur in Overvecht en dus vanuit een ideale situatie uit wordt gegaan. Dit geld kan beter geïnvesteerd worden. Bijvoorbeeld flats afbreken en laagbouw realiseren. Bestane bewoners spreiden over de wijk. Dit komt de leefbaarheid meer ten goede.	een manier waarbij het groene karakter behouden blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. En dat kwantiteit en kwaliteit in balans zijn. b. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. c. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Parallel aan de Omgevingsvisie geldt als uitgangspunt voor de openbare ruimte dat bij de realisatie van openbare ruimte projecten (waaronder vergroening) rekening wordt gehouden met het toekomstige (dagelijkse) beheer en onderhoud. d. Wij willen een omgevingsvisie maken die juist specifiek voor Overvecht is en uitgaat van de krachten en de uitdagingen in deze wijk.
4	Ten eerste wil ik u en het hele team bedanken voor het opsturen van de Omgevingsvisie voor Overvecht. Ik woon zelf al zeven jaar in Overvecht en ben dus ontzettend blij met de richting waar de gemeente heen wil gaan.	Dank voor uw positieve reacte De garage tussen de gebouwen van de Faust- en Rubicondreef is geen eigendom van de gemeente en we zijn afhankelijk van de medewerking van de eigenaar. Tot op heden is deze nog niet bereid de plek te herontwikkelen. Maar, we zijn het met u eens dat deze plek een andere

Nr.	Reactie	Antwoord
	Enige commentaar wat ik wou voorleggen betreft de verlaten parkeergarage tussen de gebouwen van de Faust-en Rubicondreef. Wij wonen zelf op de Rubicondreef en denken al een tijdje dat het voordelig zou zijn om de parkeer garage te slopen en in plaats daarvan een voorziening plaatsen voor de omwonenden. Iets in de trend van een moestuin, park oid. Het zou ontzettend veel toevoegen aan dat stuk grond aangezien het stuk grond relatief groot helemaal niet wordt gebruikt.	invulling hoort te krijgen en veel meer kwaliteit verdient. Op de buurtkaart van de Taagdreef hebben we deze plek nu benoemd en we zullen ons hier actief voor in gaan zetten.
5	Graag reageer ik op de uitgewerkte omgevingsvisie voor de wijk Overvecht. In het document zijn meerdere beoogde fiets/wandelverbindingen onder het spoor met de wijk Tuindorp opgenomen. Als bewoner van Tuindorp ben ik zeer overvallen en verbaasd over dit plan omdat er compleet voorbij gegaan wordt aan de consequenties voor de buurt Tuindorp: wat is het effect op de leefbaarheid, veiligheid en de verkeersdrukte? Hieronder een opsomming van enkele bezwaren: a. Er is geen enkele participatie vanuit bewoners in Tuindorp gevraagd/aangeboden, terwijl de beoogde aanpassing zeer grote consequenties heeft voor de buurt. b. Er zijn binnen een afstand van 1 km reeds 2 doorgangen onder het spoor, met in het midden een 3e doorgang (station Overvecht). Dit lijkt reeds ruim voldoende om de bereikbaarheid van de scholen in Tuindorp te garanderen (dit wordt als enige concrete argument genoemd in de omgevingsvisie). c. Er is binnen Tuindorp alleen bestemmingsverkeer en nadrukkelijk geen doorgaand verkeer. Dit bevordert de veiligheid voor alle bewoners, maar met name voor kinderen en ouderen. Een doorgaande fietsroute heeft grote consequenties voor de verkeersveiligheid, drukte op straat en dus de	a. We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. b/c/d.Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	leefbaarheid in de buurt. Zowel westelijk als oostelijk (Eykmanlaan en Meester Tripkade) is er een hoofdfietsroute die juist wel geschikt is voor grote aantallen fietsers en wandelaars. d. De ondertunnelde doorgang heeft een aangetoond negatief effect op de veiligheid in de buurt en met name in de straten nabij de ondertunneling. Tevens is de ondertunneling zelf vaak een onveilige plek voor bewoners van zowel Overvecht als Tuindorp, met name voor ouderen, vrouwen en kinderen. De argumentatie voor de ondertunneling is onduidelijk: gaat het alleen om de bereikbaarheid van de scholen? Zijn er andere zwaar wegende argumenten? Uit het participatieverslag blijkt dat de ondertunneling als optie is aangeboden aan de bewoners van Overvecht, waarbij slechts 50-70% dit een goed idee vond. Dit lijkt geen eenduidig mandaat voor een dergelijke ondertunneling.	
6	Graag reageer ik op de nieuwe ontwerpvisie voor de wijk Overvecht. Als bewoner van Tuindorp ben ik erg blij dat dit stadsdeel verder wordt ontwikkeld, maar ben ik geschrokken van de extra fiets- en wandelverbindingen die onder het spoor voorzien zijn richting onze wijk. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dan dat dit ernstig negatieve impact zal hebben op de (verkeers)veiligheid bij ons in de buurt. Kijkend naar de bizarre, asociale taferelen die nu al plaatsvinden door fatbikes, scooters en ander gemotoriseerd vervoer van en naar Overvecht, voornamelijk over de Meester Tripkade, is het goed voor te stellen dat deze overlast zich dan ook naar andere fietspaden onder het spoor zal verplaatsen, met gevolgen voor de veiligheid in onze krappe straatjes waar veel kinderen gebruik van maken.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nog los van het beperkte nut dat uitgaat van deze verbindingen zijn de straatjes in Tuindorp krap, spelen er overdag en 's avonds vaak kinderen op straat en is nu al sprake van een wankel evenwicht tussen bestelbusjes, autoverkeer van bewoners, (bak)fietsverkeer, voetgangers en kinderen. Als daar nog meer 'recreanten' vanuit Overvecht aan toegevoegd worden verslechtert dat de leefbaarheid op straat. Ik wil u vragen, alvorens hier miljoenen gemeentebelasting aan uit te geven, om het nut van de extra wandel- en fietsverbindingen te heroverwegen en met een invulling te komen die recht doet aan het karakter en de ruimtelijke ordening van de woonwijk waarin wij wonen. Tot slot zou ik zeer benieuwd zijn naar de visie van de politie op de uitrol van deze extra vluchtroutes voor criminelen uit Overvecht. De politiehelikopter is boven Overvecht nu helaas een frequente gast, en ook die overlast willen we liever niet de wijk in halen.	
7	De omgevingsvisie voor de buurt Neckardreef e.o. is denk ik net iets te vooruitstrevend. De gemeente heeft het over een snelle busverbinding over de Carnegiedreef en Zamenhofdreef naar station Overvecht. Maar de gemeente heeft nauwelijks invloed op de vormgeving en implementatie van het openbaar vervoer in de stad en regio Utrecht. De provincie Utrecht en het OV-bedrijf bepalen of zo'n snelle busverbinding zal komen of niet. Op dit moment van schrijven is de frequentie van bestaande buslijnen omlaag gebracht. We hebben te maken met overvolle kleine standaardbussen die vaak uitvallen. De uitval van de buslijnen is zodanig dat de betrouwbaarheid niet te garanderen is. Op dit moment is de maximumsnelheid op de Neckardreef teruggebracht naar 30 km per uur. En ik merk dat het verkeer zich daarop aanpast. Op de kaart zie ik het voornemen om een deel van de Neckardreef te gaan afsluiten. Dat is een zeer slecht idee. Allereerst moeten hulpdiensten bij noodgevallen snel ter plaatse kunnen zijn. Het	Er is een grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering en frequentie worden bepaald door de provincie en vervoerder. Daarom is het voorgestelde OV-systeem samen met de provincie (OV-Alliantie) opgesteld en wordt de visie door de OV-Alliantie ondersteund. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV systeem voor (zie uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). Er is inmiddels een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken. We hebben de knip op de Neckardreef aangepast, we gaan in de toekomst onderzoeken of hier een maatregel nodig is. De bereikbaarheid van nood-&hulpdiensten is altijd een randvoorwaarde. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar

Nr.	Reactie	Antwoord
	afsluiten van een deel van de Neckardreef betekent dat hulpdiensten langer onderweg zijn. Daarnaast zijn sommige personen vanwege invaliditeit of ziekte afhankelijk van de auto. En de Neckardreef is op dit moment veiliger dan jaren geleden. Een alternatief idee: fietsstroken aanbrengen op de Neckardreef zou ik wel prettig vinden, want momenteel durf ik niet over deze weg te fietsen. Ik vind het zeer zorgelijk dat de omgevingsvisie gericht is om van Overvecht één groot park te maken. Dit is een krankzinnig plan. Waarom mogen er geen auto's over de Marne of Moezeldreef rijden? Deze route zorgt ervoor dat Overvecht bereikbaar blijft. Met het voornemen tot de afsluiting van Marnedreef, Moezeldreef, deel van de Neckardreef zal Overvecht-Zuid slecht bereikbaar worden. En de gemeente kan niet garanderen dat we een kwalitatief betere vorm van OV krijgen. Want de gemeente gaat niet over het openbaar vervoer in de stad. Overvecht is al een behoorlijk groene wijk met volop ruimte voor recreatie, sport of om te fietsen. Het is onnodig om Overvecht zodanig te vergroenen dat de wijk zeer slecht bereikbaar zal worden. Slecht bereikbaar voor hulpdiensten, invaliden en gezinnen. Daarnaast wordt in de omgevingsvisie te weinig rekening gehouden met de stedelijke dynamiek. Deze wijk is nu eenmaal onderdeel van een grote stad en daar horen ook auto's bij. We zijn geen dorp. a. Zorg voor meer fietsstroken op drukke wegen zoals de Neckardreef en maak parken aantrekkelijker. b. Heel veel bankjes zijn jaren geleden door de gemeente verwijderd vanwege overlast. Maar ik zie de bankjes toch graag terugkeren. c. De parken worden op dit moment slecht onderhouden. Veel overwoekerde looppaden en onkruid maken deze parken juist	vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. We zetten in op lagere snelheid en minder auto's op straten zoals de Neckardreef, waardoor het aantrekkelijker en veiliger wordt om te fietsen. Ook stellen we diverse ingrepen voor om de parken aantrekkelijker te maken. Het plaatsen van bankjes valt niet onder de omgevingsvisie Overvecht. Wij hebben uw suggestie doorgegeven aan wijkbureau Overvecht. Uitgangspunt voor de openbare ruimte is dat bij de realisatie van projecten rekening wordt gehouden met het toekomstige (dagelijkse) beheer en onderhoud. Om ervoor te zorgen dat de openbare ruimte ook in de toekomst technisch goed en duurzaam te beheren is, wordt invulling gegeven aan de kaders zoals vastgelegd in de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte en het Handboek Openbare Ruimte. De werkzaamheden voor het (dagelijkse) beheer en onderhoud moeten uitgevoerd kunnen worden binnen de beschikbare normkosten voor het

Nr.	Reactie	Antwoord
	erg onaantrekkelijk. Laat de gemeente de visie ook daarop afgestemd zijn. d. Het verwijderen van parkeerplaatsen wil ik absoluut ontraden. Op dit moment zijn er zelfs te weinig parkeerplaatsen in de avond- en nachtelijke uren. En dat is niet de bedoeling. Deze omgevingsvisie is ontworpen door de ogen van beleidsmakers en overijverige ambtenaren. Daarbij is denk ik voorbijgegaan aan wat de bewoners zelf willen. Ik kan enkel mijn hoop uitspreken dat deze visie niet in beton gegoten is.	beheer, zoals bepaald in de Nota Beheer Openbare Ruimte en de Visie Water en Riolering. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. We beschrijven in deze visie de toekomst voor Overvecht in 2040. Niemand weet hoe de toekomst er echt uit zal zien, het is dus geen foto van de toekomst. De visie helpt wel om ons voor te bereiden op de toekomst en keuzes te maken. Niet alles gaat in één keer: we werken stap voor stap en de visie geeft ons daarbij de richting. Voor de uitvoering is de gemeente altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren en bewoners. Voor de ambities is het kader vastgelegd in de omgevingsvisie, maar is in het vervolg een concreet onderzoeks- of ontwerptraject op de kleinere schaal nodig. De omgevingsvisie biedt uitgangspunten om de ambities te

Nr.	Reactie	Antwoord
		verwezenlijken en per situatie moet gekeken worden hoe dit het best uitgewerkt kan worden. Nieuwe initiatieven komen meestal van grondeigenaren, corporaties en ontwikkelende partijen. En het gaat bijvoorbeeld ook om het precieze ontwerp van het groen in de parken, de inrichting van wegen inclusief beoogde knips of de nieuwe parkeeroplossingen. Hoe nieuwe gebouwen precies ingepast moeten worden, vraagt nadere uitwerking in projecten en afspraken met grondeigenaren, corporaties en ontwikkelende partijen. De visie geeft voldoende ruimte voor deze uitwerkingen.
8	Vanuit de omgevingsvisie overvecht heb ik vernomen dat er nieuwe fietstunnels in de planning staan. Een van de fietstunnels is gepland onder het station door en komt uit op de Prof van Bemmelenlaan. Graag teken ik bezwaar aan tegen dit plan. De straat waar de tunnel op uitkomt bevat twee basisscholen, waardoor er grote verkeersartefacten en drukte aanwezig is op de verschillende schoolstart en eindtijden. Het is nu al een kunst kinderen veilig op school te krijgen, ook zonder hard rijdende fietsers en brommers uit een fietstunnel. Daarnaast ondervinden omwonenden al meer dan genoeg geluidsoverlast vanuit het station, daar kan geen tunnel bij die hier qua geluidsoverlast nog een schepje boven op doet.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
9	Dank voor het uitgebreide schrijven. Ik heb vragen met name over punt 8 op het gekleurde(zeer onduidelijke)kaartje. Er staat: Tussen het gebied..... ruimte voor stedelijke bebouwing met woningen en voorzieningen. De pijl wijst naar een stuk groen tussen de appartementen op de Othellodreef en de Tannhauserflat. Ik dacht eerst dit is verkeerd aangegeven. Het is een zeer noodzakelijk stuk groen met bomen en vormt een rustpunt in deze drukke buurt. Vanuit de Tannhauserflat is door de hoogbouw al veel geluid extra te horen. Als u daar gaat bouwen, dan is de rust in het stukje groen weg, U weet net als ik dat bebouwing in de hoogte vraagt om parkeerplaatsen,	Het gebied rond de Tannhäuserdreef is aangegeven als oranje "Stedelijk gebied". In de Omgevingsvisie Overvecht in het hoofdstuk "ruimte voor groei" spelregels gegeven. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. Per kleur gebiedstype hebben we naast

Nr.	Reactie	Antwoord
	voetballende kinderen en veel spelen op het gras en bbq aldaar vanuitdeze stapelwoningen en weg is het groen!! Dan zal zeker ook van uw kant de opmerking komen. het spijt ons maar er moeten een paar bomen weg. Daar kunnen we op wachten. het spijt u niet IK HEB EEN BETER IDEE: DE PARKEERPLAATSEN EN DE TANNHAUSERFLAT vervangen door 4 lagen hoge appartementen zoals de Maria van Hongarijedreef met parkeermogelijkheid. Dat stuk prachtig is vernieuwd. dat was een gribus. Wat ik u ook wil aangeven: verbouw de winkels en huizen met een luxe uitstraling. Werken met destructieve jongeren heeft mij geleerd: Hoe mooier de woonverblijven en hoe schoner hoe minder destructief zij werden. De winkels in Overvecht: De Gagelhof en tegenover de moskee zijn verschrikkelijk shabby. Vroeger was tegenover de moskee een keurslager, een banketbakker en het zag eruit zoals in De Gaard en bv Kerkelanden in Hilversum. De plaatselijke (lees Turkse en Marokkaanse) winkels en de omgeving zijn smerig. Waarom stellen jullie daar geen eisen aan. (O o het is Overvecht maar??) Zelfs de Marokkaanse en Turkse mensen uit onze (koop)woningen zien het graag anders en keuriger. U woon t hier waarschijnlijk niet en ik zie de Nederlandse mensenweggaan en ik ben zelf ook in de gelegenheid om als het moet naar Tuindorp Oost te verhuizen, waar een mooi en goed onderhouden winkelcentrum is en de huizen verzorgder met tuinen en groen. ik hoop niet dat dat nodig is. Ik begrijp dat u als gemeente de woningen liever in Overvecht kwijt wil dan in het Wilhelminapark, maar zet ze dan op het industrieterrein.	spelregels voor ontwikkeling, structuur, programma, architectuur nu ook aparte spelregels voor woonmix, groen en parkeren opgenomen. Bij eventuele verdichting en planuitwerking wordt groen zorgvuldig meegewogen. Dank voor uw idee. Bij eventuele verdichting en planuitwerking wordt groen zorgvuldig meegewogen. Dank voor uw idee. Met de omgevingsvisie beogen we brede wijkverbetering, waaronder het voorzieningenniveau. Bij verdere uitwerking of nieuwe ontwikkelingen kunnen we sturen op uitstraling en beeldkwaliteit en/of geldt het welstandsbeleid. Wij kunnen niet handhaven op onderhoud van gebouwen. In de omgevingsvisie wordt er duidelijk gekozen om geen woningbouw toe te staan op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht. In de stad Utrecht hebben we een te kort aan ruimte voor bedrijven die vanwege milieucategorieën niet in een woonwijk of bij woningen mogen staan. Nieuw Overvecht koesteren we en hebben we als stad hard nodig, ook om de bestaande bedrijvigheid door intensivering te kunnen uitbreiden. Beperking van milieuruimte door woningen willen we met de Omgevingsvisie voorkomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Daar is nog plek en vervang daar oude gebouwen. Ja maar hoor ik u zeggen mensen willen bij het station en de moskee wonen. Er zijn ook twee kerken in de buurt hoor!! En mensen hebben vaak een auto en kunnen ook met de bus naar het station. Ik mag het niet zeggen, maar doe het toch: Door de moskee is de buurt erg achteruitgegaan en meer mensen die benauwd op elkaar wonen en niet allemaal gewend aan keurig onderhoud dat geeft nog meer shabby woonomgeving. Ik druk me nu met het benoemen van deze mensen wat wollig uit. Maar ik ben ook gewend om rapporten te maken met mooie verhulde taal en daar kan ik in jullie brief heel wat zinnen van aanwijzen. Gebakken lucht noemen we dat.	
10	Ik heb de omgeving visie van Vechtzoom-Zuid bekeken. Hier uit heb ik niet op kunnen maken wat er nu precies met de Carnegiedreef gaat gebeuren en wat de impact gaat zijn voor mijn dagelijkse reisbewegingen naar en van werk. Kan dit verduidelijkt worden? Daarnaast hebben de buurtbewoners van de Japuradreef kruising te hoogte van Colombiadreef last van verkeer wat op hoge snelheid accelereert door de bochten. Word hier ook wat aan gedaan?	Op termijn wordt de Carnegiedreef autovrij als onderdeel van de Centrale as. Dit is nu verduidelijkt in de omgevingsvisie. Er vanuit gaand dat u met de auto naar uw werk reist, betekent dit in de toekomst dat u vanuit Vechtzoom-Zuid via de Einsteindreef of de Rio Brancodreef (afhankelijk van waar in Vechtzoom-Zuid u woont) de buurt verlaat en niet meer via de Carnegiedreef. De Japuradreef wordt een 30 km/uur straat. Mogelijk eerst met (tijdelijke) maatregelen, maar later met een volledige herinrichting waarbij de straat onder andere smaller wordt gemaakt.
11	Het vergeten eiland. Zo noem ik gekscherend onze woonwijk die verstopt zit tussen alle flats. Een wijk die vroeger barstte van de kinderen die bij elkaar in de tuinen speelden, buren die met elkaar buiten aten en gezinnen die elkaar kenden. Nu is het een vergeten eiland in Overvecht. Dat nauwelijks onderhouden wordt door de gemeente. Een speeltuin die niet bekend is bij de gemeente en dus verpaupert. Een prachtige groenstrook met 8 trotse platanen, die ook genegeerd wordt, boomspiegels die eruit zien als treurige zanderige	Het is spijtig te horen dat u ontevreden bent over het onderhoud in uw wijk. De omgevingsvisie heeft een abstractieniveau die voornamelijk ingaat op de ruimtelijke opgaven in de hoofdstucturen van de wijk en de ambities in de buurten: qua (bebouwd) programma, groen, veiligheid, mobiliteit etc. Het klopt dat daarbij niet alle groenplekken en speeltuinen te zien zijn op de kaart. Deze zijn weldegelijk bekend bij de gemeente. Bij verdere uitwerking van de omgevingsvisie in concretere plannen

Nr.	Reactie	Antwoord
	plekken. Een wijk waar pas na 2 jaar zeuren aandacht aan wordt besteed en de gemeente eindelijk een beetje schoonveegt. Groot was dan ook mijn hoop toen de omgevingsvisie voor Vechtzoom-Zuid in de bus viel. Maar de visie van de gemeente laat zien dat ook zij onze wijk niet kent. Onze wijk wordt oranje ingekleurd in plaats van geel. (6) We worden meegenomen in stedelijke bebouwing en voorzieningen, terwijl de populatie het tegenovergestelde is en ook wordt. De huizen trekken starters aan. Er worden opnieuw kinderen geboren, gezinnen nemen weer toe. De flat rondom, die vroeger een seniorenflat was, trekt nu jonge mensen en gezinnen aan. Je hoort en ziet weer. baby's. Maar we worden vergeten. De speeltuin is onbekend bij de gemeente. Het is onveilig en ontoegankelijk. De groenstrook staat niet eens op de gemeentelijk kaart. Het kleurt 'bebouwd' en niet als 'groen'. Alles wordt verwaarloosd. Laat onze wijk van de Zuidpooldreef alsjeblieft GEEL kleuren. Geef niet alleen de nieuwbouwwijk aan de overkant de aandacht, maar geef deze oude wijk weer kleur. Laat er aandacht zijn voor het groen dat er al is, laat de speeltuin aandacht krijgen, laat het eiland weer tot bloei komen, ook al staat het op de vreemdste plek in heel Overvecht. Laat het een onverwachte oase zijn. Laat alsjeblieft onze wijk weer een echte WOONBUURT zijn zoals het vroeger altijd is geweest. En neem onze wijk niet mee in een stedelijke visie, maar in een woonvisie. De oude en nieuwe bewoners snakken naar aandacht en de gezelligheid van vroeger. De gemeente kan nu verschil maken.	komen aspecten als veiligheid, groen, speelplekken, type woonprogramma, ook concreter aan bod. Uw wijk heeft een oranje kleur in de omgevingsvisie gekregen, als overgangszone tussen de gele en de rode buurten. In deze oranje vlek zijn al voorzieningen aanwezig en de woonbebouwing is grotendeels in ruimtelijke verschijningsvorm en situering afwijkend van de overige oorspronkelijke Overvechtse bebouwing. Dit is een aspect die past bij de uitgangspunten voor de oranje gebieden. De omgevingsvisie geeft aan: ook in de oranje gebieden bouwen we voort op bestaande kwaliteiten en vernieuwen we waar kan. Ingrepen zullen bij moeten dragen aan de brede doelen voor buurtverbetering, zoals woningmix, leefbaarheid, voorzieningen en de openbare ruimte. Evenals bij de gele woonbuurten geldt in oranje: Hoofdzakelijk wonen, met ruimte voor buurt- en wijkgerichte voorzieningen.
12	Lijkt me voor fietsers heel handig Echter fietsertunnels leiden nogal eens tot criminele activiteiten. Misschien is het een goed idee om ze na zonsondergang heel goed te verlichten, zodat het niet alleen licht is aan het eind van de tunnel. Cameratoezicht zou ook een optie kunnen zijn.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het

Nr.	Reactie	Antwoord
		aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
13	Dank je wel voor de documenten. Goed om te lezen dat er 9veel) ruimte komt voor wandelen en fietsen en dat er veel groen toegevoegd wordt. Graag zou ik nog de volgende punten mee willen geven voor het verdere ontwerp: • Door Nieuw Overvecht is nu de 'mogelijke HOV' ingetekend. Fijn te zien dat dit nu in ieder geval wordt overwogen. Graag pleit ik weer voor HOV over Nieuw Overvecht ivm bereikbaarheid van de sportparken. Google maps geeft minimaal 12 minuten lopen van een halte op de Fransiscusdreef naar sportpark Manitobadreef 4 of 8. Omwille van veiligheid en bereikbaarheid sportparken pleit ik voor doortrekken HOV over Nieuw Overvecht; • Naast Manitobadreef 8 is ook sport ingetekend. Wordt dat een nieuw sportterrein of betreft dit stcihting SUL (auto's en lijnvliegen)? • Veel inpassing van sporten en bewegen in de parken en ruimte voor wandelen en fietsen in de wijk. Dat is goed om te zien. Ik pleit nogmaals voor parken die uitnodigen tot sport en bewegen. Niet alleen wandelen en fietsen maar ook andere vormen van actieve mobiliteit. Denk aan skateboarden, steppen, hardlopen. Ook aandacht voor urban sports. SportUtrecht denkt graag over mee over de invulling en ook is het aan te raden om daar met de andere partners in het sociaal domein over te sparren als definitieve invulling ter sprake komt. Zie ook bijlage voor velo parcours die je door de	We weten nog niet of de HOV verbinding op Nieuw Overvecht gaat eindigen of doorgaat richting Zuilen. Beide opties zijn nog opgenomen in de ontwerp omgevingsvisie. Mocht de HOV niet door Nieuw Overvecht gaan, zetten we in op aanvullend buurtgericht OV op het bedrijventerrein. Op korte termijn wordt een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken. De sportsymbolen in Nieuw Overvecht nabij de Manitodreef 8 betreffen bestaande sportvoorzieningen zoals voetbalvereniging EDO. De parken zijn conform de Omgevingsvisie een plek om te sporten, te spelen en om van de rust te genieten. Het verzoek om vormen van actieve mobiliteit en sport en beweeginrichting toe te voegen past binnen de Omgevingsvisie. Bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie dient dit verder uitgewerkt te worden in samenspraak met inwoners, gebruikers partners die actief zijn in de wijk. Dit herkennen wij niet. Op de buurtkaart 'Neckardreef e.o.' is buurtcentrum De Dreef onderdeel van Talentcampus. De locatie waar BOKS is gevestigd, is aangeduid als 'het hart van de buurt'. In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te

Nr.	Reactie	Antwoord
	wijk kunt laten lopen. Daagt en nodigt uit en heeft een natuurlijk aanzien. • Buurtcentrum De Dreef lijkt op de verkeerde plek ingetekend te zijn op het kaartje. Ingetekend waar nu Boks zit volgens mij. • Zoals HOV nu is ingetekend bij kaart 'Taagdreef en Rubicondreef' worden Cruyff Court en Krajicek playground door een busstrook afgesneden van MPowercollege. Natuurlijk minder auto's dan bussen. Maar pleit wel voor een op het oog natuurlijke strook zodat verbinding school en court/playground op zicht niet te erg verbroken wordt. • Goed te zien dat extra verbindingen tussen Noorderpark en Overvecht ingetekend is. Ik pleit voor overgangen en niet voor onderdoorgangen (geen tunneltjes ivm veiligheid), tenzij die tunnels niet voor mens maar voor dieren zijn. Idee van twee natuurlijke heuvel over de NRU heen voor mens en dier is nog steeds een mooie gedachte met een natuurlijke verbinding tussen Noorderpark en de wijk. aanvullend op de ideeën van de pumptrack en het velopark, die ik eerder heb gestuurd, hierbij nog een aanvulling voor invulling openbare ruimte: atletiekplein. Zie de presentatie; In Utrecht hebben we natuurlijk Dafne Schippers als atletiek-grootheid. Ik heb begrepen dat zij zich ook sterk maakt voor atletiekpleinen en hier voor Utrecht een ambassadeursrol in zou kunnen vervullen. Kijk ook bijvoorbeeld naar Skills Gardens, sportvelden in de openbare ruimte gebaseerd op Athletic Skills Model. Hier gaat het om uitnodigende inrichting van de openbare ruimte waar gebruikers zich breedmotorisch ontwikkelen. Iets wat we in Utrecht nastreven. Ook zo'n atletiekplein draagt bij aan die breedmtorische ontwikkeling.	delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in concrete plannen voor de inrichting zal samen met inwoners, gebruikers en partners in de wijk gekeken worden welke soort sport- en beweeginriching passend is. Hierbij zal gekeken worden naar behoefte in de wijk, maar ook naar variatie in aanbod. ASM skillsgardens, atletiekpleinen, velo parcours en pumptracks zijn voorbeelden van inrichting die hierbij interessant kunnen zijn. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in concrete plannen voor de inrichting zal samen met inwoners, gebruikers en partners in de wijk gekeken worden welke soort sport- en beweeginriching passend is. Hierbij zal gekeken worden naar behoefte in de wijk, maar ook naar variatie in aanbod. ASM skillsgardens, atletiekpleinen, velo parcours en pumptracks zijn voorbeelden van inrichting die hierbij interessant kunnen zijn. Dank voor het aanbod om mee te denken over de invulling van de openbare ruimte. Bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie zullen wij de stakeholders betrekken, net als bewoners en gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De minitrack al voorbeeld hoe je in het klein op meerdere plekken atletiek terug zou kunnen laten komen op speelplekken in de wijk. Wij denken samen met de partners in de wijk (sportclubs, JoU, DOCK) graag mee over invullingen van openbare ruimte.	
14	Met aandacht de wat klein uitgevallen plattegrond over de toekomst van Overvecht tot me laten doordringen. Maar één troost het Sentapad heeft zelfs de tekening bereikt. als ik het goed begrijp wordt er weer meer AFGEBROKEN dan OPGEBOUWD. zo zie ik een grote groene strook waarin de wandelaar en de fietser voorrang hebben daarvoor verdwijnen de door de FNV gebouwde BESCHUTTE woningen voor ouderen die deels wonen met een tuintje een GROTE LUXE in Overvecht. Troost u ze zijn niet meer beschut , gelukkig was er een bezuinigingsronde. ik zal de afbraak niet meer meemaken want jaargang 1937 is wat je noemt ietwat overbodig. nutteloos en afgeschreven. Maar waar stopt u de aanstormende Boomers ??? In 20 hoog met gesloten ramen en geen balkon want die springen zeker weten een keertje. Welke stadsontwerper heeft u ingehuurd om dit voor elkaar te krijgen. zeker de eerste de beste of een die het voor een PRIKKIE wilde doen. Het kan ook zijn dat u een wedstrijd heeft uitgeschreven voor jonge ontwerpers of eenvoudig weg Bij inschrijving net als bij de ZORG en dan maar afwachten waar het schip strandt. U nodigt mensen uit om in de Zamenhofdreef te komen staren naar iets wat nooit helemaal uit de verf zal komen en dat weten jullie ook. U kent het gegeven dure woningen bouwen want de samenstelling van de bevolking is nogal eenzijdig en dat zal mengen? de laatste tijd wordt er veel geschreven over dat men moeilijk met ANDEREN dan de eigen BUBBEL converseert want waarover ???	De ambitie in de omgevingsvisie is om de groenverbindingen robuuster te maken en minder versnipperd door hekwerken verharding en bestaande bebouwing. Mocht in de toekomst de gelegenheid zich voordoen dat de eigenaren besluiten dat de bebouwing weg gaat, dan spreekt de omgevingsvise de ambitie uit de bebouwing niet op deze manier op deze plek terug te laten komen. Het aantal ouderen in Overvecht neemt de komende jaren toe. Dit vraagt om voldoende toegankelijke woningen die aansluiten bij de verschillende inkomensgroepen en woonbehoeften, bijvoorbeeld woonzorgconcepten waarbij zorg dichtbij de woning beschikbaar is en verpleegzorgplekken waar ook zwaardere zorg verleend kan worden. Locaties binnen 500 meter van voorzieningen zijn bij uitstek geschikt voor deze doelgroep. We maken de uitbreiding van woon-zorgvoorzieningen voor ouderen mogelijk, bij voorkeur in combinatie met een bredere ontmoetingsfunctie voor de buurt en in de nabijheid vn winkels. De omgevingsvisie richt zich op een gemengde woningvoorraad. Als in heel Overvecht, maar ook specifiek in de nieuwbouw. Er is dus geen sprake van uitsluitend toevoegen van dure (koop)woningen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	het voorstel om tussen de ELITE wat arbeiderswoningen sorry sociale woningen te plannen zal een schok betekenen voor deze buurt MENGEN ?? ha ha Helaas ben ik verhinderd om de plannen van dichtbij te bekijken de mobiliteit holt achteruit. Maar ik zal zo mogelijk op GOOGLE de plannen volgen en van mijn misnoegen blijk blijven geven. Hier ligt ter inzage de plannen die goedgekeurd werden en ook uitgevoerd vanwege overlast. ik zou zeggen kom eens langs de tuinstoelen staan al weer te wachten op bezoek. onderstaande foto's laten zien dat Groen Links geld 11 jaar geleden goed besteed is.	
15	Per post heb ik de omgevingsvisie van Neckardreef e.o. ontvangen. Er staan mooie ideeën in. Mooi om te zien dat er veel aandacht is voor groen! Als bewoner van de dommeringdreef heb ik veel groen om me heen als ik de deur uit stap, maar het voelt maar weinig als natuur door de grote hoeveelheid afval tussen de planten. Het gaat om o.a. plastic zakken, zwervend huis-/grofvuil dat op straat wordt gedumpt en blikjes. Ik denk dat dit deels komt door nalatigheid van bewoners, maar wellicht ook een gebrek aan prullenbakken op straat. Daarbij nodigt het vele afval op straat mensen ook niet uit om hun verantwoordelijkheid te nemen in het schoonhouden van de open ruimte. Ik vroeg me af of zwerfafval ook wordt meegenomen in het omgevingsplan. Aan de ene kant snap ik dat het omgevingsplan meer is gericht op de ruimtelijke indeling. Aan de andere kant zou het zonde zijn als nieuw aangebracht of verbeterd groen direct weer wordt bezaaid met afval.	Tijdens veel gesprekken en ook online benoemen Overvechters dat er veel zwerfafval en grofvuil in de wijk is. Het staat zelfs in de top 3 van wat mensen vinden dat er beter kan in de wijk. Zij willen minder zwerfafval en grofvuil op straat. De omgevingsvisie Overvecht 2040 gaat niet over het verwijderen van zwerfafval of grofvuil. Met elkaar houden we de straten en het groen in Overvecht schoon, door afval in afvalbakken te gooien en grofvuil weg te brengen of op te laten halen. U kun hiervoor een afspraak maken op Grofvuil aanbieden - Utrecht afval. U kunt melding maken van afval of grofvuil op straat via de website van de gemeente Utrecht: Product - Meldingen - Online loket (utrecht.nl).

Nr.	Reactie	Antwoord
16	Dit speelt wellicht in Vechtzoom-zuid, maar wil dit toch aangeven, 10-tallen jaren was het onmogelijk om met de auto, in beide richtingen van de Vechtdijk het Zandpad op te rijden. Dit had natuurlijk te maken met de prostitutie op het Zandpad. Die fysieke maatregelen zijn daar weggehaald. Er staat helaas maar 1 Verkeersbord C1. Dit bord staat op het zandpad in de richting van Vechtdijk. Dit bord betekend dat het verboden is in te rijden, in beide richtingen, zie afbeeldingen 3370, vanaf Zandpad Vechtdijk op en 3751 van Vechtdijk naar Zandpad. Dat betekent dat er ergens op de Vechtdijk ook zo'n bord moet staan. Dat is dus niet zo. In augustus 2022 heb ik dat gemeld nog steeds niets aan gedaan. In januari, dit jaar is een verzinkbare paal geplaatst. Afbeelding 3752 en 3909. Op de locatie Zandpad - Vechtdijk. Om autoverkeer onmogelijk te maken. Deze paal geeft sinds dat deze eind januari 2024 geplaatst is 2 dagen omhoog gestaan. Dit heeft niets te maken met de strooiroute. Paal staat namelijk niet in het fietspad. Dit heeft alles te maken met een aantal bewoners van de Vechtdijk, die als de paal omhoog staat met de auto om moeten rijden. Nu rijden ze dus vanaf de Vechtdijk, het Zandpad op. Wat officieel verboden is. Deze bewoners zijn ook geen ontheffinghouders.	Het klopt dat er in januari een paal is geplaatst. We zijn op dit moment bezig met een oplossing en bereiden een verkeersbesluit voor om de bebording in orde te maken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik fiets daar regelmatig en moet uitwijken voor auto's die over de smalle brug en Vechtdijk rijden. En de gemeente Utrecht zegt dat ze oa lopen en fietsen voorrang willen geven. Dat wordt gezegd maar zeker niet gedaan. Op deze locatie wordt het gebruik van de auto aangemoedigd. Er wordt zo'n paal geplaatst voor veel geld en niet gebruikt. Het is daar zeker niet verkeersveilig. Als ik zo'n wijkbericht lees zie ik veel plannen, maar trek zeer in twijfel wat daarvan gaat lukken. Er komt een gigantisch financieel tekort aan. Ik woon in de wijk die in 2030 gasvrij zou worden, dat gaat dus nu opeens niet door. De noordelijk rondweg Utrecht (NRU). Veel plannen gebeurt niets. Heel Utrecht betaald parkeren, ook in wijken waar totaal geen overlast is.	
17	Ik heb de volgende punten van aandacht: 1) Bij nr 10, waar ik woon wordt voorgesteld ruimte te maken om aanpassing aan de bebouwing te doen. Hoe? Appartementen voor ouderen die deels zorg krijgen van Careijn, ernaast gelegen. 2) Wegafsluiting op de Neckardreef voor auto's toch niet voor bus 6 mag ik hopen. Wij ouderen hebben o.v. nodig dichtbij. En waar rijdt bus 1 als op die route ook een afsluiting komt? Er zijn geen bushaltes voor lijn 6 en 1 ingetekend. Makkijk gezegd: meer gaan fietsen en lopen. Bedacht door fitte jongeren en milieupartijen in de gemeente (wethouder voorop) Hier wonen 80plussers!! De afsluitingen maken het onmogelijk om met de auto bij het winkelcentrum te komen vanaf de Werradreef. Dan wel met grote	1. In de ontwerp omgevingsvisie was uw woonbebouwing aan de Werradreef aangeduid als "Transformaties in het groen". In de aangepaste omgevingsvisie heeft dit gebiedstype een nieuwe naam gekregen "Groene buurtranden". Het doel van deze groen-oranje gebieden is meer en beter groen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Transformatie is alleen mogelijk, mits dit bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar, en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding of kleiner bebouwd oppervlak. Hiervoor zijn spelregels aangegeven in het hoofdstuk "Ruimte voor groei", deze zijn

Nr.	Reactie	Antwoord
	omweg buitenom via Moldaudreef, NRU en Einsteindreef. Meer kilometers, meer uitstoot, slechtere luchtkwaliteit Kruispunt Moldaudreef- Neckardreef wordt drukker en vanuit Neckardreef is de Moldaudreef nu al moeilijk op te rijden. Wordt nog erger dan. Toch een rotonde? Moldaudreef de nieuwe racebaan ipv Neckardreef? Genoemd kruispunt nog gevaarlijker.	aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbare ruimte. Zodra er een initiatief zich voordoet in deze "Groene buurtranden", dan zal er op deze manier geadviseerd worden. 2. De Neckardreef wordt niet voor bussen afgesloten. Precieze lijnvoering en haltes van het buurtgerichte OV zijn niet opgenomen in de ontwerp omgevingsvisie omdat deze later worden bepaald. De maatregelen voor autoverkeer (knips) hebben we aangepast, zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota.
18	Al ruim 50 jaar woon ik behoorlijk tevreden in Overvecht- Noord en heb de wijk zien groeien, sociaal zien afbrokkelen en op dit moment weer aan het opkrabbelen. Persoonlijk vind ik de omgevingsvisie een drama voor Overvecht, waar weinig bewoners inspraak in hebben gehad. Als je de cijfers bekijkt hebben maximaal 8% van de bewoners meegedacht over de omgevingsvisie, inspraakavonden worden door 0,006% bezocht en de ingevulde enquêtes zijn qua hoeveelheid ook onder de 1%! Hoe bedoel je, we hebben ons best gedaan om bewoners te betrekken? Opvallend is dat zelfs degene die in staat waren de enquêtes in te vullen, wat een gedrocht en met gestuurde vragen, tegen bepaalde stellingen waren, wat betekent dat draagvlak voor veel plannen niet toetsbaar en er waarschijnlijk niet is. Daarnaast worden veel plannen in de omgevingsvisie toch doorgezet ondanks het feit dat veel Overvechters de plannen slecht vinden. Overvecht is een mooie wijk om in te wonen, gebruik het geld wat in de aanpassingen gestopt zou gaan worden, om de aandachtspunten als sociale veiligheid, beter en goedkoper OV en vervuiling tegen te gaan. Als deze plannen doorgaan dan wordt Overvecht de komende 20 jaar een bouwput en waarom? Niet omdat de Overvechter dat wil, maar omdat er een aantal bestuurders hun zin willen doordraven en nooit in de wijk komen.	Van andere omgevingsvisies weten we dat het een abstract onderwerp is om over mee te denken; en dat de meeste bewoners meer geïnteresseerd zijn om mee te denken op het moment dat een ontwikkeling concreter wordt. Dat maakt ook dat we tevreden zijn met de hoeveelheid betrokken bewoners die met ons mee hebben gedacht en hebben gereageerd. We hebben door een mix van verschillende communicatiekanalen, -middelen, manieren en momenten geprobeerd om zo veel mogelijk mensen te bereiken. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Daarnaast is het de vraag of er andere meningen dan de reeds opgehaalde meningen spelen in de wijk. Op basis van de reeds opgehaalde inbreng van Overvechters, schatten wij in dat dit gering is. Met andere woorden; wij verwachten dat de opgehaalde meningen en belangen een redelijk beeld geven van wat de meeste Overvechters vinden. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wie gaat dit betalen? Er is geen geld om de NRO aan te pakken en om het OV te verbeteren maar wel om Overvecht op de schop te nemen!? Is er niet genoeg geld verspilt aan de Uithoflijn, Overvecht Noord aardgas vrij, de parkeren app, versmalling Marnixlaan en omstreken. Allemaal trajecten waarin er niet geluisterd wordt naar de bewoners die er rechtstreeks mee te maken hebben. Overvecht is als wijk op dit moment langzaam aan het opkrabbelen, je ziet steeds meer autochtonen gezinnen huizen kopen, waardoor de wijk diverser wordt. Maak het aantrekkelijk door de bewoners aangegeven aandachtspunten aan te pakken. Hiermee zou de bewoner van Overvecht geholpen worden en niet door de uitvoer van de voorgestelde omgevingsvisie.	en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Deze tussentijdse peilingen zou je als draagvlakmetingen kunnen zien. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken.
19	In de omgevingsvisie lijken de woningen van het complex Dommeringdreef/Brandenburchdreef weg te vallen, of in elk geval het deel aan de Dommeringdreef. Ik las ook dat er sprake is van 'bebouwing weghalen' om park De Watertoren weer aan te laten sluiten naar het Noorderpark. Betekent dit dat het de bedoeling is dat het hele complex gesloopt wordt? En op welke termijn zou dat ongeveer zijn? Het gaat namelijk om een complex dat behoorlijk degelijk is en nu nog goed onderhouden is. (En het slopen van alleen de Dommeringdreef zou wel betekenen dat de sociale ruimte die hier is vervalt.) Ik kon het ook niet terugvinden in de kaarten van 'nu/straks/later', op al die kaarten staat het complex al niet meer aangegeven. Aanvulling 20 mei: **Brandenburchdreef/Dommeringdreef** Ik had u al eerder een vraag gestuurd over het complex Brandenburchdreef / Dommeringdreef. Ik zou mijn reactie graag uitbreiden.	De ambitie in de omgevingsvisie is om de groenverbindingen robuuster te maken en minder versnipperd door hekwerken verharding en bestaande bebouwing. Mocht in de toekomst de gelegenheid zich voordoen dat de eigenaren besluiten dat de bebouwing weggaat, dan spreekt de omgevingsvisie de ambitie uit de bebouwing niet op deze manier op deze plek terug te laten komen. De kaarten 'nu, straks, later' zijn zeer abstract zodat de fasering in gebieden leesbaar is. Bebouwing valt hier onbedoeld wat weg. Met betrekking tot de overige complexen aan de Dommeringdreef/Brandenburgdreef en Werradreef binnen de groen-oranje arcering het volgende: In de aangepaste omgevingsvisie heeft het groen-oranje gebiedstype een nieuwe naam gekregen "Groene buurtranden" (in plaats van "Transformatie in het groen"). Deze gebiedsaanduiding heeft meer en beter groen tot doel. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Met de groen-oranje arcering maakt de omgevingsvisie daarom transformatie mogelijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar, en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (herstructurering) en

Nr.	Reactie	Antwoord
	In de omgevingsvisie staat het wooncomplex Dommeringdreef/Brandenburchdreef niet duidelijk aangegeven. Op verschillende kaarten is op de plek van de wooncomplexen iets anders aangeven, zoals meer groen en een fiets/wandelpad. Dat er al een wooncomplex staat op die plek is niet duidelijk. Ik zou willen verzoeken om de Dommeringdreef/Brandenburchdreef als bestaande en belangrijke bebouwing op te nemen in de omgevingsvisie. Het is een gebouw in goede staat, met 160 woningen, recent verder geisoleerd, bewoners hebben de mogelijkheden gekregen om zonnepanelen te laten plaatsen, het zijn toegankelijke woningen en er is een bestaande sociale structuur met een activiteitenruimte die ook gebruikt wordt. De overlast is laag en de leefbaarheid is over het algemeen goed. In de inleiding wordt als uitgangspunt genoemd dat "We behouden wat goed is" en daar valt dit complex naar mijn mening onder. Ik denk dan ook dat het belangrijk is om dat ook te erkennen. Bij een onduidelijke status is de kans te groot dat men op zeker moment niet precies weet wat er gaat gebeuren, het onderhoud en de betrokkenheid teruglopen en dan kan iets wat nu goed loopt toch snel vervallen. Hoewel het duidelijk is dat er nu geen plannen zijn om iets te veranderen, denk ik dat het belangrijk is dat dat ook in de toekomst niet gebeurt, en dat de omgevingsvisie geen onduidelijkheid laat over dit complex. (Een vergelijkbare situatie geldt overigens voor de nog recentere woningen en gebouwen bij de Werradreef, daar zijn een gezondheidscentrum en zorgwoningen gebouwd (onder andere Nieuw Tamarinde), en die zijn veel te nieuw om daar nu weer andere keuzes over te maken.) **Knip op autowegen en bereikbaarheid** Ik ben hier in principe niet op tegen, maar ik zou in elk geval graag willen dat dit gekoppeld wordt aan het bieden van OV-alternatieven in de wijk die dicht bij de woningen komen (dus niet alleen de HOV-verbindingen maar juist ook de kleinere busverbindingen die wel aangegeven zijn als richting maar nog niet concreet zijn.) Anders wordt	omgang van parkeren, minder verharding of kleiner bebouwd oppervlak. Hiervoor zijn spelregels aangegeven in het hoofdstuk "Ruimte voor groei", deze zijn aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbare ruimte. Zodra er een initiatief zich voordoet in dit groen-oranje "Groene buurtranden" gebied, dan zal er op deze manier geadviseerd worden. De maatregelen voor autoverkeer zijn inderdaad gekoppeld aan/ onderdeel van een breed pakket om lopen, fietsen en openbaar vervoer te verbeteren. Vanuit bereikbaarheid en leefbaarheid van Overvecht zetten we juist ook in op deze vervoerswijzen, zodat afhankelijkheid en nadelen van de auto minder groot worden. Voor de HOV verbinding kijken we zowel naar een verbinding met Noordoost/Oost/Utrecht Science Park als met Binnenstad/Utrecht Centraal. In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	het voor mensen die minder goed ter been / ter fiets zijn wel heel erg ingewikkeld. Het afwikkelen van verkeer via de Ring heeft daarnaast als nadeel dat de bereikbaarheid en leefbaarheid van Overvecht afhankelijk wordt van de situatie op de ring, wat grotendeels niet-lokaal verkeer is en waar de gemeente Utrecht veel minder invloed op heeft. Dat zou Overvecht nog meer isoleren van zichzelf en de rest van de stad. Bij die verbinding met de rest van de stad zou ik bovendien willen vragen om de verbinding met het oosten van Utrecht te onderzoeken. Op dit moment sluit Overvecht bijvoorbeeld niet aan op de bussen van het Oorsprongpark of de U-link bussen. Ook in het centrum is de overstap erg onpraktisch en ontoegankelijk. Hierdoor is de mogelijkheid om activiteiten in het oosten van Utrecht te bezoeken beperkt. **Manege 't Hoogt** Op de kaarten staat op de locatie van Manege 't Hoogt sportvelden ingetekend. Maar Manege 't Hoogt is een manege, zorgmanege en onderneming die bovendien betrokken is bij Overvecht, waarvan ik hoop dat ze er nog heel lang blijven. Voor sportvelden lijkt me dat geen goede locatie.	sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
20	Kernpunten zienswijze Abrona Algemeen ■ Vanwege het scheiden van wonen en zorg is de behoefte aan sociale huurwoningen onderschat; ■ Er is onvoldoende aandacht besteed aan passende woonzorgconcepten voor kwetsbare doelgroepen; ■ De twee locaties van Abrona in Overvecht zijn ten onrechte niet aangewezen als "Zorg"; Locatie Brandenburchdreef 5 ■ Abrona verzoekt uw raad om de locatie aan de Brandenburchdreef 5 niet aan te wijzen voor 'Transformatie in het groen', althans in ieder geval te bevestigen dat Abrona door deze aanwijzing niet beperkt wordt in haar ontwikkelingsmogelijkheden.	U heeft gelijk dat het symbool 'Zorg' mist op de locatie van Brandenburchdreef 5. Wij zullen dit herstellen op de (buurt)kaart. De locatie van Faros is aangewezen als 'Transformatie in het groen' omdat het aan een belangrijke groenstructuur ligt, de (gewenste) verbinding van Park de Watertoren naar het Noorderpark. Op deze plek is transformatie wenselijk, als het zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied. De bouwhoogte is maatwerk per ontwikkeling en afhankelijk van ligging in de wijk, omliggende bebouwing en de voorziene herontwikkeling in de omgeving. De richtlijnen die we als gemeente hebben meegegeven bij het opstellen van de Programmatische Uitgangspunten liggen in deze lijn en wijken daarmee niet af van eerder gedeelde kaders.

Nr.	Reactie	Antwoord
	■ Abrona verzoekt uw raad - mede indachtig hetgeen in deze brief over het scheiden van wonen en zorg is opgenomen - het aandeel sociale huurwoningen in de buurt Neckardreef e.o. te heroverwegen, althans in ieder geval te bevestigen dat Abrona door deze visie niet beperkt wordt in haar ontwikkelingsmogelijkheden. Locatie Ghanadreef 2A ■ De ontwikkeling van de buurt Zambesidreef e.o. is door de gemeente vanaf 2030 gepland (Fase 3). Abrona wenst echter op een kortere termijn haar locatie te herontwikkelen. Abrona verzoekt uw raad te bevestigen dat de in de Omgevingsvisie opgenomen geplande fasering niet van toepassing is voor haar initiatief aan de Ghanadreef 2A. Dit zal hierna worden toegelicht. 1. Toelichting op de activiteiten van Abrona 1.1 Abrona ondersteunt volwassenen met een verstandelijke beperking. Abrona biedt langdurige zorg, behandeling, participatie en maatschappelijke ondersteuning. Dit wordt in totaal op circa zestig locaties in de provincie Utrecht aangeboden. Zorgaanbod 1.2 Abrona biedt verschillende gespecialiseerde behandelingen aan, zoals psychologische behandelingen, vaktherapie en paramedische behandeling. Voor behandeling kunnen cliënten terecht in het gezondheidscentrum in Huis ter Heide en in de poliklinieken in Maarssenbroek en Leidsche Rijn. Ook is er een polikliniek in het Diakonessenhuis in Utrecht. 1.3 Daarnaast heeft Abrona verschillende soorten plekken om te wonen voor mensen met een verstandelijke beperking. Iedereen vanaf 18 jaar met een CIZ-indicatie 'Verstandelijk gehandicapten' is welkom bij Abrona. Abrona biedt de ondersteuning vanuit verschillende woonvormen, variërend van een beschermde woonomgeving met meerdere bewoners tot individueel wonen met ondersteuning op afstand. Wonen in een beschermde	Voor de hele buurt Neckardreef willen we dat het aandeel sociale huur afneemt. Dat neemt echter niet weg dat er wel nog sociale huurwoningen nieuw kunnen worden gebouwd. We streven er namelijk ook naar om bestaande sociale huurwoningen te 'verkleuren' naar bijvoorbeeld middeldure huur. Dank voor uw zienswijze op de Omgevingsvisie en specifiek op de buurtkaart Zambesidreef e.o. Het ontbreken avn het zorgsymbool ter plaatse van de Ghanadreef 2A is inderdaad een ommissie die wij herstellen voorafgaand aan de vaststelling van de Omgevingsvisie door de raad. Tevens vraagt u of de ontwikkeling van marktinitiatieven is gekoppeld aan de fasering van de gemeente (openbare ruimte). Alhoewel het in sommige gevallen zeker wenselijk is om hierin gelijk op te trekken zullen wij marktinitiatieven die wij ondersteunen ook eerder begeleiden dan 2030. Wij zijn op de hoogte van de activiteiten van Abrona in Utrecht en Overvecht en we voeren overleg over de locaties Brandenburchdreef 5 en Ghanadreef 2A. De grote behoefte aan sociale huurwoningen herkennen we. Daarom wordt er in de hele stad ingezet op het vergroten van dit segment. Omdat het aandeel in Overvecht relatief al hoog is, zetten we in Overvecht niet in op een kwantitatieve groei (groei in aantallen). Wel willen we dat het aanbod beter aansluit bij de vraag, bijvoorbeeld vanuit kleine huishoudens en mensen met een zorgvraag. Daarom blijft er ook in nieuwbouw ruimte voor sociale huurwoningen, bijvoorbeeld voor deze groepen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	woonomgeving betekent dat meerdere cliënten in 1 wooncomplex wonen, met 24 uur per dag begeleiding en/of zorg van Abrona. Onder andere door marktontwikkelingen (her)ontwikkelt Abrona niet zelf (meer) locaties voor de lichtere doelgroep waarbij individueel en/of individueel geclusterd wordt gewoond met ondersteuning op afstand. Voor cliënten in een zwaardere doelgroep die wonen in een beschermde woonomgeving zal Abrona dat wel (blijven) doen.	In Overvecht willen we bouwen aan gemeenschappen. Dit willen we onder andere doen om ook kwetsbaren, niet alleen ouderen, een plek te geven in de wijk, door bijvoorbeeld in te zetten op gemengde woonconcepten.
1.4	De meeste cliënten die zelfstandig wonen, huren zelf een woonruimte van de woningbouwvereniging. Zij hebben een Wmo of Wlz-beschikking en ontvangen ambulante begeleiding thuis van Abrona. De ondersteuning is heel verschillend. Bijvoorbeeld hulp bij zelf koken. Met geld leren omgaan. Het huishouden doen. Een formulier invullen. Of iets anders. Deze hulpvorm is de laatste jaren steeds belangrijker geworden. Door het scheiden van wonen en zorg en een tekort aan voldoende passende intramurale plekken wonen mensen steeds langer thuis met ambulante hulp.	In de Omgevingsvisie wordt ingezet op een variatie aan woningen, ook voor doelgroepen die behoefte hebben aan zorg- en/of ondersteuning. Op het schaalniveau van de omgevingsvisie wordt niet specifiek ingegaan op enkele doelgroepen of belanghebbenden. De Omgevingsvisie biedt in onze beleving voldoende ruimte voor partijen zoals Abrona om in Overvecht actief te blijven.
	Locaties in Overvecht	
1.5	Abrona heeft in de wijk Overvecht twee locaties: aan de Brandenburchdreef 5 en aan de Ghanadreef 2A. De woonlocatie Faros aan de Brandenburchdreef bood woonruimte aan 24 cliënten met een lichte of milde verstandelijke beperking. Het gebouw voldoet echter niet meer aan de hedendaagse voorwaarden om goede zorg te verlenen. Abrona wil het gebouw daarom vervangen door een nieuw gebouw. De huidige bewoners van Faros zijn voor de tussenliggende periode verhuist naar een nieuwe locatie in Vleuten. De locatie wordt vanaf juni 2024 tot en met november 2025 gebruikt voor de opvang van 36 vluchtelingen uit Oekraïne.	
1.6	Abrona is van plan om de woonlocatie Faros te slopen en een nieuw gebouw te laten bouwen. Abrona verkent momenteel de mogelijkheden voor het woonzorgprogramma. De voorkeur gaat vooralsnog uit naar gespikkeld wonen. Bij gespikkeld wonen wonen mensen met en zonder hulpvraag samen in een wooncomplex. Het	

Nr.	Reactie	Antwoord
	idee is om in het nieuwe pand 48 zelfstandige wooneenheden te realiseren: 24 wooneenheden voor cliënten van Abrona en 24 wooneenheden voor de sociale verhuur. De nieuwbouw zal vanzelfsprekend een groter bouwvolume hebben dan het huidige gebouw aan de Brandenburchdreef waar (slechts) 24 cliënten in een groep woonden. De (financiële) haalbaarheid van deze plannen maar ook andere opties worden onderzocht. Projectleider bij de gemeente Utrecht, de heer [NAAM], is hiervan op de hoogte.	
1.7	De locatie aan de Ghanadreef 2A staat leeg en doet daarom tijdelijk dienst als kantoor met voorzieningen voor de zorg. Gelet op de huidige omvang van het pand kunnen er slechts 24 cliënten worden gehuisvest. Die omvang is te beperkt om een kostendekkende zorgexploitatie te kunnen realiseren. Omdat er een groot tekort is aan zorgmedewerkers is er namelijk een minimale omvang per groep nodig. De bedoeling is daarom dat deze locatie 40 cliënten in een zwaardere doelgroep kan huisvesten, met aanvullende ruimten om zorg te verlenen. Om dit te realiseren wenst Abrona vervangende nieuwbouw op deze locatie waarbij een groter bouwvolume kan worden gerealiseerd.	
	2. Algemene opmerkingen Aantal sociale huurwoningen 2.In de ontwerp-omgevingsvisie heeft uw raad de toekomst voor Overvecht beschreven. Een van de ambities is dat er minimaal 5000 woningen worden toegevoegd voor verschillende groepen, waarbij het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk blijft en woningen in het midden en hogere segment worden toegevoegd.	
	2.2 Abrona vraagt aandacht voor de maatschappelijke ontwikkelingen op het gebied van het scheiden van wonen en zorg. De komende jaren doen steeds meer mensen een beroep op (ouderen)zorg. Dit terwijl het aantal mensen dat werk in de zorg en het aantal mantelzorgers niet in dezelfde mate toenemen. De zorg moet daarom anders georganiseerd worden. Het uitgangspunt is om thuis te tonen, tenzij dat niet meer kan.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Zo heeft de minister bijvoorbeeld het programma Wonen, Ondersteuning en Zorg voor Ouderen (WOZO) gepresenteerd, om ervoor te zorgen dat ouderen langer zelfstandig kunnen wonen. 2.3 Ook voor de cliënten van Abrona heeft het scheiden van wonen en zorg en veranderende weten regelgeving invloed op de zorg die Abrona biedt. Het uitgangspunt is dat zij zo lang als mogelijk thuis wonen en ambulante begeleiding ontvangen. Dat betekent dat er reguliere woningen nodig zijn waar de cliënten van Abrona kunnen worden gehuisvest. Dit zijn over het algemeen woningen in de sociale sector, omdat de financiën van cliënten van Abrona veelal niet toereikend zijn voor woningen in de midden- en vrije sector. Er zal dus in een toenemende mate vraag zijn naar sociale huurwoningen. 2.4 Abrona vraagt zich af of uw raad in de ontwerp-omgevingsvisie wel rekening heeft gehouden met deze maatschappelijke ontwikkelingen en heeft onderzocht wat de effecten zijn van het scheiden van wonen en zorg op de vraag naar sociale huurwoningen tot 2040. Zo is in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen dat het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk moet blijven (p. 14) en het aantal sociale huurwoningen in principe minimaal terugkomt in nieuwbouw (p. 47), maar de verwachting van Abrona is dat er juist méér sociale huurwoningen nodig zijn dan in de visie wordt verondersteld. Abrona verzoekt uw raad om hier in het kader van het vaststellen van de Omgevingsvisie zorgvuldig naar te kijken en zo nodig extra onderzoek te doen naar het aantal benodigde sociale huurwoningen in 2040. Woonzorgconcepten 2.5 In het kader van een divers woningaanbod is specifiek aandacht besteed aan het aantal ouderen in Overvecht en het realiseren van voldoende toegankelijke woningen voor deze doelgroep (p. 45 en 49). Abrona zou graag zien dat er - naast ouderen - ook aandacht wordt besteed aan andere kwetsbare doelgroepen in Overvecht, zoals de cliënten die zij bedient, en het realiseren van passende woonzorgconcepten voor deze doelgroep. Het betreft namelijk niet uitsluitend ouderen die behoefte hebben aan een woonvorm waar ook	

Nr.	Reactie	Antwoord
	zorg wordt geboden. Er dient ook voldoende passende ruimte te zijn voor wonen in een beschermde woonomgeving voor bijvoorbeeld volwassenen met een verstandelijke beperking en voor mensen met psychische problemen. Daar is in de ontwerp-omgevingsvisie in de visie van Abrona ten onrechte geen aandacht aan besteed. 2.6 Abrona is wel verheugd te lezen dat de gemeente voor nieuwbouw wil inzetten op een variatie aan toegankelijke woningen en gemengde woonconcepten, omdat dit leidt tot meer kwaliteit in een meer gemengde buurt (p. 44 en 47). Een voorbeeld waar Abrona aan denkt is gespikkeld wonen. De combinatie van zorgwoningen en reguliere (sociale) woningen leidt niet alleen tot betaalbare woonzorgconcepten maar zorgt er tevens voor dat de sociale samenhang tussen de bewoners groeit. In een wijk als Overvecht is dat een pré. 3. Locatie-specifiek Brandenburgdreef 5 3.1 De woonlocatie Faros aan de Brandenburchdreef 5 is gelegen in de buurt Neckardreef e.o. Het valt Abrona in de eerste plaats op dat de locatie op de buurtkaart (p. 76) niet is getypeerd als locatie voor "Zorg". Voor zorgcentrum Careyn Rosendael (p. 69) is dat bijvoorbeeld wel gedaan. Abrona verzoekt uw raad daarom om in de nog vast te stellen Omgevingsvisie het symbool "Zorg" ook aan woonlocatie Faros toe te kennen. 3.2 De woonlocatie Faros is op de buurtkaart aangewezen als een 'Stedelijke buurt' met 'Transformatie in het groen'. Voor locaties die zijn aangewezen voor 'Transformatie in het groen' worden kansen gezien om door de herstructurering van de bebouwing de kwaliteit, sociale veiligheid en de toegankelijkheid van het groen te verbeteren (p. 35). Sloop-nieuwbouw is daarbij mogelijk, mits dit een bijdrage levert aan vergroening, groenbeleving en het verbeteren van de verbinding van de woonbuurten met de groenstructuren en parken bijdraagt (p. 43). 3.3 Abrona wenst op deze locatie sloop-nieuwbouw te realiseren, waarbij bij voorkeur wordt ingezet op een gemengd woonzorgconcept	

Nr.	Reactie	Antwoord
	(gespikkeld wonen). Daar is een groot/groter bouwvolume voor nodig. In stedelijke buurten is hogere bebouwing gelukkig ook mogelijk: de basishoogte van bebouwing is 4 tot 6 lagen (p. 39). Abrona vreest echter dat de aanwijzing van haar locatie als 'Transformatie in het groen' negatieve consequenties heeft voor de bouw- en gebruiksmogelijkheden. Door de verplichting om bij sloop-nieuwbouw te vergroenen, zijn er minder bouwmogelijkheden en dus minder mogelijkheden om een woonzorgconcept te realiseren. Dit is in de visie van Abrona onwenselijk. Abrona verzoekt uw raad daarom om de locatie aan de Brandenburchdreef 5 niet aan te wijzen voor 'Transformatie in het groen', althans in ieder geval te bevestigen dat Abrona door deze aanwijzing niet beperkt wordt in haar ontwikkelingsmogelijkheden. 3.4 Het realiseren van een gemengd woonzorgconcept (gespikkeld wonen) betekent ook een toename van het aantal sociale huurwoningen. De visie voor de Neckardreef e.o. is echter dat er het aandeel sociale huurwoningen moet afnemen. Abrona vreest dat deze visie op sociale huurwoningen de mogelijke woonvormen die zij voor de woonlocatie Faros verkent tot een minimum beperkt. Abrona verzoekt uw raad - mede indachtig hetgeen in deze brief over het scheiden van wonen en zorg is opgenomen - het aandeel sociale huurwoningen in de buurt Neckardreef e.o. te heroverwegen, althans in ieder geval te bevestigen dat Abrona door deze visie niet beperkt wordt in haar ontwikkelingsmogelijkheden. Ghanadreef 2A 3.5 De locatie aan de Ghanadreef 2A is gelegen in de buurt Zambesidreef e.o. Het valt Abrona op dat ook aan deze locatie op de buurtkaart (p. 70) het symbool "Zorg" niet is toegekend. Abrona verzoekt uw raad dat in de nog vast te stellen Omgevingsvisie alsnog te doen. 3.6 De locatie is op de buurtkaart aangewezen als een 'Stedelijke buurt'. In stedelijke buurten is ook hogere bebouwing mogelijk,	

Nr.	Reactie	Antwoord
	omdat deze buurten de overgang vormen tussen het hoogstedelijk gebied en de woonbuurten. De basishoogte van bebouwing is 4 tot 6 lagen (p. 39). Het ontwikkelingsperspectief van Abrona voor deze locatie betreft vervangende nieuwbouw voor een zwaardere doelgroep waarbij een groot bouwvolume kan worden gerealiseerd. Dit sluit aan op de visie die de gemeente heeft ten aanzien van de hoogte van bebouwing in dit gebied. 3.7 De ontwikkeling van de buurt Zambesidreef e.o. is door de gemeente vanaf 2030 gepland (Fase 3). Abrona gaat ervanuit dat particuliere en marktinitiatieven niet gehouden zijn zich aan deze fasering te houden. Abrona wenst namelijk op een kortere termijn de locatie te herontwikkelen. Abrona verzoekt uw raad te bevestigen dat de in de Omgevingsvisie opgenomen geplande fasering niet van toepassing is voor haar initiatief aan de Ghanadreef 2A. 4. Tot slot 4.1 De ontwerp-omgevingsvisie laat nog wat onduidelijkheden bestaan over de visie die uw raad heeft in relatie tot de activiteiten die Abrona verricht. Abrona vraagt zich met name af of uw raad wel stil heeft gestaan bij de gevolgen voor het woningprogramma door het scheiden van wonen en zorg. Voor de twee locaties die Abrona in Overvecht heeft wenst zij de zekerheid te verkrijgen dat rekening is gehouden met haar belangen en de visie te ontwikkelplannen van Abrona niet aan banden legt c.q. kan leggen. Abrona hoopt en spreekt de verwachting uit dat uw raad deze zorgen kan wegnemen.	
21	Goed om te lezen dat Overvecht wordt aangepakt. Betreffende het onderwerp verkeer valt mij op dat er wordt gekeken naar het ontlasten van de wijk. Er valt te lezen dat verkeerd verplaatst moet worden naar de N230. Deze N230 is reeds erg druk en zorgt voor veel overlast bij omwonenden. Er is hinder van geluid, smerige	De NRU is belangrijk voor Overvecht. In de omgevingsvisie is de relatie tussen de omgevingsvisie en de plannen voor de NRU beschreven in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	uitlaatgassen, zeer snel rijdend verkeer (boven de toegestane snelheid) en veel sluipverkeer over de Gageldijk. Door het verkeer te verplaatsen naar de N230 lost het probleem zich niet op. Het probleem verplaatst zich. Wanneer men voornemens is het verkeer te verplaatsen naar de N230, zal er een zorgvuldige oplossing moeten komen over het al zeer lang lopende NRU project. De NRU hoort bij overvecht, en wordt niet opgenomen in de plannen voor het verbeteren van de wijk. Als de gemeente de wijk écht wil verbeteren zal ook de N230 aangepakt moeten worden. Voorbeelden hiervan zijn het ondertunnelen of het geheel verplaatsen van de NRU richting Westbroek (tussen de Kooidijk en de Dokter Welfferweg. Wanneer de N230 wordt verplaatst of ondertunneld is ook direct de wijk meer verbonden met het Noorderpark voor zowel inwoner als dier. In bovenstaand scenario is er ruimte voor meer groen en meer nieuwbouw op de tunnelbuis in geval van ondertunnelen. Of in het geval van verplaatsen is voorgaande mogelijk op de vrijgekomen strook.	
22	Helaas vallen alle bijeenkomsten in onze vakantie en we kunnen dus alleen schriftelijk onze bezwaren en vragen indienen. Bij deze. Ons grootste bezwaar is de brug. Tot onze grote teleurstelling zien we dat de Gemeente voor de zoveelste keer het idee presenteert voor het zogeheten dievenbruggetje over de vecht. Een fiets- en voetgangersbrug, waarover onverlaten makkelijk en snel kunnen ontsnappen van strooptochten vanuit Overvecht en Zuilen en omgekeerd. Dit voorstel is al diverse malen gedaan. Telkens zijn buurtbewoners hiertegen in actie gekomen en ging het weer even niet door. Je zou bijna gaan denken dat er iemand binnen de Gemeente persoonlijke belangen bij heeft. Anders zou de Gemeente wel luisteren naar haar burgers en niet telkens proberen ze iets ongemerkt door de strot te duwen.	1. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wat ons betreft gaan wij als burgers hierover opnieuw, voor de zoveelste keer, weer het gevecht aan met de Gemeente. Helaas. Daarnaast in willekeurige volgorde de volgende zorgpunten 2. Financiering Wij vragen ons af hoe de Gemeente dit alles gaat financieren. We hopen niet dat dit een zodanig grote extra gelddruk gaat opleggen dat de gemeente ook in overvecht het betaald parkeren als inkomensbron moet gaan opvoeren. 3. Waar komen woningen U geeft aan dat de plannen 5.000 nieuwe woningen en 3.000 nieuwe werkplekken gaan opleveren in overvecht. Op de kaart van Vechtzoom-zuid staat in de legenda dat in de groen/oranje gebieden er “kleine aantallen woningen” bijkomen, in het groen. Wij hebben met een loep gekeken, maar zien in Vechtzoom-zuid geen groen/oranje gebieden. Is de kaart niet duidelijk? Of klopt het dat er geen groen/oranje gebieden zijn in ons deel van overvecht en dat er dus geen woningen bijkomen ten koste van groen. 4. Autovrij Er staat dat o.a. de carnegiedreef autovrij wordt. Dat is dé hoofdader vanuit ons deel van overvecht naar de snelweg A27 etc. a. Omrij routes: Dichtknijpen van een hoofdader, rijmt totaal niet met het uitgangspunt dat overvecht bereikbaarder moet worden. Het is een nobel streven dat de gemeente voorrang wil geven aan fietsers en voetgangers. De gemeente woont echter niet in overvecht, dat doen wij de bewoners. Wij gaan ook niet vertellen hoe u zicht moet verplaatsen in de privésfeer. Helaas wonen in overvecht ook veel ouderen en mensen die buiten overvecht werken of familie hebben.	voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden. 2. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsrogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen. In de komende jaren wordt er in de hele stad betaald parkeren (met parkeervergunningen voor bewoners) ingevoerd. Het invoeren van betaald parkeren is geen onderdeel van de omgevingsvisie maar een afzonderlijk besluit geweest. Invoeren van betaald parkeren draagt wel bij aan verschillende doelen uit de omgevingsvisie, zoals het bevorderen van openbaar vervoer, fiets en lopen en het beperken van het ruimtegebruik door autoparkeren. 3. Het klopt dat hier geen groen-oranje gebieden zijn aangegeven. Bovendien betekenen de groen-oranje gebieden niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is gewenst te gunste van groen zowel kwantitatief als kwalitatief. Hiervoor zijn spelregels aangegeven in het hoofdstuk "Ruimte voor groei", deze zijn aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en

Nr.	Reactie	Antwoord
	U geeft aan dat dat betekent dat mensen maar moeten omrijden, daarmee maakt u zich er heel gemakkelijk van af. Met het afsluiten van de hoofdader, wordt de druk op de omrij route erg groot. Die is nu al vaak problematisch druk, dat wordt dan erger. Het gaat nog langer duren om bij de snelweg te komen. Welke maatregelen gaat de gemeente nemen om gevaarlijke situaties op de omrij route te voorkomen? b. Veel aandacht voor OV. Sinds wij hier wonen zijn er alleen maar minder buslijnen en haltes gekomen. Dat sluit aan bij de landelijke trend van bezuinigingen op busdiensten. Voor hoelang garandeert het Utrechtse vervoersbedrijf dat de busdiensten blijven aansluiten bij het nieuwe plan? c. Wij als bewoners moeten veel inleveren voor een snelle busdienst naar station overvecht. Waarom naar station overvecht? In onze kennissenkring wil iedereen juist graag snel naar de binnenstad of naar centraal station Utrecht. Omrijden en overstappen op station overvecht maakt de reis langer, complexer en duurder. 5. Wegafsluitingen De toelichting wijst naar een wegafsluiting waar nu een bussluis is. In de toelichting wordt gesproken over “wegafsluitingen (meervoud)”. a. Hoeveel wegafsluitingen zijn er voorzien naast de twee genoemde (amazonedreef en carnegiedreef)? b. Hoe rijmt dat met het uitgangspunt dat overvecht hierdoor beter bereikbaar moet worden? Het is nu al een zoektocht als je van de ene plek naar de ander moet rijden binnen overvecht door alle blokkades. 6. Groener De wijk zou groener worden. Waar staat extra groen gepland? Wat	openbare ruimte. Dit groen-oranje gebiedstype heeft een nieuwe naam gekregen "groene buurtranden". 4. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Er is een grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering, frequentie, etc worden bepaald door de provincie en vervoerder. Daarom is het voorgestelde OV-systeem samen met de provincie (middels de Alliantie Stedelijk OV) opgesteld. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV systeem voor (zie uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). Op korte termijn wordt een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wordt daarvoor opgeofferd? Wegen? We lezen alleen maar over minder groen voor extra woningen 7. Parkeren Houdt de gemeente rekening met voldoende extra parkeerplekken voor die 8.000 nieuwe woon- en werkplekken. Met de huidige autodichtheid zijn dat al snel 10 tot 12.000 extra auto's. Het kan toch niet de bedoeling zijn van de gemeente om in overvecht een parkeerprobleem te gaan creëren, om dat dan vervolgens te kunnen gebruiken als argument om betaald parkeren in te voeren en daarmee bewoners op kosten te jagen en in een sociaal isolement te gaan plaatsen omdat de visite parkeergeld moet gaan betalen?	Voor de HOV verbinding kijken we zowel naar een verbinding met Noordoost/Oost/Utrecht Science Park als met Binnenstad/Utrecht Centraal. 5. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 6. Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden. 7. Hoe we in Overvecht willen omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf over parkeren.

Nr.	Reactie	Antwoord
23	Hoop toch echt dat er ook rekening gehouden wordt met de mensen die minder goed ter been zijn en alles met de auto moeten/ willen doen. Heeft de Utrechtse gemeenteraad nou nog niet door dat mensen de auto niet uit gaan omdat zij dat willen. Kijk alleen maar naar de Marnixlaan en het mislukte 1 baansweg gedeelte. Nu staat er de hele dag file en de hulpdiensten kunnen er niet langs, lekker slim gemaakt! Ook het mislukte van het gas af project, de gemeenteraad is goed bezig. Al die onzin kost ook nog eens miljoenen bah driewerf bah. Groen links en D66 helpen het mooie Utrecht om zeep.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
24	Gisteren ontving postcode 3563SC een 4pp tellend Wijkbericht van Gemeente Utrecht (dd april 2024): 'Omgevingsvisie Overvecht: wat betekent dit voor de buurt Vechtzoom-Zuid?'. Bij punt 1 van de overzichtelijke kleurenplattegrond staat: 'We maken de omgeving van winkelcentrum De Klop groener en aantrekkelijker'. Ook wordt gesteld dat de gemeente 15 jaar neemt om de plannen uit te werken en uit te voeren. Zolang kan er echt niet gewacht worden met het veiliger maken van de oversteekplaats op de Amazonedreef. Daarom wil ik u nogmaals vragen een bezoekje te brengen.	U bent in gesprek met de gemeente over dit specifieke knelpunt. Dit is niet een onderwerp voor de omgevingsvisie.
25	Fijn om te lezen dat overheid groener gaat worden en met fijne fiets en wandelroutes. Mijn feedback is dat de doorgaande groenstrook tussen de einsteindreef voor auto's en het fietspad groener (met ook hoog groen, struiken en bomen enz) wordt. Op dit moment is het lastig om een rustige route te nemen op de fiets vanaf het kanaal naar mijn huis (Ibisdreef). Ik zou het heel fijn vinden als de Einsteindreef genoeg groen heeft zodat je als fietser je meer afgesloten voelt van de gebouwen.	We zijn blij om te horen dat u de ambitie van de omgevingsvisie voor meer en beter groen steunt. Het streven is om in Overvecht meer struiken toe te passen voor meer biodiversiteit. Per locatie moeten we onderzoeken of dat kan ivm sociale veiligheid. Dit valt niet onder de scope van de omgevingsvisie maar zullen we oppakken bij het opstellen en uitwerken van bijvoorbeeld herinrichtingsplannen. Hierbij betrekken we de bewoners.
26	Op de omgevingsvisie staan wat onwenselijke fiets- en voetgangerstunnels.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit doet inbreuk op de veiligheid van de wijk, de grenzen en de rust. Er zijn voldoende andere aansluitingen: bij de bestaande tunnel van de Tripkade, door de NS-tunnel en aan de Rietveld-zijde. Gelieve de huidige buurtopzet te respecteren. Er is voldoende mogelijkheid om in en uit de wijk te komen en het doorgaand verkeer heeft met de Tripkade en Talmalaam meer dan voldoende fiets- en wandelroutes. Ik hoor graag van u hoe dit verder wordt verwerkt in de plannen.	beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
27	Leuk dat jullie overvecht beter willen maken. Maar als bij ons de buslijn verdwijnt moeten wij wel erg ver lopen voor een bus. Pekingdreef halte is om de hoek. Als wij helemaal naar de klopvaart moeten lopen. Pak ik eerder de auto en vermijd dus dan de binnenstad. En ga wel buiten utrecht mijn boodschappen enz halen. Beter de buslijn behouden in ons hoekje. En daar zo'n bussluis neerzetten als in Nieuwegein. Dan kan echt alleen de bus of veiligheidsdienst erdoor en geen andere autos/vrachtauto's. (zo'n bewegend blok in de weg.) Nu misgun je veel oudere bewoners hier het beetje vrijheid wat ze hadden.	We voegen een nieuwe busverbinding toe over de Carnegiedreef. Maar de bussen die nu door de verschillende buurten rijden blijven, zij het met kleinere voertuigen en mogelijk langs andere routes en met een andere frequentie. In de kaart ‘Openbaar vervoer’ in het hoofdstuk Veilig en Verbonden is dit aangegeven met een gestippelde blauwe lijn. U houdt dus ook een bushalte dicht bij uw huis. Precieze lijnvoering wordt later uitgewerkt.
28	Ik heb het wijkbericht Omgevingsvisie Overvecht gelezen. Hierin wordt geschreven over verkeer, werken, voorzieningen, meer werkplekken etc. Meer werkplekken, betekent ook meer personeel, betekent ook, meer en betere voorzieningen treffen, voor goed en bereikbaar openbaar vervoer. Wat ik in deze hele visie mis, is een bushokje plaatsen op de stadsbushalte Hudsondreef. Ik heb hierover gemaild met de Gemeente Utrecht, die mij doorverwijst naar het gemeentelijk vervoerbedrijf, dat mij doorverwijst naar de Gemeente Utrecht, van "het kastje naar de muur" dus.	Wij zijn het met u eens dat deze haltes slecht zijn ingericht. De haltes staan op de lijst van ontoegankelijke haltes, maar aanpassing is relatief ingrijpend. Gezien het beperkte budget worden er jaarlijks een aantal haltes aangepast, een herinrichting van de haltes aan de Hutsondreef is nog niet gepland. Voor de korte termijn gaan we uitzoeken of relatief kleine maatregelen, zoals bijvoorbeeld het plaatsen van een bushokje, mogelijk is.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een bushokje plaatsen op de Hudsondreef stond niet in het plan van de gemeente, toen alle bushokjes in Overvecht werden vervangen een jaar of 2 geleden, door exemplaren met Sedumplantjes dakjes en veel glaswerk. Allemaal hartstikke leuk, mag ook wat kosten natuurlijk, maar niet 1 afgedankt bushokje kon op de Hudsondreef worden geplaatst! Mij stoort het enorm, dat anno 2024, passagiers, na een dag werken, in de regen, hagel, sneeuw, hete zon moeten staan, terwijl ze wel een busabonnement hebben betaald en niet worden "behandeld" als iedere andere buspassagier, die wel in een bushokje kan schuilen en kan zitten in het overige Overvecht. Als ik u dan vertel, dat regelmatig de halte Hudsondreef wordt overgeslagen, door de chauffeur, terwijl die er volgens de dienstregeling wel moet komen, kunt u voorstellen, dat weer een kwartier wachten in de regen, hagel of sneeuw of hete zon, geen pretje is. Ik maak 5 dagen in de week gebruik van de bushalte Hudsondreef en werk ruim 7 jaar op de Tennesseedreef. Ook klanten van het veilinghuis op de Tennesseedreef maken gebruik van het openbaar vervoer en komen kijken op de kijkdagen. Het zou de plannenmakers sieren, om in de Omgevingsvisie op te nemen, dat er een bushokje komt op de Hudsondreef.	
29	Het voorstel van het invoeren van een knip tussen Meestertrip kade en de Tibetdreef heeft als groot nadeel dat woon werk verkeer vanuit Tuindorp naar amsterdam nu moet omrijden.	Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade. Een deel van

Nr.	Reactie	Antwoord
	Daaarnaast zorgt het voor vertraagde ontsluiting voor een groot deel van Tuindorp met de A27. Meer door Utrecht rijden is de enige optie. Het is een belangrijke auto verbinding tussen Overvecht en Tuindorp om zorgt ook voor verbinding tussen beide buren en dus ontsluiting naar de A27 en A2. Kan dit worden heroverwogen? Wellicht alleen voor inwoners van Tuindorp? Dan heb je een win win situatie.	het verkeer van/naar Tuindorp moet door deze knip een andere route kiezen via Eykmanlaan of Brailledreef, maar de extra reistijd is beperkt.
30	Bij deze feedback op het voorstel om een knip toe te voegen tussen de Meester Tripkade en de Tibetdreef. Door deze knip zullen wij en onze buurtgenoten minder makkelijk op de ring Utrecht (met name stuk Noordelijke randweg / Zuilense ring) kunnen komen. Hierdoor zullen wij voor woon-werkverkeer richting Amsterdam dagelijks langer door Utrecht zelf moeten rijden. Hierdoor zal er vanuit het westelijke deel van Tuindorp, waar wij wonen, juist meer verkeer ontstaan door de stad - terwijl het idee juist is om de verkeersdruk in de stad te verminderen? Daarom het verzoek om het aanbrengen van de knip te heroverwegen. Mocht er toch een knip worden aangebracht, dan het verzoek om de Noordelijke randweg / Zuilense ring op te knappen / er een snelweg van te maken zodat Utrecht een volwaardige ring heeft. Het extra omrijden om op de ring te komen - door de knip - zal dan (hopelijk) worden gecompenseerd door betere doorstroming op de ring. Overigens iets dat niet alleen ten goede komt aan deze specifieke knip, maar ten behoeve van de gehele stad en bredere omgeving. Zonder goede ringweg hebben ‘knips’ namelijk zelden het gewenste effect.	Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade. Een deel van het verkeer van/naar Tuindorp moet door deze knip een andere route kiezen via Eykmanlaan of Brailledreef, maar de extra reistijd is beperkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Indien de knip toch doorgaat ook het verzoek de Meester Tripkade op te knappen en te vergroenen omdat er relatief weinig groen is in Tuindorp west / Laan van Liefland.	
31	Bedankt voor het toesturen van de omgevingsvisie van Overvecht, inmiddels heb ik ook het filmpje bekeken op You tube. Allereerst : het ziet er mooi uit en er is goed over nagedacht… Toch merk ik dat ik wat mis in dit verhaal en ik merk dat ik me wat irriteer aan een zin/woordkeuze. Wat ik mis: Gaat over de veiligheid… Ik maak me oprecht zorgen hierover…. Dan lees ik met name dat de auto terug gedrongen moet worden uit de wijk… In deze visie is het betaald parkeren niet meegenomen maar is zeer actueel. Betaald parkeren voor mensen die bij de politie werken en ergens anders wonen …maken gebruik van de auto, dat is voor de veiligheid van deze mensen en het OV lijkt mij niet veilig genoeg.(helaas leven we in zo'n tijd) Als ik dan lees dat de politie de (eventueel ingevoerde)parkeer kosten niet kan betalen voor hun werknemers en zij dan besluiten niet meer te werken in Overvecht, word ik daar onrustig van. Helemaal als ik in de omgevingsvisie lees dat men wil dat inwoners van Overvecht hun auto aan de rand van Overvecht kunnen parkeren. Het terug lopen naar huis ervaar ik dan als zeer onveilig. De auto heb ik om familie en vrienden op te zoeken, ik ga met de bus of met de fiets naar de stad(dat doen veel Utrechters) en ik werk in Utrecht en kan ook deze afstand met de fiets afleggen. De laatste jaren merk ik dat ik me onveiliger voel in met name trein/ tram dit komt door de toenemende agressie en te weinig handhaving. (Bovendien ben ik met de auto 20 minuten bij mijn zus in IJsselstein en ik doe er met OV ruim een uur over en ik voel me in de avond niet veilig	Dank voor uw complimenten voor en uw kritische noot bij de omgevingsvisie Overvecht. Het is heel vervelend om te horen dat u zich zorgen maakt en dat u zich onveilig voelt in het openbaar vervoer. Een gevoel van onveiligheid kunnen wij helaas met de omgevingsvisie niet wegnemen. Het doel van het verminderen van het autogebruik is om de verkeersveiligheid te vergroten en om ruimte te maken voor andere functies, zoals spelen. We krijgen op dit moment heel veel meldingen van overlast door hard rijdende auto's en motoren. Dit willen we tegengaan. Dan de zin waarvan u zegt dat u zich irriteert/ergert aan de woordkeuze: "Autowegen door parken komen te vervallen". Wij bedoelen hier niet heel Overvecht mee. Met de parken bedoelen wij park De Gagel en park De Watertoren. De Carnegiedreef willen wij inderdaad niet meer toegankelijk maken voor auto's en alleen bussen en nood-en hulpdiensten mogen daar dan nog rijden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	meer) Als ik denk over het terug dringen van auto's in Overvecht vind ik het argument " vergroenen" van de wijk niet kloppen: Overvecht is een groene wijk omdat er hoogbouw is en er een berekening is: "Zoveel inwoners op de X aantal meters hebben recht op X meters groen." (maar dat weten jullie natuurlijk al) En dan nu de zin/woordkeuze waar ik me aan irriteer: " Autowegen door de parken komen te vervallen" Huh? Overvecht is een Park! En…bedoelen jullie daar o.a de Carnegiedreef mee? Dus door ineens iets een Park te noemen word het vreemd om daar een autoweg door te laten lopen…nou ik rij niet door park de Gagel! De Carnegiedreef is 1 van de weinige wegen om de wijk uit te komen. Er zijn door de jaren heen al veel wegen afgesloten in mijn woonomgeving , file rijden uit een wijk lijkt mij ook niet wenselijk. Wat wel een idee zou kunnen zijn is dat inwoners per woning niet meerdere auto's voor de deur mogen hebben of daar parkeerkosten aan verbinden. En de wegen zo aanpassen dat men niet op korte stukken ala een malle door de straat scheuren. Wat ik positief vind is dat inwoners van Overvecht de kans krijgen om door te stromen in de wijk. Ik woon in Overvecht vanaf mijn lagere school leeftijd en heb een prima jeugd gehad, ik ben trots op deze wijk die zo groen is…(ik wandel dagelijks)het is niet vreemd dat jullie dit veel terug krijgen van de inwoners. Verder ben ik voorstander om de inwoners divers te houden , dus niet alleen maar mensen met een Nederlandse achtergrond, niet alleen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	mensen met Turkse , Marrokkaanse etc. achtergrond. Hier heb ik het regelmatig met mijn buren over allen met een andere afkomst/achtergrond maar we delen deze mening. Nou een heel verhaal….ik denk ook..;" ach…2040…dan ben ik bejaard!!!!"🤦 Maar ik wil gewoon van de mogelijkheid gebruik maken om te reageren.😉	
32	Hiermee wil ik graag reageren op uw plan m.b.t de omgeving van de Zamenhofdreef. Wij zijn onlangs al getrakteerd op een plan dat het winkelcentrum betreft en de bebouwing er omheen. Voor mij betekent dat uitkijken op een 70 meter hoge flat vanaf mijn balkon op 7 hoog. Ik woon sinds januari 1971 op de Patmosdreef met veel plezier anders blijf je niet zo lang. Nu zijn net onze binnentuinen door het Groene lint onder handen genomen en bijna klaar. Die renovatie was ook nodig . Het gaat bij ons alleen weer om 6 parkeerplaatsen die verdwenen tbv van groen. Dan komen er ook nog hier en daar electrische oplaad parkeerplaatsen bij. En dan is er ineens uw plan. Binnentuinen bebouwen met woningen. Die zijn net dus gerenoveerd en zijn broodnodig groen voor als je in een flat woont en niet zelf een tuin hebt. Wie komt er toch op zo'n idee. Liever niet dus aan de Chiosdreef, Kosdreef en Thiradreef. Daar wordt intensief gespeeld en daar hoort geen woning te komen. Dat kost weer parkeerplaatsen. Op de Samosdreef kan ik wel een zekere bebouwing me voorstellen. Daar heeft in de binnentuin aan de noordzijde vroeger al een gebouwtje gestaan. Dat na een brand is verdwenen. In de hoop dat u uw plannen wat aanpast, omdat tezamen met de bebouwing aan de Zamenhofdreef zelf het te veel is voor de huidige bewoners. Heeft de gemeente er overigens wel geld voor.	De beoogde verdichting rond de Thira-, Kos- en Chiosdreef en Zamenhofdreef is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van maaiveld parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige en bewoners in een ontwikkeling in te passen. In rode / rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. In de omgevingsvisie wordt de Zamenhofdreef een autovrije, groene parkzone met Hoogwaardig openbaar vervoer aan de zijde van het winkelcentrum.

Nr.	Reactie	Antwoord
	En wie wil er nu wonen in een huis waar alle flatbewoners omheen van balen en er bovendien allemaal van bovenaf op uitkijken.	
33	Autoluw/verkeersplannen van de gemeente. • **Bereikbaarheid huisarts** Door de wijk op meerdere plekken af te sluiten, wordt al het verkeer omgeleid over de NRU. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de huisarts. In veel gevallen zal de huisarts als de plannen worden uitgevoerd bij een spoedgeval niet binnen 10 minuten meer bij een gezin thuis kunnen zijn . De huisarts heeft dan minstens 25 minuten nodig (zeker tijdens drukte op de NRU en dat is tegenwoordig de hele dag door). Dit geldt uiteraard ook als een gezing zelf met spoed naar de huisarts moet. Een andere huisartsenpraktijk ga je niet even zoeken, de huidige huisarts kent het gezin en de situatie, de band die je hebt opgebouwd is ook heel belangrijk. Niet elke huisartsenpraktijk bied de zelfde voorzieningen aan als een andere praktijk. • **Drukte op de NRU** Doordat je over de NRU moet om in een ander deel van de wijk te kunnen komen, voor voorzieningen zal de drukte met auto's op de NRU toe nemen. Niet iedereen is in staat met het ov te reizen (denk aan wagenziek, stress voor andere mensen(psychische, te ver lopen na een bushalte). Voor deze mensenis het noodzakelijk dat ze met eigen vervoer naar de voorzieningen in andere delen van de wijk kunnen. Niet iedereen is fysiek in staat te lopen na de andere kant van Overvecht dan wel er heen te fietsen. • **Boodschappen.** Veel gezinnen doen maar 1 keer per week de boodschappen voor de hele week, dit is niet even met een aantal zware tassen te doen in het ov. Tevens niet te dragen tot aan je huis. • **Ouderen en gehandicapten.**	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Wanneer u boodschappen wil doen met de auto kan dat in de toekomst nog steeds. Mogelijk moet u wel iets omrijden ten opzichte van de huidige situatie. Verplaatsen met de auto blijft ook in de toekomst mogelijk. Daarbij hebben we de verkeersmaatregelen aangepast (zie hoofdstuk 2 van de reactienota). De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Uit de modelberekeningen blijkt dat het goed mogelijk is (delen van) deze wegen in te richten als 2x1 rijbanen, mits er aanvullende verkeersmaatregelen worden getroffen voor een goede doorstroming (dynamisch verkeersmanagement). In de visie is opgenomen dat we de Einsteindreef, Brailledreef en een deel van de Franciscusdreef versmallen van 2x2 naar 2x1 rijbanen. Dit doen we pas op het moment dat dit vanuit verkeersafwikkeling ook goed kan. Niet alle parkeerplekken verdwijnen uit de straten. Parkeren in de buurt van uw woning blijft mogelijk. Bij het realiseren van eventuele parkeerplekken op enige afstand van woningen, zal er zeker ook

Nr.	Reactie	Antwoord
	Worden hierdoor ook zwaar benadeeld, even na je ouders om zorg te verlenen is er niet meer bij als je zelf niet met het ov kunt reizen, dan wel niet kan fietsen of lopen. • Brandweer en Ambulance kan door de verkeersmaatregelen niet meer 1.2.3 bij een woning komen. • **Politie,** Deze kan zeker niet meer de veiligheid in de wijk garanderen, doordat er niet meer even van alle routes gebruik gemaakt kan worden. De politie kan met de plannen straks niet meer overal in de wijk komen zonder over de NRU te moeten rijden, dit komt de veiligheid niet ten goede van de wijk. Er zit niet voor niets een politiebureau in de wijk. • **CO2 uitstoot / luchtvervuiling** Door de maatregelen komt het verkeer in de wijk meer stil te staan en ook op de NRU waardoor de lucht extra vervuild word. Immers is niets vervuilende dan een stationeer draaiende motor. • Toename files in de wijk. De files in de wijk zullen toenemen omdat iedereen er op de zelfde punten de wijk in en uit moet, waardoor alles vast loopt. Het staat nu al elke dag een file vanaf de Fransicusdreef tot aan de Gangesdreef (rotonde). • De thuiszorg word op hierdoor onbetaalbaar , dan wel nog verder uitgekleed. Omdat de reistijd toe neemt van client na client. Hierdoor meer zorgmedewerkers nodig (er is nu al een tekort en die neemt dan onnodig toe). • **Veiligheid vrouwen en zwakkeren (ouderen, etc)** moeten s 'nacht over de straat lopen om na hun auto te gaan, met alle risico's van dien. Beroving, aanranding etc.	gekeken moeten worden naar de (veiligheid) van de looproutes naar deze parkeerplaatsen. Naast het HOV blijft er ook openbaar vervoer dat door de buurten rijdt. De bussen worden niet gratis. Niet al het parkeren gaat van straat en er is geen sprake van dat geparkeerd moet worden aan de rand van de wijk. Parkeren zal altijd op loopafstand van uw woning zijn. Wanneer een herinrichting van de Singaporedreef in de toekomst aan de orde is, wordt dit een project waarbij bewoners worden betrokken. De bereikbaarheid van woningen voor onder andere invaliden, laden&lossen en nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij een toekomstige herinrichting en zal dus niet ter discussie staan. De kaart (foutieve kleur) en tekst in de omgevingsvisie ten aanzien van de Singaporedreef is aangepast. In uw zienswijze heeft u het ook over persoonlijke redenen waarom afsluiting van de Singaporedreef niet wenselijk is. Dit deel van uw zienswijze is niet opgenomen in de reactienota. Vanwege de persoonlijke veiligheid van u en uw gezin is het in uw ogen noodzakelijk dat u uw woning met de auto kunt bereiken. Wij begrijpen uw zorgen en wegen dit mee in onze reactie op de inhoudelijke delen van uw zienswijze.
	Hoogwaardig ov.	

Nr.	Reactie	Antwoord

- Geen goed idee, je moet immers vaak overstappen om na een voorziening te kunnen komen.
- Bus / ov is niet te betalen voor een gezin, of worden deze bussen gratis? Armoede neemt hierdoor toe in de wijk.
- De bussen rijden niet 24 uur per dag, dus s'nachts even na je auto die aan de rand van de wijk geparkeerd staat is niet te doen met de bus.
- Waar denkt de gemeente buschauffeurs te gaan vinden? Er is nu al een groot te kort aan personeel in alle sectoren. S 'nachts wil een buschauffeur niet werken (veiligheid, beroving)

Afsluiting van de Singaporedreef voor al het verkeer.
Het totaal afsluiten van de Singaporedreef van elke vorm van verkeer is geen optie en is zeer tegen de
wil van alle bewoners van de Singaporedreef.

- Overlast en veiligheid Door de Singaporedreef verkeersvrij te maken en aan te laten sluiten aan het park, zal er zoals er in hetverleden ook was overlast komen van hangjongeren met alle gevolgen van dien. Ramen die worden ingegooid met stenen, geluidsoverlast in de nacht, geen avond rust meer na 22 uur waar iedereen recht op heeft (zeker als je om 4 uur na je werk moet).
- Ouderen en gehandicapten
  Worden gedwongen om te verhuizen, dan wel een hun huis te gaan verkopen. Omdat ze niet langer meer voor hun eigen woning kunnen instappen in een auto. Maar eerst een stuk moeten lopen (wat ze niet kunnen). Hierdoor gaan deze mensen vereenzamen en worden buiten gesloten van de samenleving. Terwijl ze in de afgelopen jaren hun huis hebben laten aanpassen om er juist de resterende tijd van hun leven te kunnen blijven wonen. Je verhuisd niet even na 50 jaar ergens met veel plezier te hebben gewoond.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Ambulance , brandweer Deze kunnen niet meer bij een woning komen en dus niet de noodzakelijke zorg bieden die nodig is • Er geen achterom parkeerplaats is. Er is geen parkeerplek in of grenzend aan de achtertuin. Om op korte afstand van je huis te parkeren is er alleen aan de voorzijde plek dus op de Singaporedreef. • Geen leveringen van zware spullen mogelijk. Door het afsluiten is het niet mogelijk om een keuken, wasmachine, bankstel nog te laten bezorgen zonder extra kosten omdat er niet vlakbij het huis geparkeerd kan worden. Achterom is niet haalbaar omdat de brandgang is afgesloten met een hek waar een smalle deur inzit. Er kan dus geen pallet door heen! Daarnaast kan de draai niet gemaakt worden na de tuin/huis toe daarvoor is de brandgang te smal dus bezorgen is niet meer mogelijk. Grote goederen moeten via devoorzijde van het huis door de voordeur geleverd kunnen worden. Beetje lastig om eerst een vergunning aan te vragen, dan een keuken te bestellen en als er dan een kink in de levering komt weer opnieuw een vergunning te moeten aanvragen. Dit werkt niet in de praktijk! • Auto gedwongen te parkeren aan de rand van de wijk, werkt in het dagelijks leven niet. Wat als je s ‘nacht na je werk moet, de bussen rijden niet je kan dan overvallen worden, aangerand worden etc. Schades aan auto’s gaat de gemeente die vergoeden, auto’s die makkelijker in brand gestoken kunnen worden omdat er geen toezicht is .Veel gezinnen werken in ploegendiensten en op wisselende tijden die zijn echt afhankelijk van de auto. Je gaat niet midden in de nacht even met je baby / kind na de rand van de wijk lopen/fietsen om dan met je auto na de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	huisartsenpost te gaan als het ziek is. Niets is dan fijner om een auto gelijk te kunnen gebruiken. Waarom wordt de straat niet doodlopen gemaakt met een keer lus. Dit kan prima bij de garage's die op hoek staan bij de Bangkokdreef kopse kant van de Singaporedreef. Dit zou al het onnodigeverkeer uitsluiten van deze route, waardoor de Singaporedreef alleen nog gebruikt word door bestemmingsverkeer. Wat dus een betere oplossing zou zijn zonder gevolgen voor de gezinnen die er nu wonen. **Persoonlijke redenen prive redenen** [weggelaten vanwege persoonlijke informatie]	
34	Bij deze enkele opmerkingen/ bezwaren bij: **Punt 2:** Afsluiten van de Carnegiedreef en Rio Brancodreef zal zorgen voor extra drukte en vervuiling op de ringweg. **Punt 8 :** De extra brug over de Vecht is o.i. een onnodige en grote kostenpost. Fietsers kunnen meer dan voldoende routes kiezen om naar Overvecht en het Noorderpark te komen. bovendien, als je fietst is het niet erg om een klein stukje verder te fietsen zeker niet met E- bikes etc. **Daarom : bouw daar geen brug!** Ook het idee van een fietspad door de groenstrook bij de Experimentele Flats is volledig onnodig en veroorzaakt een grote inbreuk op het aanwezige ecosysteem aldaar. Daarbij zou ook het woongenot, de veiligheid en de rust daar verstoord worden door een fietspad aan te leggen. **Daarom laat dit stukje park en de natuur met rust!**	Op termijn wordt de Carnegiedreef autovrij als onderdeel van de Centrale as. Dit is nu verduidelijkt in de omgevingsvisie. De NRU is belangrijk voor Overvecht. In de omgevingsvisie is de relatie tussen de omgevingsvisie en de plannen voor de NRU beschreven in de paragraaf Veilig en verbonden. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook

Nr.	Reactie	Antwoord
		voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden. De gevoeligheid rond deze verbinding door de groenstrook bij de Experimentele Flats is bekend, daarom is er voor gekozen om in de ontwerp omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen.
35	Bedankt voor de wijkbericht met de omgevingsvisie Overvecht. Het ziet er duidelijk uit en wat jullie van plan zijn. Ik woon zelf op de Sint Maartendreef en zie dat er plannen zijn om hier veel woningen te bouwen. Dat vind ik erg jammer en zorgwekkend. Het is hier al ontzettend druk. Een van de drukste plekken/meest dichtbevolkt van Nederland las ik ergens. De enige plekken waar het mogelijk is om te bouwen zijn de parkeerplek hier voor mij en het stukje groen aan de andere kant van de bushalte. In beide gevallen is dit erg nadelig voor de buurt en bewoners. Minder parkeergelegenheid en groen. Een flat van 50 meter ineens voor ons is zeer deprimerend.	In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. De ambitie daarbij is het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen te stimuleren om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen en de bestaande woonstraten niet te belasten met extra autoverkeer. De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik zie dat de gemeente in Overvecht heel erg met gentrificatie bezig is en zo de buurt wil verbeteren. Dat is zeker een goed idee maar het zit hier al zo vol. De enige fijne aan deze buurt is al de open ruimtes en groen maar dat gaat dus ook verdwijnen... Is het mogelijk om voor de mensen die hier wonen urgentie te krijgen bij woningnet/mijndak? Ik zit al 17 jaar in de wacht daar maar nog altijd kom ik niet eens in de top 10 voor welke woning dan ook...	groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden): in Overvecht Centrum, rondom het station, bedrijventerrein Nieuw Overvecht (alleen werken) en bij de HOV-haltes. Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit en parkeren en buitenruimte. We stimuleren het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hierdoor kunnen wegen versmallen, parkeerplaatsen verdwijnen, het openbaar gebied vergroenen. En we gaan over naar hogere compacte bebouwing en zo veel mogelijk gebouwde parkeeroplossingen. Zo stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer en verminderen we het autogebruik. Deze verdichting geeft niet alleen draagvlak voor een goede HOV-lijn, maar ook draagvlak voor goede voorzieningen, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. Jongeren en ouderen uit Overvecht kunnen voorrang krijgen wanneer zij reageren op sociale huurwoningen in Overvecht (via WoningNet), zogenaamde buurtvoorrang. Deze voorrang geldt echter niet voor elke woning in Overvecht.

Nr.	Reactie	Antwoord
36	Bij Park de Watertoren staat nu: "Park de Watertoren krijgt een sterke identiteit en een meer open uitstraling, door natte natuur en sportfuncties, met natuurlijke oevers waar mogelijk." Dit gaat echt over het recreatiegebied: geel omcirkeld in bijlage. Rood omcirkeld in de bijlage, in het huidige voetbalveld: Trapveld Park de Watertoren. Dit voetbalveld bestaat uit echt gras en is erg groot waardoor de meeste kinderen bij het Cruijff court iets verderop gaan voetballen. Zijn aanbeveling zou zijn om hier een pumptrack met lagere instap dan bij Ruigenhoek neer te leggen. Dat kinderen uit de wijk hier kunnen beginnen met BMX'en, steppen, skateboarden, skaten. En wanneer kinderen ouder en hier zijn uitgeleerd naar skatepark en pumptrack Ruigenhoek gaan! Een mooie laagdrempelige opstap om in de wijk met urban sports in aanraking te komen! Ruimte die dan nodig is voor zo'n pumptrack heeft ongeveer de grootte van een Cruyff Court. Maar mijn collega's denken hier dus graag op mee. De ruimte is meer dan groot genoeg voor een pumptrack en zelfs een ander sportveldje ernaast. Hij hoort ook van collega's dat dit een fantastische plek hiervoor zou kunnen zijn! Wil je deze opties meenemen?	Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in concrete plannen voor de inrichting zal samen met inwoners, gebruikers en partners in de wijk gekeken worden welke soort sport- en beweeginriching passend is. Hierbij zal gekeken worden naar behoefte in de wijk, maar ook naar variatie in aanbod. ASM skillsgardens, atletiekpleinen, velo parcours en pumptracks zijn voorbeelden van inrichting die hierbij interessant kunnen zijn.
37	Ik wil graag reageren op wat de omgevingsvisie Overvecht betekent voor buurt Vechtzoom-Zuid. Ik woon zelf op de Sao Paulodreef met aan een zijde een prachtig stuk park. Ik geniet van het groen en de rust. Een contrast met de voorkant van de flat waar voornamelijk paarkeervakken en asfalt is, met ook regelmatig overlast van auto's en hangjongeren. In de plannen is een kort stukje fiets/wandel pad getekend dwars door het park dat uitkomt op de Japuradreef. Ik vind dit een heel slecht idee. Een fietspad zal er voor zorgen dat het veel drukker in het park wordt en daarmee meer overlast komt, vlak langs mijn flat. Door ebikes/ scooters etc zal het ook gevaarlijker worden voor wandelaars en	De gevoeligheid rond deze verbinding is bekend, daarom is er voor gekozen om in de ontwerp omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	spelende kinderen. De kans dat vanaf dit fietspad mensen ook over de wandelpaden links en rechts gaan rijden is groot. Wat het voor wandelaars nog gevaarlijker maakt en ook meer overlast geeft in andere delen van het park en rond mijn flat. Bovendien gaat het fietspad over een velde waar ik en buren regelmatig in de zomer zitten. Daarnaast snap ik niet waarom hier een fietspad moet komen. Het fietspad sluit aan de oostkant nergens op aan. Bovendien komt er iets zuidelijker al een extra fietspad dat wel een doorgaande fietsroute geeft van oost naar west. Het is mijn inziens overbodig om twee fietspaden te maken op zo'n klein stukje. Dat ten koste gaat van groen en woongenot voor mensen in onze flats en gebruikers van het park. Ik hoop van harte dat het plan wordt aangepast en het fietspad er niet komt.	
38	Graag laat ik u weten dat als inwoner van Overvecht het ontwerp van de omgevingsvisie Overvecht met veel plezier heb gelezen. Overvecht is al een mooie wijk en met het omgevingsplan wordt onze wijk mooier en leefbaarder. Dat is belangrijk in een wijk waar bijvoorbeeld veel inwoners niet de mogelijkheden hebben om de stad te ontvluchten tijdens hittegolven. Automobiliteit is een gevoelig onderwerp. Ik vind het wat dat betreft belangrijker om woonbuurten autoluw te maken dan de grote doorgaande wegen te versmallen. De meerwaarde daarvan zie ik wel ten noorden van Overvecht Centrum, waar een park kan ontstaan door het autoverkeer naar de noordelijke rijbanen te verplaatsen.	Bedankt voor het compliment en uw betrokkenheid bij de plannen van de omgevingsvisie. Ook wij vinden het belangrijk om de woonbuurten autoluw te maken om zo de verkeersveiligheid te verbeteren. De grote doorgaande wegen worden alleen versmald als dat qua verkeersafwikkeling ook mogelijk is. Dat zal nog verder worden onderzocht.
39	Tigrisdreef Afsluiting autoverkeer Tigrisdreef zal voor extra opstoppingen, overlast, milieuvervuiling, verkeersovertredingen en ongelukken zorgen (zie ook Marnixlaan). Graag de buurten bereikbaar houden vanuit verschillende toegangswegen. Er zijn al knips geweest in het verleden (Mekongdreef)	Tigrisdreef We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

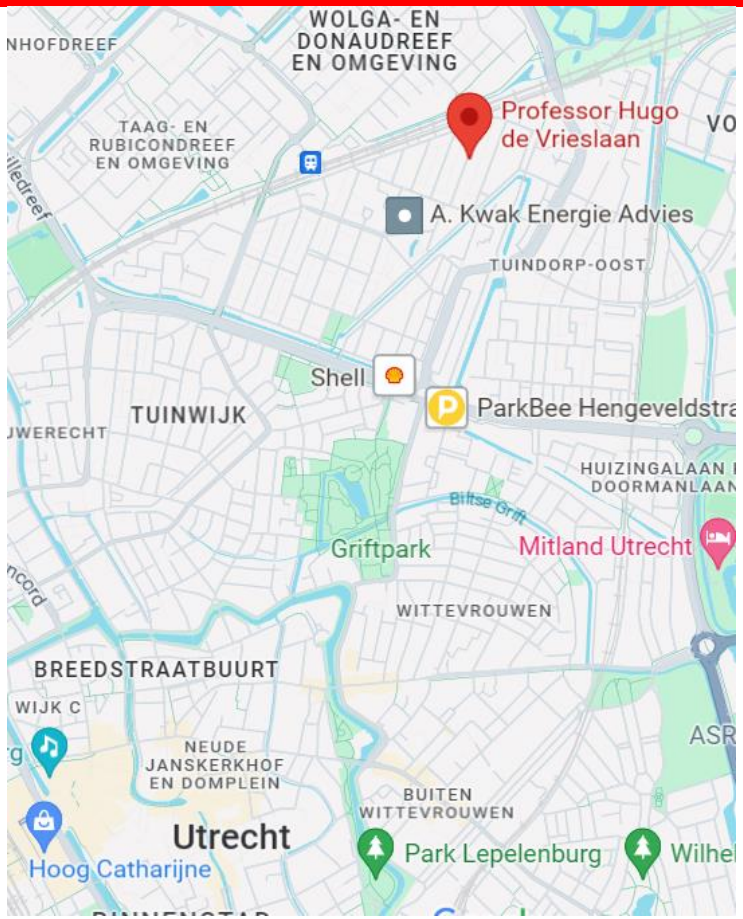
Nr.	Reactie	Antwoord
	en een kritisch rapport over de herindeling van de Tigrisdreef etc. met drempels en wegversmallingen. Hoofdfietsroute Op de kaart Donaudreef, Wolgadreef e.o. staan oranje hoofdfietsroutes ingetekend, waaronder één rechte lijn over de gehele Parnassusdreef. De Parnassusdreef is een voetgangersgebied met speeltoestellen, een rij bomen, hagen en diepe voortuinen. Bovendien zijn in deze straat de woonblokken met even-huisnummers en oneven-huisnummers ooit zo gebouwd dat er een slinger/zigzag-effect ontstaat wanneer je er doorheen loopt. Er kan dus nooit een recht fietspad aangelegd worden. Advies is om gebruik te maken van de bestaande asfaltweg Medusadreef, die mooi uitkomt op de Wolgadreef die dan als T-splitsing kan fungeren voor fietsers. Fietsverbinding met Tuindorp via Plutodreef: Ik heb al vaker gepleit voor het versneld aanleggen van deze onderdoorverbinding naar Tuindorp voor fietsers en voetgangers. De situatie 's ochtends in Tuindorp met auto's die kinderen afzetten bij de basisscholen wordt steeds complexer. Het aantal leerlingen uit Overvecht dat naar een van de scholen in Tuindorp gaat neemt elk kwartaal toe, sinds de invoering van het nieuwe aanmeldsysteem van de gemeente Utrecht. Daarbovenop komen nog de vele zeer langdurige bouwprojecten van hele woonblokken in Tuindorp, waardoor de verkeerssituatie regelmatig onveilig is. En sinds de invoering van de schoolstraat begin dit jaar, zijn ook de omliggende straten drukker geworden rond half 9.	Hoofdfietsroute De hoofdfietsroute is fout ingetekend op de kaarten. De oranje lijn moet via de Medusadreef lopen, dit is aangepast in de omgevingsvisie. Fietsverbinding met Tuindorp via Plutodreef Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
40	Kan mij indenken dat het upgraden van de wijk Overvecht goed is maar ben het niet eens met dure geplande doorgangen door tuindorp door oa. de Hugo de Vrieslaan. Dit is een eenrichtingsverkeersweg. Waar te weinig ruimte is voor heen en weer verkeer voor fietsers en voetgangers. Levert gevaarlijke situaties op. Autoverkeer, pakketbusjes	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te

Nr.	Reactie	Antwoord
	moeten nu al wijken voor fietsers of andersom. Minder autos in de straat gaat niet lukken met allemaal tweeverdieners. Iemand achter een bureau heeft dit ws bedacht en is niet gaan kijken. En heeft een willekeurig streep gezet op de bedachte 250 meter. Gevaarlijke situaties ontstaan (fatbikes)voor fietsers die uit tunnel komen, ook op de Thaerlaan. Aanleg van meerdere tunnels onder spoor door zijn zeer kostbare ingrepen. Wie betaald uiteindelijk mee voor deze kosten? Aan de voorkant: Meer verbinding tussen de wijken is een vreemd argument als verbinding in de wijk overvecht zelf niet lukt. Beter door stimuleren van buurthuizen en Goede voorzieningen voor jongeren en wijkbewoners. Door meer geld te generen voor 'Onderlinge Verbintenis' ontstaat er meer gemeenschapsgevoel! In je buurt wordt je dan beter 'gehoord' dan door dure uitgaven aan tunneltjes als er al goed verbindingen zijn.	bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
41	Het spijt me maar wat een veel te idealistisch, geiten wollen sokken plan dat niet realistisch is. Teveel groen is helemaal niet nodig, er is groen zat! We hebben meer dan 30 jaar geleden gekozen voor deze wijk juist omdat het al zo groen is en een goed uitgangspunt voor de omgeving. De auto hoort bij ons, hebben we nodig omdat openbaar vervoer heeeeeel slecht geregeld is! Natuurlijk fiets ik graag en dat kan ook best. Betaald parkeren is helemaal belachelijk!!!!!!! Waarom zoveeel geld uitgeven aan iets waar de meerderheid van de wijk absoluut niet achterstaat. Want jullie bereiken een hele grote groep van de bewoners helemaal niet. Kortom: slecht plan! Ga eerst maar eens zelf in de wijk wonen om te zien hoe de bereikbaarheid is en niet veranderd moet worden.	Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 staat in hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
		Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
42	Graag reageer ik op de omgevingsvisie van Overvecht. Staan mooie zaken in. Ik reageer even specifiek op het stukje "transformatie in het groen" rond de Papyrusdreef omdat ik daar woonachtig ben. Goed dat over dit stukje nagedacht wordt, ik ben benieuwd wat jullie voor verbeteringen en aanpassingen in gedachten hebben. Ik vrees echter ook voor bebouwing in dit stukje van de wijk en wil daar mijn zorg over uitspreken. In het verleden is dit stukje grond vaker onder de aandacht gekomen om te bebouwen maar gelukkig kwam men er steeds achter dat dit toch geen goed plan was. Gezien de leefbaarheid van de wijk en de omgeving wil ik dit graag onbebouwd laten. Als bijlage een in 2020 opgestuurde brief over dit onderwerp, geschreven door een buurtbewoner maar ook namens mijzelf en de motie 'geen groen voor poen' waarbij aangegeven wordt niet te bouwen in de parken. Op de inloopbijeenkomst vandaag werd mij aangeraden deze voorgeschiedenis bij jullie onder de aandacht te brengen. Ik verneem graag wanneer er ingezoomd wordt op dit stukje en denk graag mee over verbeteringen ' aan de randen van het park'.	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit

Nr.	Reactie	Antwoord
		op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.
43	ik wil graag reageren op de mogelijke gewenste wandel en fietsroute die in onderstaand figuur is weergegeven waarbij via een tunnelverbinding onder het spoor een wandel/-fietsroute wordt gecreëerd tussen Overvecht en Tuindorp (nabij het Rietveld College).  De fietsroute zorgt ervoor dat er verkeersstromen tot gang komen vanuit Overvecht naar: • Het Gerrit Rietveld college • Winkelcentrum de Gaard en • Het centrum van Utrecht.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord



Deze fietsstromen ontstaan omdat de fietsroute dan bijna 3 minuten korter wordt. Vanuit die optiek is wat voor die tunnel te zeggen en lijkt het macro beleid waardoor deze tunnel er mogelijk komt, fietsvoordelen te bieden.
Als je de situatie hier micro belicht zie je dat dit voordeel te koste gaat van woongenot en fietsveiligheid.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het woongenot wordt benadeeld doordat de nu rustige wijk Tuindorp minder rustig zal worden door het toenemend aantal fietsers. Als je de verkeerstromen ziet (Rietveld College en Centrum), zal dit hoofdzakelijk door de jeugd worden gebruikt die veelal – zeker in groepen – luidruchtig kunnen zijn. Nu is het woongenot moeilijk te kwantificeren maar het is de uitstraling van de wijk en de rust van de wijk die mij heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen en de rust in de straat is echt een woongenot. Het is zo rustig dat kinderen regelmatig op straat spelen. Voor mij is dit daarom een belangrijk punt, wat met een fietsroute precies door jouw wijk verstoord wordt. Daarnaast is de fietsveiligheid er niet door gediend: • Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. • Op dit moment zijn er rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf. Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat mijn inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, wil ik u verzoeken dit gedeelte van het plan te schrappen.	
44	Ik wil graag reageren op de mogelijk gewenste wandel- en fietsroute via een tunnelverbinding onder het spoor tussen Overvecht en Tuindorp. De fietsroute zorgt ervoor dat er verkeersstromen tot gang komen vanuit Overvecht naar: Het Gerrit Rietveld college Winkelcentrum de Gaard en Het centrum van Utrecht	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	Deze fietsstromen ontstaan omdat de fietsroute dan bijna 3 minuten korter wordt. Vanuit die optiek is wat voor die tunnel te zeggen en lijkt het macro beleid waardoor deze tunnel er mogelijk komt, fietsvoordelen te bieden. Als je de situatie hier micro belicht zie je dat dit voordeel ten koste gaat van woongenot en fietsveiligheid in Tuindorp. Het woongenot wordt benadeeld doordat de nu rustige wijk Tuindorp minder rustig zal worden door het toenemend aantal fietsers. Als je de verkeerstromen ziet (Rietveld College en Centrum), zal dit hoofdzakelijk door de jeugd worden gebruikt die veelal – zeker in groepen – luidruchtig kan zijn. Nu is woongenot moeilijk te kwantificeren maar het is de uitstraling van de wijk en de rust in deze laan waardoor wij hier al zo lang met heel veel plezier wonen. Het is zo rustig dat kinderen regelmatig op straat spelen. Voor mij is dit daarom een belangrijk punt, wat met een fietsroute precies door deze mooie wijk en onze laan verstoord wordt. Daarnaast is de fietsveiligheid er niet door gediend: Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. Op dit moment zijn er rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf.	en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat mijn inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, wil ik u verzoeken dit gedeelte van het plan te schrappen.	
45	Hier onze reactie op vervoer en bereikbaarheid in Overvecht Wij wonen met heel veel plezier op het Pascalplein, bewust omdat je hier met d auto juist alle mogelijkheden hebt om snel en veilig naar de winkels en uitvalswegen kan komen De busverbindingen zijn in onze ogen prima zo. Een extra HOV zal in onze ogen geen verbetering aanbrengen, Volgens jullie visie moeten wij in de toekomst met het HOV naar het shoppingcentrum, wat gaat dat wel niet kosten. Concreet geen afsluiting voor de auto van de Carnegiedreef	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt.
46	Ik ben het eens dat het wenselijk is dat er minder auto's komen in Overvecht en dat het daar veiliger wordt. Meer busverbindingen heel goed. Een rechtstreekse verbinding richting centrum/ station ook begrijpelijk. Maar we bereiken het gezamenlijke doel niet als er daardoor op een andere plek onveilige situaties ontstaan. Ik verwacht namelijk dat als het mensen moeilijker gemaakt wordt de auto te pakken, dat er daarvoor in de plaats brommers/ scooters, fatbike's, elektrische fietsen in de plaats komen. Dat is logisch, we willen allemaal toch comfortabel van A naar B. Ik woon met veel plezier in Tuindorp, op de Professor Hugo de Vrieslaan. We hebben 2 kleine kinderen, die kunnen op dit moment bij ons in de straat spelen, het is eenrichtingsverkeer en er komen	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	nauwelijks fietsers van de andere kant omdat het geen doorgaande weg is. Ik wil hier graag mijn stem laten horen, dat doe ik niet snel, ik pas me makkelijk aan. Maar nu heb ik een sterk onderbuiksgevoel en speelt mijn gevoel van onveiligheid op. Ik zou daarom ook graag serieus willen worden genomen in mijn zorgen. Er wonen hele diverse mensen in onze straat, van zeer jong tot zeer oud. Al deze mensen hebben voor deze wijk in tuindorp gekozen, recent of al heel lang geleden en we waarderen met elkaar de rust, we spreken elkaar aan op gedrag dat we liever niet zien en we respecteren elkaar. We helpen elkaar waar nodig. We vormen een hechte gemeenschap. Allereerst, het allerbelangrijkste is de veiligheid. Als er een doorgang komt aan het einde van een rechte straat, zal een persoon geneigd zijn rechtdoor te fietsen of te lopen, dit kan gevaarlijke situaties veroorzaken, aangezien er op de Albrecht Thaerlaan auto's rijden, die van beide kanten kunnen komen is dit al een plek waar iedereen op moet letten. De impact van een ongeval waarbij een auto en een fietser of voetganger betrokken is, is al gauw erg groot. Het gaat hier niet om aantallen, het gaat om risicomanagement en daarin is de mate van het risico: de frequentie keer de impact. Ik hoef u waarschijnlijk niet uit te leggen wat ik hiermee bedoel. Ik ben zelf spoedeisende hulp arts geweest en nu werkzaam als huisarts, ik heb genoeg trauma gezien; het lijken onschuldige ongevallen, auto versus fietser of fietser versus voetganger, maar voor een persoon, die van het ene moment onderweg is naar werk of school en het andere moment onzeker is over het functioneren van het	

Nr.	Reactie	Antwoord
	lichaam en misschien zelfs moet revalideren tot alles hopelijk weer goed functioneert, voor die mensen is de impact heel groot. Onze straat is niet gemaakt als doorlooproute, dit staat ook niet in het bestemmingsplan van Tuindorp. De visie van onze wijk is om het vooral te laten zoals het is, ook met het oog op de geschiedenis van onze wijk. Ik hoop dat de gemeenteraad dit respecteert. Ten tweede wil ik het hebben over de mogelijke overlast die veroorzaakt wordt door meer verkeer in onze straat, zowel overdag als 's avonds. En met name voor de avonden in het weekend maak ik mij zorgen over geluidsoverlast. Ik kan deze week niet naar de inloopmiddag/ avond komen, ik zou u graag willen vragen om voor mij en andere mensen in onze wijk nog enkele andere data te plannen of dat jullie ons op een andere manier informeren over jullie visie voor Overvecht en in hoeverre Tuindorp hierbij betrokken wordt. Tenslotte vind ik de informatievoorziening richting de mensen die in Tuindorp wonen op dit moment te kort schieten, het lijkt mij heel terecht om ons direct vanaf het begin mee te nemen bij het onderzoeken van bepaalde plannen en ons ook te horen en serieus te nemen.	
47	In overvecht komen 5.000 extra woningen. Dat betekent al snel 10.000 mensen en mogelijk ook weer 5.000 auto's erbij. mensen moeten tenslotte ook naa rhun werk kunnen en dit kan lang niet altijd handig met openbaarvervoer of de fiets. Hoe kan Overvecht daardoor veiliger worden?? En waar is er dan nog ruimte voor extra groen? Hoe plezierig is het om te moeten wonen in torenflats van 70 meter hoog? Dit is volgens jullie toekomstbestendig.... Ik zou graag de mensen die in zulke woontorens wonen wel eens willen spreken om aan te geven wat daar zo plezierig is aan wonen in zo'n toren.	We zetten in op een mobiliteitstransitie. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte , gezonde en duurzame mobiliteit. De ambitie daarbij is het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen te stimuleren om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hiermee blijft de wijk ook bij de groei van het woningaantal in de toekomst bereikbaar en bereiken we tegelijkertijd andere doelen: zoals verbetering van de verkeersveiligheid en vergroening van de wijk. Door naast het HOV in de wijken een kleinere bus te laten rijden, kunnen wegen worden versmald, en vergroend. Knips zorgen voor minder

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er zijn niet veel mensen die daarvoor kiezen en zeker niet als je kinderen hebt. Ik stel voor dat de mensen die deze plannen achter hun bureau bedenken zelf met hun gezin in die torenflats gaan wonen. Dan komen hun huizen (natuurlijk) vrij voor anderen die niet zo graag in een flat willen maar wel gedwongen worden omdat er niets anders te koop is. Betaalbare huur en koopwoningen??? Ik woon nu 11 jaar in een koopappartement. Op dit moment zou ik echt geen nieuw appartement kunnen betalen. Laat staan een heel nieuw gebouwd appartementen in een nieuwbouw complex. Die zijn echt niet betaalbaar. Wat moet dit allemaal wel niet kosten. De gemeente zou er beter aan doen om meer te investeren in duurzaam. Verbeter/verduurzamer bestaande gebouwen. ik maak mij grote zorgen over deze wijk.	doorgaand verkeer en meer aaneengesloten groen en maken het gebruik van fiets- en ov een aantrekkelijker alternatief. Hoogbouw is een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. De omgevingsvisie voorziet de hoogbouw op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving als aantrekkelijke woonmilieu voor bepaalde doelgroepen zoals bijvoorbeeld starters of senioren. Hoogbouw van 70 meter is daarbij maar op enkele plekken denkbaar in de rode gebieden (winkelcentrum en stationsgebied), mits dit zorgvuldig ruimtelijk wordt ingepast in de omgeving. De omgevingsvisie spreekt de ambitie uit om zowel nieuwbouw als bestaande bouw te verduurzamen en toekomstbestendig te maken.
48	Bij deze wil ik mijn zorgen uiten over de omgevingsvisie over Overvecht. In maart werd ik geconfronteerd met de vergaande plannen over het winkelcentrum waarbij minder plekt lijkt voor winkels, enorme hoogbouw van 50 tot 70 meter hoog wat voor de huidige bewoners tegenover het winkelcentrum het woongenot gaat bederven, en 2500 nieuwe woningen (minstens 5000 nieuwe bewoners) op een zeer klein oppervlakte in een al kwetsbare wijk. Vervolgens kwam er deze maand het wijk bericht over de gehele omgevingsvisie omtrent Overvecht. Hierin staat dat er vanuit de stad in deze kwetsbare wijk 5000 nieuwe woningen moeten komen. Het bedrijventerrein lijkt me uitermate geschikt om daar ook een mooie plek van te maken, maar wat schetst mijn verbazing, daar komt geen woonruimte. Alle woningen lijken gebouwd worden op plekken waar al veel hoogbouw is en huidige bewoners ingesloten worden door nog hogere gebouwen. Ik lees dat het plan is om de Zamenhofdreef en de carnegiedreef geheel autovrij te maken. Om vervolgens in de Dreefnieuws te lezen	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	dat tegenover het winkelcentrum aan de Zamenhofdreef nieuwe woningen gebouwd gaan worden. Dit roept bij mij vragen op: 1. Hoe komen huidige bewoners en eventueel nieuwe bewoners van de 2500 woningen per auto bij hun woning als de Zamenhofdreef en de Carngiedreef alleen voor de bus toegankelijk is? En hoe komen mensen die slecht ter been zijn bij de huisarts op de Carnegiedreef? Beide dreven worden nu veelvuldig gebruikt om bij woningen en voorzieningen te komen. Het zijn drukke verkeersaders in de wijk, waar al gevaarlijke situaties ontstaan. M.i. gaat de situatie alleen maar gevaarlijker worden. De Theemsdreef die vaak al rond de avondspits vast staat, wordt alleen maar drukker en gevaarlijker. De straat wordt nu al vaak als racebaan gebruikt en de politie heeft niet de mankracht om te gaan controleren. De rondweg staat in de spits al vast, ook hier voorzie ik veel meer gevaarlijke situaties ontstaan door drukte. De auto's gaan niet verdwijnen want bewoners die er al wonen hebben een auto en nieuwe bewoners nemen er een mee. Straten worden niet veiliger, alleen maar drukker en onoverzichtelijker. Parkeerplaatsen worden weggehaald, waardoor mensen straks wellicht tien minuten moeten lopen naar hun auto, geen zicht meer hebben op wat er met hun auto kan gebeuren (criminaliteit en vandalisme hier is hoog) en om nog maar niet te spreken over de mensen die slecht ter been zijn die straks niet meer voor hun flat of woning kunnen parkeren. Je mindert auto's niet, je belemmert de huidige bewoners in hun woongenot en het gebruiken van hun hulpmiddel. 2. Jullie beweren dat jullie het groen in de wijk zoveel mogelijk willen behouden en versterken. In het bestemmingsplan voor de idioot hoge torenflats van Overvecht centrum wordt er groen geplaatst. Echter is deze niet voor iedereen beschikbaar, maar	De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. 2. De Omgevingsvisie geeft aan dat we bestaande groene gebieden beter maken, mooier of toegankelijker. En dat we met meer bewoners ook meer groen komt. Meer groen (en minder autoverkeer) in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. U doelt waarschijnlijk op het Masterplan Overvecht Centrum met onder andere ook hoogbouwaccenten. In de omgevingsvisie is dit gebied opgenomen als een rood hoogstedelijk gebied met een verwijzing naar het aparte planontwikkelingstraject. Mocht er voor u aanleiding zijn om een zienswijze in te dienen over het Masterplan Overvecht Centrum specifiek, dan kunt u gebruik van maken van de aparte formele inspraakperiode van het Masterplan. De beoogde verdichting in de omgevingsvisie is maatwerk. De uitwerking hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. Ook de verdichting rond de Zamenhofdreef is maatwerk. Dit gebied is in de aangepaste omgevingsvisie aangeduid als rood-oranje "centrale as" gebied. De mate waarin verdichting kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt bij de verdere uitwerking altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige en bewoners in een ontwikkeling in te passen. In rode / rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving.

Nr.	Reactie	Antwoord
	alleen voor de nieuwe bewoners van de torenflat. Hier heb ik navraag voor gedaan toen de maquette te zien was. Daarnaast hebben jullie het over verdichten van de Zamenhofdreef. Hierbij klinkt het alsof de tuintjes die er staan (en net zijn op geknapt) volgebouwd gaan worden.	
3.	In de Dreefnieuws spreken jullie van verdichten op de Zamenhofdreef. Betekent dit dat die huizen gesloopt gaan worden en er nieuwbouw komt? Wat gaat het voor de huidige flats betekenen die er al staan? Worden die ook gesloopt en raak ik mijn appartement en mijn ruime leefomgeving kwijt? In de huidige huizenmarkt zijn er geen betaalbare woningen meer voor alleenstaanden waarbij je een thuiswerkplek kan creëren want daar heb je dan toch echt meerdere kamers voor nodig.	3. De omgevingsvisie voorziet de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Hiermee kan de verandering naar duurzame mobiliteit in gang gezet worden dat positief effect heeft op de leefbaarheid en klimaatadaptatie van de wijk. Maar hiermee verbetert ook het voorzieningenniveau van de wijk en ontstaat er een aanvullende typologie woningen in de wijk (mogelijke doorstroming).Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. Hier wordt bij nadere uitwerking verder invulling aan gegeven.
4.	Waarom wordt het bedrijventerrein niet ingezet om ook woning plekken te creëren? Waarom moet alles opgepropt worden op plekken waar al veel hoogbouw staat? Je ontneemt het uitzicht van de huidige bewoners. Daarnaast zullen huidige bewoners meer kosten gaan maken qua stoken en elektriciteit. Dit omdat (zon)licht tegen wordt gehouden door de torenflats die aan de Zamenhofdreef gepland staan waardoor natuurlijk warmte en licht niet meer gebruikt kunnen worden. En dan willen jullie duurzaam bezig gaan. Zonnepanelen kunnen door de huidige bewoners door die torenflats ook niet meer gebruikt worden.	4. De ruimte in Utrecht is schaars en veel functies zoeken een plek. We willen niet alleen maar ruimte voor woningen vrijmaken. Ook bedrijven die werkgelegenheid bieden voor Utrechters of mensen uit de regio verdienen een plek. Ze bieden werkgelegenheid en zorgen voor een goed voorzieningenniveau. De omgevingsvisie zet daarom in op extra woningen in de wijk en behoud van het bedrijventerrein voor bedrijven.
5.	Hebben jullie nagedacht wat 15 jaar lang bouw herrie met de gezondheid van huidige bewoners doet? Iedereen weet dat geluidsoverlast schadelijk is voor de gezondheid. Laat staan dat je 15 jaar in bouw herrie zit, omdat het winkelcentrum in fases wordt aangepakt. Niet heel bewonersvriendelijk voor de huidige bewoners.	5. Het klopt inderdaad dat geluidsoverlast van bouwwerkzaamheden kan zorgen voor overlast en stress bij de mensen die rondom het winkelcentrumgebied wonen. Ik kan me voorstellen dat u hier bezorgd over bent. We kiezen er voor om het winkelcentrum in fases aan te pakken omdat we dan stapje voor stapje naar het eindresultaat toe kunnen werken, terwijl het winkelcentrum tegelijkertijd wel zo veel mogelijk in gebruik kan blijven. Dit is prettig voor de ondernemers in het winkelcentrum en de mensen die gebruik maken van de voorzieningen in het winkelcentrum. Omdat het een vrij groot gebied is, zullen we
6.	Ik snap de woningnood, maar waarom moeten er 5000 nieuwe woningen in Overvecht komen? Er is al veel hoogbouw, het is een kwetsbare wijk met de nodige (sociale) problematiek, waar ook nog eens veel criminaliteit is. Rijnsweerd heeft ook nog	

Nr.	Reactie	Antwoord
	een boel “open” plekken, ga daar bouwen. Zorg eerst dat het veilig is in de wijk. Ik woon hier zelf, maar vind het echt niet prettig om ‘s avonds laat over straat te lopen en ook wanneer er groepen jongeren/mannen staan voelt het onveilig. Met 5000 nieuwe woningen en het dubbele aan nieuwe bewoners in de wijk, zorgt het er niet voor dat de veiligheid beter wordt. De wijk wordt niet voor iedereen, want de mensen met geld zullen zodra ze kunnen verhuizen naar de “betere” wijken, waardoor je hier een ghettowijk gaat creëren. Jullie spreken van prettige en aantrekkelijke plekken, wellicht voor de nieuwe bewoners, maar voor de huidige bewoners is dit totaal niet van toepassing.	omwonenden niet in elke fase even veel overlast ervaren. Het uiteindelijke doel is om het winkelgebied een prettiger omgeving te maken om te wonen, winkelen en verblijven, ook voor de bestaande omwonenden.
	7. Jullie spreken van meer voorzieningen en dan m.n. over sport en speelplekken. Maar hoe zit dat met artsen, tandartsen, ziekenhuizen etc? Het ziekenhuis wat in Overvecht zat is al afgebroken, mijn eigen huisarts zit nu al maanden van te voren vol met afspraken. Met de grote hoeveelheid nieuwe inwoners gaat medische zorg er m.i. in Overvecht nog meer op achteruit ondanks het harde werk van de huidige zorgverleners.	6. De keuze om 5.000 woningen bij te bouwen in Overvecht is gemaakt in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU). Ambities liggen er ook voor andere wijken in Utrecht, waar ook verdicht wordt. Zo kent Rijnsweerd een opgave van 2000 woningen extra tot 2040. Overvecht kent nu een eenzijdige woningvoorraad (veel dezelfde type woningen in het hetzelfde prijssegment) en de openbare ruimte wordt op veel plekken als anoniem en onveilig ervaren. Het toevoegen van extra woningen kan juist bijdragen aan het vergroten van de leefbaarheid en kwaliteit van woningen, mits kwantiteit en kwaliteit in balans zijn. Belangrijk uitgangspunt is dat bestaande bewoners een fijne plek houden in de wijk. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen. Het toevoegen van woningen, voorzieningen en verbetering van de openbare ruimte moet bijdragen aan een fijne, gezonde leefomgeving voor bestaande en nieuwe inwoners.
	8. Waarom zijn de VvE’s van de huidige flats in Overvecht Centrum niet meegenomen in de plannen voor het winkelcentrum? Dit gaat ook hen aan, aangezien we uitkijken op het winkelcentrum.	7. Uitgangspunt is dat voorzieningen meegroeien met de groei van de stad. Dat betekent dat als er nieuwe woningen gebouwd gaan worden en er in meer mensen in Overvecht kunnen wonen, we er ook voor zorgen dat er voldoende voorzieningen zijn voor iedereen. Dit geldt ook voor huisartsen en tandartsen, omdat anders de druk op de zorg inderdaad te groot wordt en zij niet voldoende tijd hebben om alle Overvechters te kunnen behandelen. In de Omgevingsvisie Overvecht is benoemd dat er extra gezondheidscentra bijkomen. Hier kan je meer overlezen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.
	Op dit moment zijn dit de vragen die me te binnen schieten. Al met al vind ik de omgevingsvisie Overvecht een zeer onrealistisch plan. Er worden te veel mensen op een te klein oppervlakte gepropt. De verkeerssituatie is al gevaarlijk en druk, maar zal alleen maar gevaarlijker worden. Er wordt nu al vaak overlast/drukte ervaren door mensen, dat zal met zoveel meer inwoners in de wijk alleen maar gaan toenemen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
		8. De flats rondom Overvecht Centrum maken geen onderdeel uit van het projectgebied van het masterplan Overvecht Centrum. Voor de bewoners van deze flats is het masterplan natuurlijk wel belangrijk omdat hun woningen direct grenzen aan het projectgebied en het plan invloed heeft op de leefomgeving. De bewoners van de flats zijn daarom op verschillende manieren uitgenodigd mee te doen aan de planvorming, informatiebijeenkomsten bij te wonen of te reageren op ontwerpvoorstellen. In Team Overvecht Centrum (het team van wijkbewoners en ondernemers) zit ook een bewoner van deze flats en bij de verschillende informatiebijeenkomsten hebben we veel mensen gesproken.
49	Wij zijn als bewoner behoorlijk geschrokken van de plannen die er op het moment zijn betreft Overvecht met de daarbij horende consequenties voor de aangrenzende wijken. Wij wonen op de Albrecht Thaerlaan 49 in Tuindorp, vlakbij de als wenselijk opgegeven een fiets en wandeltunnel. Deze zou in de wijk uitkomen op ca. 50 meter van ons huis vandaan. Hier is het momenteel al erg druk met auto's, fietsers, wandelaars, schoolgaande jeugd, scooters, etc. Wanneer er hier nog een tunnel bij komt zie ik veel gevaarlijke situaties ontstaan. Momenteel zie ik per dag minstens 10 auto's tegen het verkeer in rijden en niemand controleert dit. Daarbij ben ik ook benieuwd hoe jullie de veiligheid kunnen waarborgen aangaande overlast en criminaliteit. Er wordt nu al zoveel diefstal gepleegd om en nabij het station. Bij ons uit de voortuin fietsen, inbraak in woning en inbraak in auto's. Er is aangetoond door getuigen dat de	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. Als door besluiten van de gemeente de waarde van uw woning daalt, heeft u recht op nadeelcompensatie. Met betrekking de wettelijke

Nr.	Reactie	Antwoord
	daders zo snel als ze kunnen het spoor onderdoor gaan om weer uit het zicht te zijn. Wanneer er een tunnel bij komt, hoe gaan jullie de veiligheid waarborgen. Hoe zorgen jullie dat dit niet een hangplek wordt en niet een racebaan voor gemotoriseerde voertuigen zal worden. Waarom moeten er 2 tunnels bij komen. Er is op een strook van 900 meter op 3 punten een doorgang. De Tripkade, bij enige aanpassing het station en nabij speeltuin de Pan. Dit moet meer dan voldoende zijn. Waarom niet de poortjes verplaatsen op het station en zodoende weer een vrij doorloop creëren? Wanneer er een tunnel in onze voortuin komt, wat en hoe wordt er omgegaan met de daling van de waarde van je huis?	regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.
50	Het plan voor Overvecht Centrum zorgt voor 2500 woningen en minder winkels en minstens 5000 nieuwe bewoners op een postzegel. Uitzicht van omwonende wordt verpest door torenflats die 70 meter hoog worden terwijl in Overvecht tot nu een maximum van 10 verdiepingen gold. De bouw gaat 10 tot 20 jaar duren en de financiering staat op losse schroeven. Overvecht is een Vogelaarswijk met de alle problematiek die daarbij hoort. Sociaal kwetsbare bewoners. Drugsgebruik en overlast, dealen, armoede, werkloosheid. Te kort aan gezondheidsvoorzieningen. Te weinig tandartsen, huisartsen en fysio. Bewoners moeten reizen om te kunnen werken. Vandaar veel autoverkeer. De ring Utrecht Noord is al 10-tallen jaren toe aan verbreding en verbetering. Geen geld, geen oplossingen. Er zijn de afgelopen jaren al diverse extra appartementencomplexen bij het Groot Winkelcentrum gebouwd. Dit soort voor veel extra verkeersellende. Geen oplossingen alleen maar ellende. Vroeger reed er om de 5 minuten een bus naar de stad. Maar dat is al heel lang niet meer aan de orde. Als er een bus stopt zit die bom vol. Met de fiets naar de stad, goed idee maar waar	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. In de Omgevingsvisie is sprake van een toename van het groen in de wijk (zie de beleidsnota paragraaf Groen en blauw verbeteren en versterken en Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, hoofdstuk 3). Als er op een plek bomen weg moeten zullen ze elders gecompenseerd worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	mag je deze nog parkeren. Fietsenstalling zitten vol en als je hem op de verkeerde plek neerzet wordt die afgevoerd. Groen is ver te zoeken in de nieuwe plannen. Er worden veel bomen weg gehaald, er blijft een heel klein stukje groen over volledig ingebouwd. Ook om het Centrum heen worden bomen weggehaald. Dus minder groen en 5000 bewoners meer. Wat een logica. Minder daglicht, zon door hoogbouw. Het gevoel van ingesloten te zitten door hoogbouw levert stress op en geen woongenot meer. Winkeliers willen hun winkels behouden tegen huidige huurprijzen. Met andere woorden geen goed idee. Niet doordacht. We moeten woningen bouwen laten we dat vooral in een wijk doen waar de bewoners niet in staat zijn om protest aan te tekenen. Ondoordacht en zonder rekening te houden met de problematiek die al jaren speelt en waarvoor de wijk miljoenen heeft gekregen maar waar we nooit iets van hebben gezien.	Hoogbouw zal zorgvuldig worden ingepast en rekening te houden met bezonning en daglicht. De omgevingsvisie geeft hiervoor richtlijnen. Hoogbouw houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Boven de eerste 4 tot 6 bouwlagen staat het hoogbouwaccent minimaal 5 meter terug. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. We volgen met de omgevingsvisie Overvecht de kwaliteitsprincipes en ambities van de Stedenbouwvisie en geven er nadere invulling aan. De gemeente gaat helaas niet over de huurprijzen van het vastgoed in de wijk. Daarom kan de Omgevingsvisie daarin geen verplichtingen over huurprijzen aan vastgoedeigenaren opleggen. Dat is een private aangelegenheid tussen vastgoedeigenaar en winkelhuurder. De vraag naar woningen in Utrecht is groot. In heel Utrecht willen we 60.000 woningen bijbouwen. Ongeveer 5.000 daarvan in Overvecht. Hoe we dit doen, laten we zien met de omgevingsvisie. Bij het maken van de omgevingsvisie hebben we veel Overvechters betrokken. Wanneer mogelijk, is de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. Hierbij houden we juist ook rekening met de problematiek waar u naar verwijst en is de omgevingsvisie gericht op het verbeteren van de wijk.
51	In de recente gepresenteerde Visie is gesuggereerd 2 voetgangerstunnels onder het spoor te maken die verbinden met Tuindorp. Dit lijkt mij een slecht idee. Veel geld en onnodig.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ongewenst ivm sociale veilgheid en criminaliteit, ideale hangplekken voor overlastgevende jongeren en meer onveiligheid in Tuindorp. Hoezo moeten er meer veebindingen onderling komen, wie heeft hier om gevraagd?	gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
52	Hierbij wil ik mijn bezwaren uiten tegen de voorgestelde plannen voor Overvecht. Ik ben het niet eens met de maatregelen om de auto uit de stad te weren, wegen en parkeerplaatsen te verwijderen en groen uit te breiden. Deze plannen tasten naar mijn mening mijn leefbaarheid en welzijn aan. Mijn auto is voor mij niet slechts een vervoersmiddel, maar mijn veiligheid en vrijheid. Het wegnemen van wegen en parkeerplaatsen beperkt mijn mogelijkheden om deel te nemen aan het maatschappelijke leven en om mijn werkzaamheden uit te voeren. Daarnaast ben ik van mening dat Overvecht reeds voldoende groen heeft en dat verdere uitbreiding ten koste gaat van de verharding die nodig is voor een goed functionerende stad. Ik verzoek u dan ook vriendelijk om deze bezwaren serieus te nemen en te heroverwegen welke impact deze plannen kunnen hebben op de inwoners van Overvecht. Mijn veiligheid en vrijheid mogen niet in het gedrang komen door ondoordachte maatregelen. Ik zie graag uw reactie tegemoet en ben bereid om in gesprek te gaan over alternatieve oplossingen die zowel de leefbaarheid als de mobiliteit in Overvecht kunnen waarborgen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
53	Hierbij de zienswijze op de omgevingsvisie. Een plan met mooie doelen en verbeteringen. Na aanwezig te zijn geweest op de inloopdag op 23 april het volgende:	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vier doorgangen voor voetgangers en fietsers tussen Overvecht en Tuindorp lijkt het mij echt overbodig/niet nodig. Op dit moment zijn er namelijk al 3! Het is een klein stukje van 980 meter waar je nu aan beide kanten reeds erdoor kan met voet/fiets/auto (Eykmanlaan én Meester Tripkade). Én er is ook nog een extra doorgang voor voetgangers (of fiets aan de hand) bij het Station Overvecht. Totaal 3 stuks dus. Gemiddeld elke 330 meter een doorgang. Nóg een extra doorgang erbij is teveel. Redenen: Er zijn reeds voldoende doorgangen: 3 stuks op slechts een klein stukje van 980 meter! Een extra doorgang gaat niet veel toevoegen en levert enkel meer overlast op in de buurt Tuindorp. Fietsroutes door de wijk Tuindorp lijkt mij met (snelle) elektrische fietsen en (opgevoerde) brommers etc in een wijk waar veel (jonge) kinderen op straat spelen geen goed idee. Dit geeft allerlei onnodig doorgangsverkeer door smalle eenrichtingsstraten. Deze straten gaan ook niet in 1 lijn door naar bijvoorbeeld het centrum en zijn hier ook niet op ingericht. Vaak staan auto's aan 2 kanten geparkeerd en als daar electrische fietsen/brommers doorheen rijden is dit niet veilig (en zeker niet voor jonge kinderen). Ik hoor deze geluiden ook veel bij andere bewoners. Er zitten geen echte bestemmingen in de wijk waar die voet/fietsroutes voor nodig zijn. De doorgang kan een hangplek worden van jeugd Het kan extra criminaliteit geven. Er wordt al heel gestolen in de wijk (fietsen, auto's, spullen uit tuinen, etc). De routes kunnen ervoor zorgen dat dit toeneemt.	gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Budgettechnisch: budgetten kan je beter aan andere meer noodzakelijke zaken besteden. Als het dan toch moet dan zou ik een fietstunnel maken door de bestaande voetgangersdoorgang bij Station Overvecht uit te breiden met een fietspad (dat is kostentechnisch minder duur verwacht ik; de tunnel ligt er al en zou ontwerptechnisch moeten kunnen). Indien dit wordt doorgezet zal ik ook zeker bezwaar (en beroep) aantekeningen in de toekomst.	
54	Wat ik goed vind aan de omgevingsvisie Overvecht: - Dat geprobeerd wordt de bevolking in een vroeg stadium te informeren over de plannen - Dat er meer woningen komen. Wat ik niet goed vind aan de omgevingsvisie Overvecht: - Dat er te weinig rekening gehouden wordt met de kansarme populatie - Dat de auto's niet meer dicht bij de woningen geparkeerd kunnen worden met alle gevolgen van dien voor ouderen en mensen die niet meer mobiel zijn. - Er wordt m.i. ook geen rekening mee gehouden dat veel mensen in Overvecht met een andere culturele achtergrond niet zullen overwegen hun auto minder te gebruiken. Voor velen is de fiets ook een "onbekend" vervoermiddel. - Dat er teveel verdichting komt met alle nadelige gevolgen van dien: - Dat teveel mensen op een te klein oppervlak gaan wonen waardoor er toename van verkeer is, te veel geluidsoverlast kan zijn en afname van de luchtkwaliteit zal zijn. - Dat er te veel verstening, te weinig groen direct op de plekken die volgebouwd gaan worden, - Dat er teveel hittestress gaat komen - Dat de huidige bomen gekapt worden. Nieuwe kleine boompjes op een andere plek hebben weinig meerwaarde voor hittestress en uitzocht.	Wij willen bijdragen aan wijkverbetering door te investeren in de leefomgeving in Overvecht. Het toevoegen van woningen geeft bewoners meer mogelijkheden om in de wijk door te stromen. Het toevoegen van werkplekken biedt kansen op de arbeidsmarkt. Het behouden en uitbreiden van voorzieningen (zoals een school) kan zorgen voor betere ontwikkeling. Het toevoegen van groen zorgt voor een prettige leefomgeving. Niet alle parkeerplekken verdwijnen uit de straten. Parkeren in de buurt van uw woning blijft mogelijk. Via andere projecten dan de omgevingsvisie zet de gemeente ook in op het stimuleren van fietsbezit en gebruik. Zie hiervoor bijvoorbeeld www.heelutrechtfietst.nl. Met de Omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten),

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Dat de parkeerdruk in de omliggende straten zal toenemen omdat het aantal parkeerplaatsen in het plan volgens de gemeentelijke norm beperkt zal zijn - Dat er veel windhinder door de gebouwen zal ontstaan - Een onderdeel van de omgevingsvisie is het megalomane Centrumplan. Dit betekent voor mij persoonlijk: - De veel te hoge torens van 73 en 50 meter mijn uitzicht beperken - De gebouwen te dicht aan de Zamenhofdreef staan - Het zonlicht zowel vanuit zuidoostelijke/zuidelijke richting als zuidwestelijke richting vele uren minder in mijn appartement zal schijnen en het in mijn keuken, huis- en slaapkamers in de herfst, winter en lente nooit meer aangenaam warm wordt door de zoninstraling; dit zonder dat je hoeft te stoken. Dit leidt voor hogere energiekosten - Verder het volbouwen van de binnenhoven aan Kosdreef en Chiosdreef waardoor: - er geen speelplekken meer zijn voor kinderen die in de omringende flats wonen. Ouders kunnen dan ook niet meer vanuit hun omliggend appartement contact houden met hun spelende kinderen; zij houden hun kinderen binnen en die bewegen zodoende veel minder. - het leefgenot in mijn appartementen aanzienlijk zal afnemen doordat het groen verdwijnt en er geen uitzicht meer is - appartement in waarde zal dalen doordat er alleen nog tegen gebouwen aangekeken kan worden - de hittestress zal toenemen - de parkeerdruk zal toenemen bij onze appartementsgebouwen Dit zijn een aantal van de argumenten die ik aan wil voeren vóór en tegen de omgevingsvisie. Hopelijk geeft dit u inzicht wat de visie betekent voor de huidige bewoners in mijn omgeving.	voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. Zo is er bijvoorbeeld gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken (de rode gebieden). Hiermee kan de verandering naar duurzame mobiliteit in gang gezet worden dat positief effect heeft op de leefbaarheid en klimaatadaptatie van de wijk. Maar hiermee verbetert ook het voorzieningenniveau van de wijk en ontstaat er een aanvullende typologie woningen in de wijk (mogelijke doorstroming). Belangrijk uitgangspunt in de Omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. Bij planuitwerkingen krijgt groen dan ook altijd een belangrijke plek. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit, parkeren en buitenruimte. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. De omgevingsvisie voorziet in 'groei in balans' en het behouden én creëren van een gezonde, aantrekkelijke woonomgeving voor de bestaande Overvechters en nieuwe bewoners. Op sommige delen zal er inderdaad een toename zijn van geluidsbelasting. Dit is voornamelijk op de plekken waar nieuwe ontwikkelingen zijn gepland. Bij deze ontwikkelingen zullen maatregelen genomen moeten worden om de impact zoveel mogelijk te beperken. Op andere plekken in de wijk neemt het verkeer juist af. De luchtkwaliteit neemt op sommige plekken inderdaad af. Er wordt wel voldaan aan de maximaal toegestane concentraties op het niveau van de visie. Bij concrete projecten zal er ook naar de geluidsbelasting en luchtkwaliteit worden gekeken en worden maatregelen onderzocht.

Nr.	Reactie	Antwoord
		In de omgevingsvisie willen we hittestress verminderen door meer schaduwrijke plekken te creeren en extra bomen te planten. De woonstraten worden klimaatadaptief wat ook bijdraagt aan het tegengaan van hittestress. In de Omgevingsvisie is sprake van een toename van het groen in de wijk (zie beleidsnota, paragraaf ‘Groen en blauw verbeteren en versterken’ en de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, hoofdstuk 3). Als er op een plek bomen weg moeten zullen ze elders gecompenseerd worden. Bij het bepalen van de parkeerdruk bij een herinrichtingsproject kijken we altijd naar een gebied en niet naar een enkele straat. Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Hiervoor worden specifieke uitgangspunten gegeven in de Omgevingsvisie in het hoofdstuk "Ruimte voor groei". Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. Hier wordt bij nadere uitwerking verder invulling aan gegeven. De omgevingsvisie voorziet in een hoogstedelijk milieu in Overvecht Centrum. De omgevingsvisie voorziet de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Hogere bebouwing en hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Hoogbouw dient rekening te

Nr.	Reactie	Antwoord
		houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. Hier wordt bij nadere uitwerking verder invulling aan gegeven. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden. De beoogde verdichting in de omgevingsvisie is maatwerk. De uitwerking hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. Ook de beoogde verdichting Chiosdreef Kosdreef is maatwerk. Dit gebied is in de aangepaste omgevingsvisie aangeduid als rood-oranje “centrale as” gebied. De mate waarin verdichting kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige en bewoners in een ontwikkeling in te passen. In de rode en rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. In de omgevingsvisie wordt de Zamenhofdreef een autovrije, groene parkzone met Hoogwaardig openbaar vervoer aan de zijde van het winkelcentrum.
55	Ik ben blij met veel plannen voor Overvecht in 2040. Waar ik me wel zorgen over maak is het hoogstelijke gebied rondom het station. Er staat al wat hoogbouw, maar tegenover de Tannhauser/Winterboeidreef, waar ook de moskee en twee scholen staan, is nu een mooie groenstrook met bomen. Ik zou het erg zonde	De omgevingsvisie geeft aan dat groene inrichting van de stationsomgeving en de Winterboeidreef gaat zorgen voor een groene schakel tussen de twee delen van het Spoorzoompark. De beoogde verdichting en vergroening is maatwerk. De mate waarin dat kan, op

Nr.	Reactie	Antwoord
	vinden als dit hele stuk zou worden volgebouwd. Ik begrijp het als op de plek van de oude school en de noodgebouwen hoogbouw komt, maar ik hoop dat het overige groen behouden blijft.	welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. In de beoogde hoogstedelijke rode gebieden en stedelijke oranje gebieden blijft het oppervlak aan groen minimaal gelijk of wordt in de buurt gecompenseerd. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik voor bewoners in de ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied of in de directe omgeving. Door in sommige gebieden de verdichting te concentreren kunnen de 'gele' versteende gebieden juist meer vergroend worden.
56	Tijdens de bijeenkomst is gezegd dat Overvecht-noord autoluw of minder verkeer van auto's in de wijken willen. Bijv door aanpassingen bij de Tigrisdreef en Carnegiedreef. In plaats daarvan worden auto's gedwongen richting de ring weg nru die nu ook al druk is. Hiermee creëer een verkeerschaos. Volgens de berekeningen zou dit niet zo'n probleem zijn, maar dat zou bij de marnixlaan ook geen probleem zijn. De praktijk laat zien dat het wel tot verkeersproblemen heeft geleid. Marnixlaan staat nu altijd vast, is druk en onveilig. Het idee dat deze onaantrekkelijke aanpassingen voor auto's, automobilisten zouden weren en de-stimuleren gaat hier in deze wijken (overvecht/zuilen) niet op. Utrecht is een werkstad en de populatie in deze wijken zijn afhankelijk van de auto voor hun woon-werkverkeer. Velen hebben praktijkgerichte beroepen met bijbehorende auto of werkbusje, daarnaast heeft deze populatie niet tot nauwelijks mogelijkheden tot thuiswerken of werk op fietsafstand. Dus mensen zullen de auto blijven pakken zoals ook te zien bij de Marnixlaan. En het mooie idee dat deze wegaanpassingen zouden bijdragen aan een beter milieu, gaat ook niet op en werkt averechts; automobilisten pakken hun noodzakelijke auto en staan nu langer in de files door deze aanpassingen waardoor er meer uitstoot is. Ook zien we dat het	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	onveiliger is geworden voor fietsers en voetgangers doordat voorrang niet wordt verleend. Daarnaast is er geen ruimte voor noodsituaties voor ambulances en politie doordat er van 2 rijbanen 1 is gemaakt; door de files staat het vast en gaan ambulances en politie over de fietspaden rijden, dit allemaal leidt niet tot veilige situaties en verbetering voor fietsers. Dezelfde logica geldt ook voor de betaald parkeren plannen. Deze mensen hebben hun auto nodig en betaald parkeren zal dit niet tegengaan. Deze plannen komen heel hard aan voor overvechters, de armste wijk van Utrecht, de mensen in deze wijk hebben het niet breed en dit kunnen ze er niet bij hebben. Als de gemeente toch aan deze parkeerplannen vasthoudt, zorg er dan op zijn minst voor dat deze arme populatie (in Overvecht) per adres 1 auto wel gratis mag blijven parkeren. Zo los je het probleem van meerdere auto's per adres en zal het aantal auto's minderen in overvecht. Hiermee laat je als gemeente zien dat ze meedenken met deze arme populatie en deze plannen er niet zijn om ze in hun portemonnee te raken en om de gemeentekas te vullen. In de plannen wordt vaak als reden voor de aanpassingen groen en veiligheid genoemd, maar Overvecht is prachtig mooi groen en ruimtelijk. Dus drastische veranderingen aanbrengen in de wijk en wegen voor groen is ongeloofwaardig omdat overvecht al heel veel groen heeft, de groenste wijk van Utrecht. Bestaande plekken van groen verbeteren is wel altijd welkom. Qua veiligheid zijn er goede fietsvoorzieningen; er zijn goede fietspaden met weinig kruisingen en contactpunten met auto's, wat het fietsen veilig en prettig maakt in Overvecht. Het enige waaraan gedacht moet worden is hoe snelheidsduivels aangepakt moeten worden. Voornamelijk jongeren die asociaal hard rijden moeten onmogelijk gemaakt worden in de binnenwijken, voor de veiligheid van kinderen en anderen.	De invoering van betaald parkeren is een afzonderlijk besluit. De betaalbaarheid kunnen we met de omgevingsvisie niet regelen. Door het weren van doorgaand autoverkeer en het herinrichten van straten (smaller, drempels, klinkers) worden de straten verkeersveiliger.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Hoe worden deze punten meegenomen? en wat zijn de mogelijkheden tot bezwaar?	
57	Graag wil ik dmv deze mail reageren op het plan een tunnelverbinding onder het spoor te creëren tussen Overvecht en Tuindorp (nabij het Rietveld college). Door deze tunnel zal een iets kortere fietsroute (2-3 minuten) ontstaan tussen Overvecht en het Gerrit Rietveld college/winkelcentrum de Gaard en het centrum van Utrecht. Echter deze nieuwe fietsroute gaat dwars door een woonwijk. In deze wijk spelen veel kinderen buiten op straat. Bovendien zijn de straten smal en veelal eenrichtigsverkeer. Auto en fietser kunnen elkaar net passeren, wat overduidelijk een nadeel is voor de fietsveiligheid. De huidige fietsroutes zijn om bovenstaande redenen niet voor niets aan de zijkanten van de wijk en niet dwars er doorheen. Fietsers kunnen bij de meester Tripkade onder het spoor door en bij de Eykmanlaan het spoor over. Dit zijn ruime en veilige fietsroutes met aparte fietspaden. Nogmaals het lijkt me erg onwenselijk om deze goede, bestaande routes uit te breiden met routes dwars door een woonwijk heen. Voetgangers kunnen overigens ook bij station Overvecht onder het spoor door. Hier heb je wel een OV kaart voor nodig. Wellicht is het nog een idee om er een voetgangerstunnel te maken waarvoor je geen ov kaart nodig hebt. Ik bedoel dan een tunnel alleen voor voetgangers, want ook hier is het niet wenselijk een stroom fietsers door een woonwijk te sturen. Vlakbij ligt de tunnel aan de meester Tripkade waar je heel goed kan fietsen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
58	Het is mooi dat er een plan ligt om Overvecht leefbaarder te maken.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bij lezing van het document "Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Deel B comp - April 2024" kwam ik op pagina 29 echter een heel slecht voorstel tegen, te weten het aanleggen van fiets/wandeltunnels op allerlei plekken, aangegeven als "Nieuwe fiets/wandelverbindingen". Ik maak met name bezwaar tegen een tunnel richting Tuindorp. Deze tunnels zijn wellicht overdag handig om te gebruiken maar 's avonds en 's nachts zijn dit notoir gevaarlijke plekken met hangjongeren, dealers, rommel etc. Het is echt een slecht idee om meer van dit soort plekken te creëren. De bestaande hoofdverbindingen zijn makkelijk te belopen of te fietsen. Deze hoofdverbindingen zijn door hun grootte, openheid en drukte veilig voor iedereen op elk tijdstip. Het is dus niet opportuun om extra tunnels aan te leggen, ook al niet vanwege de enorme bedragen die voor dit soort constructies nodig zijn. Die bedragen kunnen beter aan zaken worden besteed, die wel zinnig zijn.	beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
59	ik schrijf u als eigenaar van de Jagerskade 17 te Utrecht. Deze locatie valt (net) binnen het plangebied. Er wordt in het plan aangegeven dat op termijn het terrein van de RWZO hoogstedelijk zal worden. Dit is echter op de korte termijn niet aan de orde. Omdat er op de middellange termijn drastische ingrepen gepland worden, wil ik benadrukken dat er op korte termijn zodoende geen grote veranderingen doorgevoerd zouden moeten worden. Ik doel hier met name op de Jagerskade. Ik begrijp dat er op lage termijn de wens is om hier een doorgaande fiets/wandelroute van te maken. Op korte termijn is dat echter niet haalbaar, omdat wij gewoon gebruik moeten maken van de Jagerskade als ontsluiting. Wij hebben echter op korte termijn WEL plannen om bij te dragen aan de visie van Overvecht, namelijk door de ruimte te optimaliseren en deze te verdichten. Dit kan door het toevoegen van woningen danwel uitbreiding van het huidige kantoor. Hierover zijn we met [naam medewerker gemeente Utrecht] in gesprek en hebben hier tevens met	De Jagerskade is in de huidige situatie al een belangrijke (doorgaande) route voor fietsers en voetgangers. Het is niet de bedoeling om de (auto)bereikbaarheid van bestemmingen langs de Jagerskade onmogelijk te maken. Een hoofd fiets/wandelroute en bestemmingsverkeer kan hier goed samengaan.

Nr.	Reactie	Antwoord
	mevr. van Hooijdonk over gesproken. Er ligt zelfs een intentie ter ondertekening. Zolang er door de gemeente geen alternatieve ontsluiting wordt gefaciliteerd, al dan niet in samenwerking met de HDSR/RWZI, hebben we grote bezwaren voor het mogelijk afsluiten van extra verkeer voor de Jagerskade. Nogmaals, als de gemeente de ontsluiting via een andere weg kan bewerkstelligen zijn we bereid om hieraan mee te werken, maar we kunnen niet instemmen met de wijziging tot hoofd fiets-en wandelroute, zonder een alternatief voor ons gebouw aan de Jagerskade. Wellicht is het wenselijk dit eerst nader toe te lichten, of in ieder geval elkaars standpunten te bekijken.	
60	Graag geef ik mijn zienswijze op het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Ik ben tuinder op het complex 'Ons Genot'. Ik deel de tuin samen met een jong gezin, we zijn met z'n vieren. Zo zijn alle meer dan 180 tuinen op het complex merendeels gehuurd door (echt-) paren en gezinnen. Zo zijn bij de meer dan 180 tuinen zeker 400 mensen betrokken. Bewoners van Utrecht. Het complex is divers, divers door beplanting, door dieren, door mensen van verschillende culturen. Het is een plek waar mensen hun ziel en zaligheid in leggen en waar een grote gemeenschapszin is. Een kostbare plek, letterlijk en figuurlijk. Ik begrijp dat huizen bouwen belangrijk is, ik begrijp dat het belangrijk is dat mensen bewegen en sporten. In Overvecht zijn al veel sportvelden. Het merendeel wordt niet gebruikt als ik daar meerdere malen per week langs fiets. Hier efficiënter mee omgaan is een eerste te onderzoeken optie. Dat is een verplichting die u fatsoenshalve heeft. Daarbij zijn sportvelden veelal in gebruik bij jeugd. Ouderen wandelen meer. Het idee van door het volkstuinencomplex een wandelroute aanleggen, door middel van het creëren van nog 1 of 2 ingangen, waardoor je door het complex kan lopen is wel een mogelijkheid waar ik mij in kan vinden en die bewegen zeker voor de wat oudere mens zou kunnen	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	bevorderen. En hiermee kunnen meer mensen genieten van ons complex. Ik begrijp dat de 1e optie is het zoeken van een locatie voor sportvelden in het Noorderpark. Het Noorderpark is groot. Op de kaart is ons volkstuinen complex maar een kleine postzegel vergeleken daarbij. Het leed dat vernietigen van deze kostbare plek, dit tuinencomplex, teweeg zou brengen is echter enorm en onevenredig groot, voor de tuinders, hun familie, voor de planten en dieren. Alles behalve dat! Daar pleit ik voor. Als u enigszins op waarde kunt schatten wat het volkstuinencomplex betekent, zoekt u een plek voor sportvelden, overal, maakt niet uit, maar niet daar.	
61	1. Stralingswaarden Ik heb Milieueffecten onderzoek gelezen maar ik kom nergens een toelichting over de effecten van de uitbreiding/verdichting voor de wijziging in stralingswaarde door de toename van mobile internet/meer zendmasten. Welke maximale waarde wordt momenteel gehanteerd en wat is de verwachte maximale waarde in de toekomst? Volgens mij zijn er door de EU recent maximale waarden gesteld. 2. wijziging OV routes. In het ontwerp is gekozen voor de scheiding tussen de snel- en langzaam verkeer. Er wordt gesproken over nadelige gevolgen voor bepaalde doelgroepen reizigers. In het verleden werd het gebruik van OV als onvoorwaardelijk inclusief gesteld. In hoeverre is de inclusiviteit van het OV nog als randvoorwaarde meegenomen in het ontwerp? Bij het inrichten van de snelbus/tram en centrale haltes wordt gesproken over de combinatie spaak en wiel. Is er rekening gehouden met de gebruikers die geen gebruik willen of kunnen maken van de fiets? oproep busjes met wachttijd tussen 30 en 60 minuten vind ik persoonlijk geen alternatief. Is er ooit een overweging geweest om taxi-	Stralingswaarde is inderdaad geen indicator in dit MER. De verwachting is niet dat de stralingswaarde een onderscheidend thema is in de vergelijking van de alternatieven. In Overvecht wordt, naast het huidige meer buurtgerichte OV, een HOV buslijn toegevoegd. Beide typen Openbaar Vervoer zijn door iedereen te gebruiken. Door het aanbieden van verschillende typen OV sluiten we ook beter aan bij de verschillende wensen van reizigers. Het buurtgerichte Openbaar Vervoer zal ook gewoon volgens een dienstregeling blijven rijden, het gaat dus niet om oproep busjes of taxi-vervoer. De groencompensatie (voor het realiseren van een horecapaviljoen) in de vorm van een groen dak (in combinatie met zonnepanelen) en groene gevel is geborgd in het bestemmingsplan. Door de omgevingsvisie verandert er niets op het gebied van evenementen. Die waren en die blijven mogelijk. Voor het organiseren

Nr.	Reactie	Antwoord
	vervoer in te zetten tegen gereduceerd tarief voor max aantal kilometers om de aansluiting tussen deze haltes en verre liggende bestemmingen te realiseren? Te denken valt aan het model van de treintaxie waar tegen vaste tarief werd gereden voor maximale aantal kilometers. In de omschrijving van de inrichting van OV wordt gesproken over de langzame verbinding binnen de wijk en andere wijken. In hoeverre wordt voorzien in de behoefte om de nabijgelegen Groenekan, Maarssen, Maatensdijk, Westbroek, De Bilt en overige te bereiken? Het bereiken van eigen adres met het OV vooral in de avonduren van belang ivm veiligheid. In hoeverre wordt rekening gehouden met deze aspect? 3. Groene daken en inrichting Watertorenpark In het verleden werd een groen compensatie geboden in vorm van groene daken voor het verlies van groen in Watertoren park door het realiseren van horeca. Is dat meegenomen in het ontwerp? Wordt het park ook beschikbaar voor het houden van de evenementen? Is het plaatsen van het beeld van de Smakelaarsveld nog steeds een onderdeel van dit ontwerp? Naar mijn idee past dit kunstwerk niet in een kleinschalige omgeving met een duidelijke cultuur-historische uitstraling. Ik zou eerder denken aan wat grotere oppervlaktes zoals het Noorderpark.	van een evenement gelden regels. Participatie maakt onderdeel uit van het opstellen van een locatieprofiel evenementen. Het bepalen van de plek voor een specifiek kunstwerk hoort niet thuis in een omgevingsvisie. De omgevingsvisie is een abstractie hoger. Het kunstwerk Zeelandlandschap krijgt hoogstwaarschijnlijk een nieuwe definitieve plek in Papendorp.
62	Het voorgestelde plan om extra doorgang(en) voor voetgangers en fietsers tussen Overvecht en Tuindorp te creëren, acht ik overbodig en onnodig, en bovendien belastend voor de wijk Tuindorp. Momenteel bestaan er al drie doorgangen op dit traject van slechts 980 meter. Aan beide zijden van het gebied is toegang mogelijk voor voetgangers en	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietsers via de Eykmanlaan en de Meester Tripkade. Bovendien bestaat er een extra doorgang voor voetgangers bij Station Overvecht. Derhalve bevinden zich al drie doorgangen binnen dit kleine gebied, wat neerkomt op gemiddeld elke 330 meter een doorgang. Niet valt in te zien wat die extra doorgang zou toevoegen, en daarnaast lijkt de impact op de wijk Tuindorp en de belangen van de bewoners op geen enkele manier te zijn meegewogen. Mijn bezwaren zijn als volgt: Er bestaan al voldoende doorgangen: drie op slechts 980 meter afstand. Een extra doorgang heeft geen toegevoegde waarde. Er ontbreken specifieke bestemmingen in de wijk die de aanleg van voet- en fietsroutes rechtvaardigen. Het aanleggen van fietsroutes door de wijk Tuindorp lijkt mij onverstandig, gezien het gebruik van (snelle) elektrische fietsen en (opgevoerde) brommers in een wijk waar veel (jonge) kinderen op straat spelen. Het risico op ongelukken is groot. Bovendien zou de aanleg onnodig doorgangsverkeer door smalle eenrichtingsstraten tot gevolg hebben, die bovendien niet rechtstreeks naar belangrijke bestemmingen leiden en niet op dergelijk verkeer zijn ingericht. De aanwezigheid van auto's aan beide zijden van de straten en het potentieel gevaar voor jonge kinderen (die vaak onverwacht vanachter die auto's de straat oversteken) baart mij echt zorgen De doorgang zou enkel overlast veroorzaken in Tuindorp. Tuindorp is een kindvriendelijke en rustige buurt. Dat is ook juist de reden waarom bewoners voor een huis in Tuindorp hebben gekozen. Als er een extra doorgang wordt gecreëerd, midden in de wijk, bestaat het risico dat jongeren ook in de nacht de wijk doorkruisen en daarmee de (nacht)rust verstoren. De voorgestelde doorgang zou kunnen uitgroeien tot een hangplek voor jongeren. Budgettaire overwegingen: middelen zouden beter besteed kunnen worden aan andere, meer noodzakelijke projecten.	aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Mocht de aanleg toch noodzakelijk worden geacht, dan stel ik voor om de bestaande voetgangerstunnel bij Station Overvecht uit te breiden met een fietspad. Dit lijkt mij kostenefficiënter gezien de reeds bestaande infrastructuur. Maar nogmaals wijs ik er op dat enige toegevoegde waarde ontbreekt, en de impact voor de bewoners van Tuindorp groot is. Indien de voorgestelde plannen worden doorgezet, overweeg ik bezwaar aan te tekenen en eventueel beroep in te stellen.	
63	Als bewoners van Albrecht Thaerlaan 48 willen wij middels deze mail onze bezorgdheid uiten over het voorgestelde plan voor de aanleg van een fietstunnel als onderdeel van de Omgevingsvisie Overvecht. En dan specifiek de fietstunnel in het midden van de wijk, naast station Overvecht, uitkomende op de kruising Albrecht Thaerlaan en Prof. van Bemmelenlaan. Terwijl we het streven naar verbetering van de infrastructuur waarderen, zijn we bezorgd dat dit specifieke project meer problemen zou kunnen veroorzaken dan oplossen. Onze belangrijkste vragen en zorgen met betrekking tot de voorgestelde fietstunnel zijn als volgt: Onduidelijkheid over het probleem: We begrijpen niet welk probleem deze fietstunnel zou oplossen, aangezien de huidige uitgangen van de wijk altijd via Tripkade of Eykmanlaan zijn. Voor aansluiting naar de stad zal deze tunnel dus voor bewoners geen oplossing zijn omdat er uiteindelijk toch een route via de doorgaande wegen genomen zal moeten worden. Ontbreken van voordelen voor bewoners: Aangezien er geen voorzieningen zijn in zowel Tuindorp als Overvecht, zien we geen directe voordelen voor de bewoners van deze gebieden bij de aanleg van deze tunnel anders dan dat het de einde woonwijk aan de andere verbindt. Er zijn geen voorzieningen die de mensen naar de specifieke locaties in de wijk zal aantrekken dus het nut ervan is beperkt.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Toename van verkeer en drukte: De voorgestelde locatie van de tunnel bevindt zich op een al zeer druk punt in de wijk, waar drie scholen samenkomen. Dit zal leiden tot extra verkeer en drukte op dit drukke punt, wat de verkeersveiligheid juist in de buurt van al die scholen niet ten goede zal komen. Ongepaste locatie: De voorgestelde locatie van de tunnel lijkt niet geschikt te zijn, gezien de beperkte ruimte op het stuk Albrecht Thaerlaan waar de tunnel zou moeten uitkomen. Alternatieve oplossingen: We stellen voor om de doorgang onder het spoor via het station toegankelijk te maken door de poortjes te verplaatsen, wat een minder ingrijpende en mogelijk effectievere oplossing kan zijn. Daarnaast zou de aanleg van een tunnel ipv de spoorwegovergang tussen de Eykmanlaan en Darwindreef de verkeersdoorstroom en veiligheid bevorderen. Mocht de verwezenlijking van de tunnel daadwerkelijk plaatsvinden dan hebben wij ook grote zorgen over de eventuele overlast waarmee dit gepaard zou kunnen gaan. Zowel de overlast bij het aanleggen ervan als de eventuele handhaving die nodig is om te zorgen dat dit geen hangplek wordt of geluidsoverlast oplevert We zijn van mening dat de middelen die worden voorgesteld voor deze fietstunnel beter kunnen worden besteed aan andere projecten die meer voordelen bieden voor de bewoners van onze wijken. Wij hopen dat u onze bezorgdheid en zienswijze meeneemt in de uiteindelijke versie van de omgevingsvisie en dat wij voldoende geïnformeerd zullen blijven over de daadwerkelijke plannen.	
64	Ik heb het visieplan Overvecht 2040 (gedeeltelijk) bestudeerd en ben op de informatieavond geweest van 22 april in de Vechtsebanen. Ik richt mijn bezwaren op in ieder geval 2(van de drie) beoogde fietstunnels/wandeltunnels onder het spoor door.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het doel van de commissie is mij helder : verbintenis tussen de wijken Overvecht en Tuindorp. Ik heb geen andere argumenten gehoord en gelezen. Echter : op een totale afstand van max 1500 meter zijn er reeds drie uitstekende passages. Via het NS station is er een prima looproute onder de sporen door . Er is een lift aanwezig en is met OV chip te gebruiken. De andere twee ,dus via de onderdoorgang Tripkade en de bewaakte spoorwegovergang bij de Eykmanlaan, zijn veilige snelle fietsroutes. Deze twee fietsroutes hebben aansluiting op het fietsnet richting stad en/of sciencepark (via De Berekuil).Niemand zit verlegen om een betere bereikbaarheid van beide wijken. Ik zie menig tuindorper ,inclusief mijzelf, bij de Dirk en de Lidl alsmede het Turkse bakkertje en de donderdagmark in Overvecht: prima verbinding (letterlijk en figuurlijk !) De fietstunnels komen uit ter hoogte van resp. de van Bemmelenlaan en de Hugo de Vrieslaan. Daar is niks ! Je komt daar in eenrichtingsstraten met aan twee kanten auto's geparkeerd. Er is geen logisch vervolg van deze fietsroutes , geen aansluiting op een fietsroute naar weet ik waar. Als de tunnels in Tuindorp omhoogkomen zal dat op de kruising met de A.Thaerlaan moeten zijn. Daar is geen ruimte voor. Als de tunnels omhoogkomen zou dit bouwtechnisch zomaar in conflict kunnen komen met de groenstrook langs de gehele Thaerlaan.Deze wordt mede door bewoners onderhouden en is belangrijk in de groenvisie van Tuindorp. Als de tunnels omhoogkomen zal het op de A.Thaerlaan extra gevaarlijke situaties geven.De A.Thaerlaan is , zeker rond begintijd en eindtijd van de drie basisscholen en een VO school, in beide richtingen een belangrijke verkeersader.Dat zijn auto's die de wijk uit willen, auto's die kinderen komen brengen, ouders met kinderen op de fiets,	verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp.

Nr.	Reactie	Antwoord
	middelbare scholieren .Als er fietsers (steeds vaker fatbikes !!) staks die tunnels uit komen knallen zal dat de verkeersveiligheid zeker niet positief beïnvloeden. We hebben helaas al een gevaarlijk, onoverzichtelijk punt op de bocht waar A.Thaerlaan overgaat in de Magnuslaan. Ik ben er van overtuigd dat men in Nederland hele veilige tunnels kan aanleggen. De tunnels die hier in het visieplan staan zullen gewone tunnels zijn. Die zullen na pakweg 19.30 uur niet meer gebruikt worden. Het zullen droge hangplekken worden waar het vuurwerk bv lekker knalt. Unheimisch zullen de tunneltjes worden vrees ik. Tuindorp is gevoelig voor inbraak etc. Handhaving zal lastiger worden nu er meer vluchtroutes komen. Bijzonder vreemd vind ik dat er niet gecommuniceerd is met bewoners van omliggende wijken. Tuindorp heeft vanaf 1935 een communicatiekanaal “ Tuindorps Belang”. Mijn verzoek is derhalve af te zien van de aanleg van de 3 fietstunnels onder het spoor: peperduur en niemand zit daarop te wachten.	
65	Ik ben eigenaar van een appartement aan de Moezeldreef in Utrecht Overvecht. Ook ben ik erg positief over het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Dit is een mooie kans voor Overvecht. Hier en daar zie ik al goede acties maar door dit ontwerp wordt de leefbaarheid en het woningaanbod veel beter. En dat is nodig in Overvecht, kortom belangrijk!	Dank voor uw positieve reactie.
66	Ik woon al 20 jaar in Overvecht en ben diep teleurgesteld dat de bewoners niet betrokken zijn geweest bij het ontwerpen van visie. Wij hebben nu de ontwerp van de visie mogen bekijken en ik ben ontzettend geschrokken. Ik maak me dan ook heel veel zorgen over de toekomst van wijk Overvecht. Een van zaken die mij echt zorgen baart is de onderdeel vervoer.	De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we

Nr.	Reactie	Antwoord
	In de ontwerp visie staat dat er wordt gestreefd naar veilig en verbonden wijk. Echter lees ik dan niet in de beschrijving. De plan is 5000 nieuwe woningen te bouwen. Maar tegelijkertijd veel parkeerplaatsen te verwijderen. Daarbij is de plan dat particuliere autos niet meer de wijk in kunnen. Dat is tegenovergesteld van goed bereikbaar voor automobilisten. Volgens deze visie zal ik in de toekomst niet meer dichtbij mijn huis kunnen parkeren, langer onderweg ben van A naar B (omrijden en file aangezien iedereen via de ring zou moeten omrijden), en zware boodschappen zelf moeten tillen van parkeerplaats naar huis. Hierdoor zal mijn kwaliteit van leven aanzienlijk afnemen. Of ik moet de bus nemen, met als gevolg meerdere keren moeten overstappen en een dure bus kaartje moeten aanschaffen. Bus kaartje kost tegenwoordig vanaf 2,60 euro. Als ik met gezin ga, dan betaal ik gauw 26 euro voor heen en terug. Dat is toch absurd. De aanpassingen in de verkeersstructuur zouden volgens de visie bijdragen aan een gezondere leefomgeving. Het is onduidelijk waarop dit is gebaseerd. De visie suggereerd dat de bewoners worden gedwongen om de fiets te pakken of gaan lopen om meer in beweging te komen. Echter opleggen van leefregels leidt nooit tot verbetering. In de wijk Overvecht wonen veel kansarme mensen uit verschillende culturen. Beperking van verkeersstructuur zal deze problemen alleen verergeren. Voordelen van nu: - auto straten zijn veilig en goed (genoeg oversteek mogelijkheden, versmalingen, eenrichtingswegen) - mogelijkheid voor parkeren dichtbij huis - comfort - gratis parkeren - snel van A naar B kunnen - keuze van openbaar vervoer of auto en fiets is vrij aan de bewoner - goede en veilige fietsverbinding in de hele wijk	mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Met de voorgestelde aanpassingen in de verkeersstructuren willen we het mensen makkelijker maken om gezonde keuzes te maken. We willen inwoners niet dwingen om te fietsen, maar door het aantrekkelijker te maken om op een prettige en veilige manier door de buurt te kunnen fietsen en lopen maken we het mensen gemakkelijker om hiervoor te kiezen, en de auto vaker te laten staan. Ook mensen die zich nu niet veilig voelen om te fietsen op drukke autowegen krijgen dan het vertrouwen om vaker door de buurt te fietsen. Ik ben het met u eens dat dit er niet direct voor zal zorgen dat iedereen voortaan de fiets boven de auto verkiest, maar door het aanleggen van aantrekkelijke fiets- en wandelverbindingen door de wijk wordt deze keuze wel aantrekkelijker.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- veilig en verbonden - ruimte en weinig drukte op de weg - rust en relaxed naar de winkel kunnen gaan voor wekelijkse boodschappen Nadelen van nu: - op sommige plaatsen wordt soms te hard gereden - er komen steeds meer auto's m.a.g. parkeren op de stoep Voordelen van toekomst visie: - klinkt goed als jij zelf niet in deze wijk woont Nadelen van toekomst visie: - beperkt/geen mogelijkheid van parkeren dichtbij huis - betaald parkeren - meer tijd kwijt zijn van A naar B - bewoners worden gedwongen om gebruik te maken van OV of bus - plezier in wonen neemt af - comfort neemt af - wekelijkse boodschappen met auto halen wordt zeer onaantrekkelijk gemaakt - alle bewoners wordt opgelegd hun leefwijze aanpassen zonder er rekening te houden met specifieke doelgroepen - afhankelijkheid van OV - drukte op de ring neemt toe - vervuiling en geluidsoverlast op de ring neemt toe - in en uit de wijk wordt beperkt voor auto - koop jij een bank bij Ikea, dan moet deze ook met de bus? - gezinnen met kinderen gaan veel geld betalen aan OV - beweeg vrijheid van ouderen en mensen die slecht ter been zijn wordt beperkt (meer loop afstand) - mensen met kleine portemonnee worden beperkt in hun beweging van A naar B (dure bus kaartje)	

Nr.	Reactie	Antwoord
	- verbonden alleen voor bepaalde groep mensen (jong, alleenstaand) Ik hoop dat jullie hier wel rekening mee kunnen houden en de bewoners het plezier van auto rijden (werk en prive), het gemak en comfort dat men nu heeft niet afpakken.	
67	Ik ben het niet eens met de omgevingsvisie voor de buurt Zamenhofdreef. Ik heb het dan over punt 6 van de tekening, dat je straks niet meer met de auto op de Zamenhofdreef en Carnegiedreef kunt komen. Voor de bereikbaarheid is dit echt heel belemmerend. En waarom is er voorrang voor fietsers, wandelaars en OV? Discrimineren jullie nu de mensen met auto's? Waarom moet alles autovrij? Als de bewoners met de auto willen gaan, of soms zelfs de auto moeten nemen, dan moet die mogelijkheid er altijd zijn. Dan wil je niet dat je eerst door de hele wijk moet rijden voordat je op de plaats v bestemming bent. De Carnegiedreef is ook nog eens een weg waar veel auto's gebruik van maken. Als die autovrij wordt gemaakt, beteken dit dat auto's moeten uitwijken naar andere straten. Dan maak je die straten juist drukker en onveiliger. En je creëert gewoon file in de woonwijk. Dat lijkt me ook niet wenselijk. Terwijl nu gewoon alles loopt. Fietsers hebben hun mooie fietspaden, auto's/OV hun wegen en voetgangers hun paden. Kijk ook naar wat er is gedaan bij de Marnixlaan. De mensen gaan niet uit hun auto. Je creëert alleen meer overlast voor de bewoners in Overvecht. Wil je het wat mooier en groener maken, prima. Pak de bermen aan. Maar maak het niet onnodig ingewikkeld en oncomfortabel voor de bewoners hier in Overvecht. Is dit al definitief of moet ik ergens bezwaar indienen?	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De ontwerp omgevingsvisie Overvecht lag ter inzage voor inspraakreacties/zienswijzen. Na verwerking van de zienswijzen en aanpassing van de omgevingsvisie wordt deze vastgesteld door de gemeenteraad. De omgevingsvisie is dan definitief. Het is niet mogelijk bezwaar in te dienen tegen de vastgestelde omgevingsvisie.
68	Ik maak bezwaar tegen de beslissing om vergunning te verlenen aan het project Zambesidreef e.o.	We vinden het belangrijk dat er voldoende aanbod van onderwijs is in de stad en ook specifiek in Overvecht. Op dit moment is het bijvoorbeeld niet mogelijk om havo of vwo onderwijs te volgen in Overvecht. Met de komst van een nieuwe VO-school wordt dat straks wel mogelijk. De

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik ben het niet eens met de beslissing om de flats aan de Zambesidreef e.o. te slopen. Allereerst vanwege de bouwoverlast, geluidsoverlast, stof, en stikstofbeleid. Dit gebeurd voor onze woning. Ook het slopen van de flats heeft grote impact op de bewoners, het zijn onze buren dit raakt mij ten zeerste, ik woon hier 34 jaar. Het is hun thuis en van hun kinderen. Mijn visie is renoveren deze woningen. Ook het besluit voor de bouw van een nieuwe school op de Grote Trekdreef vind ik een bezwaar. Deze wordt gebouwd naast de locatie Reinaerde waar mensen met niet aangeboren hersenletsel wonen, niet echt een goede plek voor een school met ± 1000 leerlingen. Niet voor onze woning, denk aan vervuiling en hangjongeren. Slecht idee in deze wijk. Ik vind ook dat deze beslissing moet worden herzien, en ik denk dat de leegstaande school aan de Ramsesdreef een goede optie is voor bouw van een nieuwe school. Ik verzoek u de beslissing niet uit te voeren totdat er een beslissing is genomen op mijn bezwaar.	definitieve locatie van de VO-school is op dit moment nog niet bekend. We proberen bij de keuze voor een locatie rekening te houden met de bestaande omgeving maar we willen de school ook graag bouwen op een plek die goed bereikbaar is en ook goed is voor de ontwikkeling van de leerlingen. Sommige plekken vallen daardoor af, bijvoorbeeld plekken langs een te drukke weg. Andere plekken vallen af omdat we daar bijvoorbeeld geen eigenaar zijn van de grond. U stelt voor om de school aan de Ramsesdreef te bouwen. De locatie Ramsesdreef ligt erg dicht op de Noordelijke Randweg Utrecht. Het gezondheidsbeleid van de gemeente staat niet toe dat er scholen worden gebouwd binnen 50 meter van te drukke wegen (zoals de Noordelijke Randweg). Dat is de reden waarom de gemeente nu niet verder onderzoek doet naar de bouw van een school aan de Ramsesdreef.
69	Wij willen graag laten weten dat we ons ernstige zorgen maken over de voorgestelde ontwikkelingen met betrekking tot de rood-oranje zone waarin ons huis zich bevindt (Arnodreef). Het vooruitzicht van hoogbouw in onze directe omgeving of potentieel op onze plek vinden wij geen prettig idee. Ten eerste zijn we bezorgd over de mogelijkheid van onteigening van ons huis door de gemeente. Als recente kopers van een woning in deze buurt, hebben we ons gevestigd met de verwachting van een bepaalde leefomgeving en de bijbehorende waarde van ons bezit. De laag- en middenbouw, brede straten en het groen vinden wij een prettige afwisseling. Het vooruitzicht dat projectontwikkelaars willen investeren in onze buurt, eventuele voorstellen gaan doen aan ons en onze buren, zit ons niet lekker. We weten hierdoor NIET wat er gebeurt, wat precies de rol is van de gemeente, de potentiële ontwikkelaar en wat onze eigen rechten zijn. Kunnen wij worden onteigend? Deze onzekerheid draagt niet bij aan een prettig gevoel.	De omgevingsvisie voorziet in de grootste verdichting in het centrum en rondom het station in het rode hoogstedelijke gebied. Hier zal naar verwachting de dynamiek het meest toenemen rond mogelijke hoogbouw en voorzieningen. Als er een initiatief zich aandient voor transformatie in de oranje stedelijke buurten, dan geeft de omgevingsvisie daar handvatten voorin het hoofdstuk "Ruimte voor groei". Dit kan gevolgen hebben voor uw woonomgeving. Algemeen uitgangspunt is wel dat we voortbouwen op bestaande kwaliteiten en vernieuwen waar kan, met als doel de bredere wijkverbetering voor de bestaande bewoners van Overvecht. Verdichting is maatwerk, de mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Per plek wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Daarnaast vrezen we de aanzienlijke daling van de waarde van ons huis als gevolg van de voorgestelde ontwikkelingen. Want, wie koopt nog een huis in een rood-oranje zone? Ons spaargeld zit in ons huis en onze hypotheek. Indien er sprake is van een waardedaling in de toekomst, kan dit onze eigen toekomstplannen in de weg zitten. Echter zal dit ons ook kunnen belemmeren in het vinden van potentiële kopers, mochten we besluiten ons huis te verkopen. Dit zouden wij een onaanvaardbare impact hebben op onze financiële situatie en levenskwaliteit. Tevens houdt deze omgevingsvisie ons door de onzekerheid tegen om verder te investeren in ons huis. Heeft het aanleggen van zonnepanelen op ons dak nog wel zin? Is het voor ons nog wel slim om de badkamer te verbouwen? Of is dit weggegooid geld? Bovendien zijn we bezorgd over het verlies van de kenmerkende laagbouw en prettige brede straten die het wonen in onze buurt zo aangenaam maakt. De voorgestelde hoogbouw zal niet alleen het uitzicht veranderen, maar ook de dynamiek en het karakter van onze buurt aanzienlijk veranderen. Dit gaat in tegen de redenen waarom wij ervoor hebben gekozen om hier te wonen. Tot slot maken we ons zorgen over de impact van de voorgestelde visie op parkeren. Wij beschikken over een kleine auto. We voorzien met de plannen dat wij onze auto straks nergens meer kunnen parkeren. Minder parkeerplaatsen zullen niet alleen het dagelijks leven bemoeilijken, maar kunnen ook leiden tot een toename van parkeerproblemen en doorstroom van verkeer in de omgeving. Dit zal de algehele leefbaarheid van de buurt negatief beïnvloeden. Waarom geen betaald parkeren invoeren voor niet-bewoners en werken met parkeervergunningen voor bewoners? Dit zal o.a. helpen met de mensen die hun auto voor ons huis parkeren en daarna met de trein de stad in gaan voor o.a. werk of een dagje uit.	medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. De Gemeente kan op dit moment uw onzekerheid over de waarde-ontwikkeling van uw huis niet voor u wegnemen. De gemeente zal niet eerder dan na de wijziging van het omgevingsplan besluiten om over te gaan tot aankoop (minnelijke verwerving/ onteigening) van onroerende zaken. Een onafhankelijke taxatie vormt voor de gemeente de basis voor het bepalen van een marktconforme aankoopprijs om overeenstemming te kunnen bereiken met een eigenaar. Deze vergoeding van de gemeente betreft een schadeloosstelling volgens de onteigeningswetgeving. Of een investering in uw woning rendabel is, is afhankelijk van de marktwaarde van de woning op het moment van verkoop. Deze marktwaarde in de toekomst is altijd onzeker. Of en in hoeverre het plaatsen van zonnepanelen op het dak van de woning dan wel het verbouwen van de badkamer leidt tot een hogere marktwaarde op het moment van verkoop is niet op voorhand vast te stellen. De omgevingsvisie voorziet in de grootste verdichting rondom het station in het rode hoogstedelijke gebied. Hier zal naar verwachting de dynamiek het meest toenemen rond mogelijke hoogbouw en voorzieningen. Als er een initiatief zich aandient voor transformatie in de oranje stedelijke buurten, dan geeft de omgevingsvisie daar handvatten voor (p39). Dit kan gevolgen hebben voor uw woonomgeving. Algemeen uitgangspunt is wel dat we voortbouwen op bestaande kwaliteiten en vernieuwen waar kan, met als doel de bredere wijkverbetering voor de bestaande bewoners. Verdichting is maatwerk, de mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken.

Nr.	Reactie	Antwoord
		Ook in Overvecht wordt in de toekomst betaald parkeren ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. In het participatieverslag is te lezen wat met alle inbreng uit het participatieproces is gedaan. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken.
70	1. Inrichten van de fietspaden: er is een autovrije fietspad gepland op de Moezeldreef. Parallel loopt een fietspad via het park/ tussen de Korfoedreef en Lissensteyndreef naar de Theemsdreef. Het beleven van het groen wordt door fietsverkeer onrustiger. Het strakke rechte pad nodigt uit tot snel door het park te komen. Wellicht een idee om dit gedeelte van het park in te richten als een kronkelende fiets/wandelpad met afwisselend hoog en laag groen. Wat meer bomen in dit gedeelte van het park (bij het speeltuintje en bij het gebouw aan de Lissensteyndreef/zuidzijde zou erg fijn zijn als bescherming tegen de zomerhitte. 2. Oversteken randweg naar Noorderpark: het oversteken via de bruggen vormt extra obstakel voor de mensen met minder goede	1. Dank voor de ontwerpsuggestie om een kronkelende fiets/wandelpad met afwisselend hoog en laag groen in het park te maken. We beschrijven in deze beleidsnota de toekomst voor Overvecht in 2040. Bij de omgevingsvisie worden geen ontwerpen gemaakt. Het maken van ontwerpen is onderdeel van de verdere uitwerking van de omgevingsvisie na vaststelling van de omgevingsvisie. 2. Toegankelijkheid nemen we mee bij de verdere uitwerking van nieuwe verbindingen. 3. Bij de uitwerking van de omgevingsvisie in projecten in de openbare ruimte zal rekening worden gehouden met de inclusiviteit van ruimtes.

Nr.	Reactie	Antwoord
	conditie. Graag opties voor gelijkvloerse overgangen of tunnels in overweging nemen. 3. Het zou fijn zijn om de te realiseren inclusiviteit van de ruimtes te borgen op het gebied van bewegen, prikkelbaarheid (velle licht/harde geluid/galm) en overzichtelijkheid. 4. Ook zou het fijn zijn om aandacht te geven aan de ontmoetingsfunctie van de culturele gebouwen. Te denken aan kleinschalige ruimtes die voor regelmatig gebruik van bepaalde groepen kunnen worden ingezet, waardoor een clubsfeer kan ontstaan en langdurige contacten kunnen worden onderhouden. 5. Ik vraag mij af in hoeverre bij de te realiseren culturele voorzieningen rekening is gehouden met mogelijke behoefte van de minderheden aan het beoefenen van activiteiten die passend zijn bij eigen culturele identiteit.	4/5. Bedankt voor uw interesse in de culturele voorziening en het indienen van een zienswijze hierop. Wij zetten ons ervoor in dat de culturele voorziening past bij de wijk en aansluit op de behoeften van de inwoners uit Overvecht. Daarnaast willen we bereiken dat de culturele voorziening ook interessant is voor de rest van Utrecht en daarbuiten. Wij nemen uw zienswijze mee bij het maken van de plannen. Op een later moment gaan wij verder in gesprek met verschillende inwoners en makers uit Overvecht. Zo zorgen wij dat zij zich herkennen en welkom voelen in de nieuwe culturele voorziening.
71	Mijn ervaringen als bewoner van het stationsplein Ik schrijf u als actief en maatschappelijk betrokken mens, bewoner van residence Aida aan de Tiberdreef, onderdeel van een gebouw met 28 appartementen en commerciele ruimten op de begane grond in combinatie met een aantal kantoorpanden langs het spoor. Architectonisch vormen deze gebouwen een geheel. Het kantoorpand tegenover ons woongebouw werd een aantal jaren geleden gerenoveerd door dezelfde architect. Daarin is o.a. het CNV op dit moment gehuisvest, maar ook een maatschappelijke voorziending als Veilig Thuis. Toen ik 23 jaar geleden mijn appartement betrok, was ik mij ervan bewust, dat ik met een kwetsbare leefomgeving te maken zou krijgen. Overvecht werd aangemerkt als Vogelaarwijk, maar om priveredenen was de locatie voor mij aantrekkelijk genoeg om de sprong te wagen.	Wij waarderen uw inzet voor de buurt. In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving . Het stationsgebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. Wij denken dat nieuwe woningbouw en voorzieningen rond het station de anonimiteit kunnen verminderen en de sociale veiligheid vergroten. In de beoogde hoogstedelijke rode gebieden zoals het stationsgebied blijft het oppervlak aan groen minimaal gelijk of wordt in de buurt gecompenseerd. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De opzet van de gemeente was om de toegang naar het station aantrekkelijk en sociaal veilig te maken. Dit was een belangrijke reden om ook een gebouw met appartementen voor senioren aan het plein te laten verrijzen. Immers, kantoorgebouwen zijn s'avonds en s'nachts uitgestorven. Bewoning aan het plein zou voor meer sociale controle kunnen zorgen en de commerciele ruimten voor levendigheid. Sociale veiligheid betekende ook het tegengaan van overlast. Er werd en wordt gedeald op het stationsplein, in het verleden ook in het theehuis, dat gevestigd was in een van de commerciele ruimten, het stationsgebied werd aantrekkelijk gevonden door hangjongeren en het gemeentelijk vervoerbedrijf zorgde voor geluids- en stankoverlast (er was een vertrekpunt van de bus tegenover ons), doordat chauffeurs veelvuldig en onnodig hun motoren lieten draaien. Samen met anderen heb ik veel energie gestoken in het onderhouden van contacten met de wijkagent, het theehuis, het GVB, de Spoorwegen, de gemeente, de vastgoedeigenaar van de commerciele ruimten. Uiteindelijk heeft het 18 jaar geduurd, voordat de gemeente de beloofde aantrekkelijkheid in fysiek opzicht realiseerde door herinrichting van het plein en verwijdering van de bushalte. De levendigheid, die m.n. gerealiseerd had moeten worden door de commerciele ruimten, is eerder een last dan een lust geweest al die jaren. Commercieel nooit een succes. De ecostrook langs het spoor zorgde voor het broodnodige evenwicht tussen steen en groen. Ook wijzelf werden groen. In 2016 realiseerden wij het eerste flatgebouw in Utrecht met groendak en zonnepanelen. Mijn stellingname	Wanneer de precieze toekomstige inzet (lijnvoering, frequentie, etc) van het openbaar vervoer bekend is zal ook gekeken worden naar de haltes bij het station.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Plan geen hoogbouw rond het station, want . -Dat zal het nog moeilijker maken om de sociale veiligheid te handhaven en bevorderen. -Het gaat ten koste van het reeds schaarse groen in onze directe woonomgeving. -Overvecht is primair een woonwijk, waar behoefte is aan meer woonplekken en voorzieningen voor alle leeftijdsgroepen en behoud van groen, direct naast de deur. Voor het bruisende leven hebben we ons levendige stadscentrum. . Zoek voor de hoogbouw open plekken en bedrijfsterreinen (zie het voorbeeld bij het Grootwinkelscentrum Overvecht) en maak deze goed bereikbaar door een snelle busverbinding (zie het voorbeeld van de Uithof), want -Waarom een relatief groot deel van de extra te bouwen woningen proppen op een zo'n klein gebied? -Ook de vervoersfunctie van het stationsgebied gaat extra ruimte vragen. Nu al zijn er te weinig halteplekken voor de reguliere kleine streekbussen en extra bussen van de NS, als er aan het spoor gewerkt wordt. Meer woon- en werkplekken in Overvecht betekent meer reizigers met nog meer behoefte aan halteplekken. In de hoop, dat mijn ervaringen en standpunt een bijdrage kunnen leveren aan de discussie, doe ik een dringend beroep op de gemeente Utrecht om van haar hoogbouwplannen rond het station af te zien.	
72	- Ik ben zelf tegen het verwijderen van parkeerplaatsen in Overvecht. De parkeerplaatsen moeten blijven, anders gaan ook mensen langs de straatkant parkeren. De parkeerplaatsen moeten blijven, zodat mensen	Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
	met een auto hun auto goed kunnen parkeren. Ik vind juist dat er weinig parkeerplaatsen zijn in Overvecht. - Er zou daarnaast ook een bushalte weer moeten komen bij de Sint Maartendreef.	Precieze locaties van bushaltes wordt later bepaald en is afhankelijk van de toekomstige routes/lijnvoering.
73	Hierbij mijn zienswijze betreffende de omgevingsvisie Overvecht. Het wijkbericht van april jl. dat aan de bewoners van Overvecht gestuurd is, geeft een zeer onduidelijke afdruk van Taagdreef, Rubicondreef e.o. Het is allemaal erg vaag, zodat de gemeente er alle kanten mee uit kan. Autoluw lijkt mij een zeer slecht plan, duidelijk niet over nagedacht. Hoogbouw omgeving Rubicondreef – Arnodreef, dat zou betekenen nog meer rommel, want in bovengenoemde dreven ligt altijd rommel. Ik kijk uit op de Tannhauserdreef en bij de restafvalcontainers ligt bijna altijd rommel (… vaak lijkt het meer op een vuilnisbelt) en ik denk dat er dan meer lawaai zal zijn, het uitzicht zal er niet beter op worden en dat heeft invloed op de huizenprijs. Hoeveel kantoren staan er leeg, die omgebouwd kunnen worden. Het elektriciteitsnet is ontoereikend en geen mensen om te bouwen. Als ik naar allerlei projecten kijk van de gemeente die niet goed zijn gegaan, dan word ik niet blij (tramlijn Uithof, gasvrij Overvecht Noord, Marnixlaan). Ik hoop dat de gemeente daarvan heeft geleerd. Met luisteren naar de bewoners in de wijk komt u een heel eind. Als de bewoners tevreden zijn, kan dat de gemeente alleen maar een goed gevoel geven.	Bij de berichten over de omgevingsvisie hebben we steeds geprobeerd om een goede balans te vinden tussen het geven van genoeg informatie en het niet overladen van mensen met teveel details waardoor mensen soms afhaken. We begrijpen dat sommige bewoners van Overvecht de informatie nog steeds niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl anderen het juist al (te) veel vonden. In onze berichten hebben we altijd aangegeven waar de volledige informatie te vinden was, zowel online als op papier. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Vervelend dat u overlast ervaart van het zwerfafval op straat. Dit kan gemeld worden bij https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/veiligheid/meld-gevaar-overlast-of-onveilige-situatie of bellen naar 14 030. Het kan zijn dat bewoners effecten ondervinden van de verdichting in bepaalde gebieden. In de omgevingsvisie is het gebied rondom het station aangeduid als een "hoogstedelijk gebied", de omgeving Rubicondreef en

Nr.	Reactie	Antwoord
		Arnodreef als oranje "stedelijke buurten of geel "woonbuurten". Dit kunt u zien op de buurtkaart "Taagdreef, Rubicondreef". Welke spelregels qua bebouwing per kleur gebiedstype gelden staat in het hoofdstuk "Ruimte voor groei" van de omgevingsvisie. Het gebied rondom het station leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen en waar precies is nog niet duidelijk. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen en samen met belanghebbenden. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Hierbij worden altijd aspecten als bezonning, uitzicht en geluid meegewogen en aan wettelijke eisen voldaan. De ambitie in de omgevingsvisie is dat de ontwikkelingen bijdragen aan brede wijkverbetering, ook in uw buurt vlakbij het station. Nog niet duidelijk is of dit effecten heeft voor uw uitzicht en of dit gaat leiden tot lawaai. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.
74	Het valt mij op dat u verschillende informatie deelt over de effecten voor het Noorderpark. 1.In het online document is onderstaande afbeelding opgenomen op pagina 29 fase 2 van de omgevingsvisie (van bijlage Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Deel B comp - April 2024-1.pdf)	De kaarten zijn verschillend omdat ze verschillende doelen dienen. De kaart uit deel B is de kaart met betrekking tot fase 2 van de uitvoeringsstrategie. Hierin staan alleen de maatregelen die voor fase 2 (straks) worden voorgesteld. De kaart die is getoond op 22 mei is de buurtkaart voor dit gebied en geeft een overzicht van alle voorstellen voor het Noorderpark. Daarom staat bijvoorbeeld de ontwikkeling bij Steck wel

Nr.	Reactie	Antwoord
	2.Tijdens de inloop de onderstaande afbeelding van hetzelfde gebied wordt getoond op maandag 22 mei op de Vechtsebanen tussen 17.00 en 21.00 uur Op deze manier geeft u geen duidelijk en consistent beeld over uw visie en plannen. Hierdoor zijn belanghebbenden niet in staat niet de impact op een goede manier in te schatten op hun omgeving. Bovendien roept het bij mij vragen op hoe vaak dit nog meer voorkomt dat verschillende beelden of uitleg van uw visie worden gedeeld aan belanghebbenden. Het zorgt bij mij voor twijfel over de betrouwbaarheid van de beschikbaar gestelde informatie. Ik wil de gemeente vragen de procedure opnieuw te starten en overal dezelfde betrouwbare informatie beschikbaar te stellen. Ik ontvang graag uw reactie. Aanvulling: Via internet ontving ik het voornemen dat u een nieuwe omgevingsvisie voor de wijk Overvecht wilt vaststellen. In deze visie staan de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen in de wijk tot 2040. De inspraakperiode voor de ontwerp omgevingsvisie Overvecht loopt tot 20 mei 2024. Graag maak ik gebruik van de inspraak mogelijk via dit schrijven om u te informeren over mijn zienswijze en mijn belang. Hieronder beschrijf ik met welke punten ik het niet eens ben en waarom. Het is geen limitatieve opsomming daarvoor is de tijd helaas te kort. Ik hoop dat u deze punten meeneemt in het definitieve ontwerp en aan hiermee planschadegevoelige situaties voorkomt. In de visie schrijft u de onderstaande punten: Pagina 27 – onder groen en buitenruimte - Herinrichting Noorderpark	op deze kaart, maar niet op de andere. Steck is een ontwikkeling die al op korte termijn kan plaatsvinden. Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Op middellange termijn want inrichting afhankelijk van nader te bepalen programmering (zoals aanleg sportvelden of energieopwekking) • Aan deze ontwikkeling koppelen: ontwikkeling extensieve recreatiemogelijkheden, aanleg fiets-/wandelverbindingen Op pagina 28 ia het gebied aangegeven ‘Herinrichting Noorderpark” waar het over gaat. Het gebied loopt vanaf de Gageldijk tot achter het Fort. Wij zijn tegen het voorgestelde gebruik van dit gebied zoals in uw omgevingsvisie aangegeven, zoals het: realiseren van extensieve recreatiemogelijkheden en het aanleggen van sportvelden op deze locatie in het Noorderpark, energieopwekking op deze locatie in het Noorderpark en aanleg van de aangeven nieuwe fiets/wandel verbinding op deze locatie. De aangegeven locatie valt bovendien grotendeels in de gemeente De Bilt en is op dit moment een zeer waardevol en typisch Hollands slagenlandschap, een rustige plaats in het Noorderpark en inundatiegebied van de Hollandse Waterlinie, inclusief specifiek in formatie liggende kazematten. Ik wil graag dat de gemeente de volgende (maatschappelijke-) waarden meeneemt in de visie: Behoud van een rustige en natuurlijke omgeving Behoud van de omgeving (slagenlandschap) van het Utrecht cultureel erfgoed en monumentale Utrechtse boerderijen. behoud van culturele en historische aspecten zoals het inundatiegebied en de ‘formatie van kazematten’ van de Hollandse Waterlinie Behoud van de huidige natuur (bijvoorbeeld het leefgebied van de bunzing, vleermuizen, bosuilen, ransuilen, kerkuilen en reeën)	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Behoud van typische Nederlandse landschap, inclusief de boerenbedrijven die er nu gevestigd zijn, inclusief de koeien in het landschap Behoud van de vista's vanaf Overvecht die uitzicht geven op dit vrij landschap Ik wil graag dat de gemeente mijn persoonlijke belangen meeneemt in de visie: Behoud van de het woongenot van onze woning en onze leefomgeving Behoud van vrij uitzicht en onze privacy Behoud van de economische waarde van onze bezittingen Om dit te realiseren verzoek ik de gemeente de huidige visie aan te passen op de volgende onderdelen: Geen energieopwekking te realiseren in het door mij aangegeven gebied (en andere delen van het Noorderpark) zoals windmolens en of op grote schaal zonnepanelen te plaatsen Geen grote toename van bezoekersaantallen en gemotoriseerde verkeersdeelnemers op de Gageldijk en in het door mij aangegeven gebied. Geen recreatie toe te staan in het door mij aangegeven gebied Geen sportvelden aan te leggen in het door mij aangegeven gebied Geen nieuw sportcomplex (zoals vermeld op pagina 37)aan te leggen in het door mij aangegeven gebied (of andere delen van het Noorderpark) Geen volkstuinen te ontwikkelen in het door mij aangegeven gebied Geen nieuwe fiets/wandelverbinding te realiseren in het door mij aangegeven gebied Geen activiteiten te ontwikkelen in het door mij aangegeven gebied die extra bezoekers aantrekt Concrete en werkende maatregelen te nemen tegen overlast van eventuele nieuwe ontwikkelingen in het door mij aangegeven gebied	

Nr.	Reactie	Antwoord
75	Mijn bezwaar is het HOV traject vanaf station Overvecht richting Winkelcentrum Overvecht. Deze buslijn gaat vanaf de Moezeldreef via Don Carlos/La Bohemedreef richting winkelcentrum Overvecht. Ter hoogte van de school Ithaka buigt de HOV lijn richting winkelcentrum Overvecht. Echter op dit punt ligt oa een speeltuin/pierebadje , basketbal veld en een Johan Cruijf veld. Deze sport velden worden vooral zomers bij mooi weer heel druk bezocht en dus bijna niet meer bereikbaar. Ook de ijsbaan en het honden uitlaat gebied word door deze busbaan moeilijker en gevaarlijker. Ook worgen hier bij mooi weer Bbq's en kinderfeestjes gehouden. De internationale schakelschool komt pal naast de busbaan te liggen. Bij pauzes gaan de leerlingen vooral naar het naast de school gelegen speel/ grasveld pauzeren. Vaak moeten ze ook opdrachten uitvoeren in de naast gelegen sportvelden. Ook de door U voorgestelde samenvoeging van de natuurgebieden aan beide zijden van de Moezeldreef levert alleen op papier voordelen op. Een veel beter idee is het om de HOV lijn gewoon over de bestaande Moezeldreef/Marnedreef te laten lopen. Deze dan wel afsluiten voor gewoon doorgaand verkeer.	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaats worden Het idee om de HOV lijn over de bestaande Moezeldreef/Marnedreef te laten lopen is ook onderzocht. Hier is niet voor gekozen omdat het park hierdoor meer opgedeeld wordt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Door deze optie blijven ook fiets/voetpaden gewoon normaal bereikbaar richting winkelcentrum Overvecht. Een andere optie is om de Rubicondreef te gebruiken voor de HOV lijn. Indien toch gekozen om de HOV lijn via Moezeldreef/Marnedreef te laten lopen, wordt het voor autoverkeer vanuit de station Overvecht wel heel moeilijk om het winkelcentrum Overvecht te bereiken. Optie is dan misschien om de Rubicondreef als toegangsweg open te stellen richting winkelcentrum. Deze opties kosten “veel” minder geld en heel veel mensen die gebruik maken van de sport/ontspannings/honden uitlaat/ gebieden zullen U heel dankbaar zijn.	
76	Hierbij willen we het belang van het behoud van onze tuinvereniging op deze plek onder uw aandacht brengen. Een groene oase: 70 Jaar geleden is onze vereniging aan de tweede Polderweg gestart. Er is in alle jaren door honderden families geïnvesteerd zowel fysiek als financieel met als resultaat een enorme diversiteit aan tuinen en vooral aan groen. In een tijd waarin de noodzaak aan stedelijk groen voortdurend benadrukt wordt, zou het een enorm verlies zijn als dit tuinencomplex zou verdwijnen. Het zal decennia duren voordat een dergelijke groene oase van rust en biodiversietijd elders gerealiseerd is. Verenigingsleven: Wij zijn 1.5 jaar lid van de vereniging. Wat ons opvalt is de saamhorigheid onder de leden om elkaar te helpen met het bijhouden van de tuin, het onderhoud van het complex, het uitwisselen van kennis over wat groeit en bloeit en hoe dit te onderhouden en de gezamenlijke	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	activiteiten die georganiseerd worden. In een tijd waar het accent meer ligt op het individu en haar eigenbelang, is een plek waarin ontmoeting centraal staat van groot belang, onze tuinvereniging is zo'n plek. Mocht onze vereniging verplaatst moeten worden dan zal de vereniging uit elkaar vallen. Voor veel leden zal het opnieuw moeten opbouwen van een tuin, zowel fysiek als financieel geen haalbare kaart zijn. Dat zou eeuwig zonde zijn. Ons Genot is ook een plek voor ontspanning voor stadsgenoten die geen lid zijn van onze vereniging. Bijna dagelijks komen jonge ouders met hun kinderen spelen in de speeltuin. Een overzichtelijke en veilige speelplek voor kinderen. Regelmatig lopen ouderen over het complex om te genieten van de stilte, het groen, de vogels en dit alles in een veilige en overzichtelijke omgeving.	
77	Om te beginnen vind het gehele ontwerp Omgevingsvisie Overvecht een heel slecht plan. Om op zo een klein oppervlak 2500 woningen te gaan bouwen in een toch al kansarme wijk met zoveel criminaliteit. Het woongenot van de inwoners die er nu wonen tot 0 te reduceren. Nog meer hoogbouw en criminaliteit naar de wijk toe te halen. Iets te proberen te realiseren wat nooit gaat lukken en waardoor de wijk nog meer zal verpauperen. Dit zijn misschien plannen die de gemeente ideaal vind. Alleen is de werkelijkheid totaal tegengesteld.	U doelt met de 2500 woningen waarschijnlijk op het Masterplan Overvecht Centrum met onder andere hoogbouw. Om de verdichting op een gezonde manier te realiseren en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden. Dit heeft een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit, parkeren en buitenruimte. In het Overvecht Centrum samen met het stationsgebied denken we zo'n 55-60% van de totale opgave voor Overvecht te kunnen realiseren. We zien hier een hoogstedelijk aantrekkelijk aanvullend woonmilieu voor de Overvecht op een van de best bereikbare plekken, met voorzieningen in

Nr.	Reactie	Antwoord
		de directe omgeving en met een aanvullende woningtypologie. Hoger bouwen en hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Hoogbouw dient zorgvuldig te worden ingepast, waarbij rekening gehouden wordt met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte om te komen tot een prettige omgeving. Sociale cohesie, goede woningmix en veiligheid zijn daarbij belangrijke uitgangspunten in de omgevingsvisie. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden.
78	Graag maken wij van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen betreffende het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In het bijzonder het gebied Taagdreef, Rubicondreef e.o. Wij zijn bewoners van de flat aan de Tannhauserdreef en kijken vanuit de woonkamer uit op het spoor bij station Utrecht Overvecht. Diversen van ons hebben uw uitnodiging aangenomen om langs te komen in april op 1 van de 3 locaties in Overvecht voor inzage in en overleg over uw ontwerp. Wij vinden het goed dat er plannen worden gemaakt ter vernieuwing van onze gehele wijk. Ook accepteren we de taakstelling om meer woningen en werkplekken te realiseren. Hoogbouw bij het grootwinkelcentrum lijkt ons ook prima. Voor het gebied tussen de Winterboeidreef (ter hoogte van de Tannhauserdreef) en het spoor willen wij onze visie geven. Wij vrezen dat: Ons uitzicht op de groene bomen verdwijnt, De inval van zonlicht in onze woonkamers sterk vermindert, Inkijk in onze woonkamers onze privacy aantast. Daarom stellen wij voor:	Fijn dat u waardeert dat er plannen worden gemaakt voor de vernieuwing van de wijk. Het gebied ten zuiden van Tannhauserdreef is in de omgevingsvisie aangegeven als Hoogstedelijk. Hier wordt ingezet op de ontwikkeling van een sterk gemengd, hoogstedelijk milieu. Dit biedt kansen voor het ontstaan van nieuwe gebieden met een combinatie van woningen, werkplekken en voorzieningen. Verdichting met bebouwing is onderdeel van de aanpak. Wij begrijpen uw zorg over uw uitzicht, bezonning en privacy. In de omgevingsvisie geven we spelregels in het hoofdstuk "Ruimte voor groei" hier spelregels voor die ingaan op type ontwikkeling, structuur, architectuur, bouwhoogten, programma, woonmix, parkeren, groen en openbaar gebied. Ook voor hoogbouw specifiek is een aparte paragraaf opgenomen waarin het microklimaat (bezonning, wind, geluid) belangrijke aspecten zijn. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer zal verder moeten worden uitgewerkt. Als het zover is dan zullen omwonenden hierbij betrokken worden en nemen we uw suggesties ter overweging mee.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- De gebouwen zo ver mogelijk van de Winterboeidreef af, zo dicht mogelijk tegen het spoor aan. - Maximaal 4 verdiepingen hoogte. - Variatie in woontypen: 1-persoons, 2-persoons, gezinsvolume, gehandicapten-vriendelijk, senioren, etc. - Parkeren van auto's uitsluitend onder de gebouwen. - Van de toegangsweg tot de nieuwbouw voor auto's een doodlopende weg maken. - Winkels, horeca e.d. te concentreren nabij het station en het huidige buurtwinkelcentrum. - Alle bomen die verwijderd (moeten) worden, herplaatst worden in de buurt of vervangen worden door nieuwe bomen. Graag vernemen we in hoeverre u bereid bent om in onze visie mee te gaan. Desgewenst zijn we bereid om onze visie mondeling toe te lichten.	
79	Ik deel een groot deel van de visie voor Overvecht. De investering in de wijk lijkt mij een welkome. Ik zie een grote kans in het vergroten van de leefbaarheid en het moderniseren van de uitstraling van grote delen van de wijk om zo ook Overvecht naar de 21ste eeuw te brengen. Ik ben voor onze VvE aan het kijken wat de mogelijkheden zijn om onze flat te renoveren icm het op-toppen van de flat. Wat er in onze VvE maar waarschijnlijk op veel plekken in Overvecht geld, is dat de bewoners niet de renovatie en verduurzaming willen/kunnen bekostigen, doordat veel van de bewoners met hun salaris de toenemend inflatie niet bijhouden. Dit maakt dat in renovatie trajecten bij veel mensen de hakken in het zand gaan. Ik zie bij onze flat veel kansen om een laag toe te voegen aan de bovenzijde, maar ook de introductie van winkel ruimte aan de voorzijde van de flat. Ik geloof dat dit icm de renovatie van het gebouw de buurt te goede zal komen. Wat ik wel voorzie als issue in de wijk is parkeergelegenheid. Ondanks dat de gemeente wijken graag auto luw zou zien, is een groot deel van de mensen afhankelijk van een auto in een tal van bezigheden. Het hebben van een auto gaat gepaard met de ervaring van een bepaalde	Het is goed te horen dat u positief bent over een groot deel van de omgevingsvisie. In de omgevingsvisie geven we aan ook voorstander te zijn van het optoppen van bestaande flats. Of dat voor uw flat ook (financieel) haalbaar is, vraagt nadere uitwerking. We nemen daarover contact met u op. U geeft ook aan zich zorgen te maken over de parkeergelegenheid. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de komende jaren wordt er in de hele stad betaald parkeren (met parkeervergunningen voor bewoners) ingevoerd. Het invoeren van betaald parkeren is geen onderdeel van de omgevingsvisie maar een afzonderlijk besluit geweest. Invoeren van betaald parkeren draagt wel bij aan verschillende doelen uit de omgevingsvisie, zoals het bevorderen

Nr.	Reactie	Antwoord
	vrijheid, het is die vrijheid die in mijn optiek belangrijk is om te behouden en daarom ook voldoende parkeergelegenheid (Onbetaald). Voor het straatbeeld zijn alle auto's niet optimaal, ook icm de Moskee in de wijk die voor momenten van grote drukte qua auto's zorgd. Ondanks dat ondergrondse parkeergelegenheid duur is om aan te leggen lijkt me dit voor de wijk Overvecht vooral rondom Station Overvecht en de Moskee wel de beste aanpak. Wat het op-toppen betreft ben ik benieuwd of we met iemand van de gemeente in contact kunnen komen om de mogelijkheden en de kansen op dat gebied te bespreken.	van openbaar vervoer, fiets en lopen en het beperken van het ruimtegebruik door autoparkeren.
80	Wij zijn eigenaar van Kaap Hoorndreef 66-78. Wij hebben met belangstelling en waardering kennis genomen van de Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040. De strook waarin ons eigendom is gelegen, is in de Ontwerp Omgevingsvisie aangeduid als "Hoogstedelijk gebied". Na vaststelling van de Omgevingsvisie staan wij open voor gesprek om in samenwerking met de gemeente Utrecht invulling te geven aan deze ambitie. Een uitnodiging daarvoor zien wij te zijner tijd graag tegemoet.	Allereerst dank voor de waardering voor de Ontwerp Omgevingsvisie. Vanzelfsprekend treden wij graag met u in overleg om te onderzoeken welke mogelijkheden er liggen op en rondom uw perceel Kaap Hoorndreef 66-78.
81	Omgevingsvisie Overvecht 2040, visie inbreng [NAAM] Deze visie is ingedeeld in een aantal delen. In het deel 1 is ingegaan op de toereikendheid van de onderliggende stadsbrede visies voor mobiliteit en Ruimtelijke Ordening. In deel 2 is ingegaan op de in de visie opgenomen grensoverschrijdende ideeën, en in deel 3 is ingegaan op bezwaren vanuit de buurt Tuindorp tegen het opnemen van visies zonder dat daartoe een inventarisatie, onderzoek en bewonersparticipatie in de wijk Noordoost is uitgevoerd. 1. Omgevingsvisie Overvecht 2040 in het kader van onderliggende stadsbrede visies De Omgevingsvisie Overvecht 2040 is opgesteld op basis van het besluit van de Raad tot vaststelling van de Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht 2040. De Omgevingsvisie Overvecht is een	1. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	uitwerking van de visies die zijn vastgelegd in de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040. Beide plannen zijn echter met de kleinst mogelijke raadsmeerderheid 24 voor en 21 tegen door de Raad vastgesteld. Alleen de partijen die aan het College deelnemen waren voor. Dat impliceert dat een zeer groot deel van de Utrechtse bevolking die beleid niet ondersteunt. In participatietrajecten is de norm '70%' vóór inmiddels ingeburgerd. Het draagvlak dient groot te zijn. Het bestuurlijk draagvlak van beide stedelijke visies is nog geen 55%. Dat houdt op basis van diverse onderdelen van de 'Algemene Beginselen van Behoorlijk Bestuur', in dat het Bestuur een grote verantwoordelijk heeft om bij enige uitwerking van het beleid, aanvullend beleid te formuleren om het draagvlak richting de 70% te doen verschuiven. Daar is tot nu toe geen blijk van gegeven. In zijn hoofdwerk over de westerse democratie waarschuwde Alexis de Tocqueville tegen de 'dictatuur van de meerderheid'. Besturen is niet het louter en alleen opkomen voor de ideeën en belangen van de eigen achterban en coûte que coûte die ideeën en belangen doordrijven, nee, bestuurders dienen rekening te houden met grote minderheids belangen. Het verwerven van draagvlak onder de bevolking staat daarin voorop. U negeert dat. Het mobiliteitsplan 2040 is, zo blijkt, het kader voor de visie Overvecht 2040. In het Mobiliteitsplan is een afwegingskader opgenomen en zijn 5 stappen gepresenteerd met 19 verschillende afwegingen om op te sturen. Al die afwegingen hebben betrekking op het domein mobiliteit. Noodzakelijke afwegingen op basis van andere elementen van een Visie, zoals sociaal, gezondheid, wijkgegevens, wijksamenstelling e.d. worden niet gemaakt. In het hoofdstuk Ambities voor Overvecht is verwezen naar 'Samen voor Overvecht'. Daar staat: 'De Omgevingsvisie Overvecht past bij Samen voor Overvecht. De omgevingsvisie wil bijvoorbeeld iets doen voor een van de doelen van de wijkaanpak: plezierig wonen in een meer gemengde wijk.' Hoe afwegingen vanuit die en andere visies	2. In de huidige situatie rijdt er al een hoogfrequente buslijn over de Mr. Tripkade (lijn 30). In de omgevingsvisie is de Mr.Tripkade - Tiberdreef opgenomen als HOV route, waarbij een buslijn verder Overvecht in zal rijden (Overvecht Centrum, bedrijventerrein). Doorgaand autoverkeer op deze route wordt in de toekomst geweerd om het HOV te laten doorstromen en het stationsgebied verder te ontwikkelen. Bij de verdere uitwerking van de HOV as en plannen voor het stationsgebied worden omwonenden/belanghebbenden betrokken. 3.1 Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. 3.2 Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade. Een deel van het verkeer van/naar Tuindorp moet door deze knip een andere route kiezen via Eykmanlaan of Brailledreef, maar de extra reistijd is beperkt. Hoe de precieze inrichting wordt en of er aanvullende maatregelen nodig zijn in de omgeving wordt later uitgewerkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	invloed hebben op de visie Overvecht 2040, is niet uitgewerkt. Dat is een belangrijke omissie. Vanuit die andere visies zijn eisen aan Overvecht 2040 te stellen en zijn beperkingen te benoemen die inherent zijn aan de karakteristieken van de wijk Overvecht. Evenmin is benoemd hoe conflicten tussen verschillende visies beleidsmatig zullen worden benoemd, uitgewerkt en ter participatie zullen worden voorgelegd. Dat maakt het noodzakelijk dat bewoners dat in het participatietraject zelf aan de orde dienen te stellen. Dat is in strijd met de bedoeling van de Omgevingswet én in strijd met het vertrouwensbeginsel. Dat botst nu in Overvecht. Overvechters zijn heel andere mensen dan de gemiddelde Nederlander. Om de invloed van haar beleid kwantitatief te onderbouwen is in het Mobiliteitsplan 2040 het gemeentelijk verkeersmodel VRU gebruikt. Dat model gaat uit van de gemiddelde Nederlander en niet van de doorsnee Overvecht bewoner. 24% van de Overvechters heeft geen fiets. Overvechters gaan, ondanks het lagere autobezit en het grotere gebruik van busvervoer, 60% meer met de auto naar de binnenstad dan de gemiddelde Utrechter. Het autobezit is bijna 10% lager dan gemiddeld in Utrecht, maar die auto wordt veel intensiever voor de dagelijkse mobiliteit gebruikt. Ondanks het lagere autobezit, heeft Overvecht meer dan gemiddeld te weinig parkeerplekken. Overvechters kunnen onderwijs- en werklocaties twee keer vaker moeilijk bereiken dan de gemiddelde Utrechter. Ook voor huisarts en ziekenhuisbezoek is dat zo. Overvechters werken in risicovolle beroepen. Dat werk is, zoals bekend, met het OV vrijwel onbereikbaar. De Omgevingsvisie Overvecht 2040 is geschreven vanuit centralistisch politiek wensdenken zonder rekening te houden met de werkelijkheid. In de visie is meer aandacht nodig voor de beperkingen van Overvechters en voor de eisen die het gevolg zijn aan de andere bevolkingsopbouw. De samenhang met de achtergrond van de bewoners ontbreekt.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deze visie zijn de ontwikkelingen rondom de NRU achterwege gelaten. Het waarom is niet duidelijk. In een omgevingsvisie legt een bestuursorgaan haar voornemens vast. Vervolgens stelt het andere bestuursorganen op de hoogte van die visie. Het ontbreken van overeenstemming met andere bestuursorganen is geen reden om de eigen visie niet op te nemen en uit te dragen. Dat is des te belangrijker nu er is in Utrecht geen andere weg bestaat die zoveel overlast en gezondheidsschade schade veroorzaakt. Deze visie dient aangevuld te worden met de NRU. Dat is inherent aan fatsoenlijk bestuur. De bouwopgave, of een aanvulling daarop, die voorzien is voor Overvecht kan, bij ondertunneling van de NRU, bovenop de tunnel worden gebouwd. Wie het heeft over het bouwen boven de spoorlijnen rondom CS, dient hier prioriteit aan te geven. Bouwen boven de NRU stelt de stad in staat om hoge woontorens met studentenwoningen en luxe grote woningen voor USP werkenden te bouwen. Dat is een unieke kans om de discontinuïteit tussen wonen en werken in Utrecht oost te verminderen. Het verbreden van de A27 biedt verder een unieke kans voor een snelle OV verbinding met het USP. In de visie is, in afwijking met het Mobiliteitsplan 2040, een HOV lijn opgenomen. Dat plan gaat uit van ‘Het wiel met spaken’, waarbij een OV ringverbinding met overstapstations, station CS dient te ontlasten. Ook in het Omgevingsprogramma Overvecht 2021 is station Overvecht nog als overstapknooppunt ingetekend. Waarom is dat onderdeel van ‘Het Wiel’ verdwenen? Blijkbaar is ‘Het Wiel’ niet meer leidend voor de toekomstige OV plannen. Waarom, is dat zo? Wat is daar voor in de plaats gekomen? Waarom heeft er geen stadsbrede participatie plaats gevonden om deze ingrijpende afwijking van het Mobiliteitsplan 2040 en van het Omgevingsprogramma Overvecht aan de bewoners voor te leggen? Het Omgevingsplan Overvecht 2040 is ondergeschikt aan stadsbrede visies. Er is geen stadsbrede visie waarin een HOV lijn is opgenomen. Dan is het opnemen daarvan in Overvecht 2040 in strijd met de wet.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. Grensoverschrijdende aspecten visie Overvecht In de Omgevingsvisie is een HOV lijn ingetekend. Om die te kunnen realiseren is er een autoknip tussen de wijk Overvecht en de buurt Tuindorp op de Tripkade ingetekend. Dat is een gebied overschrijdende visie, die niet als zodanig in de RSU 2040 of het Mobiliteitsplan 2040 staat. In de Reactienota 'Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad' schrijft u op pagina 84: 'In de RSU is nog geen tracékeuze gemaakt voor de HOV-as. Daarvoor is aanvullend onderzoek nodig. Daarbij wordt ook gekeken naar een goede ruimtelijke inpassing. Zoals beschreven in deze ruimtelijke strategie kan een goed werkend OV-systeem juist resulteren in minder autobezit en meer groen in de stad'. In het Omgevingsprogramma Overvecht, Samen bouwen aan Overvecht (2021), is in de buurt Taagdreef een mogelijke route voor een HOV ingetekend waar geen autoknip voor nodig was. Station Overvecht is dan nog ingetekend als een overstapstation in het kader van 'Het Wiel'. Zonder dat dat duidelijk is gecommuniceerd is dat uit de voorliggende Omgevingsvisie verdwenen. Er is geen stadsbrede aanvullende HOV visie opgesteld waarvoor bewoners van Tuindorp voor participatie zijn uitgenodigd, noch zijn zij voor participatie uitgenodigd in het kader van het Omgevingsprogramma Overvecht. Er is, aanvullend, er een nieuwe stadsbrede visie nodig is voor de ingetekende HOV lijn opdat bewoners van Tuindorp kunnen participeren en hun inbreng kenbaar kunnen maken. 3. Aspecten vanuit de buurt Tuindorp	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op 27 mei 2024 heeft de gemeente op verzoek van de Vereniging Tuindorps Belang een informatie avond belegd over bezwaren die er onder de bewoners zijn gerezen over de Overvecht plannen die hen overvallen hebben en waar zij niet bij betrokken zijn. In dit deel van de visie zijn bezwaren van 11 andere Tuindorpbewoners verwerkt die niet eerder zijn benoemd, c.q. waarvan zij het opnemen in deze visie belangrijk vinden. 3.1 Fietstunnels onder het spoor om Overvecht en Tuindorp voor fietsers en voetgangers met elkaar te verbinden. De fietstunnels zijn overbodig In antwoord op vragen door Tuindorps Belang is over deze tunnels als volgt geantwoord: 3. Wat is de gedachte achter de nieuwe langzaam verkeer verbindingen (tunnels) onder het spoor door? We willen lopen en fietsen verbeteren. Daar hoort een aantrekkelijk en fijnmazig netwerk bij zonder grote omloop/omfiets-afstanden. Tijdens de participatieavonden hebben we bijvoorbeeld gehoord dat kinderen vanuit Overvecht naar de basisscholen in Tuindorp gaan maar dat lopen/fietsen (door de onlogische routes en bijvoorbeeld de poortjes in de onderdoorgang van het station en de spoorwegovergang Eykmanlaan) niet vanzelfsprekend is. Betere verbindingen maken lopen en fietsen (naar school) aantrekkelijker. Tuindorp kent relatief weinig voorzieningen, langzaam verkeersverbindingen maken de voorzieningen in Overvecht ook beter bereikbaar voor Tuindorp. Ook voor recreatieve ommetjes (bijvoorbeeld door/naar het groen) zijn de verbindingen aantrekkelijk. 4. Hoe sluiten deze nieuwe verbindingen aan op het (regionaal) fietsnetwerk? De voorgestelde nieuwe verbindingen zijn vooral lokaal bedoeld, een verbinding tussen Overvecht en Tuindorp voor voetgangers en fietsers. Het gaat dus niet om zware doorgaande stedelijke fietsroutes. In de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	concept omgevingsvisie staan drie gewenste verbindingen. Deze sluiten aan op het netwerk van (groene) langzaam verkeersverbindingen in Overvecht (Keggedreef, Moezeldreef en Plutodreef). Alleen de verbinding tussen Keggedreef en Mr.Tripkade/Linnaeuslaan sluit aan op het stedelijke netwerk van hoofdfietsroutes. 5. Hoe wordt de verkeersveiligheid op de Albert Thaerlaan gewaarborgd, met aanzienlijk meer fietsers tijdens spitsuren? Met de omgevingsvisie spreken we de wens uit om langzaam verkeersverbindingen tussen Overvecht en Tuindorp toe te voegen. Er zijn hiervoor drie locaties opgenomen. Deze zijn nu niet verder onderzocht. In de toekomst zal het maken van een of meerdere verbinding(en) een project worden waarin varianten (locatie, inpassing, kosten, etc) worden onderzocht. 6. Wie betaalt de nieuwe tunnels onder het spoor door? En wanneer zijn deze gepland? Voor het realiseren van een of meerdere verbindingen zal nog veel onderzoek nodig zijn (zie vraag 5). Verbeteren/toevoegen van fiets-/wandelverbindingen onder spoor en over NRU en Vecht staat in de uitvoeringsagenda (deel B omgevingsvisie) opgenomen in fase 2, straks, na 2030. Aanvullende argumenten: • Overbelasting wegen Tuindorp. De tunnels komen uit op de zeer smalle Tuindorpwegen waar aan beide zijden auto's geparkeerd staan. Dat levert al problemen op met bakfietsen. Fatbikes en kratfietsen, de moderne vervoersmiddelen van scholieren, maken de situatie nog gecompliceerder. Veel Tuindorpers hebben werk waarbij zij dagelijks op veel verschillende locaties aanwezig dienen te zijn. Hun werkgevers stellen daartoe auto’s beschikbaar; autogebruik is inherent aan het werk van Tuindorpers. Het grote toenemende aanbod aan oplaadpunten vanuit de gemeente, onderschrijft dat.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Tunnels hebben invloed op de veiligheid van Tuindorp Tuindorp is zowel voor kinderen als ouderen een veilige wijk. Kinderen spelen veel op straat, ouderen lopen met de rollator op straat. De tunnels gaan zorgen voor een sterke toename van de onveiligheid op de openbare weg en verhoogt het risico op auto- en woninginbraken door deze toename van vluchtwegen. Dat risico is bepaald niet denkbeeldig. De recent door de gemeente gepubliceerde cijfers over veiligheidsbeleving en overlast laten dat zien. 51% ervaart onveiligheid in Overvecht tegen 36% in Noordoost. Gelet op de inrichting en het gesloten karakter van Tuindorp, zal dat percentage in de buurt nog lager zijn. • Gesteld is dat de tunnels prettig zijn voor de leerlingen van het Rietveld college. Zoals bij u bekend gaan die leerlingen tegenwoordig met fatbikes en kratfietsen naar school. Op grond van de CROW eisen voor dit soort gebruik van fietspaden wordt de minimale breedte van de tunnels dan zo groot, dat die niet in te passen zijn op de A. Thaerlaan. Om de tunnels ook toegankelijk voor kinderen en ouderen te maken, zijn brede voetpaden nodig en dienen de hellingbanen lang te zijn. Daar is op de A. Thaerlaan geen plaats voor; zowel voor de minimale breedte als voor de minimale lengte is op de A. Thaerlaan geen plaats. De namens de gemeente aanwezige mobiliteitsmedewerker bleef het beantwoorden van vragen hierover het antwoord schuldig. Men is niet in Tuindorp gaan kijken. • De aanwonenden onderhouden de groenstrook naast de A. Thaerlaan. In het kader van de vergroening van de stad, is het beter die strook in te richten als de groenstrook zoals op de Linnaeuslaan. Dat is een win-win situatie. • Het onderwijsbeleid van de gemeente Utrecht is er op gericht zoveel als mogelijk kinderen in de eigen buurt naar school te laten gaan. Waarom Overvechters stimuleren om dat niet te doen? • Op vragen over de noodzaak van de tunnels en naar het toekomstig fietsverkeer, in aantallen, tussen Overvecht en Tuindorp kon de mobiliteitsmedewerker geen antwoord geven. Dat is onbekend.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Waarom is er in het kader van het mobiliteitsbeleid geen onderzoek verricht naar de mogelijkheden en beperkingen van het mobiliteitsgedrag van Overvechters? • Het ontbreekt aan een logisch vervolg van fietsroutes door de buurt vanaf de ingetekende tunnellocaties. Tuindorp heeft al drie verbindingen naar de stad die perfect voldoen. 1. De Tripkade, 2. De Reinwardtlaan en 3. de Jordanlaan. Alle drie sluiten zij zeer goed aan op de huidige fietsverbindingen vanuit Overvecht naar de stad. • De tunnels komen uit in een woonwijk zonder voorzieningen zoals winkels, cafés of openbare voorzieningen, zodat er geen doel is voor de fietsers en wandelaars. • Een tunnel in het verlengde van de Plutodreef leidt tijdens het spitsuur tot zeer gevaarlijke situaties op de Magnuslaan. Deze weg is een auto ontsluiting voor het deel van Tuindorp beneden de Linnaeuslaan. Een 2-richtingenweg waar auto's slechts in één richting tegelijk kunnen passeren. In combinatie met fietsende en zwalkende scholieren is dat het uitlokken van een onveilige situatie. • De knip op de Trip maakt een ongelijkvloerse kruising voor auto's op de Eykmanlaan met het spoor noodzakelijk. Daar zullen fietsers en voetgangers dermate veel voordeel van hebben dat de aanleg van de extra tunnels tussen Tuindorp en Overvecht overbodige luxe zijn. 3.2 Het afsluiten van de Tripkade voor doorgaand autoverkeer Overvecht-Zuid en Tuindorp zijn voor auto's slechts verbonden door één weg. Het afsluiten van die weg betekent dat al het verkeer zeer ver om moet gaan rijden. Ook het verkeer vanuit Overvecht-Zuid richting binnenstad, zal veel meer km's gaan maken. Dat heeft tot gevolg dat de luchtvervuiling rondom Tuindorp toe gaat nemen. Deze aantasting van gezondheid en woongenot is niet in kaart gebracht.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er is slechts één argument voor de knip aangevoerd. Het afsluiten van de Moezeldreef voor autoverkeer tussen Overvecht-Zuid en het winkelcentrum. Zoals eerder geschreven is voor de knip op de Trip een nieuwe stadsbrede mobiliteitsvisie nodig. In antwoord op vragen door Tuindorps Belang is over deze knip als volgt geantwoord: 1. Wat is de visie achter het nieuwe verkeerscirculatieplan? Zoals in de Ruimtelijke Strategie (RSU) omschreven wil Utrecht gezond groeien en we doen dat via het uitgangspunt 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. Voor het mobiliteitssysteem in Overvecht betekent dit dat we inzetten op het verbeteren van lopen, fietsen en openbaar vervoer en het beperken van ruimte voor de auto/autogebruik. Het verkeerscirculatieplan bevat dan ook maatregelen die hierop gericht zijn: verbeteren en toevoegen van voet, fiets en ov verbindingen en waar nodig tegengaan van (doorgaand) autoverkeer door woonbuurten door bijvoorbeeld knips voor autoverkeer. 2. Waarom wordt de Tripkade afgesloten voor gemotoriseerd verkeer? Park de Watertoren wordt zoveel mogelijk autovrij. Hiermee vervalt de autoverbinding tussen NRU en Brailledreef via de Moezeldreef-Marnedreef. Dit zorgt voor een verschuiving van autoverkeer naar (onder andere) de route Moezeldreef-Meester Tripkade. Een toename van autoverkeer op deze route (zowel in Overvecht als in Tuindorp) is vanuit leefbaarheid/veiligheid niet gewenst. Daarbij komt dat deze route een belangrijke openbaar vervoer (HOV) route wordt, meer autoverkeer zou ten koste van de betrouwbaarheid en doorstroming van deze OVlijn gaan. Visies vanuit Tuindorp contra de knip in de Trip: • Bij het aanbrengen van een knip op de Tripkade is op voorhand te verwachten dat er meer verkeer een route dwars door de wijk kiest om uit te komen op de Eykmanlaan. De wijk Tuindorp is daar echter	

Nr.	Reactie	Antwoord
	niet geschikt voor. Nu al is het op het deel Regentesselaan waar het tweerichtingsverkeer is, passen en meten. Verkeer kan elkaar niet passeren en bij het kruispunt Schimmelpenningclaan-Regentesselaan zijn vaak opstoppingen. • Alleen aan de Overvecht zijde van station is een Park- and-Rideplek Bij het aanbrengen van een knip op de Tripkade is die niet meer bereikbaar. De Tuindorpzijde is slecht bereikbaar per auto en voor een Park- and- Rideplek is geen plaats. Dat belemmert dat mensen die slecht ter been zijn per auto gehaald of gebracht kunnen worden. • Het afsluiten van de Tripkade voor autoverkeer vergroot het aantal extra vervoersbewegingen over de Eykmanlaan. Als alle 9000 vervoerbewegingen (of zelfs maar de helft ervan) voor de Eykmanlaan kiest wordt dat een zeer drukke weg. De Eykmanlaan is nog slechts recent heringericht. Daarbij zijn maatregelen voor het veilig oversteken te voet of per fiets achterwege gebleven omdat de verkeersintensiteit laag is. • Op dit moment gaan kinderen vanaf de bovenbouw basisschool leeftijd zelfstandig en veilig naar De Gaard. Het is de vraag of dat in de toekomst nog kan blijven gebeuren. De oversteek van Tuindorp naar De Gaard komt onder druk te staan. Hoe wordt de veiligheid van de oversteek geborgd en hoe wordt ervoor gezorgd dat deze noodzakelijke en laagdrempelige verbinding tussen Tuindorp en centrale buurtvoorzieningen veilig blijft? • Het sluiten van de slagbomen van de gelijkvloerse kruising met het spoor op de Eykmanlaan veroorzaakt geregeld lange files. Door de knip in de Trip, zal de verkeersintensiteit zodanig toenemen dat die files zo lang zijn dat dat niet langer aanvaardbaar is. De Eykmanlaan is een belangrijke verbinding voor Brandweer, Politie en Ambulance. Het opheffen van de ongelijkvloerse kruising van de Tripkade met het spoor maakt dan een nieuwe ongelijkvloerse kruising met de Eykmanlaan noodzakelijk. Welk overleg is daar met Pro Rail over gevoerd, en wat is de uitkomst?	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Ook voor fietsers en wandelaars is de spoorwegovergang nu een obstakel. Het wegnemen daarvan zal ook kunnen bijdragen aan het verbeteren van de in de omgevingsvisie gewenste verbinding tussen Overvecht en Tuindorp • Ook draagt het wegnemen van een overweg bij aan het vergroten van de veiligheid vanwege het verminderen van kans op ongelukken Zie in dat kader: https://www.prorail.nl/veiligheid/overwegen#:~:text=Overwegen%20zorgen%20ervoor%20dat%20treinverkeer,van%20veilig%20gedrag%20van%20weggebruikers.	
82	Mijn reactie beperkt zich tot twee onderwerpen: 1) brug(gen) over de Vecht Alle bezwaren die worden genoemd in de documenten onderschrijf ik. Ik zie geen enkele reactie op die bezwaren. Slechts wordt volgehouden dat er brug(gen) voor langzaam verkeer zal/zullen worden toegevoegd. Daarbij is onduidelijk of de plannen bij Natuurgebied Zuilen worden meegeteld. Die bruggen zijn wel ingetekend, maar er staat soms bij dat dit een apart project is. Dat maakt het dus onduidelijk. Verder zijn er drie mogelijkheden ingetekend tussen de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug. Zijn dit de bewuste mogelijkheden of ligt het nog helemaal open? Ten oosten van de Marnixbrug is ook nog een extra verbinding ingetekend. Telt die ook mee? Bij de onderbouwing van keuzes kan ik nergens lezen wat nu precies de noodzaak is van één of meerdere extra bruggen over de Vecht. De bezwaren (en de onderbouwing daarvan) handhaaf ik dan ook. Daarbij wil ik nog opmerken dat áls er een extra verbinding komt tussen de genoemde bruggen, dit ten koste zal gaan van ligplaatsen van woonarken. Dat lijkt mij ook een belangrijk praktisch en financieel bezwaar. 2) herinrichting Nieuwe Zandpad	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De gemeente heeft de ambitie om het Zandpad te vergroenen en de recreatieve route te versterken, maar er is op dit moment geen budget voor beschikbaar.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nu staat er dat dit "op termijn" opnieuw en op natuurlijke wijze wordt ingericht. Ik begrijp niet goed waar het wachten op is. Duidelijk is dat prostitutie op boten niet zal terugkomen. Ook nieuwe ligplaatsen voor woonarken is kennelijk (en jammer genoeg) niet de bedoeling. Het lijkt mij een relatief kleine ingreep en goedkope manier om dit stuk te herinrichten voor groen en recreatie. Kade en weg verwijderen, goed fiets- en wandelpad maken met goede verlichting. Groen toevoegen en voilá. Nu ligt dit er al jaren troosteloos en onveilig te wezen bij, terwijl dit zoveel mooier kan en waar bijna iedereen vóór is!	
83	Positief Allereerst wil ik laten weten dat ik nu bijna twee jaar met heel veel plezier in Overvecht Noord woon. De huizen zijn ruim, het is rustig en ik woon vlakbij het groen. Ondanks de slechte naam van de wijk, woon ik hier met heel veel plezier. Ik ben positief over de keuzes in de omgevingsvisie omtrent vergroenen, aantal huurwoningen minimaal gelijk, verbeteren openbaar vervoer door snelle OV-verbinding en afsluitingen in de wijk voor auto's. Negatief Bij 'veilig en verbonden' en specifiek bij het onderdeel 'minder parkeren op straat' wil ik graag meegeven dat overal betaald parkeren voor mij onwenselijk is. Het gratis parkeren is fijn voor mijzelf en mijn bezoek, ik heb geen parkeerproblemen. Omdat ik dat graag zo wil houden, wil ik ook meegeven dat ik tegen minder parkeerplaatsen ben. Prima als er meer ondergronds wordt geparkeerd (vervanging) of dat er ondergrondse parkeerplaatsen komen bij nieuwbouw, maar minder parkeerplaatsen betekent meer gedoe in de wijk. Nu is het parkeren geen stressfactor en dat zou ik graag zo willen houden. Waar het gaat om 'veilig en verbonden', bij 'herinrichting buurtstraten' wil ik graag mijn voorkeur uitspreken voor 30 km per uur, en niet voor 15 km per uur. Als automobilisten zich in mijn wijk op dit moment aan de huidige snelheid van 50 km per uur zouden houden, zou ik daar al	Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.

Nr.	Reactie	Antwoord
	erg blij mee zijn. Ik snap de keuze voor 30 km per uur in buurtstraten, zoals mijn straat (Cantondreef). 15 km per uur zal denk ik zo onrealistisch laag zijn dat niemand zich daar aan gaat houden en zal eerder een averechts effect hebben. Liever zou ik 30 km per uur willen zien, zodat dit een realistische snelheid is waar mensen zich waarschijnlijk eerder aan zullen houden. Blinde vlek? Wat ik mis in de omgevingsvisie is het aanpakken van het afvalprobleem in de wijk. In mijn eigen buurt is dat geen probleem en zijn de straten schoon, maar er zijn veel delen van Overvecht waar heel afval wordt gedumpt en bijgeplaatst. Dat is echt een groot probleem voor de wijk, geeft een nare sfeer en overlast, gek genoeg komt dit probleem niet terug in de plannen. Ook ik weet niet wat er precies moet gebeuren (meer voorlichting? boetes? meer containers op zaterdag zoals recent is gestart? ondergrondse containers vaker legen?), maar het is voor mij erg raar dat zo'n belangrijke factor niet is verwerkt in de omgevingsvisie voor Overvecht. Tot slot wil ik graag kwijt dat ik het best even zoeken was om de pfd documenten A en B te vinden. Even dacht ik dat er alleen beknopte informatie was over wat de uitgangspunten zijn. Mogelijk kan dit iets duidelijker aangegeven worden op de site, hoewel ik begrijp dat jullie ook veel informatie over het proces willen delen.	Tijdens veel gesprekken en ook online benoemen Overvechters dat er veel zwerfafval en grofvuil in de wijk is. Het staat zelfs in de top 3 van wat mensen vinden dat er beter kan in de wijk. Zij willen minder zwerfafval en grofvuil op straat. De omgevingsvisie Overvecht 2040 gaat niet over het verwijderen van zwerfafval of grofvuil. We zetten ons elke dag in voor een schoon en leefbaar Utrecht. Dit doen we door middel van onze reguliere werkzaamheden én onze zwerfafvalaanpak. We nemen maatregelen om zwerfafval te voorkomen en te verminderen. Denk hierbij aan bijvoorbeeld communicatie, maar ook participatie. Er melden zich ook steeds meer inwoners aan om zwerfafval op te ruimen. Aanmelden kan via Zwerfafval | gemeente Utrecht. Alleen samen zorgen we voor een schoon Utrecht.
84	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu

Nr.	Reactie	Antwoord
		aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
85	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
86	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
		U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
87	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
88	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.

Nr.	Reactie	Antwoord
89	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
90	Op de informatieavond hebben wij informatie ingewonnen over het tracé van de HOV. Dit lijkt nog geen gelopen race, vandaar deze ideeën. - Laat de HOV over de Moezeldreef/ Marnedreef rijden en haal het autoverkeer daar weg. Dit tracé ligt niet in de buurt van woningen waar op de begane grond geleefd wordt. - Laat de HOV over de gehele Moezeldreef rijden tot aan de Theemsdreef en daar aansluiten op de al bestaande busroute. Het park wordt op die manier voor een kleiner stuk doorsneden door de busbaan. Daarnaast is het een slecht idee om Overvecht-Zuid, de oprit naar de A27 onmogelijk te maken, door de Moldaudreef en Donaudreef af te sluiten. Ik hoop dat er serieus gekeken gaat worden hoeveel mensen uit Overvecht-Zuid één van deze routes gebruiken om naar de A27 te komen. De Meester Tripkade en de Kardinaal de Jongweg staan nu al vol en het wordt onmogelijk om naar de Einsteindreef te komen. Niet iedereen die in Utrecht woont, werkt er ook. De NRU is een veel	De route van het HOV door Park de Watertoren is aangepast en verder van de woningen gelegd (zie ook hoofdstuk 2 van de reactienota). Vanuit Overvecht-Zuid wordt het bereiken van de A27 niet onmogelijk gemaakt. Afhankelijk van de locatie in Overvecht-Zuid kunt u via de Einsteindreef of Moldaudreef de wijk verlaten richting de NRU - A27. Bij de planvorming rond de NRU (afzonderlijk project) wordt nadrukkelijk gekeken naar de functie van de NRU voor bestemmingsverkeer Utrecht/Overvecht en regionaal verkeer.

Nr.	Reactie	Antwoord
	gebruikte weg voor sluipverkeer tussen de A2 en de A27, misschien kan daar ook naar gekeken worden, zodat de Overvechters deze weg kunnen gebruiken om van het ene deel van de wijk naar het andere deel te komen. Hoe de wegen precies gaan lopen is niet goed te zien op de tekeningen, vanwege de dikke rode lijn van de HOV.	
91	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
92	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
		U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
93	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
94	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.

Nr.	Reactie	Antwoord
95	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
96	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
97	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen

Nr.	Reactie	Antwoord
	plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
98	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
99	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om

Nr.	Reactie	Antwoord
		ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
100	Ik schrijf u om mijn ernstige bezwaren te uiten tegen de voorgestelde omgevingsvisieplannen van de gemeente, met name met betrekking tot het plan om wegen af te sluiten en de invoering van onnodige snelheidsbeperkingen. Als bewoner van Overvecht ben ik van mening dat de wegen in hun huidige staat behouden moeten blijven. Het afsluiten van wegen zal niet alleen de mobiliteit van de inwoners belemmeren, maar ook negatieve gevolgen hebben voor de leefbaarheid van onze gemeenschap. Ik dring er bij u op aan om af te zien van dit aspect van de plannen en om te luisteren naar de wensen van de bewoners die in deze straten wonen. Daarnaast wil ik mijn bezorgdheid uiten over de voorgestelde snelheidsbeperkingen. Deze beperkingen lijken ongegrond en zouden onnodige belemmeringen opwerpen voor het verkeer in onze buurt. Ik verzoek u vriendelijk om de noodzaak van deze maatregelen te heroverwegen en om te zoeken naar alternatieve oplossingen die recht doen aan zowel de verkeersveiligheid als de behoeften van de bewoners. Het is van groot belang dat de stemmen van de inwoners serieus worden genomen en dat er gezamenlijk wordt gezocht naar maatregelen die de leefomgeving verbeteren zonder onnodige beperkingen op te leggen. Ik hoop oprecht dat u deze punten in	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren. De snelheid van autoverkeer is een belangrijke factor in de ervaren verkeersonveiligheid en bij het voorkomen van ongevallen. Daarom zetten we in Utrecht op veel wegen in op de invoer van een snelheidslimiet van 30 km/uur (of 15).

Nr.	Reactie	Antwoord
	overweging neemt en dat er een open dialoog tot stand kan komen om tot constructieve oplossingen te komen.	
101	Ik, de bewoner van Overvecht, ben tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze wil ik kenbaar maken dat ik tegen dit plan ben. Ik wil mijn bewegingsvrijheid beschermen en zie o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Ik voel mij enorm benadeeld en verzoek u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
102	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.

Nr.	Reactie	Antwoord
103	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
104	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
105	Volgens het ontwerp omgevingsvisie Overvecht zullen er alleen in de omgeving van Zamenhofdreef sociale huur woningen komen. In alle andere wijken komen allen vrije sector en koop woningen. Tegelijkertijd	We werken toe naar een wijk waarin meer variatie is in type woningen en woningbouwsegmenten. Dit zodat je ook in de wijk kunt blijven als je niet (meer) in aanmerking komt voor een sociale huurwoning. Een deel

Nr.	Reactie	Antwoord
	wordt er gepleit dat nieuwe plannen het makkelijker zou maken voor mensen uit Overvecht een passende woning te vinden. Volgens het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wordt oversteekbaarheid van Franciscusdreef, Einsteindreef, Brailledreef verbeterd door de weg af te sluiten voor auto verkeer of de weg versmallen tot 1 rijstrook. Het is mij onduidelijk waarom dat zo radicaal moet. De wegen zijn prima over te steken. Er zijn stoplichten en zebrapaden. Voetgangers zowel fietsers kunnen probleemloos oversteken. Bovendien is in huidige situatie ook voor automobilisten bewegingsruimte. Wat in de toekomst onmogelijk is. En dat rijmt mij niet met leef plezier. Wordt wijk Overvecht straks alleen aantrekkelijk voor jonge rijke mensen in goede gezondheid?	hiervan zal middeldure huur zijn, een deel koop. Precieze aantallen volgen uit concrete projecten die ontwikkeld worden. Het aantal sociale huurwoningen blijft minimaal gelijk. Ook blijft sociale huur onderdeel van nieuwbouwprojecten. Dit geldt ook voor andere locaties dan de Zamenhofdreef. Samen met corporaties wordt gekeken of zij een grotere rol kunnen nemen in het verhuren van middeldure huurwoningen. Dat kan ook in de bestaande bouw, maar alleen als er elders sociale huurwoningen worden toegevoegd (en het aantal sociale huurwoningen dus niet daalt). De genoemde wegen worden niet afgesloten. Verder hebben we de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Overvecht wordt straks niet alleen aantrekkelijk voor jonge rijke mensen in goede gezondheid. We bouwen aan een gemengde wijk met 5.000 woningen extra die aantrekkelijk moet zijn voor verschillende mensen. Deze woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Voor heel Overvecht streven we naar een verdeling van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector. Deze percentages zijn geen doel op zich, maar geven de ontwikkelrichting voor Overvecht aan. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen in Overvecht. We hebben in de omgevingsvisie vier doelgroepen benoemd die we extra aandacht geven: ouderen, jongeren, studenten en middeninkomens. We bouwen zowel voor de Overvechter als voor de woningzoekende van buiten de stad.

Nr.	Reactie	Antwoord
106	Ik, een bewoner van Overvecht, ben tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze wil ik kenbaar maken dat ik tegen deze plannen ben. Ik wil mijn bewegingsvrijheid beschermen en zie o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Onze jongste zoon heeft een beperking, het is van groot belang dat wij ons met de auto kunnen vervoeren in de gehele wijk en voor de deur kunnen blijven parkeren. Ik voel mij enorm benadeeld door deze schokkende plannen en wil bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoek u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
107	Kijkend naar deze plannen vallen ons enkele zaken op: De plannen over (deel)mobiliteit, OV en bereikbaarheid lijken haaks te staan op inclusiviteit Wordt er bij de (parkeer)hubs wel rekening gehouden met minder mobiele bewoners? Als veel doorgaande wegen worden afgesloten voor auto's, zijn deze dan wel bereikbaar voor Regiotaxi en voor Buurt Mobiel? Telkens omrijden via de ring?? Die toch al enorm druk is, zeker in de spits? Door telkens ver om te moeten rijden zullen wij heel wat minder bewoners kunnen helpen, niet of minder op tijd kunnen rijden, veel langer onderweg zijn etc. Met als gevolg dat de mensen die het zo hard nodig hebben minder of zelfs niet meer geholpen kunnen worden. Nu helpen wij 6 a 7 duizend mensen per jaar!! Of krijgen wij dan een ontheffing? Hoe toegankelijk is het OV dat overblijft voor minder mobiele bewoners? De afstand naar een dichtstbijzijnde bushalte? Parkeren bij eigen huis wordt lastiger, hoe zit dat met gehandicaptenparkeerplekken en plekken voor scootmobiel?	Wij denken dat deze plannen niet haaks staan op inclusiviteit. Wij zetten in op de verbetering van bereikbaarheid voor lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Verder blijft het mogelijk om alle bestemmingen met de auto te bereiken. Dit betekent dat iedereen kan deelnemen, ook als je bijvoorbeeld slecht ter been bent of geen rijbewijs hebt. Wanneer we hubs maken zijn toegankelijkheid en de routes van/naar de hubs onderdeel van de (ontwerp)opgave. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Bij verdere uitwerking van de plannen gaan we kijken of het nodig /wenselijk is dat buurtmobiel/regiotaxi een ontheffing krijgt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	sowieso betaald parkeren in de toekomst. Kunnen bewoners deze lasten van een parkeervergunning dragen? Parkeren bij voorzieningen wordt lastiger, hoe blijven deze voorzieningen toegankelijk, bereikbaar voor bewoners? En blijven deze voorzieningen rendabel voor ondernemers? Zo niet, dan zal het aanbod afnemen en moeten bewoners nog verder weg voor hun dagelijkse dingen. Dragen deze plannen bij aan het (her)inrichten van Overvecht als levensloopbestendige en inclusieve wijk? Hier hebben wij onze twijfels over. Wij vragen u met klem de doorgaande wegen zoals voorgesteld in dit plan niet af te sluiten!	Het buurtgerichte OV blijft juist ook om de toegankelijkheid voor minder mobiele bewoners te waarborgen. Zeker daar waar loopafstanden naar de HOV as te lang zijn is het buurtgerichte OV hiervoor van belang. Gehandicaptenparkeerplekken worden ingepast en scootmobielen kunnen ook in de toekomst dicht bij huis worden geparkeerd. Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad De betaalbaarheid van parkeren is niet iets waar de omgevingsvisie over gaat. Voorzieningen blijven bereikbaar voor autoverkeer, er blijven parkeerplekken beschikbaar. Verder werken we juist ook aan het verbeteren van de bereikbaarheid per openbaar vervoer, fietsen en lopen. Winkels zijn afhankelijk van een goede bereikbaarheid. Dat geldt voor lopen, fietsen, OV en autobereikbaarheid. Alle voorzieningen in Overvecht blijven bereikbaar met de verschillende vervoerswijzen, waarbij we vooral lopen, fietsen en OV aantrekkelijker willen maken. Nabijheid van voorzieningen is ook onderdeel van het mobiliteitsbeleid, zodat lopen en fietsen aantrekkelijke opties zijn. Wij vinden het belangrijk dat Overvecht een wijk voor iedereen is. Bij de herinrichting van de openbare ruimte houden we rekening met mensen die minder mobiel zijn. Bij nieuwbouw zullen er ook levensloopbestendige woningen gebouwd worden. We hebben in de omgevingsvisie vier doelgroepen benoemd die we extra aandacht geven. Ouderen zijn een

Nr.	Reactie	Antwoord
		van de vier doelgroepen. Zo maken de uitbreiding van woon-zorgvoorzieningen voor ouderen mogelijk, bij voorkeur in combinatie met een bredere ontmoetingsfunctie voor de buurt en in de nabijheid van winkels. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
108	Bij deze wil ik duidelijk maken dat het plan alleen voor onrust gaat zorgen en het plan ook nergens op slaat. Momenteel heerst al een parkeer probleem in verschillende straten laat staan als die ook nog eens worden gesloten. Ik ben het niet mee eens. het is prima hoe overvecht er nu uit ziet. Wat betreft wegen sluiten vind ik al helemaal verbazingwekkend. Overvecht is het hart van utrecht het zit altijd vol met auto's als er wegen voorgoed gesloten gaan worden word het een chaos.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
109	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen. Daaraan wil ik toevoegen dat het mij opvalt hoe mensen van andere afkomst slecht zijn geïnformeerd over wat in hun wijk staat te gebeuren. Deze wijk telt naar mijn laatste informatie ruim 11 duizenden van 16	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	duizend inwoners die een andere moedertaal hebben dan de Nederlandse. Het lijkt mij dat de gemeente hier de plank volledig mis slaat door de geen info avonden te organiseren waar de bewoners goed kunnen worden geïnformeerd in taal die zij het beste beheersen!	U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren. Hoewel er bij de informatiebijeenkomsten geen tolken aanwezig waren, konden Overvechters die een andere moedertaal hebben zich op verschillende manieren op de hoogte stellen van de omgevingsvisie Overvecht. Van het wijkbericht over de inspraak waren een Arabische en een Engels versie beschikbaar. Ook de video over de omgevingsvisie had een Arabische en Engelse ondertiteling.
110	Wij willen geen wegafsluitingen in overvecht zoals de omgevingsvisie in voorziet. Ik ben mantelzorger van mijn moeder en moet snel met de auto bij haar kunnen komen. Door deze plannen is dat niet mogelijk.	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de beleidsnota in de paragraaf Veilig en verbonden.
111	De plannen die momenteel worden voorgesteld, vormen een directe bedreiging voor onze wijk, met name in Overvecht, en dit is iets wat wij als Utrechters niet langer kunnen negeren. Het is essentieel dat wij als gemeenschap onze stem laten horen en actie ondernemen. Dit is slechts het begin van een beweging waarbij burgers opstaan om gehoord te worden. Het is belangrijk dat heel Nederland begrijpt dat dit geen geïsoleerd incident is, maar een kwestie die verstrekkende gevolgen kan hebben. Als de gemeente niet afziet van deze plannen kan het zelfs escaleren naar grotere protesten die Utrecht nog nooit heeft ervaren. Wij zijn vastberaden onze rechten te verdedigen, onze vrijheid van beweging wordt bedreigd en ons woongenot wordt hierdoor enorm aangetast. Dit is iets wat wij als gemeenschap niet kunnen accepteren. Ik roep u dringend op om deze destructieve plannen onmiddellijk stop te zetten. Als bijlage vindt u mijn uitgebreide brief, waarin ik mijn standpunten nader heb toegelicht. Ik adviseer u om deze zorgvuldig te	Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. **Verkeersherstructurering en verlaagde snelheden** Zeker in woonstraten waar spelende kinderen zijn, wordt overgestoken en fietsers op de rijbaan rijden kiezen we voor een veiligere snelheid van

Nr.	Reactie	Antwoord
	bestuderen en voortaan de bewoners van de wijk actief te betrekken bij het planvormingsproces. Hier onder meer informatie over onze protest en petitie:…… Als inwoner van Overvecht en Utrecht, geboren en getogen in deze prachtige stad, wil ik mijn ernstige bezorgdheid uiten over de voorgestelde plannen in de ontwerp-omgevingsvisie voor Overvecht. De ontwerp-omgevingsvisie voor Overvecht schetst een rooskleurig beeld van een toekomstige wijk met meer diversiteit aan woningen, voorzieningen en werkplekken. Hoewel ik het belang van vooruitgang en ontwikkeling in onze wijk waardeer, ben ik van mening dat deze plannen ernstige gevolgen kunnen hebben voor de leefbaarheid en het welzijn van Overvecht. **Verkeersherstructurering en verlaagde snelheden** a.Het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u of zelfs 15 km/u kan zeker bijdragen aan de verkeersveiligheid, maar het brengt ook risico's met zich mee, zoals toenemende frustratie onder automobilisten en langere reistijden. Vooral tijdens de spitsuren is het verkeer al zeer intensief op de ring van Utrecht Noord en op de Einsteindreef. Recente veranderingen, zoals het verminderen van rijstroken op de Marnixlaan, hebben al tot aanzienlijke verkeersproblemen geleid. Studies suggereren dat het verlagen van de snelheidslimieten niet altijd resulteert in een significant lager aantal ongelukken. Doordat er "knips" langs de centrale wegen (Carnegie, Zamenhof, Marne en Moezel) en knips tussen de buurten Amazone, Mr. Tripkade, Tigris en Neckar op verschillende plaatsen worden aangebracht, worden autoverbindingen tussen buurten verwijderd. Hierdoor zal een groot deel van het autoverkeer binnen de wijk via de Noordelijke Randweg en via de Franciscusdreef, die in de omgevingsvisie voor Overvecht een eenbaansweg wordt net als op de marnixlaan, of via de Einsteindreef vanuit de randweg naar andere delen van de wijk moeten	30 of 15 km/uur. Ook als dit mogelijk elders tot toenemende frustratie leidt. Lagere snelheden leiden tot minder en minder ernstige ongevallen. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Er is geen sprake van dat parkeerplekken worden verplaatst naar buiten de wijk. We werken met de omgevingsvisie ook aan het verbeteren van bijvoorbeeld het Openbaar Vervoer. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Zij kunnen bij de voorgestelde maatregelen bijvoorbeeld gebruik maken van de vrije busbanen, waardoor de bereikbaarheid wordt gegarandeerd. Mensen die afhankelijk zijn van hun auto kunnen deze blijven gebruiken. Daarnaast zetten we in op het verbeteren van bijvoorbeeld lopen en het

Nr.	Reactie	Antwoord
	omrijden, wat een 8 tot 10 keer langere reistijd tot gevolg heeft. Dit leidt tot extreme verkeersopstoppingen die nog nooit zijn waargenomen in Utrecht. De Tiberdreef, Neckardreef, Moezeldreef, Zamenhofdreef, Nijldreef, Tigrisdreef, Carnegie dreef, Riobrancodreef worden allemaal gesloten omdat GroenLinks en de PvdA onze wijk extremistisch auto-luw willen maken, wat een extreem slecht plan is. Dit gaat leiden tot verkeersopstoppingen, langere reistijden en belemmering van de mobiliteit van bewoners en bedrijven. Het is van cruciaal belang dat de gevolgen van dergelijke verkeersherstructureringen zorgvuldig worden overwogen om ervoor te zorgen dat de leefbaarheid en bereikbaarheid van de wijk niet worden aangetast. Het kan niet zo zijn dat we 5.000 woningen en 3.000 werkplekken toevoegen aan de wijk om ons vervolgens niet meer goed per auto te kunnen verplaatsen in de wijk. Is er voldoende parkeergelegenheid en is het wegennet hierop berekend? Op dit moment lijkt het antwoord nee te zijn. Kunnen we echt niet vertrouwen op een onbetrouwbaar bussysteem dat fungeert als hubs voor transport? Waarbij bewoners dagelijks vanaf parkeerplaatsen buiten de wijk naar hun eigen woning (een luchtgevangenis) worden vervoerd? Dit alles omdat GroenLinks en de PvdA iedereen op de fiets willen krijgen en autorijden ontmoedigen. Dit plan kan niet worden doorgevoerd; het is een extremistisch plan en moet per direct gestopt worden. Het is evident dat deze plannen automobilisten, huiseigenaren, ondernemers, zorgverleners en essentiële diensten zoals ***politie***, ***brandweer*** en ***ambulances*** benadelen. Het dwingen van deze belangrijke instanties om omwegen te maken en extra tijd te verspillen om calamiteiten te bereiken, vormt een ernstig gevaar voor de veiligheid en het welzijn van alle bewoners van Overvecht. Het is eenvoudigweg onaanvaardbaar dat dergelijke plannen worden	openbaar vervoer, ook belangrijk voor de mobiliteit van mensen die niet (meer) de beschikking hebben over een auto of rijbewijs zoals ouderen en kinderen. **b. Groen- en blauwverbetering** Fijn dat u de uitgangspunten 'Groen en blauw verbeteren en versterken' en 'Beschermen en versterken van de hoofdgroenstructuur' steunt. De omgevingsvisie beschermt de hoofdgroenstructuur en geeft aan waar dat (weloverwogen) door de ontwikkeling van 5000 nieuwe woningen niet mogelijk is. Daardoor ontstaat duidelijkheid waar wel en waar niet gebouwd mag worden. Het lukt niet altijd om alleen maar op de verharde of bebouwde delen van de wijk te bouwen, soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden. De visie houdt er rekening mee dat er groen op verschillende plekken zoals in de buurten, in parken, in belangrijke verbindingen en in het buitengebied toegevoegd (en gecompenseerd) wordt en daardoor ook verschillende kwaliteiten heeft. Naast meer woningen komt er ook meer groen in de wijk. De huidige Carnegiedreef is ecologisch eenzijdig en is met name op de auto gericht en niet op lopen en verblijven. Ecologische en recreatief gezien is het verbinden van groengebieden een enorme verbetering voor mens en dier. De stad Utrecht groeit en veel mensen zoeken een woning. We zien in Overvecht veel kansen voor wijkverbetering door het toevoegen van nieuwe woningen met behoud van de waarden van de huidige wijk. Hierbij is een belangrijk uitgangspunt om de bestaande groene hoofdstructuur, een belangrijk deel van de prachtige groene omgeving van de wijk te behouden en te versterken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	doorgezet zonder rekening te houden met de praktische gevolgen en de potentiële risico's die zij met zich meebrengen voor de gehele gemeenschap. Veel bewoners zijn afhankelijk van hun auto voor hun werk. En we mogen ook onze ouderen niet vergeten. Het is van groot belang om hun comfort en gemak te waarborgen en mobiliteit is daar een belangrijk onderdeel van. Overvecht is een van de meest aantrekkelijke wijken om te wonen, met zijn gunstige ligging nabij de snelwegen A2 en A27, en we moeten er alles aan doen om deze unieke eigenschappen te behouden en te koesteren. Laten we waar nodig verbeteren, maar laten we met respect en voorzichtigheid omgaan met wat al meer dan 60 jaar goed functioneert. **b. Groen- en blauwverbetering** Hoewel het behoud en de versterking van groene gebieden positief is voor de leefbaarheid, rijst de vraag of de voorgestelde maatregelen voldoende zijn om het groen te beschermen tegen verdere verstedelijking en infrastructuurontwikkeling. Het is moeilijk te rechtvaardigen waarom bestaande groene ruimtes zouden moeten wijken voor de bouw van compacte flats, terwijl elders dat groen gecompenseerd moet worden. Ook is niet duidelijk of het compenserende groen van dezelfde kwaliteit is als het verdwenen groen. Dit lijkt op een zeer inefficiënt en onrealistisch plan, dat niet alleen onnodige geldverspilling inhoudt, maar ook schadelijk kan zijn voor de leefomgeving en de belastingbetaler benadeelt. Er zijn voldoende beschikbare grondgebieden waarop 5.000 woningen kunnen worden gebouwd zonder de bestaande leefbaarheid en infrastructuur van Overvecht aan te tasten. Het creëren van een groene zone langs de Carnegiedreef en Zamenhofdreef om Park De Watertoren en Park De Gagel te verbinden	In de omgevingsvisie wordt het belang van diversiteit in de woningvoorraad benadrukt. Dit zowel in prijs, huur en koop, als woningtype, ook in de gebieden waar de dichtheid groot wordt. De keuze voor concentratie van bebouwing zorgt dat er beperkt ruimte zal zijn voor grondgebonden woningen, zoals een traditionele eengezinswoning. De uitdaging wordt daarom om ook in hoogbouw te zorgen voor ruime woningen die geschikt zijn voor gezinnen. Denk aan gezinswoningen op de begane grond met tuin, met daarboven appartementen. In de nieuwbouw is er ook ruimte voor sociale huur. Op plekken waar het aandeel sociale huur nu erg groot is, kijken we met corporaties of een deel bijvoorbeeld in middenhuur verhuurd kan worden. Zo ontstaat er ook in bestaande buurten meer menging, zonder dat dat per definitie nieuwbouw betekent. **c. Ruimte voor groei** In de omgevingsvisie wordt het belang van diversiteit in de woningvoorraad benadrukt. Dit zowel in prijs, huur en koop, als woningtype, ook in de gebieden waar de dichtheid groot wordt. De keuze voor concentratie van bebouwing zorgt dat er beperkt ruimte zal zijn voor grondgebonden woningen, zoals een traditionele eengezinswoning. De uitdaging wordt daarom om ook in hoogbouw te zorgen voor ruime woningen die geschikt zijn voor gezinnen. Denk aan gezinswoningen op de begane grond met tuin, met daarboven appartementen. In de nieuwbouw is er ook ruimte voor sociale huur. Op plekken waar het aandeel sociale huur nu erg groot is, kijken we met corporaties of een deel bijvoorbeeld in middenhuur verhuurd kan worden. Zo ontstaat er ook in bestaande buurten meer menging, zonder dat dat per definitie nieuwbouw betekent. **d. Argumenten tegen de toelichting op de buurtkaart**

Nr.	Reactie	Antwoord
	lijkt geen goed idee. Dit kan leiden tot verstoring van bestaande ecosystemen en habitats. De dieren en mensen leven momenteel al in harmonie, en het is onacceptabel dat de gemeente plannen heeft om onze prachtige wijk Overvecht te vernietigen. Deze nutteloze omgevingsvisie moet dringend herzien of gestopt worden, zodat zowel dieren als mensen er geen last van ondervinden. Overvecht staat bekend om zijn prachtige groene omgeving, die al decennialang een integraal onderdeel vormt van ons leefgebied. Het is een van de meest gewaardeerde kenmerken van onze wijk en verdient de hoogste bescherming tegen ondoordachte en overhaaste ontwikkelingsprojecten. **c. Ruimte voor groei** Het wijkbericht dat naar alle Overvechters is gestuurd, lijkt onschuldig. De toevoeging van 5.000 extra woningen en 3.000 extra werkplekken kunnen theoretisch gezien een positieve impuls geven aan de lokale economie, maar er zijn enkele belangrijke kwesties die dringend aandacht behoeven. De veranderingen die de gemeente nu voorstelt zullen catastrofale gevolgen hebben voor de huizenprijzen van huiseigenaren. Woorden als ***"het aantal sociale huurwoningen blijft minimaal gelijk"*** suggereren dat er geen nieuwe sociale huurwoningen worden gebouwd, maar wel koop- en vrije sectorwoningen. Bovendien is de vraag of er rekening wordt gehouden met de behoefte aan verschillende soorten woningen, zoals eengezinswoningen, in plaats van alleen kleine appartementen. Het is van cruciaal belang om te voorzien in de behoeften van gezinnen die traditioneel willen leven en op zoek zijn naar ruimere woningen. **d. Argumenten tegen de toelichting op de buurtkaart**	Met de omgevingsvisie streven we onder andere naar verdichtte gemengde gebieden met menselijke schaal. Hoogbouw is geen doel op zich maar kan wel bijdragen aan het bouwen van meer woningen en werkplekken én het levert een bijdrage aan het verbeteren van de buurt. Denk aan variatie aan woningen, prettiger verblijfsgebied. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Boven de eerste 4 tot 6 bouwlagen (de stedelijke basislaag) staat het hoogbouwaccent minimaal 5 meter terug. Dit is een middel om menselijke maat, lucht en licht te houden in het openbaar gebied/bouwblok. Leefbaarheid en cohesie zijn ook in de Omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "ruimte voor groei" uitgangspunten gegeven voor ontwikkelingen die in gaan op: 1. het zorgdragen bij ontwikkelingen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied. 2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen. In hoofdstuk “Ruimte voor Groei” van deel A van de ontwerp Omgevingsvisie is aangegeven dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop en nieuwbouw’. Per type gebied leggen we uit bij het kopje ‘ontwikkeling’ wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk is om de

Nr.	Reactie	Antwoord
	De beschrijvingen op de buurtkaart in de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht lijken op het eerste gezicht misschien veelbelovend, maar bij nader onderzoek roepen ze serieuze zorgen op over de toekomst van onze gemeenschap in Overvecht. Laten we eens kijken naar de claims die worden gemaakt en welke gevolgen deze kunnen hebben. **Hoogstedelijke gebieden (Rode kleur):** Het voorstel om gebieden met hoge dichtheid en hoogbouw te ontwikkelen, zoals aangegeven in de rode kleur, kan leiden tot ernstige problemen met betrekking tot leefbaarheid en sociale cohesie. Volgens vooraanstaande stadsactiviste Jane Jacobs kan te veel hoogbouw leiden tot een gebrek aan sociale interactie, verminderde veiligheid op straatniveau en een gevoel van anonimiteit onder bewoners. In plaats van het verhogen van de dichtheid, zouden we moeten streven naar gemengde en menselijke schaal ontwikkeling om de leefbaarheid te waarborgen. Bovendien is ons gebleken dat om hoogstedelijke bouw te ontwikkelen bestaande woningen gesloopt gaan worden. Woningen die technisch in goede staat zijn, waarin mensen wonen die hier gelukkig zijn. Wij vinden dat vernietiging van de wijk. **Stedelijke gebieden (Oranje kleur):** De suggestie om deze gebieden te ontwikkelen met hogere gebouwen kan het proces van gentrificatie versnellen, wat resulteert in de verdrijving van de oorspronkelijke gemeenschap als gevolg van stijgende vastgoedprijzen. Het behoud van betaalbare huisvesting is essentieel voor sociale rechtvaardigheid en het voorkomen van sociale segregatie. **Woonbuurten (Gele kleur):** Het idee om deze gebieden voornamelijk te bestemmen voor wonen kan leiden tot een gebrek aan diversiteit en gemengd gebruik in de buurt. Sociale rechtvaardigheid vereist dat alle leden van de samenleving gelijke kansen op betaalbare huisvesting hebben. Het behoud en de verbetering van betaalbare huisvesting in	doelstellingen te halen. We hebben daarbij de rode hoogstedelijke gebieden opgesplitst in 2 gebiedstypen: • In de rode "hoogstedelijke gebieden" Centrum Overvecht en Stationsgebied: Om de gebiedsopgave te realiseren is op sommige plekken sloop-nieuwbouw nodig. Dat kan door bijvoorbeeld lage bebouwing te vervangen voor hogere. • In de rood-oranje gearceerde "centrale as" gebieden: Sloop-nieuwbouw is mogelijk als dit kansen biedt voor significante verdichting, een goede woningmix, verbeterde wijkstructuur en menging van functies. Vervanging van lage gebouwen door hogere bebouwing is dan het meest voor de hand liggend. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. De omgevingsvisie stelt tot doel dat Overvecht een toegankelijke, betaalbare wijk moet blijven waar plek is en blijft voor huidige Overvechters. Het aantal sociale huurwoningen blijft minimaal gelijk. Het anders benutten van sociale huurwoningen is pas mogelijk wanneer sociale huurwoningen elders zijn toegevoegd. Wanneer sprake is van sloop, wordt in principe het aantal sociale huurwoningen teruggebouwd, aangevuld met andere segmenten. Meer woningtypologieën moet juist ook Overvechters meer kans geven op doorstroming, waar een deel nu de wijk verlaat wanneer zij bijvoorbeeld een koopwoning willen. Het gegeven dat het aantal sociale huurwoningen niet daalt, het bouwen voor Overvechters en het benutten van de ruimte voor buurtvoorrang zorgt ervoor dat Overvecht voor Overvechters blijft.

Nr.	Reactie	Antwoord
	woonbuurten zijn cruciaal om sociale cohesie te bevorderen en segregatie tegen te gaan. **Bebouwing aan het groen (Groen-oranje kleur):** Het groen in Overvecht is van onschatbare waarde en vormt een essentieel onderdeel van onze leefomgeving. Het biedt niet alleen een oase van rust en ontspanning, maar draagt ook bij aan de ecologische veerkracht van ons ecosysteem en helpt de kwetsbaarheid voor klimaatverandering te verminderen. Groene ruimtes spelen een cruciale rol bij het reguleren van de waterhuishouding, het bevorderen van biodiversiteit en het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het behoud van deze groene gebieden is van het grootste belang om de leefbaarheid en duurzaamheid van onze gemeenschap te waarborgen. We moeten juist streven naar het behoud en de versterking van deze waardevolle groene ruimtes. **e. Onvoldoende Onderbouwing van Betaalbaarheid** Hoewel het plan belooft om betaalbare huur- en koopwoningen toe te voegen, ontbreekt concrete informatie over hoe deze betaalbaarheid wordt gewaarborgd. Zijn er specifieke prijsafspraken met ontwikkelaars gemaakt? Hoe wordt voorkomen dat de toevoeging van nieuwe woningen de huizenprijzen opdrijft en de wijk onbetaalbaar maakt voor lage- en middeninkomens? Daarnaast rijst de vraag naar de financiële belangen van de gemeente, woningbouwcoöperaties en andere betrokkenen bij deze plannen. Waarom moet deze ontwikkeling per se plaatsvinden in Overvecht, waar het praktisch onmogelijk is om betaalbare woningen te realiseren, terwijl er voldoende beschikbare grond is in de omliggende gebieden? Waarom wordt er niet gekeken naar alternatieve locaties waar een nieuwe wijk met niet alleen 5.000, maar mogelijk zelfs 20.000 woningen kan worden gebouwd? **f. Impact op Sociale Huurwoningen**	In de woonbuurten (geel) blijft er ruimte voor buurt- en wijkgerichte voorzieningen (bijvoorbeeld kinderopvang, huiswerkbegeleiding, buurtkamer, horeca of fitness). Ook worden er woningtypen gerealiseerd waarbij werken aan huis goed voorstelbaar is. Bij transformatie streven we naar een actieve begane grond, waar o.a. werk een plek krijgt. Leefbaarheid en sociale cohesie zijn ook in de Omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "Ruimte voor Groei" en “Verschillend voor iedereen” uitgangspunten gegeven die ingaan op: • een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen • het zorgdragen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied). • bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen). Belangrijk uitgangspunt in de Omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. De groen-oranje gebieden "transformatie in het groen" hebben tot doel meer en beter groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit kwalitatief en kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar en doorwaadbaar groen, behoud ecologische structuur. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "groene buurtranden". Ook hebben we in de omgevingsvisie de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het standpunt dat het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk blijft, vereist meer transparantie en duidelijkheid. Welke garanties zijn er dat er daadwerkelijk geen afname zal zijn? Zijn er concrete plannen om bestaande sociale huurwoningen te behouden en nieuwe toe te voegen, gezien het alarmerende tekort aan sociale woningen in Utrecht? Meer bewoners creëert meer behoefte aan sociale woningen. Of gaan we alleen voor de rijken van buiten de wijk bouwen? **g. Onvoldoende Focus op Leefbaarheid** Allereerst is het van cruciaal belang dat deze ontwikkelingen niet alleen economische voordelen opleveren, maar ook zorgen voor voldoende infrastructuur, voorzieningen en groene ruimtes om de leefbaarheid te waarborgen. We moeten voorkomen dat dit leidt tot overbevolking, verkeersproblemen of een gebrek aan openbare voorzieningen, wat de kwaliteit van leven in Overvecht zou kunnen aantasten. Het lijkt onrealistisch om 5.000 extra woningen toe te voegen aan de huidige infrastructuur van Overvecht. Ondanks de belofte om meer voorzieningen toe te voegen, rijst de vraag of deze adequaat zullen zijn om aan de behoeften van de groeiende bevolking te voldoen. Zijn er concrete plannen om de beschikbaarheid van scholen, gezondheidszorg en openbaar vervoer te verbeteren? Hoe wordt voorkomen dat de toevoeging van meer woningen en voorzieningen leidt tot overbevolking en een aantasting van de leefbaarheid? Belangrijk is dat de nieuwe woningen en werkplekken bijdragen aan huisvesting van onze jongeren, zodat die een traditioneel gezin kunnen vormen in de wijk. Ook is adequate huisvesting in de wijk van onze ouderen van belang. Daar woont hun familie en daar is hun sociale kring. Zo streef je naar een diverse en inclusieve gemeenschap, zonder dat dit leidt tot gentrificatie of sociale segregatie. Het gebrek aan deze cruciale details doet vermoeden dat de opstellers van de	openbaar gebied. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. **e. Onvoldoende Onderbouwing van Betaalbaarheid** In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) is de keuze gemaakt om binnenstedelijk te verdichten. Daarin is ook vastgelegd om in Overvecht 5.000 woningen extra te bouwen. Vergelijkbare ambities liggen er voor andere wijken in Utrecht, waar ook verdicht wordt. In de omgevingsvisie is de ambitie voor Overvecht verder uitgewerkt. We zijn van mening dat we groei van de wijk juist kan bijdragen aan de verbetering van de leefbaarheid en kwaliteit van buurten. De omgevingsvisie geeft richting aan de ontwikkeling van de woningvoorraad in 2040 met verschillende segmenten, zodat verschillende inkomensgroepen een plek kunnen vinden in Overvecht. Borging van betaalbaarheid en specifieke eisen die gelden voor de verschillende segmenten liggen vast in het actuele woonbeleid. Op dit moment is dat de Woonvisie 2019 en uitwerkingen daarvan, o.a. het actieplan Middenhuur. Juist om de betaalbaarheid te borgen, zal dit beleid de komende jaren worden aangescherpt. Bij concrete ontwikkelingen maken we dan afspraken met ontwikkelaars, waarbij zowel de omgevingsvisie als het meest recente woonbeleid als kaders gelden. **f. Impact op Sociale Huurwoningen**

Nr.	Reactie	Antwoord
	omgevingsvisie mogelijk niet voldoende bekend zijn met de werkelijke situatie in Overvecht. Het is essentieel dat deze plannen, die niet bij onze wijk passen, worden heroverwogen door deskundigen en belanghebbenden, die grondige kennis hebben van de wijk. **h. Duurzaamheidsclaims** Hoewel de visie duurzaamheid en klimaatbestendigheid benadrukt, ontbreken specifieke details over hoe deze doelen worden bereikt. Het is noodzakelijk dat de gemeente met concrete en haalbare plannen komt die daadwerkelijk bijdragen aan een duurzamere en klimaatbestendige toekomst voor Overvecht. We moeten ervoor zorgen dat deze plannen niet alleen in naam duurzaam zijn, maar ook in de praktijk positieve resultaten opleveren voor de hele gemeenschap. **i. Gebrek aan Transparantie en Betrokkenheid** Hoewel het plan spreekt van een stapsgewijze uitvoering over een periode van 15 jaar, blijft het onduidelijk hoe de gemeenschap hierbij betrokken wordt. Hoe wordt input van bewoners verzameld en hun belangen behartigd? Hoe wordt ervoor gezorgd dat de besluitvorming transparant en democratisch is? Het College schrijft in haar brief van 8 april aan de raad dat er een intensief participatietraject doorlopen is. Dit wekt onze verbazing en wij willen daar een aantal kanttekeningen bij maken. De communicatie over de mogelijkheid om aan dit “intensief participatietraject” deel te nemen, heeft slechts een beperkt deel van de wijkbewoners bereikt, waardoor een groot deel van de wijkbewoners er niet over geïnformeerd is. Bij nadere informatie is ons ook gebleken dat in het wijkbericht dat er vorig jaar over is rondgestuurd, niet duidelijk is gemaakt welke grote gevolgen de plannen voor de wijk en haar leefbaarheid hebben. Het is bij de gemeente bekend dat Overvecht een	Nieuwbouwprojecten in iedere wijk in Utrecht worden getoetst aan het gemeentelijk beleid. De omgevingsvisie Overvecht is daar na vaststelling een belangrijk onderdeel van. Dit biedt ons als gemeente houvast om te zorgen dat het aantal sociale huurwoningen op peil blijft. Bij grote ontwikkelingen is het uitgangspunt dat er altijd een aanzienlijk deel sociale huur is, bijvoorbeeld in de herontwikkeling van Overvecht Centrum. Via Utrecht.incijfers.nl monitoren we de samenstelling van de woningvoorraad. **g. Onvoldoende Focus op Leefbaarheid** De groei van het aantal woningen moet in balans zijn met de groei van voorzieningen, werkplekken en groen. Daarom gelden per zone richtlijnen voor aantallen en typen voorzieningen, werkplekken en groen binnen een ontwikkeling. We zijn ons bewust dat snelheden van realisatie van wonen, werken, mobiliteit en groen kunnen verschillen. Het bouwen van 5.000 woningen kan niet los gezien worden van de mobiliteitstransitie die nodig is. Ook is het uitgangspunt dat Overvecht in balans groeit. Dat betekent dat onder andere voorzieningen in kwaliteit en kwantiteit meegroeien met de bouw van woningen. Met meer woningen en ook meer variatie neemt bovendien het draagvlak voor voorzieningen toe. We zijn van mening dat de groei van wijk een kans is om de leefbaarheid en kwaliteit van buurten te vergroten. Concreet is er ruimte voor een extra gezondheidscentrum in Overvecht Zuid. Ook komt er een nieuwe VO-school bij in de wijk. Het verbeteren van het OV is onderdeel van de omgevingsvisie. Centraal door de wijk gaat een snelle bus rijden. In de buurten blijft buurtgericht OV.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wijk is waar een out-reachende aanpak nodig is om de bewoners te bereiken. Die is hier niet toegepast. Waarom is er niet eerst samen met een groep bewoners een concept-plan opgesteld, waarbij zij hebben kunnen aangeven hoe zij hun wijk graag ingedeeld zien? Nu wordt een plan voorgelegd waar bewoners zich niet in kunnen vinden. De participatie had een andere volgorde moeten hebben. Kortom, de ontwerp-omgevingsvisie voor Overvecht lijkt mooie beloftes te doen, maar zonder voldoende concrete plannen, garanties en betrokkenheid van de gemeenschap blijven er twijfels bestaan over de haalbaarheid en impact ervan. Het is van cruciaal belang dat deze visie grondig wordt herzien en verbeterd, om te zorgen voor een leefbare en duurzame toekomst voor alle bewoners van Overvecht en dat bewoners intensief betrokken worden bij deze herziening. **Tenslotte** Het is van essentieel belang dat de gemeente Utrecht grondig onderzoek doet naar de mogelijke gevolgen van deze plannen en dat zij open staat voor feedback van bewoners en belanghebbenden. Door een transparante en participatieve aanpak kunnen we streven naar oplossingen die zowel de leefbaarheid als de duurzaamheid van de wijk bevorderen, zonder onbedoelde negatieve effecten te veroorzaken. Dit proces vereist een doordachte benadering en nauwe betrokkenheid van alle belanghebbenden, en het is van cruciaal belang dat de besluitvorming gebaseerd is op zorgvuldige analyse en objectieve evaluatie. We moeten streven naar een evenwichtige benadering die rekening houdt met de behoeften van alle inwoners en de duurzaamheid van onze gemeenschap op lange termijn waarborgt. Tot slot als inwoner van Overvecht en Utrecht, geworteld in deze stad en haar gemeenschap, voel ik een diepe verbondenheid met de toekomst van onze wijk. Ik sta open voor een constructieve dialoog en	In de omgevingsvisie benadrukken we het belang om (thuiswonende) jongeren een plek in de wijk te bieden, ons in te zetten voor passende huisvesting voor ouderen en voor middeninkomens met een variatie aan leeftijden en samenstelling, waaronder gezinnen. In de omgevingsvisie Overvecht willen we de leefbaarheid in Overvecht verbeteren door onder andere meer menging van soorten woningen, het veiliger maken van het verkeer en het uitbreiden en versterken van groen. In de participatie hebben we bewoners betrokken bij de ontwikkeling van de omgevingsvisie vanwege hun kennis van de wijk. **h. Duurzaamheidsclaims** Voor de ambities is het kader vastgelegd in de omgevingsvisie, maar is in het vervolg een concreet onderzoeks- of ontwerptraject. De omgevingsvisie biedt uitgangspunten om de ambities te verwezenlijken en per situatie moet gekeken worden hoe dit het best uitgewerkt kan worden. Dit heeft ook betrekking op de specifieke uitwerking van duurzaamheid en toekomstbestendig. **i. Gebrek aan Transparantie en Betrokkenheid** De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Dit waren traditionele manieren, zoals bijeenkomsten. Maar ook meer 'out-reachende' manieren, zoals individuele gesprekken met Overvechters, of via professionals en organisaties in de wijk (denk aan stichting DOCK, stichting JoU). Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen

Nr.	Reactie	Antwoord
	samenwerking om duurzame oplossingen te vinden die onze leefomgeving versterken zonder afbreuk te doen aan haar unieke karakter en groene omgeving. Laten we gezamenlijk streven naar een Overvecht waarin welvaart en leefbaarheid hand in hand gaan, waar bewoners trots kunnen zijn op hun thuis en waar de natuurlijke schoonheid van onze omgeving behouden blijft. Samen kunnen we de uitdagingen aangaan en bouwen aan een betere toekomst voor alle generaties die na ons komen.	ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Daarnaast is het de vraag of er andere meningen dan de reeds opgehaalde meningen spelen in de wijk. Op basis van de reeds opgehaalde inbreng van Overvechters, schatten wij in dat dit gering is. Met andere woorden; wij verwachten dat de opgehaalde meningen en belangen een redelijk beeld geven van wat de meeste Overvechters vinden. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Deze tussentijdse peilingen zou je als draagvlakmetingen kunnen zien. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. We hebben op twee momenten in het proces een wijkbericht naar alle adressen in Overvecht gestuurd. Sommige Overvechters vonden deze wijkberichten te algemeen en te weinig de urgentie en impact van de omgevingsvisie benadrukken. Om deze reden hebben we bij de start van de inspraakperiode weer een wijkbericht naar alle adressen gestuurd, met daarbij een kaart van hun buurt met de belangrijkste voorstellen uit de omgevingsvisie. Op die manier was duidelijker te zien wat de omgevingsvisie voor elke Overvechter betekent. Ook voor vervolgprojecten blijft het een aandachtspunt om in de communicatie de urgentie van meedenken en de impact van projecten goed te laten zien.

Nr.	Reactie	Antwoord
		Het is inherent aan het maken van een omgevingsvisie dat de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau zijn. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt. Vanaf fase 3 werden de ideeën concreter op buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten met tafelgesprekken per buurt zijn deze ideeën met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. We zijn, zoals gezegd, wel van mening dat we in de uitnodiging voor deze bijeenkomsten duidelijker hadden kunnen zijn over de voorgestelde ideeën voor de buurten. We waarderen de betrokkenheid van de vele Overvechters die hebben meegedacht of een zienswijze hebben ingediend. En we herkennen ons ook volledig in het gezamenlijke streven naar oplossingen die zowel de leefbaarheid als de duurzaamheid van de wijk bevorderen, zonder onbedoelde negatieve effecten te veroorzaken. Juist daarom hebben we op veel verschillende manieren Overvechters betrokken bij het maken van de plannen. Om op te halen en te begrijpen wat Overvechters belangrijk vinden, en hier inzicht in te krijgen. En dit vervolgens mee te nemen in alle keuzes en afwegingen die we met elkaar maken. De diversiteit van de wijk is ook te zien in de diversiteit aan ideeën, waarden en belangen. En ook na het vaststellen van de omgevingsvisie gaan we een constructieve dialoog en samenwerking met Overvechters aan om tot duurzame oplossingen te komen.
112	Behalve de bewoners van Overvecht zijn de bewoners uit Tuindorp tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht. Bij deze wil ik kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Is Utrecht West al onbereikbaar geworden vanuit onze wijk, waar we wekelijks ons moeten manoeuvreren hoe in Utrecht West bij onze	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	kinderen, kleinkinderen te komen. Zowel met de auto urenlange file, met de fiets levensgevaarlijk. Nu wacht ons de volgende wijk Overvecht die onbereikbaar gaat worden. De wijk waar ook onze kinderen wonen wordt ook manoeuvreren hoe er te komen. De wijk waar we onze boodschappen doen wordt onbereikbaar voor ons. Ons via de ring sturen , zal nog meer dagelijkse file opleveren. De ring is nu al overbelast. De weg via de Kardinaal de Jongweg naar Overvecht staat nu al vaak de file vanaf de spoorwegtunnel. Overvecht gaat een getto worden. Afgesloten van andere wijken. Waar is de integratie, het zal alleen nog meer polariseren, als bewoners uit Overvecht niet meer de gelegenheid hebben hun wijk in en uit te kunnen. Hun dagelijkse boodschappen te doen, het station. De ouderen zullen steeds meer thuis opgesloten worden, vereenzamen, want ze worden gedwongen alles lopend of fietsend te doen. Het is een plan wat helemaal voorbij gaat aan mensen die er wonen, mensen van buitenaf gaan Overvecht straks mijden. Van integratie zal geen sprake meer zijn. Hoe is het mogelijk dat Utrecht steeds meer in afgesloten vakken wordt ingedeeld. De eenheid die de stad Utrecht kenmerkt is aan het verdwijnen. Het wordt een gettostad. Ik verzoek u af te zien van deze plannen in Overvecht , waar mensen die er wonen en mensen die er niet wonen totaal geen zeggenschap of inbreng over hebben, straks enorm benadeeld gaan worden in hun woonplezier en levensbehoeften. Overvecht moet een verbinding blijven vormen met andere wijken, en geen afgesloten wijk worden.	
113	Allereerst complimenten voor de omgevingsvisie. Het is echt noodzakelijk om Overvecht te moderniseren en te vergroenen om zo de leefkwaliteit te verbeteren. Nog enkele suggesties: Afval	Dank voor uw complimenten en suggesties. Afval Tijdens veel gesprekken en ook online benoemen Overvechters dat er veel zwerfafval en grofvuil in de wijk is. Het staat zelfs in de top 3 van wat mensen vinden dat er beter kan in de wijk. Zij willen minder zwerfafval en grofvuil op straat. De omgevingsvisie Overvecht 2040 gaat niet over het

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een van de grootste problemen bij het wonen in Overvecht is het afval wat op straat en bij containers wordt gedumpt. Ik zou aanbevelen om rond de containers containertuintjes te plaatsen. Eerder woonde ik in de achterstandswijk Duindorp in Den Haag. Hier hebben de tuintjes erg geholpen voor de afname in straatafval. Tevens zijn de containers in Overvecht veelal omgeven door een hoop tegels en asfalt. Dus de tuintjes dragen gelijk aanzienlijk bij aan de vergroening. CityGard: het containertuintje met echte planten : CityGard Maak groen diverser Gelukkig zie ik dat jullie de ambitie hebben overvecht te vergroenen. Ik zie dat het groen in Overvecht tot heden veelal bestaat uit gras. Ik denk dat we veel meer uit de groenstroken kunnen halen, met bomen en inheemse planten en bloemen. Ook zouden klimplanten de vele flats in Overvecht kunnen begroeien. Fietsenrekken Ik vind het erg opvallend dat er in Overvecht veel parkeerplek is voor auto's maar weinig voor fietsen. Bij mij in de straat (Orinocodreef 8) kunnen bezoekers nergens hun fietsen kwijt. Dit omdat er bij de bouw waarschijnlijk vanuit is gegaan dat iedereen zijn ruimte in de tuin gebruikt voor fietsen. Uiteraard is dit grotendeels ook zo, maar bezoekers (bijvoorbeeld bij een housewarming of andere aangelegenheid) zullen de fietsen daardoor op de stoep en in het groen plaatsen. Een aantal fietsenrekken zullen de wijk goed doen :) Bedrijventerrein nieuw Overvecht In de omgevingsvisie is ook opgenomen dat er kansen zijn voor nieuwe voorzieningen op het bedrijventerrein nieuw-overvecht. Ik denk dat deze plek, in combinatie met het al bestaande Fort aan de Klop en aanliggende groen van Zuilen en de Maarseveense Plassen, kansen biedt om studenten en theoretische opgeleide starters naar Overvecht aan te trekken. Indien het bedrijventerrein gedeeltelijk vergroend wordt	verwijderen van zwerfafval of grofvuil. Wij waarderen voorstellen die kunnen bijdragen aan het verminderen van zwerfval. Maak groen diverser We zijn het helemaal met u eens. De ambitie is om in Overvecht veel meer diverse planten en bomen te planten die de biodiversiteit van de wijk verhogen. Naast inheemse boomsoorten, het planten van vaste planten, struiken, bloemrijke graslanden en het introduceren van hagen in plaats van hekken. Dat trekt insecten, vogels en kleine zoogdieren aan. We willen ook dat alle nieuwe bebouwing natuurinclusief ontwikkeld wordt. Groene gevels zijn hier een mogelijk voorbeeld van. Fietsenrekken U kunt een aanvraag voor een fietsenrek doen via https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/fiets/fiets-stallen Met de ontwerp omgevingsvisie zetten we in op een verschuiving van auto naar lopen, fietsen en ov. Dit mede omdat de auto veel ruimte inneemt, andere vervoerswijzen nemen veel minder ruimte in. Vrijkomende ruimte kunnen we bijvoorbeeld gebruiken voor meer groen, ruimte om te lopen of fietsparkeren. Bedrijventerrein Nieuw Overvecht We delen de analyse dat vergroening en meer ruimte voor creatieve beroepen het bedrijventerrein aantrekkelijker kan maken. De Omgevingsvisie zet daar daarom ook op in. De afgelopen jaren zijn o.a. de broedplaatsen van NUtrecht en 03Office gevestigd aan de Mississippidreef, broedplaats Bizar aan de Manitobadreef en de Plaatsmaker aan de Arkansasdreef 20-22. Voor wat betreft de circusschool geldt dat dat een erg specifieke casus is. De omgevingsvisie biedt ruimte langs de Franciscusdreef voor onderwijsvoorzieningen. Of

Nr.	Reactie	Antwoord
	en ook ruimte biedt voor creatieve broedplaatsen en kunstenaars (zoals eerder is gedaan met de nijverheid en hof van cartesius) zou het een levendig gebied kunnen worden. Ook koffietentjes, restaurants en muzieklocaties kunnen hier aan bijdragen (denk aan NDSM werf Amsterdam). In de winter kan er op het moment nergens in de buurt koffie gedronken worden helaas. Er is wel al een bierbrouwerij (Vandestreek) die wat jonge mensen aantrekt. Specifiek dacht ik er nog aan dat het bedrijventerrein kansen biedt voor een circusschool. Ik ontdekte laatst dat de acrobatiek en circusgemeenschap in Utrecht erg verspreid is en enigszins zoekende is naar een plek. Circus is bij uitstek een plek wat jong en oud verbindt. In de zomer kunnen wellicht optredens worden gegeven bij Fort aan de Klop. Het bedrijventerrein kent nu al een aerial studio (luchtacrobatiek). Uiteraard verwelkom ik ook allerlei andere vormen van sport en cultuur. Losloopgebied Als laatste dacht ik nog dat het bedrijventerrein wellicht ruimte biedt voor een losloopgebiedje voor honden. Een wandeling met de hond kan al langs de groenstroken van de vecht, maar loslopen is niet of nauwelijks mogelijk.Een vergroening van het bedrijvengebied (dat ook verbonden is met andere groengebieden) kan dit wel bieden, zonder dat bewoners er last van hebben. Om mijn hond de mogelijkheid te bieden om te rennen, rijd ik nu elke dag met de auto naar de Kleine Plas (Maarseveen), terwijl ik liever de auto niet gebruik.	daar komende tijd echter ruimte vrijkomt die past bij een circusschool (oppervlakte, huurprijzen, plafondhoogtes etc.) is onduidelijk. Dat is ook niet iets dat we in de Omgevingsvisie kunnen regelen of faciliteren. Losloopgebied In de wijk Overvecht zijn een aantaal hondenspeelweides waar de honden los mogen lopen. U kunt een kaart met de locaties vinden op : https://gu-geo.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=7373671535e8426f8945113a9ee8e97d
114	Als inwoner van de wijk Overvecht heb ik de uitgave voor de buurt Taagdreef, Rubicondreef e.o. ontvangen ,maar reageer ook op geheel Overvecht. Allereerst is de informatie erg globaal. Je moet nu instemmen met iets waarvan je nog net alle gevolgen kunt overzien. Daarnaast maakt u het wel erg makkelijk in uw brochure, omdat u een problemen ervaart. Problemen die ik, cq inwoners wel ervaren. Zo	De omgevingsvisie geeft inderdaad een toekomstbeeld op hoofdlijnen en is geen uitgewerkt plan. Daarnaast gaat de omgevingsvisie alleen om de fysieke leefomgeving, niet over sociale problematiek. Informatie vanuit bewoners is gebruikt om helder te krijgen te krijgen over welke plekken moeten worden aangepakt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	spreek tu erover om plekken die we minder goedvinden te verbeteren. Wat is minder goed? wie is wie de gemeenteambtenaar? B&W? maar wat vinden de inwoners slecht of verbeterbaar? Daarnaast wil de gemeente 5000 woningen en 3000 werkplekken bouwen/maken. Hoe reëel is dt bij een wijk die toch al achterstand heeft en waar deze gemeente letterlijk iedereen dumpt. De wijk heeft bijna 70% inwoners van een niet Nederlandse achtergrond, veel werklozen, migranten, vluchtelingen etc. Recentelijk zijn er weer bijgekomen. Dus hoe reëel is uitbreiding? Zo schrijft u dat groen meegroeit, maar hoe reëel en eerlijk is deze info. Immers wil je bijbouwen dan gaat dit ten koste van groen of je moet veel wegen opheffen, maar dat is ivm bereikbaarheid verre van ideaal I uw kopje veilig en verbonden geeft u aan dat jullie voorrang even aan lopen, fietsen en openbaar vervoer. Lopen en fietsen moet je maar kunnen. Niet iedereen kan 100 - 500 meten lopen. We vergrijzen en recentelijk bleek dat de meeste verkeersdoden vallen onder (oudere) fietsers. De snelle busverbinding is fijn maar dan moet e wel de halte kunnen bereiken. Is nu al met het gewone openbaar vervoer moeilijk.Door de buurten blijven bussen rijden. Er rijden nu 2 lijnen, maar de haltes zijn te ver weg. Zo schrijft u dat de Zamenhofdreef autovrij wordt. Daar zit nu mijn tandarts. Hoe moet ik deze bereiken? Ook mijn medisch pedicure zat daar. Dan wil u de snelheid verlagen naar 30/15 km per uur. Past u ook de snelheid aan van de andere weggebruikers zoals fietsers en jogger? En geeft u deze groep een opvoedcursus hoe je je aan de verkeersregels moet houden? Verder wilt u parkeerplaatsen weghalen. Maar hoe zit het dan met mijn bereikbaarheid zeker van mensen die ook slecht ter been zijn? U maakt op deze manier mijn leven tot niet ;leefbaar, immers mijn hulpen, familie, vrienden kunnen mijn niet meer bereiken. Hoe zo moet ik mijn eigen regie blijven voeren? U spreekt niet over de P+ R locaties en	Uit uw reactie lezen we zorgen over of de woningen en werkplakken wel allemaal gaan passen en of de wijk er wel beter van wordt. Het is geen makkelijke opgave, maar wel een mogelijke opgave. We zien de verdichtingsopgave juist als kans voor wijkbverbetering. De omgevingsvisie geeft de basis om deze verdichtingsopgave op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Daarom is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kunnen we de overstap naar duurzame mobiliteit in gang zetten voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit, parkeren en buitenruimte. En gaan we over naar hogere compacte bebouwing. Met de Omgevingsvisie werken we aan algehele wijkverbetering. Het verbeteren van bijvoorbeeld de woningmix, leefbaarheid en sociale cohesie zijn daarbij belangrijke doelen. Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk

Nr.	Reactie	Antwoord
	hubs buiten de wijk. Dat wordt helemaal onmogelijk. Dit is wel aan de orde ekomen tijdens de bijeenkomsten. U spreekt dat u wil bouwen voor senioren en starters. Maar hoe groot worden deze woningen en hoe duur? Dat is heel relevant voor mensen om te weten. Te klein en te duur zal leegstand geven. U spreekt dat de voorzieningen blijven dicht bij huis. Hoe eerlij is dit als u wegen afsluit, knips maakt etc waardoor ik ver om moet rijden en 4 tot 6 x meer kilometers moet maken om ergens te komen? Is niet goedvoor het milieu wat u zo graag wil, want ik maak meer kilometers en sta ws ook meer in een file ivm versmallen wegen. Door de kinips heb ik moeite of moet meer kilometers maken voor min voorzieningen in de wijk zoals huisarts, poh diabetes, vaccinaties, medisch pedicure, orthopedisch schoenmaken, tandarts, mondhygiëniste, apotheek, laboratorium, supermarkten. Hoezo eigen regie?? U heeft het over duurzaam en klimaatbestendig. Laat dan eerst B&W zich daaraan houden onze burgemeester vliegt heel wat af ivm het milieu of gaat met de auto, veel kleding (duurzaam?), .talkshows etc. De vergroening ban de wijk levert mij alleen maar nadelen op. Zonnepanelen worden belast door de energiemaatschappij (Eneco) terwijl mijn panelen maar een deel energie opleveren. In de zomer is dat bijna neutraal maar in de winter moet ik wel fors betalen voor de stroom. De stadsverwarming is (heb ik sinds 1995) 4 x zo duur geworden de afgelopen periode. Daarnaast ligt dit project voor de wijk nu stil mede vanwege de kosten. Een elektrische auto wordt ook steeds minder ideaal vanwege de bijkomende kosten zoals wegenbelasting, hoge prijzen laadpaal, betaald parkeren, etc. Ik heb mijn huis goed verduurzaamd, maar wordt daar dus voor gestraft. Al met al hebben inwoners steeds minder zin om te vergroenen. Ik vraag me af in welke bubbel B&W en gemeenteambtenaren leven, ws erg links en geen kijk op de gewone burger die hard moet werken voor zijn boterham en zuinig leeft en daardoor nergens voor in aanmerking komt. En dan maar strooien met geld voor Turkije, Marokko, Gaza, wielerrondes, grachten maken migranten sponsoren	is wel vergroend worden. Welke maatregelen we willen nemen om groen mee te laten groeien leest u in de aangepaste groenberekening in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Ruimte voor lopen en fietsen betekent ook ruimte voor mensen met een rolstoel, rollator of scootmobiel. Niet iedereen kan (met het ouder worden) autorijden. Ook daarom is het belangrijk te zorgen voor goede en veilige alternatieven voor de auto. De maximum toegestane snelheid van de fietser is een kwestie die landelijk aandacht krijgt, maar de gemeente heeft hier nog geen restricties voor. Het houden aan de verkeersregels is voor alle verkeersdeelnemers een verantwoordelijkheid en hierop wordt waar mogelijk door de politie gehandhaafd. Parkeren in de wijk blijft ook mogelijk. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Wat de exacte woninggrootte en huurprijs wordt van de nieuw te bouwen woningen is op dit moment niet te zeggen. Dat wordt pas bekend als een project concreet wordt. Voor woningen in de sociale huur, middenhuur en betaalbare koop gelden de dan vastgestelde huurgrenzen. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	etc, En dank blijkt er een gat van 75 miljoen tr zijn en dat moet de gewone burger ook weer bezuren, want die gaat nog minder hulp krijgen. Conclusie. Er staat in de verwerking visiedenkers dat er nog veel uitgewerkt moet worden./ Doe dit eerst en leg dan een goed uitgewerkt plan neer waar mensen dan ook een goede reactie op kunnen geven en schilder alles niet zo rooskleurig af zoals het in jullie hoofd zit zoals Overvecht wordt een wijk de in 10 minuten bereikbaar is. Bv van winkelcentrum naar station.	De energietransitie is een grootschalige verandering die niet van de ene op de andere dag gerealiseerd is. Op korte termijn kan dit de benoemde nadelen betekenen. Op de langere termijn is het uitfaseren van fossiele energie noodzakelijk. Het isoleren van woningen, en daarmee het beperken van de energievraag, is in iedere situatie positief. Ook de prijs van gas is gestegen en zal naar verwachting verder stijgen. De omgevingsvisie geeft een toekomstbeeld op hoofdlijnen. Dit zal later worden uitgewerkt in meeer gedetailleerde plannen. Hiervoor zijn aparte besluiten nodig, waarbij ook weer participatie zal plaatsvinden.
115	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
116	Vorige week ben ik op een inloopbijeenkomst geweest en het twee punten van aandacht: * Zorg voor een goede OV verbinding naar Gageldijk Utrecht. Het gebied Gageldijk & Noorderpark wordt steeds beter bezocht. Ook door (zakelijke) bezoekers aan het Fort. Nu is er een busje dat eens per uur gaat. Dat is te weinig.	Wij herkennen de toename van het bezoek aan voorzieningen (horeca) langs de Gageldijk en het Noorderpark. Het openbaar vervoer en de fiets zijn duurzame vormen van mobiliteit. Die willen we vanuit de omgevingsvisie zoveel mogelijk stimuleren, ook richting de Gageldijk en het Noorderpark. Jaarlijks hebben we als gemeente de mogelijkheid om wensen en ideeën aan te leveren voor de vervoerplannen van het

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wat ook een mogelijkheid is om een goede OV fiets hub te maken in de buurt. Er is veel behoefte. * De ontwikkelingen en het succes ervan, in het gebied rond het Fort (gagelbos, fort, hondenuitlaatgebied, manege, poffertjeskraam) brengen meer verkeer met zich mee. Niet iedereen komt op de fiets, lopend of OV. De auto blijft veel gebruikt. Er is veel behoefte aan parkeerplaatsen. Bij Theehuis Rhijnauwen is in het verleden de fout gemaakt om de parkeerbehoefte niet aan te passen aan de aantrekkingskracht van het gebied. Verkeerschaos tot gevolg, jaren later is de parkeervoorziening fors uitgebreid en was het opgelost. Wees dit voor, het gaat in dit gebied alleen maar drukker worden. Er zijn weinig voorzieningen in dit deel van de stad (en de dorpen eromheen). De traffic komt niet alleen uit Overvecht. Fort de Gagel kent veel bezoekers op leeftijd, zij komen niet met de fiets.	openbaar vervoer. Uw suggestie om de bus vaker van en naar de omgeving van de Gageldijk en het Noorderpark te laten rijden door de toename van het aantal bezoekers zullen we als wens/idee meegeven. Voor deelmobiliteit (zoals hubs voor deelfietsen) zijn we afhankelijk van de aanbieders op de markt (denk aan TIER of Cargaroo). Zij stemmen hun aanbod van het aantal deelfietsen en locaties waar je in- en uit kunt checken af op de vraag. Zodra er voldoende vraag is volgens de aanbieder verwachten wij dat ook de Gageldijk en het Noorderpark interessante locaties zijn om deelvervoer aan te bieden. Wij zullen hier dan als gemeente een positieve bijdrage aan leveren. Het toevoegen van een zogenaamde OV-fiets HUB is niet mogelijk omdat een OV-fiets een product is van NS en NS alleen bij stations de OV fiets aanbiedt. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
117	Als bewoner van de wijk Tuindorp maak ik me grote zorgen over de voorgestelde aanleg van twee nieuwe tunnels onder het spoor die uitkomen op de Albrecht Thaerlaan. Hoewel ik het belang van het verbeteren van de mobiliteit in Overvecht begrijp, vrees ik dat deze tunnels ernstige gevolgen zullen hebben voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid van onze wijk, met name voor de kinderen die hier opgroeien.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ten eerste ben ik bezorgd over de toename van het fietsverkeer door de eerder rustige straten van Tuindorp als gevolg van deze tunnels. Het is bekend dat een toename van verkeer leidt tot een groter risico op ongelukken, vooral in gebieden waar kinderen op straat spelen. De toevoeging van nieuwe fiets-/wandelroutes, dus ook snelle fatbikes en e-bikes zal onvermijdelijk leiden tot meer verkeersdrukte en een verhoogd risico op ongelukken. Daarnaast vrees ik dat de aanleg van deze tunnels mogelijkheden biedt voor hangjongeren om zich te verzamelen en dat dit kan leiden tot onveilige situaties in de buurt van de tunnels. Het is een bekend fenomeen dat gebieden rond tunnels en onderdoorgangen aantrekkelijk worden voor hangjongeren, wat kan leiden tot overlast en criminaliteit. Het toevoegen van twee extra ingangen naar onze wijk vergroot het risico op dit soort problemen. Daarnaast maak ik me zorgen over de mogelijkheid van toegenomen inbraken en diefstal als gevolg van de twee extra vluchtroutes die door deze tunnels worden gecreëerd. Het is een triest feit dat criminaliteit vaak toeneemt in gebieden waar meer mogelijkheden voor vlucht- en ontsnappingsroutes worden gecreëerd. Het toevoegen van deze tunnels kan die trend versterken. Wanneer we naar de plattegrond kijken en de twee extra routes die door de tunnels worden gecreëerd analyseren, wordt duidelijk dat voornamelijk de omgeving van de Wolga- en Dounadreef boven ons hiervan zal profiteren, zij het minimaal. Dit komt doordat de bestemmingen voor dit gebied, zoals Hoog Catharijne, sneller bereikbaar zijn via de Meester Tripkade en Adelaarsstraat. Voor Tuindorp en de omliggende gebieden zoals Noorderpark Ruighoek, Fort Kapel en Winkelcentrum Overvecht zal er minimaal tot geen verkorting van de reistijd zijn, of zelfs een langere reistijd.	bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit komt mede doordat Tuindorp een ingewikkeld wegennet heeft, met veel eenrichtingsverkeer en smalle straatjes. In deze wijk kan het verkeer al lastig zijn, waarbij auto's vaak moeten wachten op tegenliggend fiets verkeer, spelende kinderen of wandelaars omdat de stoep vaak gebruikt wordt als parkeer plek. Dit betekent dat zodra je op de fiets stapt of gaat wandelen in Tuindorp, je eigenlijk je rechtstreeks naar de Eykmanlaan of de Meester Tripkade gaat. Dit roept de vraag op waarom er extra ingangen boven in de wijk moeten worden gecreëerd, aangezien de nieuw onstaande routes niet de reistijd verkorten. En alleen extra verkeer door de straten Als we alle mogelijke bestemmingen in overweging nemen, is het belangrijk om te benadrukken dat Tuindorp zelf en de omgeving van de Wolga- en Dounadreef nauwelijks gebruik zullen maken van de twee nieuwe tunnels, tenzij hun bestemming binnen deze wijken zelf ligt. Met deze overwegingen in gedachten, zie ik alleen maar zorgen voor de wijk Tuindorp, met betrekking tot de verkeersveiligheid voor spelende kinderen, het creëren van extra vluchtroutes en de zorgen rondom toename van inbraken en diefstallen. Gezien deze redenen, in combinatie met de aanzienlijke kosten voor het realiseren van de twee tunnels, zie ik geen voordelen. Ik roep de gemeente op om deze zorgen serieus te nemen en om te bekijken dat het wellicht beter is dat deze twee tunnels verwijderen uit het plan een betere optie zou zijn. Het kan immers niet de bedoeling van de gemeente zijn dat dat de belangen van de bewoners, met name de veiligheid van onze kinderen, en leefbaarheid en veiligheid tegen criminaliteit van Tuindorp worden meegewogen in de besluitvorming over dit project.	
118	Waarom kan ontwerp omgevingsvisie Overvecht 2040 nu al de prullenbak in?	We beschrijven in deze visie de toekomst voor Overvecht in 2040. Niet alles gaat in één keer: we werken stap voor stap en de visie geeft ons daarbij de richting. De omgevingsvisie biedt uitgangspunten om de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Alle huizen die hiervoor plaats moeten maken voor flats kunnen niet meer van stroom worden voorzien omdat ze onder nieuwbouw komen te vallen. Hiervoor moet eerst een nieuwe stroomverdeelstation geplaatst worden van +_ 4 voetbalvelden groot, dus waar word deze dan gerealiseerd? Dan moeten alle kabels in de grond nog vervangen worden door dikkere kabels. Watervoorziening is ook niet voldoende om al deze nieuwe gebouwen van wateraansluiting te voldoen, en zal dus ook eerst opgelost moeten worden. Anders heb je na 2040 hele mooie flats staan zonder stroom en wateraansluiting. Parkeerplaatsen worden minder auto's komen dan in parkeergarages rond het centrum te staan op +_15 min lopen, Hierbij is ook niet gedacht aan personen met cruciale functies die hun auto nodig hebben. Vanaf 2030 is de bedoeling dat iedereen een Electriche auto heeft of aanschaft. Deze auto's mogen niet in een parkeergarage geparkeerd worden uit veiligheidsoverwegingen omdat bij in brandvliegen van deze auto,s de brandweer deze auto's niet in een dompelbak kan hijsen, deze auto's kunnen tot wel 3 weken blijven branden. Wijken krijgen maar 1 in en uitgang dit brengt de veiligheid van mensen in gevaar bij calamiteiten waardoor hulpdiensten in de file komen te staan zie ook voorbeeld Marnixlaan , Tevens op de ivoordreef staat al jaren een stuk terrein braak niemand wil daar bouwen. Op de Maria van Hongarije dreef zijn een paar jaar geleden grote flats gesloopt om daar eengezinswoningen te plaatsen. Waarom zijn daar dan geen flats voor teruggeplaatst? Als we zouden moeten verhuizen moeten wij dus een duurdere hypotheek afsluiten waardoor we dus meer schulden opbouwen, maar deze krijgen we niet meer vanwege de leeftijd. Pensioenleeftijd of nadering hiervan. Tussenwoningen in Utrecht zitten nu al tussen de 8	ambities te verwezenlijken en per situatie moet gekeken worden hoe dit het best uitgewerkt kan worden. Er is geen sprake van dat parkeerplekken worden verplaatst naar parkeergarages rond het centrum op 15 minuten lopen. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de e Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. We willen inderdaad dat er zoveel mogelijk schoon vervoer rijdt in de stad, zodat de luchtwaliteit in orde blijft. In parkeergarages mogen elektrische auto's gewoon geparkeerd worden. Parkeergarages worden ingericht/gebouwd conform de daarvoor geldende eisen vanuit onder andere de brandweer. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij het nemen van maatregelen. Op de Ivoordreef wordt nog niet gebouwd omdat het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning nog niet onherroepelijk zijn. De eigenaar staat in de startblokken om te gaan starten met bouwen, maar moet wachten op een uitspraak van de rechter. Welke type woningen en in welk segmement per project precies worden teruggebouwd is een afweging per project. De kaders voor de wijk en per buurt staan in de omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en 9 ton in. En om 5 ton bij te lenen voor je nieuwe hypotheek moet je al minimaal 70 duizend euro per jaar verdienen. Bij vrijwillige of onteigening verkoop van je huis kom je dus automatisch in de vrije huursector terecht waar je dus 1500 tot 2000 euro per maand mag ophoesten omdat je dan meer dan 40 duizend euro op de bank hebt staan. Na aftrek andere verplichte rekeningen hou je nog geen droog snee brood over om te eten, dit alleen omdat je je hele leven hard gewerkt hebt om iets leuks te kunnen doen na je pensioenleeftijd.	We kunnen uw individuele situatie niet beoordelen. De omgevingsvisie verplicht u niet om te verhuizen. Algemeen is het zo dat we in Utrecht veel waarde hechten aan betaalbaarheid. Juist omdat we zien dat de woningmarkt zo onder druk staat. Borging van betaalbaarheid ligt vast in actueel woonbeleid, niet in de omgevingsvisie.
119	Als eerste; stel ik voor dat mevr Lot van Hooijdonk van deze plannen worden afgehaald. Want zij heeft meer verkeerd, dan goeds gedaan voor de stad Utrecht. In grote lijnen kan ik me wel bevinden in de plannen, echter er zijn een aantal weg afsluitingen waar niet helemaal goed over is nagedacht wat de impact hiervan is. Er komt een grote concentratie woningen in en rondom Overvecht winkelcentrum, echter het openbaar vervoer is in deze plannen niet uitgedacht, zie ik. Bij deze plannen dienen de gebieden Industrieterrein Overvecht (autoboulevard) en het Gagelbos gebied erbij betrokken worden. Want, er moet ook nagedacht worden over woonmogelijkheden over de randweg NRU (gageldijk). Nu is het zo dat in dat gebied helemaal geen bebouwing of uitbereiding mogelijk is, terwijl hier een groot potentie is voor degene die tussen het groen willen wonen. Omsluiten van het Noorderpark is een goede uitbereiding met andere type woningen waarbij weer een doorstroming op gang gebracht kan worden. Doordat nu de woningmarkt zowat op slot is gezet is vindt er helemaal geen natuurlijke doorstroming (starters, doorstromers, gezinnen en ouderen).	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Verbetering van het openbaar vervoer maakt nadrukkelijk onderdeel uit van de visie. Zie hiervoor het hoofdstuk Veilig en verbonden. We stellen voor om geen woningen te bouwen op het bedrijventerrein Overvecht, omdat hier juist ruimte gemaakt wordt voor uitbreiding van bedrijvigheid, die elders in de wijk geen plek kan krijgen vanwege hinder. Daarnaast is het beleid van de gemeente om zo min mogelijk groen op te offeren voor woningbouw. Een van de doelstellingen is om meer doorstroming op gang te brengen. Dit doen we door onder andere meer variatie in het woningaanbod toe te voegen. Hierdoor kunnen onder andere Overvechters doorstromen, waardoor bijvoorbeeld eengezinswoningen vrij komen. Vanuit de gemeente Utrecht en de provincie worden er ook al acties opgezet om het fiets- en OV gebruik te stimuleren, zie bijvoorbeeld

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit is helemaal gestopt. Als er woningen worden gebouwd moet ook denken aan ruime "studios" van rond de 50-60 m2. Deze typen woningen zijn dan geschikt voor starters met (max 1 kind) en voor ouderen (gemixt wonen) Als hiermee begonnen wordt dan zal de woningmarkt in beweging komen. Ook doen de woningshos (wellicht samen met de Gemeente) niet haar best om de gesloopte woningen sneller weer terug te bouwen. Zoals de Ivoordreef, is gesloopt, en het ziet er naar uit dat het 10 jaar gaat duren dat hier nieuwe woningen komen. Slechtere organisatie dan dit is niet mogelijk, tenzij dit natuurlijk met opzet in de plannen zijn mee genomen. Ik ben een groot voorstander van een leefbaar Utrecht als grote stad met een dorps karakter. De deel van de inwoners mogen best geleerd worden dat binnen de stad Utrecht je je auto niet moet gebruiken, maar een fiets of OV hier een beste alternatief voor is. Dit mag door de gemeente Utrecht best (eventueel met campagnes) actief aangespoord worden. Je kan daarbij gewoon eerlijk zijn dat wij geen stad willen worden (vele voorbeelden) waarbij het verkeer dagelijks vast komt te staan. Het ov gebruik wordt ook niet aangemoedigd, want het is best duur om met de bus naar het centrum van Utrecht te gaan. Jongeren kunnen nog op de fiets doen, maar er zijn ook inwoners die dit niet kunnen. Er mag best een regeling komen dat bijvoorbeeld degene die geen auto op hun naam hebben staan, een korting van 75% kunnen krijgen voor het OV. Dan zult u ook zien dat een deel van de inwoners automatisch afstand van hun auto zullen doen. De hele grote inkomsten die Utrecht binnen harkt dat afkomstig is van de auto, worden helemaal (of bijna niets) aan de OV uitgegeven. Dit is een gemiste kans.	https://ikfiets.nl. Daarmee proberen we zoveel mogelijk mensen op de fiets en in het OV te krijgen.
120	Het doel van de omgevingsvisie is het autogebruik verminderen en meer hoogwaardige OV toe te voegen. Tevens tracht de gemeente met deze omgevingsvisie de bereikbaarheid van alle bestemmingen te	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het

Nr.	Reactie	Antwoord
	verbeteren en te minimaliseren naar 10 minuten waarbij verplaatsingen van bewoners tussen buurten wordt gestimuleerd. Bestemmingen en logische verplaatsingen Het is voor ons niet begrijpelijk waarom verplaatsingen van bewoners door buurten moet worden gestimuleerd. Tuindorp en Tuindorp oost zijn woonwijken met een rustige ligging en veel spelende kinderen op straat. Doorgaand verkeer door de buurt - ook als het gaat om fietsverkeer - is derhalve niet wenselijk en passend. In de omgevingsvisie Eykmanlaan geeft de gemeente juist expliciet aan dat Tuindorp en Tuindorp Oost horen tot de meest gewaardeerde woongebieden. Dit komt aldus de gemeente door de architectuur en (rustige) ligging van de buurt. De visie van de gemeente is om tuindorp te laten zoals het is. De voorgestelde wijzigingen door de gemeente in de omgevingsvisie Overvecht zijn daarmee strijdig. De wijk tuindorp heeft verschillende doorgaande routes. Doorgaand verkeer in de wijk beweegt zich via: Professor Leonard Fuchslaan, Professor Sjollemalaan, Professor JW Dieperinklaan, Meester Sickezlaan, Meester Tripkade, Schimmelpennicklaan, Linnaeslaan, Albrecht Thaerlaan, Professor van Bemmelenlaan, Professor Reinwardtlaan, Prof. Jordanlaan. Eventueel fietsend bestemmingsverkeer zou daarom uitsluitend door deze straten moeten worden geleid. Ik begrijp de wens van de gemeente om bestemmingen goed en snel bereikbaar te maken maar daarbij moet ook voldoende belang en aandacht wordt gegeven aan veiligheid en logische verbondenheid. Daarom is het belangrijk om te bekijken welke bestemmingen relevant zijn voor bewoners van de buurten Overvecht en Tuindorp. Bestemmingen binnen Tuindorp- die wellicht ook toegankelijk moeten zijn voor bewoners buiten de buurt - zijn de verschillende basisscholen OBS Tuindorp, De Paulusschool en De Regenboogschool. Al jaren is	verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	algemeen bekend dat de scholen binnen Tuindorp vol zitten met voornamelijk kinderen uit de buurt. Tot op heden zijn er altijd nog wachtlijsten en volle klassen gevuld met kinderen uit de relevante postcode gebieden. Het is daarnaast niet de verwachting dat dit in de nabije toekomst zal veranderen. Derhalve is het niet logisch om deze scholen als realistische bestemmingen aan te merken. Tevens bevinden zich twee kerken in de buurt: de Tuindorpkerk en de Pauluskerk. In de wijk Overvecht zelf zijn reeds Katholieke en Protestantse kerken aanwezig. Het is derhalve wederom niet logisch om deze kerken aan te merken als realistische bestemming. Tevens bevindt zich aan de rand van de wijk: het Gerrit Rietveld College. Deze school is reeds zeer goed toegankelijk voor bewoners van Overvecht nu deze direct verbonden is met de wijk Overvecht via de Eykmanlaan, Darwindreef en zo verder de wijk in via de Vestadreef. Deze route volgt reeds het spoor aan de Overvecht zijde en daarom is het voor mij niet duidelijk waarom het noodzakelijk is dat een gelijke fietsroute wordt gecreëerd aan de andere zijde van het spoor midden door een woonwijk. Mocht die noodzaak er volgens de gemeente desalniettemin zijn dan zou de gemeente moeten streven deze fietsroute vanuit de wijk te richten op doorgaande wegen binnen de buurt in de richting van de relevante bestemmingen en niet midden in de wijk met een uitgang op specifieke rustige woonstraten zonder doorgaand verkeer bestemming (bijv. een tunnel ter hoogte van Pandoradreef, Vestadreef uitkomend op de Prof. dr. Magnuslaan welke straat rechtstreeks verbonden is met het rietveld college en reeds fungeert als een brede doorgaande straat binnen de buurt. Tot slot natuurlijk station Overvecht. Dit station is reeds vanuit en via de doorgaande routes binnen de wijk Overvecht toegankelijk. Voor de bewoners van de wijk Tuindorp is er mijn inziens geen noodzaak om de voorzieningen in Overvecht te bereiken anders dan winkelcentrum Overvecht. Deze is reeds zeer goed toegankelijk via de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Meester Tripkade of Brailledreef en derhalve zijn daar geen aanvullende routes noodzakelijk. Ik zie daarnaast geen waarde om de toegankelijkheid voor overige nabije bestemmingen te vergroten voor bewoners uit Overvecht. Men heeft het dan bijvoorbeeld over Winkelcentrum de Gaard. Dit winkelcentrum heeft dezelfde voorzieningen (en zelfs minder) dan het winkelcentrum in Overvecht. Daarnaast lijkt de bereikbaarheid van gezondheidscentrum Eykmanlaan niet relevant voor Overvecht bewoners omdat deze voorzieningen reeds in de wijk aanwezig zijn. Hopelijk is het niet het doel van de gemeente om (fiets)verkeer door de wijk Tuindorp naar het centrum Utrecht te leiden. De snelste en meest logische en veilige route vanuit Overvecht naar het centrum van Utrecht is reeds aanwezig via de Meester Tripkade. Veiligheid Bij het ontwerpen van plannen moet de gemeente de belangen en woonomgeving van een ieder binnen de stad Utrecht in acht nemen. Bewoners van de wijk Tuindorp zijn voornamelijk gezinnen met (jonge) kinderen. De wijk heeft verschillende (brede en smalle) straten. Doorgaande staten zoals reeds genoemd zijn vaak tweerichting verkeer en de niet-doorgaande staten zijn vaak eenrichtingsverkeer. In de meeste gevallen kiezen bewoners er - door de parkeerdruk in de wijk - voor om aan beide zijde van de straat te parkeren. De stoep is op sommige plekken in straten verbreed maar over het algemeen is dit niet het geval. Indien de gemeente ervoor kiest om de fietstunnels zoals in de afbeelding weergeven zal het doorgaand (fiets)verkeer door de buurt toenemen. Het is niet uit te sluiten dat naast 'regulier' fietsverkeer ook veel elektrische fietsen, elektrische steppen, elektrische bakfietsen, fatbikes en scooter/snorverkeer door de tunnels zal gaan. De huidige planning van tunnels zal ertoe leiden dat dit (fiets)verkeer soms op	

Nr.	Reactie	Antwoord
	hoge snelheid door de eenrichtingsstraat Prof. Hugo de Vrieslaan zal gaan. Deze straat is niet voorzien van een brede stoep, auto's parkeren aan weerszijden en er spelen en wonen vele (jonge) kinderen in de straat die tussen de auto's door de straat op schieten. Hierdoor wordt een zeer onveilige situatie gecreëerd. Hetgeen een onverantwoord risico geeft ten opzichte van de belangen die er mogelijk zijn om de bereikbaarheid van bestemmingen te vergroten. Logische en ook veiligere alternatieven zouden zijn om dit fietsverkeer via de Prof. Dr. Magnuslaan via de Prof. Reinwardtlaan/Prof. Jordanlaan de buurt uit te leiden. Of via een tunnel rondom Station Overvecht via de Albrecht Thaerlaan en Meester Tripkade of Van Bemmelenlaan naar de Prof. Reinwardtlaan. Dit zijn reeds brede doorgaande straten welke zijn ingericht op doorgaand (fiets)verkeer. Overlast Het is algemeen bekend dat tunnels leiden tot overlast. Dit kan overlast zijn in de vorm van hangjongeren of graffiti maar ook afval. Dit is reeds zichtbaar op de prof. Jordanlaan waar de schoolgaande jongeren zich dagelijks vanuit het Gerrit Rietveld College richting de Albert Heijn verplaatsen. In de Prof. Jordanlaan is zeer regelmatig overlast van jongeren die belletje lellen, containers omschoppen of die afval op de grond dumpen. Dit zal alleen maar meer en meer door de wijk toenemen als de routes vanuit de school ook door de wijk worden geleid. Tevens zijn er op dit moment al veel gevaarlijke situaties doordat middelbare scholieren met hoge snelheid op fatbikes door de Prof. Jordanlaan en Albrecht Thaerlaan razen. Mochten deze tunnels ook gebruikt worden door uitgaansverkeer dan leidt dit gegarandeerd tot geluidsoverlast. De doorgangen via tunnels onder het spoor naar de wijk Tuindorp zullen het woongenot en de rust binnen de wijk Tuindorp in ernstige mate verslechteren. Criminaliteit	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Binnen de wijk Tuindorp hebben wij in toenemende mate last van criminaliteit. De politie heeft hier enige tijd nog waarschuwingen uitgedaan om alert te zijn en aanvullende maatregelen te nemen. Ondanks de oplettendheid van buren is er vaak criminaliteit in de vorm van (fietsen)diefstal en auto- en woninginbraken. Op het moment dat de gemeente de voorgestelde fietsroutes creëert, geeft de gemeente dieven meer gelegenheid om de buurt gemakkelijk te verlaten via verschillende vluchtroutes. Mijn vrees is dat dit dus zal leiden tot een toename van de criminaliteit binnen de wijk Tuindorp. Alternatief Ik ben van mening dat de Meester Tripkade en de Eykmanlaan reeds afdoende zorgen voor bereikbaarheid voor bewoners van Overvecht van bestemmingen binnen de wijk Tuindorp en vice versa. Mocht de gemeente van mening zijn dat het belangrijk is dat bestemmingen in de wijk Tuindorp beter bereikbaar zijn dan zie ik een alternatief bij een onder (of overgang) bij het station Overvecht waardoor het verkeer via de Albrecht Thaerlaan naar de Meester Tripkade of Eykmanlaan kan worden geleid en bij bestemmingen binnen de buurt gemakkelijk gebruik kan maken van de Linnaeuslaan en de Van Bemmelenlaan. Geen enkel belang of noodzaak zie ik voor het creëren van een doorgaande (fiets)route door de Prof. Hugo de Vrieslaan. Hopelijk is dit schrijven afdoende duidelijk en geeft het argumentatie voor de gemeente om haar plannen nader te wijzigen. De veiligheid van de kinderen in onze buurt staat voorop. Ik vraag de gemeente daarom ook vanuit dit oogpunt haar plannen te wijzigen. Mocht het noodzakelijk zijn dat ik deze zienswijze mondeling toelicht dan ben ik daartoe uiteraard bereid.	
121	Afsluiten van de toegangswegen kan een enorm probleem geven als er bij de vechtsebanen waar ammoniak gebruikt wordt een calamiteit ontstaat, als dat gebeurt kan je niet genoeg vluchtwegen hebben.	Wij richten het mobiliteitssysteem van Utrecht niet in op dit soort calamiteiten, waarbij u er vanuit gaat dat iedereen tegelijk met de auto moet. De toegankelijkheid van de wijk voor nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij de verdere uitwerking en invoer van maatregelen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	En de verkeersveiligheid terugbrengen in Overvecht doe je mij inziens niet door wegen versmallen en afsluiten, maar door camera's en flitspalen en lik op stuk beleid Opvoeden noemen wij dat.	Handhaving is een belangrijk onderdeel bij de aanpak van verkeersonveiligheid, maar slechts beperkt en zeker niet altijd/permanent beschikbaar. Met de herinrichting van straten zetten we in op duurzaam veilige situaties.
122	Een prachtige visie. Het is een eerste stap om het autogebruik te verminderen, het groen te behouden en tegelijkertijd het woningaanbod te vergroten. Heel fijn! Natuurlijk levert het nieuwe verkeersplan, ook voor mij, de nodige aanpassingen in mijn gedrag op maar dat doe ik graag want ik zie dat het totale plaatje van de wijk verbetert. En vooral: de verkeersveiligheid! Ik zou als advies mee willen geven dat de verschillende hulporganisaties oplossingen gaan zoeken met de mensen voor wie de plannen echt problemen opleveren. Individueel en op maat. Ik heb gemerkt tijdens de participatiebijeenkomsten dat mensen erg hangen aan het hebben van een eigen auto. Het is niet voor iedereen eenvoudig om alternatieven hiervoor op een rij te zetten. Om de acceptatie van de visie en de daaruit voorvloeiende plannen te vergroten en versnellen, is het aanbieden van ondersteuning hierbij noodzakelijk.	Hartelijk dank voor uw positieve reactie en advies. Wat betreft uw advies: de omgevingsvisie gaat vooral over de ruimtelijke inrichting/maatregelen. U heeft gelijk dat mensen soms hulp nodig hebben bij de mobiliteitstransitie. Deze gewenste verandering gaat ook niet van de ene op de andere dag. Vanuit verschillende projecten/programma's en samen met andere partijen werken we hier ook aan, maar dit is geen onderdeel van de omgevingsvisie.
123	Na zorgvuldige bestudering van de voorgestelde plannen van de gemeente voor de herontwikkeling van de wijk Overvecht tot het jaar 2040, voel ik de noodzaak om enkele opmerkingen te uiten, die ik graag via deze e-mail wil delen. Hoewel ik deelgenomen heb aan een enquête, merk ik op dat mijn antwoorden en opmerkingen niet weerspiegeld worden in deze plannen. Ik betwijfel ten zeerste of ik de enige ben die deze zorgen deelt, gezien mijn gesprekken met medebewoners. Het voorgestelde plan om woningen en werkruimtes toe te voegen aan de wijk, evenals het verminderen van autoverkeer en hoofdwegen, lijkt gebaseerd te zijn op een visie waarbij mensen voornamelijk gestimuleerd worden om gebruik te maken van openbaar vervoer,	Wat betreft uw mening en die van medebewoners kunt u meer lezen in het participatieverslag. De inbreng uit bijeenkomsten, enquêtes, etc is meegenomen bij het opstellen van de omgevingsvisie. Wat betreft onderbouwing en onderzoek met betrekking tot de verschillende maatregelen verwijzen we u naar de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietsen of lopen. Deze benadering lijkt echter eerder vanuit een theoretisch oogpunt dan vanuit de concrete behoeften van de wijkbewoners te zijn ontwikkeld. Overvecht beschikt reeds over voldoende veilige fietspaden, waarover de consensus onder bewoners duidelijk is. Het tekort aan parkeergelegenheid in Overvecht is momenteel al een punt van zorg. Desondanks blijft de gemeente vasthouden aan het verminderen van parkeerfaciliteiten, zonder voldoende betrokkenheid van de bewoners bij dit besluitvormingsproces. Ik ben tevens bezorgd over het gebrek aan gedegen onderzoeksresultaten die de haalbaarheid en impact van de voorgestelde plannen aantonen, alsook over de bereidheid van bewoners om gebruik te maken van alternatieve vervoerswijzen zoals openbaar vervoer en fietsen. Ook ontbreekt informatie over de huidige bezettingsgraad van het openbaar vervoer en of dit de voorgestelde veranderingen kan ondersteunen. Het recente voorbeeld van "Overvecht van het gas af" illustreert het belang van nauwkeurige planning en realistische uitvoering van dergelijke initiatieven. Wellicht verdient het prioriteit om eerst de veiligheid in de wijk aan te pakken, aangezien dit aspect momenteel niet voldoende aandacht lijkt te krijgen in de plannen, wat buiten de scope van het project valt. Naar mijn mening is een heroverweging van het plan noodzakelijk, gezien de mogelijke negatieve gevolgen die anders kunnen optreden.	
124	Ik ben betrokken geweest als visiedenker bij de omgevingsvisie Overvecht. Ik denk dat het een mooie visie is geworden waar veel inwoners blij van worden. Dus complimenten daarvoor.	Wij kunnen ons voorstellen dat u zich zorgen maakt over wat het toevoegen van meer woningen betekent voor de wijk Overvecht. Het klopt inderdaad dat het in sommige gebieden drukker zal worden. In de Omgevingsvisie Overvecht hebben we daarom ook gekeken naar hoe we

Nr.	Reactie	Antwoord
	Één punt waar ik wel over val is de basis en hoofdopgave voor deze visie, namelijk dat er 5000 woningen en 3000 werkplekken bij móeten. In mijn mening móet dat helemaal niet en moeten we dat vooral niet willen. En zou het dwingende karakter van deze alomvattende opgave van de visie af moeten. Ik heb hiervoor een aantal redenen: 1) Lange-termijn ontwikkeling van de zeespiegelstijging en het klimaat in zijn geheel. We weten allemaal dat de zeespiegel stijgt en dat de stijging telkens harder gaat dan we even daarvoor aannamen. Hierdoor is het zeer onwenselijk en dom om laag Nederland telkens voller te bouwen en onze kleinkleinkinderen op te zadelen met steeds grotere problemen. Ook al duurt het wellicht nog 100 of 200 jaar, ooit zal laag Nederland verlaten moeten worden. Dit kost alleen maar meer moeite als we daar nu al niet op inspelen. 2) het sociaal en gezond welbevinden in een steeds drukkere omgeving gaat achteruit. Door de grote aantallen woningen en met name de bewoners daarin wordt Utrecht alsmaar drukker. Ook al is het positief dat wordt ingezet op meer vervoer met fiets, lopend en OV, zal het totale verkeer toch toenemen, met stijgende overlast qua geluid, fijnstof en onveiligheid tot gevolg. De gemiddelde Overvechter is moeilijk uit de auto te krijgen en heeft ook vaak maling aan regels of snelheidslimieten 😔. Daar komt bij dat het buurtgevoel steeds minder wordt wanneer er veel hoogbouw is en dat zal met deze visie alleen maar toenemen, in een wijk waar toch al weinig sociale cohesie is. 3) de Randstad is al bovengemiddeld dicht bebouwd. Dat zouden we niet moeten gaan versterken, maar meer spreiden. Drenthe, Overijssel, Limburg zijn hoger liggende provincies met een stuk minder inwoners, dus zorg dat daar bijgebouwd wordt. Of zet in en maak beleid op een bevolkingsafname in plaats van een toename te willen faciliteren.	de openbare ruimte zo prettig mogelijk kunnen inrichten, zodat er voor de nieuwe en bestaande bewoners van Overvecht voldoende ruimte is om zich door de buurt te bewegen, te ontspannen, elkaar te ontmoeten, te sporten en bewegen en door het groen te wandelen. We proberen een goede balans te vinden tussen enerzijds verdichten, en anderzijds ook voldoende rustige plekken in de wijk te behouden. Door de auto minder ruimte te geven, door wegen te versmallen en knips te maken in de verkeersstructuur, kunnen we de openbare ruimte prettiger inrichten: groener, en met meer ruimte voor fietsers en voetgangers, en minder luchtvervuiling. Hierdoor komen mensen ook meer met elkaar in contact, en is er meer levendigheid op straat. Hiermee willen we ook bereiken dat mensen zich prettiger en veiliger voelen op straat, en bijdragen aan het buurtgevoel.
125	Ik woon met veel plezier in Overvecht, het is echt een fijne wijk om te wonen. Als ik Overvecht in fiets heb ik echt een gevoel van thuiskomen.	Dank voor uw positieve reactie op de ontwerp omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er is echter slechts één ding dat me echt tegenstaat van deze verder mooie wijk: de vele auto's. Als ik de balkondeur openzet hoor ik voortdurend autogeraas (ik woon ter hoogte van Theemsdreef). Ik zit daarom ook eigenlijk altijd met noise-cancelling oortjes op het balkon. Ik voel me ook regelmatig onveilig als fietser vanwege de vele hardrijders. Ik wandel graag door het groen van Overvecht, maar ook daar voel ik me opgejaagd door alle auto's. Oversteken bij de wandeling is elke keer een uitdaging en het is me al regelmatig overkomen dat ik bijna ben aangereden doordat een auto veel harder rijdt dan toegestaan, soms zelfs vliegend over een (lage) drempel. Het fietspad langs de busbaan van Shopping Center Overvecht aan de Zamenhofdreef is dan echt een verademing, eindelijk is dat geraas wat verderop en daar kan ik wel fijn oversteken. Ik vind het daarom echt een heel goed plan om het autoverkeer terug te dringen en hoop van harte dat dit gaat lukken. Dat zou Overvecht echt een veel fijnere wijk maken. Nu zag ik dat er een protest was georganiseerd om het autoverkeer mogelijk te houden. Ik ben het daar echt hartgrondig mee oneens. Volgens mij moeten mensen wennen aan het idee wat vaker de fiets pakken in plaats van met de auto naar de winkels. Dat vergt aanpassingskracht, maar daar komen ze heus wel overheen. In 2040 kijken we er dan met verbazing op terug dat er zoveel ruimte was voor de auto in Overvecht. Wellicht kent u de beelden van de prachtige Vismarkt in Groningen die in de jaren 70 als parkeerplek diende. Of recenter en dichter bij huis: de autoweg bij Hoog Catharijne. Het autocentrische stadsbeeld is hopeloos ouderwets. Tijd voor Overvecht om mee te veranderen!	

Nr.	Reactie	Antwoord
126	Deze plannen zijn helemaal top. Ik zou niet luisteren naar de verwende groep mensen die nooit in hun leven hebben gefietst in Overvecht. Dankjewel gemeente Utrecht!	Dank voor uw positieve reactie.
127	N.a.v. het ontwerpplan en mijn bezoek aan een informatieavond in Overvecht wil ik op een bepaald onderdeel van dit plan reageren. Het gaat met name om het onderdeel: Verbinding van de wijk Overvecht met de wijk Tuindorp middels 2 nieuw aan te leggen fiets/wandeltunnels onder het spoor. Mijns inziens zijn deze fiets/wandeltunnels volstrekt overbodig/nutteloos en is er sprake van onnodige geldverspilling wat voor veel andere nuttige zaken gebruikt zou kunnen worden. Tevens zal er een zeer verkeersonveilige situatie ontstaan op de Albrecht Thaerlaan. Ik ben hier dus volstrekt op tegen. Argumentatie: 1: Ik woon al meer dan 40 jaar in Tuindorp, wandel en fiets wekelijks meerdere keren naar Overvecht, Arnodreef, Overkapel of Winkelcentrum Overvecht voor boodschappen, sporten of om naar zwembad de Kwakel te gaan. Ik woon op de Prof. Dr. Magnuslaan, het verlengde van de Albrecht Thaerlaan en maak altijd gebruik van de mogelijkheid via de Tripkade te fietsen of wandelen of via de spoorwegovergang Eykmanlaan/Darwindreef. Dit volstaat volledig en leidt niet of nauwelijks tot 'om moeten lopen of fietsen'. (reken uit met Googlemaps) Dus voor wie zal dit een verbetering betekenen?? 2: Op de infoavond werd gerefereerd aan 'gezelligheid en verbinding voor mensen uit Overvecht om in de wijk Tuindorp te wandelen" In de wijk Tuindorp zijn geen algemene voorzieningen zoals winkel, bibliotheek, café of buurthuis. Waar moeten mensen dan heen wandelen en hoe tref je elkaar?? Ik heb gevraagd aan mensen van Overvecht tijdens de infoavond wat zij ervan vonden: Niemand zag de meerwaarde van een wandel/fietstunnel in om in een andere wijk te gaan wandelen, waar niets te beleven is. Wil iemand dat toch graag	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	doen, dan kan hij/zij gemakkelijk 500 meter omlopen om via de spoorweg over te steken, want het is bedoeld als 'ommetje". De algemene voorzieningen die er wel zijn in Tuindorp, zijn speeltuin De Pan, en het Rietveld College. Deze voorzieningen zijn prima via de fietspaden en wandelpad bij de spoorwegovergang en onderdoorgang te bereiken zonder in een wirwar van kleine straatjes te belanden wat alleen maar onhandig is en verkeersonveiligheid met zich meebrengt. In Speeltuin de Pan ontmoeten mensen uit Overvecht en Tuindorp elkaar en voorziet dit ook in iets gemeenschappelijks. Dit gebeurt niet door 's avonds in een stille wijk te gaan dwalen. Een andere speelvoorziening is het Lubroveldje, dat zeer druk gebruikt wordt en soms overvol is, maar goed bereikbaar via de Tripkade of Kardinaal de Jongweg. Mij lijkt dat het voor alle jongeren fijn is om in de eigen wijk een speelveld, voetbalplek, tafeltennistafel, bankjes etc te hebben. Ik fietste door de wijk Overvecht en zag wat mannen en jongens op de stenen van winkelcentrum Overvecht staan voetballen.Waar is hun voetbal- speelveldje? Het geld zou beter gestoken kunnen worden in gezellige ontmoetingsplekken zoals voetbal/tafeltennis/kinderspeeltuin met bankjes zodat men elkaar (zowel volwassenen met kleine kinderen als jongeren) kan treffen op een positieve manier, dan in een zinloze wandel/fietstunnel. Ik woonde er al toen de auto-onderdoorgang (De Tripkade) gemaakt werd. Een enorme operatie, waarbij heel veel water weggepompt moest worden wat het budget enorm liet overschrijden. Gaat nu hetzelfde gebeuren met de aanleg van deze fietstunnels, die geen enkele meerwaarde lijken te hebben?? 3. Veiligheid/onveiligheid. De Albrecht Thaerlaan, met in het verlengde de Prof. Dr Magnuslaan, waar de wandel/fietstunnels op uit zouden moeten komen, zijn beiden smal en worden met name 's ochtends en aan het eind van de dag zeer druk gebruikt door fietsers, automobilisten en wandelaars voor woon-werkverkeer en het naar school brengen/halen of zelf naar school gaan. Dit levert momenteel al vaak verkeersonveilige situaties op. Uitgeprobeerd wordt nu al dat de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	mensen in deze straten in de ochtend en eind van de dag niet mogen auto rijden, vanwege het veiliger brengen/halen van de schoolkinderen. De uitrit van de Kastanjehof op de Prof. Dr. Magnuslaan heeft al voor verschillende ernstige 'fietsongelukken' gezorgd. Er gaat zeker nog meer verkeersonveiligheid ontstaan wanneer er 2 fiets/wandeltunnels op de Thaerlaan gaan uitkomen, waardoor onoverzichtelijke situaties gaan ontstaan. De schoolgaande jeugd van het Rietveldcollege rijdt voor een deel op scootertjes, e- bikes en Fat bikes, naast een groot deel gewone fietsen. Ontzettend gevaarlijk wanneer deze uit een tunnel op de drukgebruikte Albrecht Thaerlaan gaan uitkomen. Tegelijkertijd onzinnig, omdat deze schoolkinderen momenteel prima over de spoorwegovergang middels een fietspad, direct op het Rietveldcollege aanrijden, zonder door een woonwijk te hoeven 'kriskrassen'. Tot zover mijn onderbouwing om geen geldverslindende, dure extra fietstunnels, naast de reeds bestaande goede mogelijkheden om Overvecht en Tuindorp met elkaar te verbinden, aan te gaan leggen.	
128	Inzake bovenvermeld onderwerp heb ik 25 april jl. de inloopbijeenkomst bezocht. Het was een drukbezochte bijeenkomst met nogal wat ongeruste omwonenden. Zelf ben ik één van de bewoners van de La Bohèmedreef en ben uiteraard bevooroordeeld. Bij uw wijkbericht was een kaart afgedrukt met daarop ingetekend een HOV-route deels over de La Bohèmedreef. Ik kan mij niet voorstellen, dat wanneer men de situatie ter plekke heeft aanschouwd men tot een besluit komt om juist daar een HOV-route te plannen. De La Bohèmedreef is een vrij smalle straat waar 2 elkaar tegemoetkomende auto's elkaar nauwelijks kunnen passeren. Aan de ene zijde bevindt zich een rij van 12 woningen en aan de andere zijde is een park met een Johan Cruijff court, een basketbalveld, een kinderspeelplaats met een spartelvijver en bij een vorstperiode een ijsbaan mogelijk gemaakt door de ijsclub Berezina. Zeker bij mooi weer is het een drukte van belang met mensen, die een	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	plekje in het park prefereren boven het balkon van hun flatwoning terwijl hun kinderen hun vertier zoeken in de spartelvijver. Het is een gegeven, dat water op kinderen een onweerstaanbare aantrekkingskracht heeft en ik zie dan ook vanuit mijn woning dat de kinderen enthousiast de auto uitspringen en de straat al oversteken terwijl hun ouders de auto nog moeten verlaten. Tot op heden gaat het nog steeds goed, temeer de La Bohèmedreef geen drukke doorgaande weg is, maar door uw plannen worden daar levensgevaarlijke situaties gecreëerd welke verre van wenselijk zijn. Ik hoop dan ook, dat mijn argumentatie er mede toe kan bijdragen tot een wijziging van uw plannen.	
129	De plannen voor Overvecht zien er mooi uit. Ik ben blij om te zien dat er veel ruimte is voor groen en voor de fiets. Ik zie het autogebruik in de wijk graag afnemen (vanwege veiligheid, geluid en luchtkwaliteit) en ben blij dat de omgevingsvisie Overvecht die kant op stuurt. Bewoners hechten aan hun auto, dus er komen vast negatieve of defensieve reacties. Laat je niet ontmoedigen. De plannen zien er mooi uit en er zijn ook veel mensen zoals ik die het juist prettig vinden om in een wijk te leven met meer groen en minder asfalt. En hopelijk reageren er ook een paar om dit aan jullie te laten weten :) Dus goed bezig! Hopelijk worden veel van de plannen (snel) gerealiseerd!	Dank voor uw positieve reactie.
130	Gebruiker van "Grootwinkelcentrum Overvecht" Ik maak 2x in de week gebruik van het centrum, helaas heb ik een TIA gehad = gedeeltelijk uitval van mijn van evenwicht eveneens gedeeltelijk uitval van mijn rechterbeen vanwege een 2x een TIA Helaas is het bijna dagelijks vol met geparkeerde auto's	Het parkeren bij het Grootwinkelcentrum Overvecht wordt in het kader van het Toekomstplan Overvecht Centrum uitgewerkt. Meer informatie hierover kunt u vinden op: https://denkmee.utrecht.nl/nl-NL/folders/overvecht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Mijn persoonlijke omstandigheden zijn niet van toepassing op anderen ECHTER er wordt vaak door vele uit andere wijken/steden/dorpen ruim en veelvuldig ingekocht door gezinnen METEN IS WETEN MET NAME VOOR BESTUURDERS Hoeveel parkeerplaatsen zijn er MOMENTEEL bij Grootwinkelcentrum Overvecht ? 1 Hoeveel parkeerplaatsen zijn ingepland in de nieuwe visie bij Grootwinkelcentrum Overvecht ? 2 Hoeveel parkeerplaatsen zijn ingepland voor vergunninghouders ? 3 Hoeveel betaalde parkeerplaatsen zijn er ingepland ?	
131	Met name maak ik me zorgen over de impact van de specifieke hoogstedelijke bebouwing met hoogbouw van 70 meter rondom station Overvecht op de lichtvervuiling en het karakter van de zowel dit deel van Overvecht als de wijk Tuindorp Lichtvervuiling: De voorgestelde hoogbouw kan leiden tot aanzienlijke lichtvervuiling in de omgeving. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor de leefbaarheid en het welzijn van de bewoners. Ik verzoek u om rekening te houden met de effecten van verlichting op de nachtelijke hemel en om passende maatregelen te nemen om lichtvervuiling te minimaliseren. Karakter van de wijk: Tuindorp heeft een uniek karakter met laagbouw, gericht op gezinnen en met groene ruimtes. De voorgestelde hoogbouw van 70 meter hoog is een verdubbeling (zover ik kan zien) van de huidige bebouwing, die al hoog is). En staat haaks op dit karakter en kan afbreuk doen aan de identiteit van onze wijk. Ik pleit ervoor om het historische en culturele karakter van Tuindorp te behouden en te	De omgevingsvisie voorziet de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Het gebied rondom het station is aangeduid als 'hoogstedelijk'. In het hoogstedelijk gebied zijn hoogte accenten mogelijk, mits die zorgvuldig worden ingepast. Hoogbouw houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Eventuele lichtvervuiling in een stedelijke omgeving is daarin geen standaard aandachtspunt. In het stationsgebied is de mogelijkheid voor hoogteaccenten tot 70 meter. Of deze er zullen komen en waar moet verder worden uitgewerkt. De wijk Tuindorp heeft in de huidige situatie ook al een andere structuur en opzet dan de wijk Overvecht. Het is niet de ambitie om de ruimtelijke samenhang van deze wijken te vergroten. Ingeval van concrete planvorming komen deze aspecten aan de orde en

Nr.	Reactie	Antwoord
	versterken. Het lijkt mij daarom logisch om opbouw van hoogtes logischer op te bouwen en niet zo'n groot contrast zo dicht/direct naast eensgezins woningen te plaatsen. Ik maak me tenslotte ook zorgen over de minimale aandacht aan dit onderwerp in de visie, en vraag me af of mensen dit voldoende hebben gezien en realiseren wat dit betekent. Daarnaast weet ik dat er verschillende zorgen zijn mbt de tunnels. Ik begrijp dat de verbinding geoptimaliseerd moet worden, maar vraag wel voldoende aandacht voor veiligheid. Tenslotte wil ik aangeven dat ik de omgevingsvisie er op grote lijnen goed uit vind zien en hoop dat het tot mooie verbeteringen gaat leiden. Ik verzoek u vriendelijk om mijn bezwaren serieus te nemen en te overwegen bij het vaststellen van de definitieve plannen. Laten we samen streven naar een duurzame en leefbare woonomgeving voor alle bewoners van Overvecht, maar ook voor het behoud van de mooie kenmerken van de wijk Tuindorp.	de opbouw en effecten van bouwmassa's nader worden onderzocht voor een zo optimale ruimtelijke afweging en inpassing.
132	- Ik vind het belangrijk dat er geen parken en bomen worden verwijderd. Er wordt aangegeven dat het plan "groen in de wijk zoveel mogelijk wil behouden en versterken." Toch lees ik ook, "nieuwe bebouwing effect kan hebben op groenstructuur." Het is mij niet duidelijk op welke schaal groen in dit geval zou moeten wijken voor nieuwe bebouwing in het plan. Hier zou de gemeente iets duidelijker over kunnen zijn. Gaat het om 1 boom of om een hele rij? - Al hoewel ik altijd voor betere OV verbindingen en betere fietsroutes ben, vind ik niet dat dit perse ten koste hoeft te gaan van de doorstroming met de auto. Ik ben er op tegen dat sommige wegen volledig afgesloten worden voor auto's. Dit zal vermoedelijk zorgen voor extra drukte op de Einsteindreef, Henry Dunantplein en de Albert Schweitzerdreef / Karl Marxdreef / Ringweg richting de A2 en A27.	Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk in de hoofdgroenstructuur omdat dit kansen biedt voor een belangrijke kwaliteitsverbetering voor de omgeving van Overvecht Centrum, het station en de omgeving van de HOV haltes. Dat zal effect hebben op de hoofdgroenstructuur (zie ook deel B, waarin dit verder wordt toegelicht). Waar de hoofdgroenstructuur wordt geraakt, zorgen we ervoor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding behouden blijf. Welk effect nieuwe bebouwing precies op het bestaande groen heeft kunnen we op dit moment nog niet zeggen en zal duidelijker worden als we de visie in concrete plannen uitwerken. Uiteraad proberen we bij locaties die effect hebben op de groenstructuur dit zoveel mogelijk te beperken. Dat zal op de ene locatie anders zijn dan op een andere

Nr.	Reactie	Antwoord
	Deze wegen staan al vaak vast. Ook ervaar ik nu al geluidsoverlast van de Einsteindreef. Ik vrees dat door de plannen de overlast zal toenemen. Graag zou ik zien dat alternatieve routes naar de snelwegen alsnog mogelijk blijven, misschien met meer drempels of lagere maximum snelheden als dit nodig blijkt. Het lijkt mij beter om het gebruik van OV en Fiets te stimuleren door te belonen in plaats van het afstraffen van het kiezen voor de auto. De overgang zou met deze plannen te hard gaan voor de wijk Overvecht is mijn mening. - Ik ben er op tegen dat er parkeerplekken verdwijnen en mensen mogelijk verder van huis zullen moeten parkeren. Dit zou voor bewoners veel ongemak kunnen betekenen. - Ook zou ik graag zien dat de nadruk wordt gelegd op bouw van Sociale Huur en Middensegment, in plaats van een gelijk aantal sociale huurwoningen als voorheen en 50% vrije huur. Dit om ervoor te zorgen dat mensen uit de wijk ook de kans hebben om in de wijk te blijven wonen inplaats van grootschalige “gentrificatie". - Verder ben ik er sterk op tegen dat er mogelijk een school voor Voortgezet Onderwijs zal komen aan de Grote Trekdreef. Dit zal vermoedelijk voor veel overlast (geluid, drukte, afval) zorgen voor bewoners in deze compacte buurt (gebied Oranjerivierdreef, Pretoriadreef, Zambesidreef) die nu bijzonder is doordat het juist groen en rustig is ondanks de vele bewoners.	locatie. Bomen worden bij kap altijd gecompenseerd volgens de gemeentelijke richtlijnen. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Parkeren in de wijk blijft ook mogelijk. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Binnen de sociale huur is het mogelijk om middels buurtvoorrang Overvechters voorrang te geven bij het toewijzen van een sociale huurwoning. Voor de middenhuur kunnen we dit niet afdwingen, maar willen we verhuurders hier wel toe verleiden. Dit geldt ook voor de (betaalbare) koop. We vinden het belangrijk dat er voldoende aanbod van onderwijs is in de stad en ook specifiek in Overvecht. Op dit moment is het bijvoorbeeld niet mogelijk om havo of vwo onderwijs te volgen in Overvecht. Met de komst van een nieuwe VO-school wordt dat straks wel mogelijk. De definitieve locatie van de VO-school is op dit moment nog niet bekend. We proberen bij de keuze voor een locatie rekening te houden met de bestaande omgeving maar we willen de school ook graag bouwen op een plek die goed bereikbaar is en ook goed is voor de ontwikkeling van de leerlingen. Sommige plekken vallen daardoor af, bijvoorbeeld plekken langs een te drukke weg. Andere plekken vallen af omdat we daar bijvoorbeeld geen eigenaar zijn van de grond. Zodra er meer bekend is

Nr.	Reactie	Antwoord
		over de voorkeurslocatie voor de school wordt u hierover geinformeerd. Daarnaast zullen we in gesprek gaan met de omwonenden van de voorkeurslocatie om te zien welke bezwaren er liggen maar ook welke kansen er liggen.
133	Hierbij wil ik graag reageren op het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Hierin is in deel A aangegeven dat er plannen zijn voor twee nieuwe fietstunnels, ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan in Tuindorp en de Prof. Van Bemmelenlaan. Het is mij volstrekt onduidelijk wat de noodzaak van dergelijke nieuwe verbindingen is, ook bij toename van het aantal woningen/bewoners in Overvecht in de toekomst. De beoogde verbindingen betreffen namelijk geen doorgaande route, en om nieuwe doorgaande routes dwars door een woonwijk waar veel jonge kinderen wonen te realiseren, is zeer onwenselijk om voor de hand liggende redenen. In deel B zou de onderbouwing moeten staan, maar het enige dat ik hierover lees is het volgende op p. 11: “...voor fietsers en voetgangers te verbeteren en ontbrekende schakels in het network toe te voegen” Echter, nergens wordt onderbouwt waarom dit ontbrekende schakels zouden zijn. In deel A staat nog op p. 25: “De barrièrewerking van de grote dreven, Vecht, het spoor en de NRU wordt verminderd door toevoeging van nieuwe tunnels en bruggen.” Die barrierewerking van het spoor is echter niet ontstaan door het ontbreken van verbindingen onder/over het spoor, maar door de verschillen in de wijken en de bewoners. Die barriere los je niet op door lukraak nieuwe tunnels/bruggen te bouwen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Kortom, er wordt geen onderbouwing gegeven van de nieuwe verbindingen. Er wordt ook niet aangegeven dat de huidige fietsverbindingen onder het spoor, via Brailledreef, Meester Tripkade en Darwindreef, onvoldoende zijn voor nu en in de toekomst. Ik ga als bewoner van Tuindorp zeer geregeld met de fiets naar voorzieningen in Overvecht (bijv. Steck, station of squashcentrum), en ik ervaar geen enkele belemmering om daar met de fiets te komen via de huidige routes. Ik vraag u daarom met klem het plan met de nieuwe fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal resulteren in ofwel: Tunnels die niet gebruikt worden, met een hoop overlast voor omwonenden bij de bouw en verspilling van publieke middelen; Tunnels die wel gebruikt worden, maar niet door de beoogde doelgroep (forenzen), maar alleen door overlastgevers (fatbikes, scooters), die ook nog eens voor onveilige situaties zorgen.	
134	Hoewel u vast al de negatieve geluiden en tegenpetities ter ore zijn gekomen over de Omgevingsvisie voor Overvecht, zou ik hierbij graag een positieve reactie laten horen om te laten zien dat niet alle inwoners van Overvecht tegen de Omgevingsvisie zijn. Ik wil u complimenteren met de prachtige ideeën die u voor Overvecht hebt uitgewerkt en ik zie hierin dat u ook goed over de praktische uitwerking hiervan hebt nagedacht. Met meer groen, minder auto, stadsboulevards etc. denk ik dat Overvecht een nog mooiere plek gaat worden en dat dit ook de luchtkwaliteit en het milieu ten goede zal komen. De tegenstanders zullen waarschijnlijk o.a. automobilisten zijn die de Brailledreef vlakbij mijn huis nu een prachtige racebaan vinden en vrezen dat dit hun straks wordt afgepakt, maar des te meer reden om het plan wel door te zetten zodat Overvecht naast mooier en groener ook een veiliger plek wordt.	Dank voor uw positieve reactie.

Nr.	Reactie	Antwoord
135	Hierbij wil ik laten weten het niet eens te zijn dat de carnegiedreef autovrij wordt. Dit is een belangrijke route om van de woonbuurten naar de ringweg te komen. Maar ook naar zuilen. Deze route afsluiten zorgt voor veel meer verkeer op de enige andere route die dan overblijft om de wijk uit te komen. En dit wordt alleen maar verergerd wanneer ook de fransicusdreef wordt aangepast naar een eenbaansweg. De vele wegafsluitingen zorgen voor een enorme toenemende druk op de ringweg, waar je nu al vaak in de file staat. Dit zal alleen maar toenemen waardoor het niet meer aantrekkelijk is om in Overvecht te wonen als je afhankelijk bent van de auto om naar je werk te komen. Er ligt al een goed breed fietspad langs de carnegiedreef en dat is voldoende. Ik maak zelf veel gebruik van zowel de weg als het fietspad en ben als bewoner van de wijk tevreden over beiden. Het is fijn dat de gemeente zijn best doet om een mooi duurzaam en groen plan te maken. De afsluiting van zeer veel doorgaanswegen, zoals de carnegiedreef is daarvoor niet nodig en creëert alleen maar problemen en overlast voor de wijkbewoners. Daarmee wordt het doel voor een betere verbinding niet behaald en juist moeilijker gemaakt.	De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt.
136	Wij maken ons grote zorgen over het voornemen om meer sport activiteiten toe te staan dan wel de mogelijkheid daartoe te creëren in het gebied Noorderpark. Dit gebied is voortgekomen uit een wel overwogen plan om recreatie maar vooral ook natuur samen een plek te geven naast een agrarische functie. Door nu te gaan schuiven naar meer sport activiteiten zal dit ten kosten gaan van de natuurwaarden die zich daar juist goed aan het ontwikkelen zijn. Andere functies met meer mensen en vooral meer geluid zullen absoluut een verstoring geven van de Flora en Fauna.	Vanwege de groei van Overvecht met 5.000 woningen zoeken we op termijn een locatie voor een sportcomplex met 3 a 4 sportvelden. Zo kunnen we ook in de toekomst aan de vraag naar sportaccommodaties in dit deel van de stad voorzien. Voor een dergelijk complex is voldoende ruimte nodig. Deze ruimte is op zeer weinig plekken in Overvecht beschikbaar. In Noorderpark/Ruigenhoek is ruimte. Daarom hebben we dit gebied als potentiële zoeklocatie voor sportvelden benoemd. Bij een sportcomplex hoort ook verlichting, een kantine met beperkte horeca functie en een parkeermogelijkheid. Nader onderzoek moet plaatsvinden of en onder welke randvoorwaarden een sportcomplex in dit gebied ingepast kan worden. Hierbij is de natuurwaarde, maar ook de cultuur historische waarde van het gebied een belangrijk uitgangspunt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Daarnaast vinden wij het zeer ongepast dat een plan wat zo zorgvuldig met alle betrokken organisaties is opgesteld nu alweer open te breken voor andere zaken die naar onze mening daar absoluut niet horen te zijn. Als Agrarische Natuurvereniging Noorderpark en omgeving vragen wij u dan ook uw plannen aan te passen en niet de stad weer een stukje te laten opschuiven naar het landelijkgebied.	Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten.
137	Als bewoners van Professor Ritzema Boslaan (Tuindorp) willen wij middels deze mail onze bezorgdheid uiten over het voorgestelde plan voor de aanleg van een fietstunnel als onderdeel van de Omgevingsvisie Overvecht. En dan specifiek de fietstunnel in het midden van de wijk, naast station Overvecht, uitkomende op de kruising Albrecht Thaerlaan en Prof. van Bemmelenlaan. Allereerst willen we stellen dat we zowel begrip hebben als steun geven aan de wens om Overvecht beter te onsluiten en koppelen aan andere wijken, inclusief Tuindorp. Onze punten hieronder gaan dus over het hoe, niet over het basale uitgangspunt. In onze optiek bezorgt dit specifieke project (deze specifieke fietstunnel) meer problemen dan dat dient op te lossen. Onze belangrijkste zorgen, vragen en opmerkingen met betrekking tot deze voorgestelde fietstunnel zijn als volgt:	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	1) Toegang eigen oprit: Onze eigen oprit ligt precies aan het geplande fietspad. Wij hebben een thuiswonende zwaar gehandicapte zoon en hebben voor hem vanuit zijn verzorgkamer in de tuin een pad laten aanleggen naar onze oprit zodat hij met rolstoel vanuit zijn slaapkamer naar zijn vervoer kan worden gereden; zowel eigen vervoer als schoolvervoer. Het geplande fietspad zal de toegang naar onze oprit wegnemen of belemmeren. Tevens maken we ons zorgen om belemmeringen van de toegang naar onze oprit vanwege de huidige draai die wij moeten maken van onze oprit naar de weg (de Thaerlaan is eenrichtingsverkeer dus we kunnen alleen richting/over het geplande fietspad uitrijden). Deze draaicirkel zal worden geblokkeerd door het fietspad. Mochten we over het fietspad kunnen rijden met een rolstoelbus/auto, dan zullen wij ofwel achteruit moeten rijden naar onze oprit, dan wel achteruit uit moeten rijden over dit fietspad naar de weg, dit lijkt ons beide erg gevaarlijk. De toegankelijkheid van onze oprit voor rolstoel-auto/bus en schoolvervoer is essentieel voor de maatschappelijke participatie van onze zoon. 2) Onveiligheid: De geplande fietstunnel ligt op een stuk weg waar vanwege de vergrootte breedte van de Thaerlaan (tov de rest van de straten) overdag het gros van het vrachtverkeer (veel te hard) de straten inrijdt en is de enige plek in de buurt waar vrachtverkeer kan keren (dit geldt voor alle verbouwings-vrachtwagens, verhuisbedrijven, post-busjes en vuilniswagens). Een fietspad dat precies uitkomt op deze kruispunt zal in de huidige situatie daarom gevaarlijk zijn voor fietsers. Uit onderzoek van Reurings et al. (2012) blijkt dat aanrijdingen tussen een fiets en een motorvoertuig relatief vaak op kruispunten plaatsvinden. Wij hebben hier al meermaals over gemeld bij de gemeente, en meermaals gevraagd om drempels op dit kruispunt om hard rijden te voorkomen, bij deze nogmaals.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	*Reurings, M.C.B., Vlakveld, W., Twisk, D., Dijkstra, A. and Wijnen, W. (2012). Van fietsongeval naar maatregelen: kennis en hiaten. 3) Toename van verkeer en drukte op onveilig punt: De voorgestelde locatie van de tunnel bevindt zich op een al zeer druk punt in de wijk, waar drie scholen samenkomen. Dit zal leiden tot extra verkeer en drukte op dit drukke punt, wat de verkeersveiligheid juist in de buurt van al die scholen niet ten goede zal komen. Vooral in het geval van sneller fietstunnel-gebruikers (zoals scooters, e-bikes en fatbikes) kan dit de nodige gevaarlijke situaties opleveren. 4) In onze optiek is er een veel efficienter oplossing, namelijk de bestaande spoortunnel. Op slechts 100 meter afstand ligt een bestaande tunnel. Deze is echter zeer slecht toegankelijk door een combinatie van toegangspoortjes aan de straat ipv bij de trappen onder het perron van de geplande nieuwe tunnel. We stellen voor om de doorgang onder het spoor via het station toegankelijker te maken door de poortjes te verplaatsen naar de trappen naar de NS perrons, en de fiets/kinderwagen/ rolstoel toegankelijkheid te vergroten door een schuine opgang/afgang aan te leggen voor fiets- voet- en rolstoel verkeer. Dit is een minder ingrijpende, mogelijk effectievere oplossing die ook nog eens de toegankelijkheid van en naar het station erg zou vergroten. 5) Gebruik de bestaande budgetten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van bestaande druk gebruikte (door kinderen) verbindingen tussen Overvecht en Tuindorp. Zo zou de aanleg van een tunnel bij de spoorwegovergang tussen de Eykmanlaan en Darwindreef de veiligheid bevorderen van alle scholieren die dagelijks vanuit Overvecht naar het Rietveld College gaan, de kinderen die van en naar Speeltuin de Pan gaan (beide direct aan weerszijde van deze overgang). Ook zou dit de veiligheid vergroten voor alle kinderen die	

Nr.	Reactie	Antwoord
	vanuit de stad wekelijks meermaals naar de vele sport-clubjes in Groenekan gaan en van iedereen die naar het winkelcentrum de Gaard, het Gagelpark, of tuincentrum Steck wil. Al deze faciliteiten liggen direct aan deze weg en spoorwegovergang. Het lijks ons daarom een stuk belangrijker om bestaande budgetten te gebruiken om juist deze verbinding veiliger en toegankelijker te maken. Mocht de verwezenlijking van de tunnel daadwerkelijk plaatsvinden dan maken wij ons ook zorgen over de overlast van de bouwwerkzaamheden die hiermee gepaard gaan, en de mogelijke verkeers- en sociale- veiligheid problemen die samengaan met fietstunnels in het algemeen.	
138	Wat vind ik goed aan de ontwerp omgevingsvisie Overvecht? Dat er vernieuwd wordt. Dit vind ik niet goed aan de ontwerp omgevingsvisie Overvecht, want: Ik mis een snelfietsroute van NS Overvecht langs het spoor naar de Amsterdamsestraatweg. Langs het spoor liggen al de fietspaden, maar de twee bruggen zijn een probleem. 1. Brug over de Brailledreef Er ligt al een (slect onderhouden) brug voor voetgangers, compleet met 2x trap. Ook is de brug breed zat voor zowel voetgangers als fietsers. Alleen ontbreekt aan beide zijden een hellingbaan voor fietsers. In de groenstroken is daar voldoende ruimte voor. 2. brug over de Vecht Die is er nog geheel niet en zou tegen de spoorbrug aangeplakt moeten worden. Met wat goede wil zijn hier ook hellingbanen aan weerszijden van de Vecht aan te leggen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
139	Wat ik niet fijn vind aan het ontwerp is dat de HOV busbaan door een park en door de La Bohémedreef gaat rijden, waar veel kinderen spelen, mensen met honden, speeltuin, voetbalveld, dus niet veilig! Niet doen dus!	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de

Nr.	Reactie	Antwoord
		bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden
140	Dit vind ik goed aan de ontwerp omgevingsvisie Overvecht: Goed dat wonen meer samengaat en groen bijgebracht wordt. Dit vind ik niet goed aan de ontwerp omgevingsvisie Overvecht, want: Een busbaan direct achter de hoogbouw is wel een heel slecht idee (klankbord). Lagen dagen, korte nachten!	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden
141	De busbaan achter de flat? NOOIT! Busbaan achter de flat Faustdreef. Er wonen veel mensen/ouderen die niet per bus – trein kunnen reizen. Te hoge instap. De bus is niet te bereiken vanuit de flats, je moet eerst naar het park lopen! Door het park rijden per fiets is ook afgesloten, dus onbereikbaar! Naar winkelcentrum. Veel huizen bij de Rubicondreef, Arnodreef hebben eigen garage. Hoeven dus niet altijd in de straat.	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden
142	Dit vind ik goed aan de ontwerp omgevingsvisie Overvecht: Verkeersveilig maken van fiets- en voetpaden, snelheid verlagen op doorgaande wegen, betere bereikbaarheid van bestemmingen met openbaar vervoer, rekening houden dat er inwoners zijn die om welke reden dan ook geen digitale mogelijkheden hebben, of dat ze zich er sowieso niet mee mogen inlaten om welke reden dan ook, dat deze doelgroep nog persoonlijk, in levende, fysieke wijze i.p.v. de doelgroep	In de omgevingsvisie doen we diverse voorstellen voor het verbeteren van het openbaar vervoer. Voor bewoners die geen digitale mogelijkheden hebben, hebben we de wijkberichten op papier verstuurd, en lag er een papieren versie van de ontwerp omgevingsivsie in het wijkbureau. Tijdens de

Nr.	Reactie	Antwoord
	te verplichten dat ze maar digitalisatie moeten hebben, het is anders zo onpersoonlijk aan het worden	inloopbijeenkomsten was er ook de mogelijkheid ter plekke een zienswijzen te schrijven en in te dienen.
143	Zoals in Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht deel A (pagina 28) en deel B (pagina 28) grafisch wordt weergegeven is de visie voornemens om drie nieuwe fietstunnels tussen Overvecht en Tuindorp aan te leggen. Uit reacties heb ik vernomen dat de voornaamste redenering hierachter is om de reistijd tot de scholen in Tuindorp te verkorten. Vanzelfsprekend zou in Utrecht kwalitatief en toegankelijk onderwijs voor iedereen het uitgangspunt moeten zijn, waarbij bereikbaarheid en (verkeers)veiligheid is vooropgesteld. Momenteel heeft Tuindorp drie basisscholen op steenworpafstand van elkaar en is verkeersdrukte rondom deze scholen momenteel reeds een bestaand punt van aandacht. Recent zijn pilots gedaan in de wijk om de verkeersdrukte beter te beheersen tijdens school aanvangs- en eindtijden. Het voorstel om additionele spoortunnels te introduceren lijkt in deze context verrassend en tegenstrijdig. Uit de omgevingsvisie wordt daarnaast onvoldoende onduidelijk welk probleem hiermee wordt opgelost? Tuindorp heeft geen voorzieningen, behoudens drie basisscholen welke uitstekend bereikbaar zijn met fiets en openbaar vervoer. De route de wijk in/uit is altijd via de Mr/ Tripkade of Eijkmanlaan, met reeds bestaande veilige, en ruim opgezette fietspaden welke van de rijweg zijn gescheiden. Vanuit deze uitvalswegen is het slechts enkele minuten tot ieder van deze drie scholen. Het introduceren van additionele fietstunnels voegt daarom nauwelijks toe aan verkeersveiligheid danwel bereikbaarheid (beperkte reistijdswinst) Momenteel is een van de drie tunnels ingetekend naast Station Overvecht op het einde van de Professor van Bemmelenlaan. Dit is een zeer druk punt in de wijk waar verkeer (wandel, fiets en autoverkeer) voor drie scholen samenkomen. De ingetekende visie draagt hiermee bij aan een verslechterde verkeersveiligheid voor naar	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	basisschoolgaande kinderen, door gekanaliseerde reisstromen te verplaatsen en verder te concentreren op het reeds meest drukke punt rondom aanvang/eindtijden van de basisscholen. Er bestaat reeds een doorgang onder het station Overvecht welke wordt gebruikt om te reizen vanuit Overvecht naar de drie basisscholen. De introductie van deze spoortunnel heeft destijds geleid tot een drastische toename in overlast en criminaliteit (huis/auto inbraken, glas in zandbakken, hangjongeren) in de wijk Tuindorp doordat deze spoortunnel als vluchtroute werd gebruikt. De gemeente Utrecht heeft deze problemen erkend en heeft als maatregel OV-poortjes en camera's geplaatst om overlast tegen te gaan en deze vluchtroute als zodanig te sluiten (met succes). Door alsnog een additionele fietstunnel ernaast te leggen wordt de reeds genomen maatregelen tenietgedaan. Tuindorp staat alom bekend als veilige en zeer kindvriendelijke wijk. De wijk kent dan ook een hoge concentratie van jonge gezinnen. Een mogelijke teruggang naar een situatie van een verhoogd gevoel van onveiligheid en overlast voor jonge kinderen lijkt niet gewenst. Dit specifieke punt uit de omgevingsvisie Overvecht brengt dan ook veel teweeg en brengt een gevoel van verminderde veiligheid met zich mee voor jong en oud. Dit kan niet de bedoeling zijn. Een mogelijk kosten efficiënter en veiliger alternatief zou kunnen zijn om aan de Overvechtzijde van Station Overvecht een fietsenstalling te creëren waarna men lopend van de reeds bestaande spoortunnel onder Station Overvecht gebruik maakt om vrijwel direct tot aan de scholen te komen. Het introduceren van additionele fietstunnels biedt geen verdere voordelen aan danwel de bewoners van Tuindorp, danwel Overvecht, aangezien er vrijwel geen voorzieningen zijn in beide gedeeltes waarvoor gebruik gemaakt zou kunnen worden van de nieuwe fietstunnels:	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Route vanuit Overvecht naar de binnenstad ondervindt hier geen voordeel van, daar deze reeds in veilige, rechte, ononderbroken routes bestaat via de fietspaden van de Mr Tripkade en Eykmanlaan. Routes vanuit Tuindorp naar Winkelcentrum Overvecht, Zwembad de Kwakel en Utrecht-West ondervinden hier ook geen voordeel van, daar deze reeds bestaat in de vorm van de veilige fietspaden van de Kardinaal de Jongweg en Spoorbrug MrTripkade/parkfietspad langs het spoor. Op basis van bovenstaande lijkt de conclusie te kunnen worden getrokken dat om Overvecht groener, leefbaarder en bereikbaarder te maken deze kosten beter besteed kunnen worden. Tot slot zou ik graag vernemen hoe het verdere verloop van het proces uitziet en de daarbij behorende tijdslijnen. Graag neem ik deel aan de inspraakrondes en zou ik graag te zijner tijd vernemen hoe een eventuele bezwaarprocedure kan worden doorlopen na uitwerking van de daadwerkelijke plannen.	
144	Graag reageer ik namens mij in mijn functie als Hippisch Ondernemer aan de Gageldijk op de omgevingsvisie. Op de onmgevingsvisie liggen er op ons erf voetbalvelden omdat, als ik het goed begrijp, de jeugd meer moet sporten. Onze plek vervult al sinds de eerste wereldoorlog een belangrijke plek, als herberg en op dit moment als manege. En niet zomaar een manege... we lopen op wereldwijd niveau voorop als het gaat om paardwelzijn bij de huisvesting maar ook in het werken met en berijden van paarden. Naast de rijschool, waar kinderen en volwassenen uit Utrecht en de omliggende gemeenten de paardensport komen beoefenen, zijn we ook een Zorgmanege.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Zorgmanege vervult sinds 2021 een maatschappelijke vraag naar dagbestedingsplekken voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Naast volwassenen organiseren wij dit sinds 2022 ook voor de jeugd die uitvalt op de middelbare school. En dit doen we met succes! De jeugd is gemiddeld een half jaar bij ons waarna ze weer uitstromen richting onderwijs. In onze dagbesteding voor volwassenen komen mensen met een WMO of WLZ indicatie. Waar in de Gemeente Utrecht met zo'n mooie bereikbaarheid vind je dagbestedingsplekken met dieren en zo in de natuur? Volgens mij zijn wij uniek en onmisbaar in de stad! Daarbij zijn onze paarden echt een verrijking van het beeld van het park. Wanneer wij buitenrijden krijgen we van veel parkbezoeker te horen hoe mooi het beeld is van onze paarden in het park. Mensen die het park bezoeken krijgen hierdoor echt een natuurbeleving. Het Gagelbos is een drukbezochte plek zonder horeca en toiletten. Onze manege zorgt samen met Fort de Gagel voor een extra aantrekkelijk parkbezoek. Bijvoorbeeld toen een school uit Overvecht wegens geldgebrek op schoolreisje naar het Gagelbos ging... alle kinderen mochten bij ons naar het toilet in ruil voor het kopen van waterijsjes voor alle kids! Omdat wij een commerciele sportaanbieder zijn, gaat het met de paardensport anders dan bij bijvoorbeeld een voetbalvereniging. Maar ik ben van mening dat we elkaar allemaal kunnen versterken. Zoals de IKEA voetbalvelden op het dak heeft liggen, zien wij hier ook mooie mogelijkheden voor samenwerkingen.	sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht zal dit worden aangepast.
145	dit vind ik niet goed aan de omgevingsvisie Overvecht, specifiek voor de buurt Tigrisdreef (Nijldreef-Franciscusdreef).	Bij de ter inzage periode van de ontwerp omgevingsvisie is ervoor gekozen om 6 exemplaren te printen. Één voor op het stadskantoor, één voor op het wijkbureau en vier voor bij de bijeenkomsten. Overvechters die na de bijeenkomsten nog een geprint exemplaar wilden, konden dit

Nr.	Reactie	Antwoord
	1) bijzonder teleurstellend dat er wel inzage boeken liggen, maar deze niet beschikbaar zijn voor de bewoners (die er ook voor hebben betaald, de kostprijs van de boeken is maar een nihil bedrag vergeleken met alle kosten voor deze plannen). 2) Het idee om een nulmeting te houden om te beoordelen hoeveel vrije/ongebruikte parkeerplaatsen er zijn, om deze vervolgens te verwijderen als parkeerplaats is krankzinnig en getuigd van gebrek aan toekomstvisie en realisme. Ik woon nu 24 jaar hier en heb gezien dat wanneer een oorspronkelijk/oudere bewoner verhuist (meestal zonder auto), er een gezin voor terugkomt met 2 auto's om naar het werk te gaan. Met andere woorden, het wordt steeds drukker met geparkeerde auto's en verkeer! Het is dus onverstandig om parkeerplaatsen op te offeren voor groen / fietspad / wandelpad??? 3) Ik heb begrepen dat er bij nieuwbouw extra parkeerplaatsen komen (ondergronds?), die ook door omwonenden kunnen worden gebruikt. De enige medewerker van Utrecht die me hier iets over kon vertellen, dacht dat er per 100 appartementen er 4 parkeerplaatsen komen. Dat lijkt mij alleen al voor de appartementen bijzonder weinig, laat staan dat er plek is voor omwonenden om hier ook te kunnen parkeren. Even vanuit gaande dat het geen sociale huurwoningen worden (want er is door de gemeente gecommuniceerd dat er meer woningen in het hogere segment moeten komen). 4) Op de Franciscusdreef en NRU zijn er tijdens de spitstijden nu al constant files. Met de nieuwe plannen (variant 1) wordt de verkeersintensiteit (volgens de inzage boeken) bijna verdubbeld, zonder aanpassingen van de wegen (behalve dat er al 30 jaar wordt gesproken over een verdiepte en hernieuwde NRU met meer capaciteit). Dit kan natuurlijk niet meer, eerst het (onderliggende) wegennet op orde en dan praten over omgevingsvisie 2300 (want veel eerder realiseert Utrecht niets, zie als voorbeeld 'Overvecht van het gas').	aangeven. Uiteindelijk hebben deze Overvechters na de bijeenkomsten een geprint exemplaar ontvangen. We vinden het jammer om te horen dat u niet van deze mogelijkheid afwist. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Bij nieuwbouw ontwikkelingen worden ook parkeerplekken gerealiseerd. Hiervoor hanteert de gemeente normen die zijn opgenomen in de parkeervisie, deze normen liggen hoger dan 4 plekken per 100 woningen. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Wanneer de hoeveelheid (doorgaand) autoverkeer door de buurten wordt vermindert, kunnen de straten ingericht worden als goede 30 km/uur straten. Met teveel autoverkeer is dit niet goed mogelijk. Daarbij is doorgaand autoverkeer (geen bestemming in de directe woonbuurt) ook

Nr.	Reactie	Antwoord
	Hopelijk leert Utrecht iets van de wegen blunders die zij in andere wijken heeft gemaakt (met als gevolg constant files, bv Utrecht Oost). 5) er wordt door de medewerkers van Utrecht gezegd dat er knips in de wijken worden gemaakt omdat veel Overvechters klagen over te hard rijdend verkeer. Dat de knips dit hard rijden gaan verhinderen is natuurlijk een onzin argument. Als je het te hard rijden wil verhinderen moet je de weg ervoor ook zodanig inrichten (met versmallingen / drempels / etc) en niet alleen de snelheid verlagen van 50 naar 30 km/h met een onzichtbaar bord.	minder geneigd om de snelheid aan te passen. Om deze reden willen we (naast met herinrichten) de verkeersveiligheid ook verbeteren door het beperken van doorgaand autoverkeer.
146	Dit vind ik goed aan de ontwerp omgevingsvisie Overvecht: Gedeeltelijk Meer groen wordt niet onderhouden. Parkeerplekken minder slecht idee. Carnegiedreef alleen voor bus zie ik niet echt zitten. Nu al sommige plekken teveel verkeer	De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Parallel aan de Omgevingsvisie geldt als uitgangspunt voor de openbare ruimte dat bij de realisatie van openbare ruimte projecten (waaronder vergroening) rekening wordt gehouden met het toekomstige (dagelijkse) beheer en onderhoud. De reden dat wij het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte willen verminderen, is dat het aantal vierkante meters aan verharding dan kan afnemen. Die vierkante meters kunnen we dan vergroenen en dit heeft veel voordelen voor het milieu, zoals het opvangen van regenwater. Ook is het noodzakelijk dat er meer ruimte komt voor lopen en fietsen, zodat de wijk prettig bereikbaar blijft voor iedereen. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar

Nr.	Reactie	Antwoord
		vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
147	Hierbij maak ik bezwaar tegen de voorgestelde omgevingsvisie van Overvecht 2040, waarvan de impact mij als direct belanghebbende in Overvecht beïnvloedt. Als werkende en participerende inwoner van de wijk Overvecht, maak ik dagelijks gebruikt van mijn auto, wat van belang is voor mijn levensonderhoud. Ik begrijp dat het hoofddoel van de voorgestelde verkeersmaatregelen is om de verkeersveiligheid te verbeteren. Echter, ik vraag mij af of dat doel verwezenlijkt gaat worden met deze plannen. Als belanghebbende maak ik mij ernstig zorgen over de effectiviteit en proportionaliteit van de voorgestelde maatregelen. Het lijkt erop dat deze plannen eerder mijn veiligheid en welzijn in gevaar brengen dan deze te verbeteren. Waarom worden deze kwesties niet in een breder spectrum opgepakt? Gezien het feit dat de meeste ongelukken buiten de wijk plaatsvinden, waar hogere snelheden zijn toegestaan. Om een praktisch voorbeeld te geven, ik zie weliswaar enige verbetering vanaf de kruising met de Moldaudreef, wat suggereert dat gericht aanpassingen de verkeersveiligheid kunnen vergroten. Toch maak ik mij zorgen overal algehele effectiviteit en waarde van het voorgestelde project, gezien de omvangrijke kosten en tijdsinvestering die ermee gemoeid zijn. Het is van cruciaal belang om de daadwerkelijke impact van deze plannen te evalueren en af te wegen tegen de beoogde resultaten. Bovendien ben ik sceptisch over de bewering in de plannen dat ondernemers baat zouden hebben bij de voorgestelde wijzigingen. Naar mijn mening zal de verminderde bereikbaarheid eerder nadelig	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De omgevingsvisie Overvecht gaat over de fysieke leefomgeving. Wijkverbetering is daarbij een belangrijk doel. Dit komt ook voort uit 'Samen voor Overvecht'. In de omgevingsivsie Overvecht dient ook de opgave uit de RSU voor toevoeging van woningen en werkplekken te worden verwerkt. Wij hebben geprobeerd dit zo te doen dat de

Nr.	Reactie	Antwoord
	uitpakken voor ondernemers, wat de levensvatbaarheid van lokalen bedrijven in gevaar brengt. Als bewoners van Overvecht wil ik mij veilig en verbonden voelen met mijn wijk. Echter, de voorgestelde plannen lijken niet tegemoet te komen aan deze basisbehoeften. In plaats daarvan worden werkende mensen met een auto gedwongen om onveilige omwegen te maken, wat niet alleen mijn eigen veiligheid, maar ook de van mijn gezinsleden en andere medebewoners in gevaar brengt. Bovendien ben ik van mening dat de genoemde ambities in de omgevingsvisie, met betrekking tot onder andere wonen en werken, niet als zodanig kunnen worden beschouwd. In plaats van het aanpakken van de fundamentele problemen in de wijk, lijkt het alsof deze plannen de hardwerkende burger straffen en mijn woongenot verminderen. Ik pleit dan ook voor een heroverweging van de voorgestelde omgevingsvisie, met meer nadruk op effectieve maatregelen die de verkeersveiligheid vergroten zonder de mobiliteit en het welzijn van de bewoners te beperken. Het is van essentieel belang dat de kritiekpunten die al jarenlang worden aangekaart, zoals de kruising bij de Donaudreef naar de Apollodreef, serieus worden genomen en aangepakt in plaats van zo een enorm project te starten waar jarenlang bouwwerkzaamheden mee samenhangen. Daarnaast vrees ik dat de voorgestelde wijzigingen de bereikbaarheid van de wijk ernstig zullen verminderen, wat niet alleen mijn persoonlijke belangen, maar ook die van vele andere bewoners en ondernemers in Overvecht schaadt.	leefbaarheid in de wijk niet verslechterd. De sociale problematiek in Overvecht wordt opgepakt in "Samen voor Overvecht'.
148	Bij deze wil ik bezwaar aantekenen tegen het plan om een tweetal voetgangers/fietstunnels te realiseren tussen Overvecht en Tuindorp. Reden: * geluidsoverlast (vuurwerk, geschreeuw, scooters) * veiligheid. Tunnels maken dat er geen zicht is en dit maakt het gevaarlijk en oncontroleerbaar. * onnodig. De bereikbaarheid is nu goed.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	* geldverspilling.	verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
149	Ik maak me zorgen over de plannen die er gemaakt zijn in omgeving van het moestuin ons genot. Wij hebben een tuintje waar in ons vrije tijd verblijven. Ook hebben we daar groente en fruit gekweekt. Ik woon zelf met mijn partner en 2 kinderen in een apartement in overvecht. Wij hebben geen mogelijkheid tot tuin en onze balkon is 1 meter breed en 3 meter lang. Ik hoop dat u begrip hebt voor onze situatie. Los van onze situatie ben ik zeer teleurgesteld dat er plannen zijn gemaakt om moestuin weg te halen en sportvelden in plaats van te maken. Misschien is het een idee om een weiland of ander locatie een sportveld te maken. Gezin in de moestuin meerdere soorten planten dieren en bomen leven.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
150	Ik ben blij met de natuurlijke oevers die gepland zijn bij het station. Verder ben ik ongerust over de onduidelijkheid over de park en ride bij station Overvecht. Wordt daar nu wel of niet gebouwd. En wat ? Gaat het CNV gebouw de hoogte in ? Er is de opgave om veel woningen te bouwen, dat is volkomen begrijpelijk. In mijn gesprekken met bewoners uit Tuindorp begrijp ik dat zij staan te juichen. Logisch want het is niet in hun buurt. De buurt met advocaten en gemeente ambtenaren. In ons kleine buurtje, Katherijn v Leemputdreef, hebben meerdere mensen de centen bij elkaar geschraapt en zonnepanelen aangeschaft.	De locatie van de P+R naast station Overvecht staat aangemerkt als 'Transformatie in het groen'. Op deze plek kan een ontwikkeling plaatsvinden, als het ook kwalitatief en kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied. We zien hier mogelijkheden voor een gemengde ontwikkeling met woningbouw, werken en/of voorzieningen en zullen dit verder gaan onderzoeken. De locatie van het CNV gebouw staat in het rode 'Hoogstedelijk gebied'. Op deze plekken zetten we in op de ontwikkeling van sterk gemengde, hoogstedelijke milieus. Als de eigenaar van het pand met een voorstel zou komen voor transformatie van het pand (bijvoorbeeld het verhogen van het pand met een aantal lagen) of sloop-nieuwbouw, dan zal de gemeente de mogelijkheden hiervoor onderzoeken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ik hoop dat dat geen zinloze aanschaf is geweest. Want als wij meerdere maanden per jaar in de schaduw komen te liggen is dat flink waardeloos. Tevens zal ik de was weer in de wasdroger moeten doen en de verwarming hoger. Lekker duurzaam. Als jullie echt zo hoog willen bouwen is het beter omdat aan de rondweg te doen en bv op het Terrein van Mee tegen over fort Blauwcapel. Ook het Henri Dunant gebouw kan hiervoor gebruikt worden. Prachtig uitzicht over het Noorderpark. Daar zet je minder mensen in de schaduw. Zelf levende zonder rijbewijs en auto denk ik dat de haat tegen parkeren voor een flat moet ophouden. Geef mensen gewoon het recht om na het werk te parkeren voor de flat. Gebruik voor de parkeerplaatsen open baksten waar de regen makkelijk doorheen kan. Ook de fietsstraten in Overvecht is vragen om ongelukken. Geef ons een fietspad. De fietstunnels naar Tuindorp zijn misschien ook niet zo handig, gezien de scheurende brommertjes die we nu al hebben in ons kleine wijkje. Nog meer van dat soort verkeer is niet aantrekkelijk. Natuurlijk moet er gebouwd maar zo hoog , alleen bij de rondweg. En maak er is moois van , waar we blij van worden en trots op kunnen zijn.	Parkeren in de wijk blijft ook mogelijk. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de duurzaam best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden) en niet aan de rondweg. Op deze manier kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden dat positief effect heeft op de leefbaarheid en klimaatadaptatie van de wijk. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. De ambitie daarbij is het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen te stimuleren om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hoogbouw zal zorgvuldig ruimtelijk worden ingepast.
151	Er is veel onrust bij ons in de wijk geweest n.a.v. de plannen die jullie hebben voor Overvecht. Ik woon zelf aan de Moezeldreef 213. Dit is een koopflat die in het oranje gebied valt en waar jullie graag meer woningen en voorzieningen zouden willen creëren. Tijdens het inloopspreekuur, heb ik van 1 van jullie medewerkers begrepen dat als	Als er een initiatief zich aandient voor transformatie in de oranje stedelijke buurten, dan geeft de omgevingsvisie daar handvatten voor. Algemeen uitgangspunt is wel dat we voortbouwen op bestaande kwaliteiten en vernieuwen waar kan, met als doel de bredere

Nr.	Reactie	Antwoord
	wij als eigenaren hier graag willen blijven wonen, dat dit mogelijk blijft, en dat jullie niet overgaan tot onteigening. Ik wil namelijk graag in mijn flat blijven wonen. Ik heb een typisch jarenzestig doorzonwoning met een lange woonkamer en aan beide kanten een groot raam. De tussenwand, die vele anderen eigenaren hebben en daarmee dus een extra kamer, heb ik niet wat maakt dat ik een ruime woonkamer heb met heel veel licht. Dit wil ik niet opgeven en als ik de huidige bouw van veel woonwijken bekijk, mis ik vooral het licht en de ruimte. Daarnaast zit ik in de WIA en kan ik daardoor bijna niet mijn hypotheek aanpassen bij de bank. Tijdens het inloopspreekuur is er ook contact geweest met [indiener 65]. Zij heeft ook met 1 van jullie medewerkers gesproken en haar contactgegevens achter gelaten. [Indiener 65] is betrokken bij de duurzaamheidsplannen die wij hebben als VVE en zij ziet hierin ook kansen om wellicht samen te werken met de gemeente. Het zou fijn zijn als jullie hier dus samen in kunnen optrekken. In de plannen wordt nu ook gesproken over dat de Moezeldreef een busbaan wordt en verder wordt afgesloten voor overig verkeer. Ik kijk uit op op de Moezeldreef en verwacht dat het daardoor een stuk rustiger wordt. Ik hoop er wel op dat de prachtige bomen die langs de Moezeldreef staan behouden blijven. Maar gezien het feit dat jullie een groener Overvecht willen, verwacht ik dat jullie hier geen andere plannen voor hebben. Het is heerlijk om uit te kijken op dit groen! Ik ben benieuwd waar de plannen, na alle reacties van omwonenden en bedrijven op uit gaan komen. Dus blijf daar graag van op de hoogte!	wijkverbetering voor de bestaande bewoners. Hierbij kan er ook gedacht worden aan optoppen en aanbouwen van de bestaande flat. Verdichting is maatwerk, de mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) en met wie is een vervolgstap om te onderzoeken. De kans dat uw woning wordt onteigend door de gemeente is zeer klein. Dit kan nl. alleen in gevallen waarbij het algemene belang zwaarder weegt dan het individuele belang en de noodzaak en urgentie wordt aangetoond. Uw belang als eigenaar van de woning weegt zeer zwaar. We zijn voorstander van het verduurzamen van VVE's en komen graag in contact. De Moezeldreef blijft in de visie beschikbaar voor autoverkeer met een bestemming rond het station. De doorgaande autoverbinding via het tunneltje naar Tuindorp komt voor autoverkeer te vervallen. Welk effect nieuwe bebouwing precies op het bestaande groen heeft kunnen we op dit moment nog niet zeggen en zal duidelijker worden als we de visie in concrete plannen uitwerken. Uiteraad proberen we bij locaties die effect hebben op de groenstructuur dit zoveel mogelijk te beperken. Als er sprake is van kap worden deze volgens beleid gecompenseert volgens de gemeentelijke richtlijnen.
152	Dit gaat een lange mail worden. Bij punt 3 staat een mogelijkheid om met kano’s van de Klopvaart naar de Vecht te varen.	Klopt, er moet veel gebeuren voordat er een open verbinding kan komen tussen de Klopvaart en de Vecht. Het gemaal van Waternet zou dan verplaatst moeten worden in bovenstroomse richting. Richting fort de Gagel meer in de polder Achttienhoven zelf. Om dit mogelijk te maken

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Klopvaart is bij de Vecht met een soort stuw of dam afgesloten. Dat moet dus helemaal anders ingericht worden. Punt 4 een aantrekkelijk verbinding voor fietsers en voetgangers tussen Klopvaart Torontodreef en Floridadreef. Wat moet ik me daarbij bedenken? Vroeger waren er op de Franciscusdreef bij de Floridadreef geen verkeerslichten. Door vele aanrijdingen waarbij ook minstens één voetganger werd doodgereden zijn er dus uiteindelijk verkeerslichten gekomen. Als ik daar te voet oversteek doe ik dat natuurlijk alleen als ik als voetganger een groen verkeerslicht heb. Ook dan kijk ik eerst of alle auto's wel stoppen. Dat gebeurt namelijk echt niet altijd. Dan wordt het zuidelijk deel van de Franciscusdreef 2 x 1 rijbaan. Het Noordelijk deel dus kennelijk niet. Ik steek daar vaak over en zeker als het niet zo druk is zijn er nogal wat bestuurders die bij het wegrijden van dat verkeerslicht, met de Floridadreef erg hard richting verkeerslicht Gandhiplein rijden. Als je dat doet haal je vaak een groenlichtfase eerder op het Gandhiplein. Er zijn zelf weggebruikers bij die rechts inhalen en gaan slalommen om die eerder fase groenlicht op het Gandhiplein te hebben. Ook nu bij deze splitsing Franciscusdreef – Floridadreef zijn er nog regelmatig ongelukken, ondanks de verkeerslichten. Er komt heel veel verkeer vanaf het industrieterrein Overvecht op de Franciscusdreef uit. Misschien handig te bekijken of je van het industrieterrein een oprit kan maken naar de Zuilensering. Als ik mijn wijk uitfiets kom ik op de Rio Brancodreef uit. Daar zijn nu vier bushaltes met doorgetrokken streep. Als een bus dus stilstaat bij	zou ongeveer een zelfde oppervlak als de Klopvaart aan oppervlaktewater in de polder Achttienhoven gegraven moeten worden die dienst kan doen als maalkom voor het nieuwe gemaal. Nu is de Klopvaart eigenlijk een maalkom voor het gemaal. Het is een ambitie die er al langer is maar er moeten veel dingen samen komen om dit mogelijk te maken, echt een langer termijn visie. Hoe de aantrekkelijke verbinding voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) er tussen de Klopvaart, Torontodreef en Floridadreef er precies uit komt te zien is nu nog niet bekend. Dat moet nog verder worden uitgewerkt. Maar daarbij moet gedacht worden aan bijvoorbeeld brede trottoirs, goede verlichting, veilige oversteekplaatsen, wegen zonder hobbels en kuilen of een zitgelegenheid langs de route voor wandelaars. Vervelend om te horen dat u verkeersonveilige situaties ervaart t.h.v. de verkeerslichten Franciscusdreef-Floridadreef, op de Rio Brancodreef en bij het oversteken van de Rio Brancodreef vanaf de Klopdijk. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie en/of herinrichting/groot onderhoud van de genoemde locaties wordt afgewogen of aanvullende maatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. Uw parktijkervaring en suggesties voor verbetering helpen ons hierin verder. Dank daarvoor. Als de Carnegiedreef autovrij wordt gemaakt, kunnen bussen, fietsers én voetgangers nog gebruik maken van de Carnegiedreef. Het toekomstige OV-netwerk wordt de komende tijd verder uitgewerkt. Dan zal ook duidelijk worden wat dit betekent voor de inzet van bussen en chauffeurs, dit is echter niet iets waar de omgevingsvisie over gaat. In de plannen voor het Amazonekwartier komt de bussluis te vervallen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	een halte mag je deze niet passeren als je daarbij de doorgetrokken streep overschrijdt. Ook als ik over de Klopdijk fiets en ik wil de Rio Brancodreef oversteken moet ik ernstig goed uitkijken. Er zijn zoveel bestuurders die zich niets van die doorgetrokken streep aantrekken en dan met een behoorlijke snelheid de stilstaande bussen passeren. Ik heb daar al vaker meldingen over gemaakt en ergens in 2027 gaan ze er pas wat aan doen. Hoop dat daar nog niet meer ernstige ongelukken gebeuren. De politie heeft de menskracht niet om daar te kunnen controleren en handhaving en toezicht kan dat niet want die mogen niet staande houden. In deze brief wordt gesteld dat de Carnegiedreef auto vrij wordt en dat er een snelle busverbinding komt. Kunnen daar dan alleen bussen rijden??? Hoeveel bussen gaan er rijden. De busmaatschappijen klagen nu al over te weinig chauffeurs, er gaan er ook nog veel de aankomende jaren met pensioen. Men spreekt over chauffeurs uit het buitenland halen. Waar moeten die wonen? Als ik kijk op de Amazonedreef Paranadreef, waar een bussluis is en hoeveel bestuurders daar het C1 bord, geslotenverklaring in beide richtingen, negeren is dat erg zorgelijk. De bussluis kan niet verhoogd worden omdat de elektrische bussen lager op de weg liggen. Ik hoop dat als er extra gebouwd gaat worden of nieuwe panden of verhoging van bestaande panden dat er rekening gehouden wordt met parkeren. Zeker al er nieuw gebouwd gaat worden moeten er onder deze panden parkeergarages worden gemaakt. Zo niet dreigt er dan	Meer informatie over hoe we omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Toezicht en handhaving wordt niet met de omgevingsvisie geregeld. De situatie bij het Zandpad is ons bekend, u heeft hierover contact met de wijkverkeersadviseur van de gemeente. Het Zandpad/Vechtdijk is primair voor voetgangers en fietsers, tegelijk moet de route wel met de auto toegankelijk blijven voor bestemmingsverkeer. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Vervelend dat de herplant langer duurt dan u verwacht heeft en goed dat u er melding van gemaakt heeft. Bij het planten van bomen houdt men rekening met de plantseizoenen. Herplant van bomen valt buiten de scope van de omgevingsvisie. Voor een recent vergroeningsproject kunt u kijken naar de herinrichting van de binnentuin van de MIX. Dat is een vergroeningsproject zoals we in de toekomst op veel meer plekken willen doen in Overvecht. De omgevingsvisie spreekt de ambitie uit om met de stedelijke opgave de wijk te kunnen verbeteren op divers vlak: openbaar verveor, openbaare ruimte, aangenamere verbindingen, veiliger, meer voorzieningen en bijvoorbeeld Overvechters meer kans te geven om een volgende stap in hun wooncarriére te kunnen maken in de wijk in plaats van ongewenst uit de wijk te moeten verhuizen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	een ernstig parkeertekort, zeker als in de brief ook nog eens staat dat er parkeergelegenheid weggehaald kan worden daar waar het kan. In veel woningen wonen gezinnen, waarschijnlijk met één auto. De kinderen uit deze gezinnen zullen weinig kans krijgen om zelf woonruimte te vinden en blijven thuis wonen. Als deze kinderen 18 jaar worden willen ze wel graag een auto hebben. Had een woning eerst één parkeerplaats nodig dat zullen er ongetwijfeld meer worden. En die parkeerplaatsen zijn er niet. Ik ben een bewoner die veel gebruikt maakt om meldingen te doen bij de gemeente, dat gaat over afval, lachgascontainers maar ook verkeerd geparkeerde auto's. Ik ben recentelijk uitgenodigd op het Stadskantoor op het Stadsplateau. Er is mij vriendelijk doch dringend verzocht minder te gaan melden, ook over parkeren.Er is te weinig parkeerplek en dan krijg ik te horen, dat als er dus te weinig parkeerplek is de mensen gewoon netjes hun auto op het trottoir mogen parkeren zolang ze maar niemand in weg of gevaarlijk staan. Er is ook te weinig toezicht en handhaving Ik geef daar gehoor aan, maar het is mij een doorn in het oog als ik auto's echt verkeerd geparkeerd zie staan. Natuurlijk weet ik dat de fiscale bekeuring voor de gemeente het interessantste is. Dat geld gaat in de gemeentekas, een bekeuring voor op het trottoir parkeren is een mulderfeit en dat gaat in de staatskas. De scanauto ziet alleen of je een parkeervergunning hebt of dat je betaald hebt. Dat je daarbij echt verkeerd parkeert ziet deze scanauto niet. Als je maar parkeergeld betaald mag je gewoon fout parkeren. In de brief staat dat de gemeente Utrecht een voorbeeld geeft aan fietsen lopen en openbaar vervoer. Ik ken de situatie op het Zandpad/Vechtdijk. Tientallen jaren kon je met de auto niet vanaf het Zandpad de Vechtdijk op en andersom. Nadat de boten van plezier allemaal weg zijn is de fysieke maatregel daar weggehaald. Er staat nog wel een C1 bord, geslotenverklaring in beide richtingen, behalve	

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietsers bromfietsers en ontheffinghouders. Niemand houdt zich aan dat bord en rijd gewoon door. Eind januari 2024 is er op het Zandpad een verzonken paal geplaatst. Die is vervolgens ook omhoog gezet. Echter binnen twee dagen stond deze weer omlaag. Dit omdat bewoners van de Vechtdijk er over klaagden dat ze helemaal om moesten rijden als ze naar de Einsteindreef of Marnixlaan wilde rijden met de auto. Zonder paal gaat dat lekker snel. Ze hebben tientallen jaren om moeten rijden en nu kan dat opeens niet meer. Een paar mensen klagen en dat heeft daar kennelijk wel succes, paal omlaag. Deze is daar dus geplaatst, heet geld gekost, maar doen er niets mee. Wat wil de slogan dan in jullie brief zeggen dat jullie voorrang geven aan lopen – fietsen- en openbaar vervoer??? Ja, ik heb een auto. Ik heb ook een fiets. In de stad en direct om Utrecht doe ik alles op de fiets. Of het moet slecht weer zijn. Ik woon dus in Klopvaart Noord en ga sporten in zwembad de Kwakel. Ik ga daar heen met de fiets. Een enkele keer per jaar, als het stort van de regen doe ik dat met de auto. Als straks dus de Carnegiedreef autovrij is moet ik met het openbaar vervoer. Ik moet nu zeggen dat ik dat echt niet zie zitten. Jullie stellen straten en groen worden aantrekkelijker. Vlakbij mijn woning is vorig jaar een boom weggehaald ivm de essenziekte. Na een melding van mij blijkt dat pas eind van dit jaar daar weer een boom neergezet wordt. Met aantrekkelijk en groen wordt toch niet zo’n vaart genomen. Ik neem aan dat dat jullie ook het Artikel lezen wat in de app van het AD staat. NIEUWPLAN VOOR OVERVECHT MAAKT BEWONERS FURIEUS: AUTOMOBILISTEN ZITTEN ALS RATTEN IN DE VAL. Mogelijk dat zaterdag 11 mei ’24 de Carnegiedreef door teleurgestelde bewoners als protest zal worden geblokkeerd, zoals in dit artikel staat.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Natuurlijk weet ik dat de stad in de toekomst meer bewoners gaat krijgen, die moet je ergens kwijt, het lijkt erop dat de wijk Overvecht hier toch het slachtoffer van wordt.	
153	Voor het volgende vraag ik U aandacht; Verkeer doorstroming Karel Marxdreef (NRU) Gandhiplein. De Karel Marxdreef is in de begin jaren 60 aangelegd t.b.v. Overvecht. Inclusief het Gandhiplein. Begin jaren 80 is de Zuilensering geopend met aansluiting op het Gandhiplein. Dit eerst zonder stoplichten en later met steeds slimmere stoplichten. in de huidige situatie is verder niets veranderd. In jaren 80 zijn de plannen voor aansluiting Maartensdijk A27 met Gandhilaan als ring Utrecht komen te vervallen. Wat veranderd is en wordt voor de enorme toename verkeersstromen ; Toenemende bedrijvigheid industrie terrein Overvecht, toegenomen verkeersstroom rond Utrecht via de NRU , bevolking toename, de omleiding route via de ring NRU i.v.m. de stads boulevards Utrecht , 5000 woning bouw Overvecht, Overvecht opdelen in deel gebieden voor auto verkeer waarbij dit verkeer ook over de ring NRU loopt van wijk naar wijk. Voor de betere doorstroming kunnen er betere oplossingen gevonden worden dan alleen nog slimmere stoplichten te plaatsen. 1.Opstel stroken voor afslaand verkeer bij Gandhiplein verbeteren / verlengen. 2.Oversteek plaatsen fiets en voetgangers op Gandhiplein beperken. Er zijn nu 3 mogelijkheden voor de oversteek. De oost kant is de belangrijkste en zou gehandhaafd moeten blijven waarbij een onderdoorgang ideaal / gewenst zou zijn. De westkant is in mindere mate belangrijk. Slechte doorgaande route vanuit industrie terrein Overvecht. Deze vandaar is alleen bereikbaar van af Floridadreef/ Jumbo. Tevens aan de noord kant heel gevaarlijke opstelplaats voor fietsers / wandelaars die precies in de bocht ligt waar met volle snelheid gereden wordt. De zuid kan heeft geen enkele functie . Wordt onnodig gebruikt en geeft extra vertraging voor verkeer. Deze zou kunnen	Bedankt voor uw suggesties m.b.t. de doorstroming op het Gandhiplein. In het najaar vindt er groot onderhoud plaats op het Gandhiplein. Naast het vervangen van asfalt en verkeerslichten gaan we ook een aantal aanpassingen aan het plein doen om de oversteekbaarheid en doorstroming te verbeteren.

Nr.	Reactie	Antwoord
	komen te vervallen. Gebruikers kunnen gan van 1 of 2 andere mogelijkheden gebruik maken. I.v.m. asfaltering werkzaamheden zouden onderdelen hiervan op een goedkope manier en eerder gerealiseerd kunnen worden.	
154	• Het verkeer vind ik erg onveilig. Veel mensen rijden te hard en vaak door rood, zeker als het donker is (wat erg gevaarlijk is als voetganger). Is er wellicht een roodlicht- en snelheidscamera mogelijk op wegen als de Einsteindreef? De snelheid naar 30 klinkt al goed, maar ik vrees dat zonder boetes of drempels, niemand zich in zal houden. • Het groen vind ik fijn aan de wijk, maar nergens is een echt fijn park. Het zijn vaak willekeurige stroken waar je niet makkelijk heen zal gaan om een boek te lezen of te picknicken. Dit komt onder andere door het luide verkeer dat dichtbij raast, een onprettige sfeer of de smerigheid van het afval overal. Ik heb niet het gevoel dat ik op een warme dag te voet kan uitwijken naar een fijn parkje zonder naar een andere wijk te fietsen. • Daarnaast vind ik de wijk erg vies van al het afval dat overal maar wordt weggegooid in het groen, op straat en naast de prullenbakken. Jullie kunnen natuurlijk niks doen tegen de hedonismedrang van het menselijk gedrag die weigert afval juist weg te gooien. Toch geef ik het als punt aan omdat het sterk mijn gevoel vergroot dat in diens individualisme niemand echt geeft om de medemens hier. Het voelt gewoon niet als het fijne Utrecht en bevorderd de sfeer niet. • Qua klimaatneutraliteit en energie naast zonnevelden en windmolens, pleit ik voor zonnepanelen op lege daken op bijvoorbeeld nieuwbouw, industriegebouwen en bestaande woningen. Zijn jullie natuurlijk geen eigenaars van om die wil op te dringen, maar wellicht zijn er gesprekken mogelijk met eigenaren van complexen die de opgewerkte stroom voor	Met de omgevingsvisie stellen we diverse maatregelen voor om de verkeersveiligheid te verbeteren. Handhaving is niet iets wat we met de omgevingsvisie kunnen regelen. Tot 2040 vergroten we de parken en maken ze autovrij. We richten de parken in met meer diverse beplanting die er aantrekkelijk uit ziet en biodiversiteit stimuleert. Het park is een plek om te sporten en spelen maar ook om van de rust te genieten. We houden rekening met de sociale veiligheid en de ecologische kwaliteit. We hopen dat u in de toekomst niet meer hoeft uit te wijken naar een park in een andere wijk. We zetten ons elke dag in voor een schoon en leefbaar Utrecht. Dit doen we door middel van onze reguliere werkzaamheden én onze zwerfafvalaanpak. We nemen maatregelen om zwerfafval te voorkomen en te verminderen. Denk hierbij aan bijvoorbeeld communicatie, maar ook participatie. Er melden zich ook steeds meer inwoners aan om zwerfafval op te ruimen. Aanmelden kan via Zwerfafval | gemeente Utrecht. Alleen samen zorgen we voor een schoon Utrecht. In nieuwbouw projecten en bij grootschalige renovaties sturen wij als gemeente op 'geen dak onbenut'. Het doel is om daken beter te gebruiken voor energieopwekking, maar ook voor waterberging en groen door het aanleggen van groene daken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	gemeenschappelijke ruimten kunnen gebruiken of iets dergelijks. Het neemt niet meer ruimte in van de stad dat er groen moet worden opgeofferd. Als er veel nieuwe gebouwen komen die veel energie nodig zullen hebben, zijn zonnepanelen op de daken een goed conversatiepunt in mijn oogpunt. Het plan klinkt erg goed voor de wijk in het algemeen. Superblij als het doorgaat en ik me meer kan thuisvoelen ook al zal het nog lang duren. Paden over einsteindreef naar winkelcentrum is superfijn (zeker tegen te snelle auto's), groen aan malkander verbinden is superfijn, zamenhofdreef groener is superfijn als iedereen nog makkelijk bij parkeerterreinen kan komen. Ik heb voor mijn werk altijd de auto nodig, maar de leefbaarheid is zoveel belangrijker. Ik ben een beetje klaar met dat vele getoeter en raceparadijs hier waar ik midden in de nacht wakker van kan worden :).	We proberen mensen zoveel mogelijk bewust te maken van de voordelen van zonnepanelen. Zonnepanelen op daken kunnen we als gemeente niet afdwingen. Dank voor de positieve afsluiting van uw reactie.
155	Al een geruime week ben ik met mijn partner briefjes over de protestactie en de protest YouTube video uit de lift in ons flatgebouw aan het verwijderen. Met opzwepende teksten wordt men een ding op het hart gedrukt: die Omgevingsvisie, die is er niet voor jou als Overvechter. Nu heb ik zelf een universitaire opleiding in transitiemanagement en kan ik beamen: verandering gaat vaak gepaard met protest en mensen die flink hun hakken in het zand steken. Het heeft even geduurd, maar ik heb inmiddels tijd gevonden om de Omgevingsvisie zelf te lezen en er valt me meteen één zin op: "In heel Overvecht wordt betaald parkeren ingevoerd" (Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Deel A - April 2024, pagina 25). Voor wie is die maatregel eigenlijk bedoeld? Ik kan me voorstellen dat je bij een groot winkelcentrum betaald parkeren wilt invoeren. Maar, in de hele wijk? Iedereen die ik in Overvecht ken, gaat met de auto naar werk. De directe verbinding met de ringweg wordt bejubeld, evenals de fijne auto-verbinding in de wijk. Mensen in en buiten Utrecht die ik vertel over het winkelcentrum bij mij	Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad. De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. In de aangepaste versie van de omgevingsvisie staat een duidelijke beschrijving van de doelstellingen, hoe we deze willen bereiken en hoe we dit gaan

Nr.	Reactie	Antwoord
	in de buurt, kijken daar allemaal verbaasd van op. Er zijn niet zo veel mensen die speciaal voor het winkelcentrum Overvecht komen ontdekken. Uit deze informatie komt de conclusie dat betaald parkeren vooral de Overvechter raakt. Mensen moeten alsnog met hun auto naar werk en zullen gedwongen worden te betalen of hun auto nog verder weg te parkeren. En laten we even eerlijk zijn, gaat de doorsnee Overvechter een parkeervergunning kunnen betalen? Voor het Honoursprogramma Inclusieve Energietransitie wat ik aan Erasmus Universiteit Rotterdam volg kwam notabene een collega van Dock Overvecht langs om te praten over energiearmoede. Met schrijnende voorbeelden uit mijn eigen wijk werd aan voornamelijk economiestudenten uitgelegd dat energiearmoede niet zomaar met een beleidsvoorstel op te lossen is. Mensen hebben al spanningen om de duurder wordende boodschappen, de energierekening die nog steeds de pannen uit stijgt en nu wordt ook hun gratis parkeerplek afgepakt? Ik begin die demonstratie en de petitie steeds meer te begrijpen. Ik was niet van plan om de petitie te tekenen, sterker nog, ik was van plan om de omgevingsvisie te lezen en medewerkers van de gemeente Utrecht een hart onder de riem te steken. Transities zijn lastig, ze zijn vaak pijnlijk en jeetje, wat gaan ze tergend traag. Of je nu een omgevingsvisie schrijft of een kantine vegetarisch maakt, je houdt nooit iedereen te vriend en het kost altijd bakken met tijd en energie. Maar in een Omgevingsvisie zetten dat alle parkeerplekken betaald worden en dat een slagader van de wijk (de Carnegiedreef-Zamenhofdreef) een groene, auto-vrije promenade wordt... je maakt het jezelf niet makkelijk, hé? Als Overvechter die hier al geruime tijd woont, heb ik een prangende vraag: wie hebben jullie gesproken? Ik kan zo de adressen aanwijzen met mensen die wel naar jullie bijeenkomsten kunnen en willen komen en jullie leganda's kunnen ontcijferen. Ik kan ook zo de adressen aanwijzen die zeker weten niet langs zijn geweest en ik vrees dat dat echt de overgrote meerderheid is.	monitoren. Daarna geeft de uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 een overzicht van wanneer welke ontwikkeling ingepland staat. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. De omgevingsvisie Overvecht is er voor de huidige en toekomstige Overvechters. Het toevoegen van woningen moet bijdragen aan meer keuzemogelijkheden om door te stromen binnen Overvecht. Hierbij blijft het aantal sociale huurwoningen gelijk, zodat er plek blijft voor huidige bewoners. Door toevoeging van woningen in andere segmenten, zowel huur als koop, wordt Overvecht een meer gemengde wijk waar iedereen prettig kan wonen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een Omgevingsvisie schrijf je vóór mensen. Mensen die er nu wonen en mensen die er gaan wonen. Op het moment dat je visie zo ver af staat van mensen en geen tijdspad bevat die uitlegd hoe veranderingen worden doorgevoerd door de jaren heen, dan stuit je op weerstand. Op papier vind ik de Omgevingsvisie echt prachtig. Ware het niet dat ik hier zelf woon en bij mij mijn identieit als Overvechter schuurt met de identiteit die de Omgevingsvisie op de Overvechter van de Toekomst legt. Mijn advies: haal dat betaald parkeren er als de wiedeweerga uit en schrijf een specifiek transitieplan voor de slagader van Overvecht (de Carnegiedreef-Zamenhofdreef verbinding). Neem mensen mee in hoe die weg er over 5 jaar uit ziet, over 10 jaar en wat dat betekent voor hun woongenot. P.S. wat me ook enorm opvalt: welk probleem neem je weg door betaald parkeren in te voeren en carnegiedreef-zamenhofdreef verbinding weg te halen? Wie heeft dat probleem? Voor wie wórdt dit een probleem? Dat is in de Omgevingsvisie niet duidelijk opgeschreven (ja, over de hele omgevingsvisie heen, maar zo werkt dat natuurlijk niet ;). P.P.S. Zelfs voor mij, een witte, hoogopgeleide Nederlander die niet in enige vorm van geldproblemen zit en een bijna gegarandeerde baankans heeft na haar masteropleiding, lijkt Overvecht van de Toekomst zoals geschreven wordt in de Omgevingsvisie een Overvecht voor de havermelkelite, zoals dat nu in de volksmond wordt genoemd. Ik kan me voorstellen dat de échte Overvechters al voor zich zien hoe ze langzaamaan de wijk uitgedrukt worden door stijgende woonlasten (meer groen = meer huur, autovrij = meer huur, betaald parkeren = meer kosten en ga zo maar door). Opnieuw de vraag: voor wie is het Overvecht van de Toekomst? Welke veranderingen in de demografie van de wijk zullen plaatsvinden gebasseerd op de Omgevingsvisie? Is dat gewensd? Voor wie wel en voor wie niet? Kortom, wie zijn de winnaars en wie worden de verliezers?	

Nr.	Reactie	Antwoord
156	Op de bijgeleverde kaart staat dat er een fietstunnel wordt gepland die uitkomt op de de Prof. H. de Vrieslaan, Op dit moment zijn er twee bestaande fietsroutes: langs het Rietveld College en via het station/de Tripkade. Het inplannen van deze extra tunnel zou Overvecht en Tuindorp extra verbinden. Deze extra fietstunnel sluit echter niet aan op een ander verkeersnetwerk dan de twee opties die er al zijn. In Tuindorp is sprake van eenrichtingsverkeer én van smalle straten. De Hugo de Vrieslaan heeft de richting naar Overvecht toe. Als er extra fietsverkeer komt vanuit Overvecht dan zal dat tegen de richting in zijn. In Tuindorp spelen kinderen (gelukkig nog steeds!) graag op straat - wat met extra fietsverkeer in gevaar zou komen. Daarnaast loopt de route ‘dood’ - fietsers richting centrum zullen via de Prof. Van Bemmelenlaan alsnog terecht komen op de weg die ze ook zouden nemen als ze via het Rietveld College fietsen. Extra tijdswinst is er dus niet. De Prof. Van Bemmelen is een drukke ader in Tuindorp - en extra verkeer zal hier alleen nog maar voor meer problemen zorgen. Ik vraag u de aanleg van de fietstunnel te heroverwegen in het kader van zowel de verkeersveiligheid in Tuindorp en ook omdat de hoge kosten niet in verhouding staan voor de zeer geringe tijdswinst die een enkeling zou kunnen behalen. Als u tijdswinst of een betere bereikbaarheid van Overvecht voor velen zou willen bereiken dan lijkt mij een tunnel bij de spoorwegovergang naar de Pan een veel logischer optie.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
157	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: ontspannen in de natuur zijn samen met die prachtige paarden. Het heeft mijn dochter elke week weer een bijzondere ervaring om op de manege te zijn. Het eigen in de mooie omgeving en het actieve bezig zijn op de manege, geeft haar veel energie en zelfvertrouwen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
158	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad.Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mijn dochter (11 jaar): de plek waar ze volledig zichzelf kan zijn en tot bloei komt. Waar het op school soms wat moeizamer gaat, voelt ze zich wekelijks op de manege thuis en groeit ze enorm in zelfstandigheid en zelfvertrouwen, het ontwikkelen van leiderschapsvaardigheden (ze kan inmiddels jonge kinderen op weg helpen) en helpt de omgang met de paarden in haar emotionele ontwikkeling/ emotie regulatie (met paarden knuffelen en ze verzorgen doet haar zo goed als ze zich verdrietig voelt of een pittige dag op school heeft gehad!). Bovendien is de manege een fijne ontmoetingsplek ook voor ouders. In de bistro wissel ik persoonlijk veel uit met andere ouders, die een opgroeiend kind in dezelfde leeftijdsfase hebben, waardoor we bij elkaar veel herkenning vinden in bijv. vragen mbt de opvoeding/ontwikkeling, middelbare schoolkeuzes etc. Kortom; fijn en belangrijk voor de sociale steun! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie	sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
159	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: iedere vrijdagochtend ontspannen en sporten op de rug van een paard of pony. Ik voel sterke verbondenheid met de dieren en met mijn mederuiters. [NAMEN] van de manege zorgen dat de paarden en pony's in de groepsstal een heerlijk, diervriendelijk leven kunnen leiden waarbij zij hun natuurlijke gedrag kunnen vertonen. Dit komt bijna niet op andere maneges voor. Zij werken hard en doen alles om de manege steeds te verbeteren. Door de buitenritten voel ik me dichter bij de natuur. Ik zie ook de mensen	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van de dagbesteding een zinvolle dagindeling hebben, met activiteiten die bij hen passen. Manege 't Hoogt heeft voor mij en - voor vele anderen - een heel belangrijke betekenis. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
160	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Kom op gemeente, dit is de enige manege die ik ken die echt diervriendelijk met hun paarden omgaat. Dit zijn hele goede positieve ondernemers die er echt iets van maken. Heel veel stallen in de omgeving moeten sluiten, maar deze niet!!! Ik heb een eigen paard maar als ik geen paard had, zou ik hier zeker rijden. Er zijn zelden stallen die zo veel organiseren en waar je crossles kunt volgen. Ik heb erg veel respect voor deze ondernemers. Jullie slaan door in deze plannen. Dit mag echt NIET gebeuren. Ik woon in Overvecht en wordt heel kwaad van deze plannen. Deze manege heeft een onwijs GROTE sociale functie die jullie nu over het hoofd zien omdat je er geen verstand van hebt….. Dit is absoluut een unieke manege die NIET weg mag gaan. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
161	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek waar ik mijn jeugd heb doorgebracht, de liefde voor paarden heb ontwikkeld. Ik denk met warme herinnering terug aan alle mooie ritten te paard door het prachtige Noorderpark! Ik ben er nog regelmatig te vinden. De manege is niet alleen een manege maar een plek waar ik naar toe kan en altijd welkom ben. Dat kan niet verdwijnen! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
162	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad.Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor gezelligheid, ontspanning, sociaal contact, actief bezig zijn en natuurlijk een hoop leren over de paarden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
163	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een erg belangrijke plek voor een heleboel verschillende mensen. Kinderen en volwassenen sporten er, krijgen rijles, leren er met dieren omgaan en leren sociale vaardigheden door in groepen te sporten en daarna nog even met elkaar te kletsen. Verder leren ze omgaan met prestatiedruk, want de manege organiseert ook regelmatig wedstrijdjes, waaraan alle ruiters mee kunnen doen. Deze wedstrijden zijn heel laagdrempelig en leuk, en hier wordt aan kinderen én volwassenen geleerd dat het om de lol gaat en niet om het winnen. Tevens is er een studentenvereniging aanwezig op de manege, dus het is echt voor alle leeftijden geschikt en gezellig. Op deze vereniging leren studenten van allerlei verschillende studies en achtergronden andere studenten kennen met eenzelfde voorliefde voor paarden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast het rijden, is de manege ook een zorgmanege en heeft dagbesteders. Jeugd en volwassenen kunnen daar aan meedoen en kunnen hierdoor weer deel uitmaken van de samenleving. Ik heb persoonlijk bij de manege gewerkt en ben er ook erg vaak. Hoe vaak er wel niet kinderen gewoon rondhangen voor de gezelligheid of vragen om “klusjes”, want in maneges leer je aanpakken; er is veel fysiek werk te doen wat een hele goede manier is om stress kwijt te raken die we overal ervaren: op school, op het werk, waar dan ook. Ze doen dit alleen of met groepen vriendjes. Het is een fijne en veilige, gezellige plek voor deze kinderen. De manege organiseert ook ponykampen waar de kinderen ontzettend van genieten. Gezien ik er zo vaak was / ben, heb ik ook contact gehad met de dagbesteding. Ik zie deze mensen echt opfleuren op de zorgmanege en ik kan me niet voorstellen dat je deze kans weg wil halen. Zij werken hard, zijn daardoor voldaan en komen met andere mensen in contact. Daarnaast halen ze ook heel veel uit het contact met de verscheidene dieren die ze verzorgen bij de zorgmanege. De manege is dus een belangrijke plek voor kinderen, studenten, volwassenen en mensen die van dagbesteding kunnen gebruikmaken. Naast de functie voor mensen uit Utrecht, heeft de manege nog een functie, namelijk een voorbeeldfunctie. Manege ’t Hoogt is een manege enorm gericht op dierenwelzijn en inspireert daar anderen mee. Op deze mooie locatie, hebben ze genoeg ruimte om daar aan te kunnen voldoen met weilanden, een paddock en dichtbij een park waar er buitengereden kan worden. Afwisseling is voor paarden net zoals voor mensen erg fijn! Daarnaast is het steeds lastiger en onhandiger om een auto te hebben in de stad. Deze locatie is ten minste bereikbaar met de fiets, terwijl meeste andere maneges dat niet zijn, omdat je voor de nodige ruimte dan de stad uit moet. Daar komt nog bij dat er de laatste	

Nr.	Reactie	Antwoord
	tijd erg veel maneges failliet gaan, dus koester de plekken die er nog wel zijn! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een vreselijke fout zijn. Zie daarom de locatie van Manege 't Hoogt NIET als mogelijke locatie voor voetbalvelden!	
164	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. Het Noorderpark is een natuurgebied dat alleen met passende recreatie gecombineerd mag worden. Er is al genoeg onrust in de skatepark zone en ook worden vogels verstoord door het jaarlijkse Soenda festival. Aanleg van voetbalvelden doet verder afbreuk aan de natuur. Voetbal is ongetwijfeld een gezonde activiteit voor veel mensen, het is niet verenigbaar met de natuur van het Noorderpark. Een manage daarentegen is juist wel een harmonieuze combinatie met natuur en rust. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
165	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Hiernaast is manage t hoogt een voorbeeldfunctie voor andere maneges voor het paarden welzijn. Paarden worden in kuddeverband gehouden en verre van als gebruiksvoorwerp gebruikt. Er wordt veel informatie gedeeld over het welzijn van dieren. Hier zouden andere maneges van kunnen leren. Dat juist deze manege zou moeten verdwijnen is heel zonde. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
166	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mijn dochter echt heel veel ze heeft turbo adhd En de paarden op deze Manege geven haar de rust en ze krijgt ook nog eens een boost aan zelf vertrouwen van de paarden ze heeft er zoveel plezier in en ik word daar als moeder ook echt blij van omdat te zien, en dat is fijn het leven is al hectische genoeg Haar wereld en van nog tig ruitertjes stort ook echt in als Manege t hoogt zal moeten verdwijnen En wat wij heel fijn vinden bij de manege is de welzijn van de paarden ze hebben het heel goed daar en dat vinden wij ook erg belangrijk, en [NAMEN] zijn echt top ze doen er alles aan om het voor iedereen ze prettig mogelijk te maken en vooral voor de paarden!! het is gewoon een prachtige manege op een prachtige locatie en dat mag gewoon echt niet verdwijnen!!!	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden	
167	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mijn dochter heel veel. Zowel sociaal, emotionele ontwikkeling als sportief gebied. Ze is daar een paar dagen in de week (en dus niet binnen achter een scherm of op straat rondhangen)!) De manege heeft een hele positieve bijdrage aan haar ontwikkeling. Dit geldt voor veel kinderen daar. Daarnaast is, in	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	tegenstelling tot andere maneges in de buurt Manege T Hoogt in Utrecht en omstreken een van de weinige maneges die het welzijn van de paarden en pony's zo voorop stellen. Je.kan zo n manege ook niet even verplaatsen. Voetbalvelden wel! Ik willen vragen hier iets creatiever over te willen nadenken over een locatie hiervoor. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
168	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Tot mijn verbazing schrijft u dat u 3 tot 4 sportvelden wilt plaatsen op nummer 6 'zoeklocatie sport noorderpark'. Het zal u bekend zijn dat dit de huidige plek is van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur (en omgangsregels: samen met fietsers, wandelaars, honden, van het park genieten) in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Deze manege is al meer dan 5 jaar, en daarvoor nog tientallen jaren langer onder andere eigenaar, het thuis en vakantie in eigen stad van velen. Een plek dicht bij de stad waar kinderen en volwassenen hun dagelijkse zaken helemaal los kunnen laten en zich bezig houden met	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	dier, natuur en sociale contacten. Hiernaast zal het u niet ontgaan zijn dat het een hele bijzondere manege is. Ten eerste omdat de dieren altijd (!) samen in een kudde lopen. Dit is een basisbehoefte van deze dieren en helaas is nagenoeg alle andere stallen geen werkelijkheid. Het is een goed voorbeeld voor de Overvechtse en Utrechtse mensen hoe je op een natuurlijke manier dieren kunt houden en verzorgen. Ten tweede weet u dat de manege een zorglocatie is: de toegevoegde waarde van dagbesteding met dier en natuur staat buiten kijf. Jeugd en volwassen deelnemers kunnen weer deel uitmaken van de samenleving. Ten derde biedt de manege buitengewone programma's aan: bijvoorbeeld met hun crossterrein. Het is voor mij, als manegeruiter, uitzonderlijk dat ik met een manegepaard crosslessen kan rijden Manege t Hoogt maakt dit mogelijk en dit betekent veel voor mij. Al met al is het voor mij een plek op een locatie die ik niet kan missen in Utrecht. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt níet te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
169	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij echt super veel, ik heb zoveel vriendinnen daar gemaakt en het is het enige wat ik echt belangrijk vind. Als ik teveel stress heb met school ga ik naar de manege om mijn hoofd helemaal leeg te maken, en dat lukt ook hierdoor. Als de manege weg gaat zou ik dat echt niet leuk vinden en zou ik dus ook een andere manier moeten zoeken. Ook zou ik niet weten waar alle pony's en paarden heen zouden moeten en zou ik dit heel verdrietig vinden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
170	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een comfort plek, waar iedereen zichzelf kan zijn en iedereen hoort erbij. Ook moet ik hier heel erg van bijkomen, want ik weet niet wat ik zonder de manege zou moeten. Ook is de manege een plek waar ik altijd naartoe ga als ik even niet meer lekker in mijn vel zit. Als de manege weg gaat wordt dit alleen maar erger. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
171	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij super veel als ik me even niet zo fijn voel ga ik er heen of als ik even afleiding nodig heb. Thuis is er vaak ruzie en dan kan ik die ruzies even ontsnappen door naar de manege te gaan. Ik zou niet weten wat ik anders moet doen als de manege weg is. Ik heb zo veel vriendinnen en vrienden op de manege gemaakt en als ik niet meer naar de manege kan zie ik die vrienden nooit tot niet zo vaak meer. Mijn mentale gezondheid is ook niet heel goed en heb een tijdje zelfmoord gedachtes gehad. Het was dan heel fijn om naar de manege te gaan en rondom de paarden te zijn. Dat hielp heel erg. Ik denk dat heel veel mensen er zo over denken en dat het voor iemand goed zal zijn als de manege weg gaat. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
172	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
173	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en pony-rijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: 1 á 2 x in de week samen met mijn kleindochter heerlijk met pony's en paarden bezig zijn. Een geweldig mooie sport en hobby!	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
174	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
175	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een stuk ontspanning. Even rust in het drukke stadsleven. Ook de schaatsbaan die ze maken als de winter meewerkt is geweldig! Kinderen vinden het top daar! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
176	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een moment van connectie. Samen met anderen zijn en je passie met hen delen. Ook is het een moment van rust voor jezelf. Even uit de drukke werkweek. Het is voor vele een betekenisvolle plek, waardoor het te gek voor woorden zou zijn als het verdwijnt. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
177	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij nostalgie. Deze manege bestaat al lange tijd en is overgenomen door 2 enthousiaste mensen. Zij hebben hier een prachtig bedrijf van gemaakt, waar dierwelzijn en plezierig paardrijden hoog in het vaandel staan! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
178	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek waar mijn 10 jarige zoon volledig zichzelf is. Hij volgt het Young Leader Program wat ook een duidelijk effect heeft op zijn school. Dit is uniek in Utrecht. Hij wordt gezien, hij leert hier zo ontzettend veel: doorzetten, in je kracht staan, organiseren...het is een pad wat hij bewandelt naast zijn school en wat hem zoveel verder helpt. Zoals wij vaak roepen: door de manege geen therapie nodig. En dat is waar. Dit komt zelfs uit wetenschappelijk onderzoek. Ik geloof niet dat dit ooit met voetbal is aangetoond. Op de manege betalen we alles zelf....geen subsidies...we regelen het allemaal zelf en dat is echt niet altijd makkelijk. Het beetje groen wat wij door de manege meerdere dagen per week meemaken is uniek. En zal echt moeten blijven. Deze manege is uniek	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	is zn manier qua paardwelzijn. Echt uniek voor Utrecht. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
179	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mijn dochter een plek waar hobby, plezier, leren en nieuwe vriendinnen maken samen komen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
180	middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: ALLES ! een plek waar ik niet bezig ben met mijn problemen van het dagelijks leven. Een plek waar ik iemand ben en word gezien. Dieren maar vooral paarden zijn mijn leven ! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
181	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij alles. Het is mijn wekelijkse uitlaatklep na drukke werkdagen, mijn allergrootste hobby en passie sinds klein meisje. Het is een unieke plek waar het welzijn van de paarden/pony's voorop staat en er op een hele fijne manier met de ruiters wordt omgegaan. Ook worden er allerlei leuke en leerzame activiteiten aangeboden en is er dus zelfs dagbesteding mogelijk. Het is er altijd super gezellig en de paarden/pony's maken een onmisbaar en onvervangbaar deel uit van mijn leven. Ik ben al jaren vaste klant bij Manege 't Hoogt en ik kan mij niet indenken dat ik geen paardrijles meer bij hun zou kunnen volgen, laat staan dat de manege volledig vervangen wordt door voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
182	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij het kunnen genieten van de paarden en de paardensport. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
183	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. Er zijn voetbalvelden genoeg in de omgeving en ook andere plekken waar dit gerealiseerd kan worden. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mijn dochter wekelijks plezier en passie. Inmiddels heeft zij ook veel vriendinnen leren kennen en is helemaal gek van paarden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
184	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij de plek waar mijn dochter haar zo geliefde sport uitoefent én haar sociale contacten heeft! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
185	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje

Nr.	Reactie	Antwoord
	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het omgaan met dieren trekt zeker ook een specifieke doelgroep kinderen. Anders dan de hockey en voetbaljeugd zijn kinderen die begaan zijn met dieren gemiddeld gezien wat gevoeliger of zelfs kwetsbaarder. ‘Paardenmeisjes’ (6 tot 60+) hebben over het algemeen een zeer emotionele band met ‘hun’ lievelingspaarden. Het wegvallen van de manege zou voor honderden mensen een enorm persoonlijk drama betekenen. Manege ’t Hoogt biedt iedereen een veilige plek, zeker ook voor kinderen en jeugd met een rugzakje. Ook de zorgboerderij is een dagelijks toevluchtsoord waar mensen met een beperking werken aan hun eigenwaarde en het gevoel iets zinnigs te kunnen bijdragen aan de samenleving. Het is wetenschappelijk vastgesteld dat kinderen (en volwassenen) met bijvoorbeeld adhd, add, autisme, asperger en ptss zeer veel baat hebben bij het hebben van interactie met paarden. De wat ruwere sporten zijn voor deze doelgroep te intimiderend of hebben een counter- effect op het gedrag.	‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Daarnaast maakt ’t Hoogt zich ook binnen de landelijke organisaties KNHS en FNRS multifocaal hard voor het dierwelzijn zowel op het vlak van huisvesting, voeding en verzorging als in de omgang met mensen. Een en ander volledig in lijn met de uitrol van het meest moderne Mellor (et al. 2020) dierwelzijnsmodel (zie ook zienswijze Raad voor Dieren). Inmiddels lopen er projecten en studiedagen voor o.a. instructeurs van andere locaties. Aandacht wordt besteed aan gezonder bewegen, fitheid, ruitergewicht en alternatieve meer paard-cognitiegerichte trainingsmethoden. ’t Hoogt is landelijk gezien een baanbreker, koploper en voorbeeldbedrijf als het gaat om het tegengaan van de verruwing en het op alle fronten verduurzamen van de paardensport. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege met als doel het bedienen van voetbaljeugd ten koste van de manegejeugd op juist deze bijzondere plek zou een meer dan ernstige en zelfs discriminerende dwaling zijn. Het zou veel verdriet veroorzaken en voor velen van een onvoorstelbare onrechtvaardigheid van het gemeentelijk beleid getuigen. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
186	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege heeft een belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: Een hele fijne manege waar gezellig samenzijn belangrijk is. Daarnaast is dit de één van de weinige maneges waar dierwelzijn hoog in het vaandel staat. De dieren worden hier niet alleen met volle liefde verzorgd, maar hebben ook de mogelijkheid om echt paard te zijn. Dit is een voorbeeld voor veel andere maneges. Het heeft hiermee een voorbeeldfunctie voor vele andere maneges en dat binnen jullie stadsgrenzen! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
187	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
188	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent voor mij: Een plek waar ik mezelf kan zijn en kan ontwikkelen tot een beter en goed mens. Ik krijg hier de kans om een eigen identiteit te ontwikkelen en enorm te genieten van de natuur hier in Utrecht. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
189	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent voor mij: een plek waar kinderen en volwassenen tot rust kunnen komen, leren wat respect is, verzorging van een prachtig dier, verantwoordelijkheid en met anderen omgaan. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
190	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: Ik ben hier als kind begonnen aan de passie van mijn leven. Na een aantal jaar zijn die eigenaren ook al gedwongen failliet gegaan. Nu hebben de huidige eigenaren het bedrijf	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	weer opgepakt en er een prachtige plek voor gemaakt voor alle leeftijden om een van de beste passies die er zijn de ontdekken. Als nu het bedrijf WEER failliet wordt gedwongen zou dat onacceptabel zijn en zullen daar een ontzettend groot aantal mensenecht kapot van zijn. Denk aan de jonge meiden en jongens die hun lievelingspaard nooit meer gaan zien omdat hij verkocht moet worden. Ik heb dit toen bij de eerste eigenaren meegemaakt en ik ben er zes jaar later nog steeds niet helemaal overheen. Je zult de jonge mensen die daar met hun favoriete paardjes leren om paard te rijden op een zachtaardige manier ontzettend veel pijn doen. En natuurlijk is het verschrikkelijk stressvol voor alle paarden die van elkaar gescheiden worden en naar een andere plek gestuurd worden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
191	Als bewoner van Overvecht kan ik mij in grote lijnen vinden in het ontwerp. Sta volledig achter de verkeerdparagraaf. Hopelijk wordt voldoende aandacht gegeven aan woningen voor het middensegment, alleen zo kan de wijk weerbaar blijven.	Fijn om te horen dat u zich kunt vinden in de voorstelde maatregelen in de verkeersparagraaf. De ontwikkelrichting voor het middensegment in Overvecht is dat deze moet toenemen. In alle projecten wordt onder andere ingezet op dit segment.
192	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat heel bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege is er al heel veel jaar op deze plek en heeft in al die jaren steeds laten zien dat het bestaansrecht heeft als bedrijf en als fantastische plek voor jing en oud, mens en dier samen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een grote fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
193	middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een hele hoop herinneringen en fijne plek waar iedereen terecht kan. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Voetbal velden die er genoeg zijn in de omgeving, en het is een sport waar tegenwoordig alleen maar meer zinloos geweld in voor komt. Iets wat op een manege totaal niet terug te vinden is.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
194	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sport is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
195	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
196	Het voorgestelde plan om extra doorgang(en) voor voetgangers en fietsers tussen Overvecht en Tuindorp te creëren acht ik overbodig en onnodig en bovendien belastend voor de wijk Tuindorp. Momenteel bestaan er al drie doorgangen op dit traject van slechts 980 meter. Aan beide zijden van het gebied is toegang mogelijk voor voetgangers en fietsers via de Eykmanlaan en de Meester Tripkade. Bovendien bestaat er een extra doorgang voor voetgangers bij Station Overvecht.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te

Nr.	Reactie	Antwoord
	Derhalve bevinden zich al drie doorgangen binnen dit kleine gebied wat neerkomt op gemiddeld elke 330 meter een doorgang. Niet valt in te zien wat die extra doorgang zou toevoegen en daarnaast lijkt de impact op de wijk Tuindorp en de belangen van de bewoners op geen enkele manier te zijn meegewogen. Een extra doorgang heeft geen toegevoegde waarde. Er ontbreken specifieke bestemmingen in de wijk die de aanleg van voet- en fietsroutes rechtvaardigen. Het aanleggen van fietsroutes door de wijk Tuindorp lijkt mij onverstandig gezien het gebruik van (snelle) elektrische fietsen en (opgevoerde) brommers in een wijk waar veel jonge kinderen op straat spelen. Het risico op ongelukken is groot. Dit baart mij echt zorgen. De doorgang zou enkel overlast veroorzaken in Tuindorp. Tuindorp is een rustige en kindvriendelijke buurt. Als er een extra doorgang wordt gecreëerd midden in de wijk bestaat het risico dat jongeren ook in de nacht de wijk doorkruisen en daarmee de (nacht)rust verstoren. Er zijn grote kosten gemoeid bij de realisatie van de huidige plannen. Middelen zouden heel veel beter besteed kunnen worden aan meer noodzakelijke projecten. Een fietstunnel onder station Overvecht is kostenefficiënter. Deze is echter niet voor niets indertijd gesloten o.a. vanwege overlast. Kortom: enige toegevoegde waarde ontbreekt mijns inziens en de impact voor de bewoners van Tuindorp is groot. Het zou de betrokken wethouder sieren als ze de bezwaren van de bewoners serieus neemt.	bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
197	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij mijn jeugd, de liefde voor paarden en de toekomst voor mijn kinderen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
198	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover

Nr.	Reactie	Antwoord
		zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
199	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent voor mij: vriendschap, dierenwelzijn (een manege houden zoals bij manege t Hoogt is vooruitstrevend in dierenwelzijn), natuur, sport en ontspanning. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
200	> Wat ik mis: Gaat over de veiligheid… > Ik maak me oprecht zorgen hierover…. > Dan lees ik met name dat de auto terug gedrongen moet worden uit de wijk… In deze visie is het betaald parkeren niet meegenomen maar is zeer actueel. > Betaald parkeren voor mensen die bij de politie werken en ergens anders wonen …maken gebruik van de auto, dat is voor de veiligheid van deze mensen en het OV lijkt mij niet veilig genoeg.(helaas leven we in zo'n tijd) Als ik dan lees dat de politie de (eventueel ingevoerde)parkeer kosten niet kan betalen voor hun werknemers en zij dan besluiten niet meer te werken in Overvecht, word ik daar onrustig van. > Helemaal als ik in de omgevingsvisie lees dat men wil dat inwoners van Overvecht hun auto aan de rand van Overvecht kunnen parkeren. > Het terug lopen naar huis ervaar ik dan als zeer onveilig. > De auto heb ik om familie en vrienden op te zoeken, ik ga met de bus of met de fiets naar de stad(dat doen veel Utrechters) en ik werk in Utrecht en kan ook deze afstand met de fiets afleggen. > De laatste jaren merk ik dat ik me onveiliger voel in met name trein/ tram dit komt door de toenemende agressie en te weinig handhaving. > (Bovendien ben ik met de auto 20 minuten bij mijn zus in IJsselstein en ik doe er met OV ruim een uur over en ik voel me in de avond niet veilig meer)	Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad Wij vinden het heel vervelend om te horen dat u zich onveilig voelt in het openbaar vervoer. Een gevoel van onveiligheid kunnen wij helaas met de omgevingsvisie niet wegnemen. Wij proberen met de visie het openbaar vervoer en de fiets aantrekkelijker en sneller te maken zodat deze een beter alternatief voor de auto worden. Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het

Nr.	Reactie	Antwoord
	>	valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 staat in hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden. Ook de nieuwe bewoners van Overvecht hebben recht op groen. Dit doen we niet alleen kwantitatief maar ook kwalitatief. Bijvoorbeeld met veel nieuwe bewoners wordt een bestaand park in de toekomst drukker gebruikt dan nu. Om de kwaliteit van het park te verhogen breiden we het groen uit ten koste van bestande verharding en zorgen dat het park minder versnipperd is en beter verbonden met de buurt. Ook moeten buurten die nu nog versteend zijn groener worden om de wijk aan het verandernde klimaat aan te passen. denk aan hevige regenbuien en hogere temperaturen. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad Onderdeel van de visie is het herinrichten van alle straten. De buurtstraten worden ingericht als 30 (of 15) km/u straten met drempels en klinkerverharding. Het toevoegen van woningen moet bijdragen aan meer keuzemogelijkheden om door te stromen binnen Overvecht. Hierbij blijft het aantal sociale huurwoningen gelijk, zodat er plek blijft voor huidige
	> Als ik denk over het terug dringen van auto's in Overvecht vind ik het argument " vergroenen" van de wijk niet kloppen: Overvecht is een groene wijk omdat er hoogbouw is en er een berekening is: "Zoveel inwoners op de X aantal meters hebben recht op X meters groen." > (maar dat weten jullie natuurlijk al) > En dan nu de zin/woordkeuze waar ik me aan irriteer: > " Autowegen door de parken komen te vervallen" > Huh? > Overvecht is een Park! > En…bedoelen jullie daar o.a de Carnegiedreef mee? > Dus door ineens iets een Park te noemen word het vreemd om daar een autoweg door te laten lopen…nou ik rij niet door park de Gagel! > De Carnegiedreef is 1 van de weinige wegen om de wijk uit te komen. > Er zijn door de jaren heen al veel wegen afgesloten in mijn woonomgeving , file rijden uit een wijk lijkt mij ook niet wenselijk. > > Wat wel een idee zou kunnen zijn is dat inwoners per woning niet meerdere auto's voor de deur mogen hebben of daar parkeerkosten aan verbinden. > En de wegen zo aanpassen dat men niet op korte stukken ala een malle door de straat scheuren. > > Wat ik positief vind is dat inwoners van Overvecht de kans krijgen om door te stromen in de wijk. > Ik woon in Overvecht vanaf mijn lagere school leeftijd en heb een prima jeugd gehad, ik ben trots op deze wijk die zo groen is…(ik wandel dagelijks)het is niet vreemd dat jullie dit veel terug krijgen van de inwoners. > Verder ben ik voorstander om de inwoners divers te houden , dus niet alleen maar mensen met een Nederlandse achtergrond, niet alleen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	mensen met Turkse , Marrokkaanse etc. achtergrond. > Hier heb ik het regelmatig met mijn buren over allen met een andere afkomst/achtergrond maar we delen deze mening. Inderdaad: ik heb al via deze weg gereageerd maar wil reageren op een uitspraak van Lot van Hooijdonk:" ….dat veel bewoners willen dat de wijk verkeersveilig word, daarom is in het concept voorgesteld om een aantal wegen af te sluiten" Nogmaals dit is in mijn woonomgeving al gebeurd zodat er weinig uitvalswegen zijn. Maar afsluiten van wegen geeft geen verkeersveiligheid…..wel meer controles op gedrag van automobilisten, verkeersdrempels. Afsluiten van wegen / auto's terug dringen uit de samenleving hoort bij het gedachtegoed van Groen links….een partij die in Utrecht groot is mede dankzij de vele studenten in deze stad. De opmerking van raadslid Fred Dekkers:" …..tegelijkertijd weten dat er een nog grotere groep is die voor de veranderingen is…" vind ik vaag….hoe kom je aan deze informatie? Welke veranderingen? Ik heb niet het idee dat ik hier in ben meegenomen als bewoner van Overvecht. Oh ja….de Carnegiedreef was jaren geleden een twee baans auto weg…door een dodelijk ongeval en demonstraties van omwonende is het de nu bekende " Slingerweg " geworden. (verkeersveiligheid dus…) (overigens: het duurde erg lang voor deze zo mooi is opgeknapt want jaren hebben er rood/witte tonnen gevuld met zand op de weg gestaan om het " slinger effect te creëren) Ik voel met name onvrede dat er naar Overvecht word gekeken als een doorsnee wijk met smalle straten, huizen dicht op elkaar, Parkeer overlast …..juist omdat hiervan geen sprake is maakt het deze wijk zo mooi en leefbaar voor een ieder. Doordat er op deze manier word	bewoners. Door toevoeging van woningen in andere segmenten, zowel huur als koop, wordt Overvecht een meer gemengde wijk waar iedereen prettig kan wonen. Wanneer de hoeveelheid (doorgaand) autoverkeer door de buurten wordt vermindert, kunnen de straten ingericht worden als goede 30 km/uur straten. Met teveel autoverkeer is dit niet goed mogelijk. Daarbij is doorgaand autoverkeer (geen bestemming in de directe woonbuurt) ook minder geneigd om de snelheid aan te passen. Het is goed om te horen dat de uiteindelijke herinrichting van de Carnegiedreef als positief wordt ervaren, ondanks de langere periode waarin tijdelijke maatregelen zoals rood-witte tonnen nodig waren om het slingerende effect te creëren. Bij het opstellen van de omgevingsvisie Overvecht is specifiek gekeken naar de opzet van de wijk en hoe we de sterke punten van de wijk kunnen versterken. Alle zienswijzen zijn doorgenomen en beantwoord. Na het vaststellen van de omgevingsvisie Overvecht krijgt u persoonlijk antwoord op uw zienswijze.

Nr.	Reactie	Antwoord
	gekeken merk ik ook dat ik er geen vertrouwen in heb dat jullie mijn bijdrage via de mail meenemen in de vergadering later dit jaar gepland. Nogmaals dank voor jullie inzet voor de wijk Overvecht, in mijn vorige mail gaf ik al aan wat ik wel als positief ervaar maar dat neemt helaas niet mijn onrust weg.	
201	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: De manege heeft naast sporten, een sociale en opvoedkundige waarde voor de jeugd. Ik zie dat mijn kind en andere kinderen meer zelfvertrouwen krijgen door de omgang met elkaar en de paarden. Ook kinderen die t op school moeilijker hebben, omdat ze buiten de groep vallen of gepest worden, vinden hier gelijk gestemden en voelen zich thuis. Ze bloeien hierop. Deze plek mag niet verdwijnen voor de jeugd, dit is een	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bijzondere plek om te sporten met paarden. In Utrecht zijn meerdere mogelijkheden om te voetballen, maar paardrijden niet. Zeker niet waar paarden in natuurlijke omgeving gezamenlijk in de groep leven (beter voor t paard). Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
202	In uw ontwerpvisie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet wijken voor dit plan. Maneges hebben het zwaar in de huidige tijd. De toenemende kosten voor onder andere voer, energie, dierenarts, tandarts, hoefsmid, harnachement en aanschafkosten van paarden maken dat veel maneges de afgelopen tijd hun deuren hebben moeten sluiten. Dat is jammer voor de toekomstige jeugd. Kinderen groeien steeds meer binnenshuis op en hebben nog weinig binding met natuur en buitenleven. Dit is weer van invloed op hun sociale ontwikkeling en weerbaarheid. De laatste jaren staan veel maneges in de schijnwerpers vanwege de toenemende aandacht voor dierwelzijn. Een van de misstanden van maneges is sociale isolatie. Paarden zijn uitermate sociale dieren die in de natuur in kuddes samen leven en complexe relaties onderhouden. Daarnaast zijn paarden zeer gevoelige dieren die heel goed in staat non verbale communicatie van mensen te lezen en daarop te reageren. Paarden zijn eerlijk in hun communicatie en leven in het hier en nu. Niet voor niets worden ze daarom vaak ingezet in managementtrainingen, teambuildingsactiviteiten, coaching sessies en therapieën bij mensen	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	met psychische klachten. Paardrijden en omgang met paarden is meer dan alleen een sport. Het helpt kinderen en volwassenen in het ontwikkelen van hun zelfvertrouwen en leiderschap. Daarnaast biedt het omgaan met paarden troost en afleiding in moeilijke tijden. Juist daarom is het zo belangrijk dat maneges blijven bestaan. Bij manege ‘t Hoogt hebben ze als geen ander oog voor het welzijn van de paarden en pony’s. De paarden leven in kuddeverband, krijgen een individueel voedingsbeleid en worden ingezet voor afwisselend werk. Daarnaast wordt de gezondheid van de paarden goed in de gaten gehouden en krijgen de paarden wekelijks onbelaste beweging. Ik heb in mijn leven veel maneges gezien en nergens hadden de paarden het zo goed als bij ‘t Hoogt. Bovendien heeft deze manege ook een functie als zorgmanege. Zij bieden kleinschalige dagopvang aan jongeren en volwassenen met uiteenlopende hulpvragen. Er wordt gewerkt aan ritme, regelmaat en persoonlijke ontwikkeling met als doel dat deelnemers een plek vinden in de maatschappij. De huidige eigenaren hebben al hun energie en tijd in dit bedrijf gestoken en hebben er een hele mooie plek van gemaakt met oog voor het welzijn van dier en mens. Het mag niet zo zijn dat deze mooie plek moet verdwijnen en plaats moet maken voor vier kunst(!)grasvelden.	
203	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Ik werk zelf als deelnemer van de zorgmanage op de manage. Hier werk ik met veel plezier aan mijn persoonlijke doelen om weer te kunnen werken. Ik heb ook een baan aangeboden gekregen bij de manage wanneer ik weer kan werken en de mogelijkheid om verder te kunnen ontwikkelen in de paardenwereld. De manage is meer dan een plek om te paard te rijden. Het is een plek om jezelf te ontwikkelen en te leren kennen. De sfeer en de mensen die hier rijden en werken zorgen dat dit een unieke plek is wat zoveel kan geven. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
204	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een mooie nabije plek om deze prachtige hobby uit te oefenen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
205	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een oase van rust waar ik kan genieten van paardrijden, van heerlijke buitenritten, van sociale contacten met veel (paarden)vrienden, van ontspannen tussen de paarden met gelijkgezinden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
206	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een unieke plek waar kinderen en volwassen kunnen sporten maar dan op een andere manier als voetballen. Er zijn al veel maneges die verdwijnen en dat is een slechte zaak. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
207	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een uitlaatklep voor mij en voor de	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	kinderen , het enigste stukje in Utrecht om nog je rust te vinden en je veilig te voelen. Dat is op een voetbalveld niet meer. Dus zoek een andere locatie maar niet hier A.U.B. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
208	Wij als bewoners van Overvecht zijn het er niet mee eens dat de manege t Hoogt weg moet omdat daar voetbalvelden moeten komen. Als jullie wisten hoeveel kinderen daar met heel veel passie en plezier paardrijden ook onze kleindochter rijdt daar paard. Wat een belachelijke beslissing maakt de gemeente Utrecht omdat dit te gaan uitvoeren. Wij stemmen tegen!!!!!!	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
209	Betrek alstublieft alle inzendingen bij de uiteindelijke plannen, want Utrecht heeft al de twijfelachtige reputatie om na schijninspraak de	1. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de

Nr.	Reactie	Antwoord
	eigen plannen als superieur door te drukken! Maak nu niet diezelfde fout. Wat mij betreft: 1. hier en daar een knip: prima, maar houd doorgaande (de dreven met namen van grote rivieren) routes open. 2. houd de dreven met namen van grote denkers en wetenschappers helemaal zoals ze nu zijn (4-baans) anders krijgen we hetzelfde debacle als bij de stadsboulevards: fileleed met veel stationair draaiende motoren van stilstaande auto's die gezamenlijk uiteindelijk zoveel uitstoot produceren dat de stad (cq Overvecht) er onder aan de steep veel slechter aan toe is. Je kunt wel de automobilist de stad uit proberen te pesten, maar het leed bij de recente stadsboulevards leert dat dat toch niet lukt, met de geschetste negatieve gevolgen voor milieu en hulpdiensten tot gevolg. Je moet er toch niet aan denken dat bijv. de Franciscusdreef een tweebaans bottleneck wordt! NIET DOEN!!! Leer van de gemaakte fouten! En...meer inbreilokaties (=meer huizen) mét meer groen. Hoe gaan we dat doen? Dat is de burger gewoon voor de gek houden! Blijf van het bestaande groen af. Dankzij het beroemde groen is Overvecht nog enigszins leefbaar, maar als je er meer mensen in propt, moet dat hoe dan ook gaan ten koste van het (al bestaande) groen en dan wordt Overvecht pas echt een wijk met een megaprobleem (probleemwijk). Volgens mij is de omgevingsvisie in het huidige concept een 'blessing in disguise', een prachtig vermomde truc om gewoon die 5000 huizen er door te drukken en de automobilist weg te pesten. Ook NIET DOEN! Als je meer bij wilt bouwen, dan maar nieuwe bouwgrond kopen aan de rand van de stad, maar laat Overvecht zo groen als het nu is.	Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 2. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. 3. Belangrijk uitgangspunt in de Omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. Overvecht wordt nog groener. Dat betekent dat we slimmer om moeten gaan met de bestaande ruimte: we bouwen hoger en mengen functies (wonen boven de kapper, een sportschool in het appartement of een tuin op het dak). De mobiliteitstransitie is een belangrijke sleutel naar een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit.We stappen langzaam af van grote verharde parkeervelden en gaan bij nieuwe ontwikkelingen over op gedeelde gebouwde auto- en fietsparkeervoorzieningen.
210	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje

Nr.	Reactie	Antwoord
	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht (en ver daarbuiten) door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Mijn dochter (bijna 17 jr. oud) zit sinds een jaar op de dagbesteding van manege 't Hoogt gedurende 3 dag(delen) per week. Zij is gediagnosticeerd met o.a. Selectief Mutisme (zij praat enkel wanneer ze zich veilig voelt, dieren oordelen niet, daarom voelt ze zich veiliger bij dieren) maar functioneert op hoog niveau (op school, zij zat voorheen op het KrommeRijn College aan de Ramsesdreef in Overvecht, werkte zij op VWO-niveau maar zij is niet toetsbaar, daarom lukt het haar niet meer om naar school te gaan en is zij b.v. ook niet te testen op hoogbegaafdheid). Wij wonen zelf in Driebergen; een vorm van dagbesteding vinden waar zij met haar niveau uitdaging kon vinden en waar ook met dieren werd gewerkt is ons op geen enkele andere plek gelukt. Omdat mijn dochter ook veel fysieke ongemakken ervaart (zij heeft o.a. een knie-operatie gehad) kan zij momenteel geen hele dagen deelnemen aan	‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	dagbesteding. Zij is heel blij om in elk geval voor halve dagen daar terecht te kunnen maar zou het liefst 5 dagen per week gaan. Thuis verveelt zij zich enorm en zij kan sociaal-emotioneel niet deelnemen aan activiteiten (heeft geen vrienden en wij hebben vrijwel geen familie, ik draag 100% alleen de zorg voor Leonie en haar met ASS-gediagnosticeerde halfbroer) en fysiek gezien is paardrijden ook de enige sport die zij zou kunnen beoefenen. Op de dagen dat zij wel gaat betekent dit dat ik haar om 09.15u breng en om 12.30u weer ophaal, daar omheen plan ik mijn 40-urige werkweek. Wanneer zij het niet zo naar haar zin had gehad op manege 't Hoogt, had ik het nooit zo lang volgehouden om haar heen-en weer te rijden. Bovendien biedt manege 't Hoogt ook dagbesteding voor volwassenen, zodat zij niet, wanneer zij volgend jaar 18 jaar wordt, een andere plek hoeft te zoeken. En er is een mogelijkheid tot samenwerking met school: wanneer het weer mogelijk zou zijn voor Leonie kan zij dagbesteding op manege 't Hoogt combineren met school, gezien deze laatste op loopafstand van manege 't Hoogt is. Mijn dochter heeft onlangs 2 weken in het ziekenhuis gelegen. Toen zij voor 1 nacht naar huis mocht, was het eerste dat zij mij vroeg, of we eerst even langs manege 't Hoogt konden gaan. U begrijpt, manege 't Hoogt is (ook) voor ons een erg belangrijke plek en ik zou helaas geen alternatief kunnen bedenken waar Leonie zo tot bloei komt als op manege 't Hoogt! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
211	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A (onze directe buren!) een viertal voetbalvelden/sportvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: fijne buren en een plek waar wij en onze kinderen graag komen. Wij hebben dit ook in onze afweging meegenomen toen wij hier kwamen wonen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden of andere sportvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
212	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje

Nr.	Reactie	Antwoord
	de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
213	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
214	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: op een dier vriendelijke manier omgaan met paarden , het verzorgen van de paarden en op een mooie en goede manier leren paardrijden. Manege t Hoogt is voor mij een	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	heerlijke plek om te zijn,zowel vanwege de fantastische locatie,alswel door de fijne en gezellige sfeer die er is. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
215	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij dat vele mensen kennis mogen maken met de mooie connectie tussen mens en paard. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden	
216	In uw ontwerpvisie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege absoluut niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging èn het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. t Hoogt is één van de bijzondere maneges juist omdat ze zoveel aandacht besteden aan het dierenwelzijn, zoel in hun zorg aan de dieren als ook in de voorlichting aan de klanten. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
217	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. Op manege 't Hoogt krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege creeërt voor mij een fijne plek om vaak wedstrijden te rijden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
218	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover

Nr.	Reactie	Antwoord
	ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek waar ik binnen de provincie Utrecht mijn sport eventing kan trainen dit terrein met natuurlijke hindernissen rondom de manage is de enige plek in de provincie waar dit mogelijk is. Ik en vele andere ruiters uit de provincie komen trainen bij de manege om ons voor te bereiden op de wedstrijden of om onze paarden afwisseling in de training te geven wat het paardenwelzijn als geen ander bevorderd. Dit terrein is veilig, toegankelijk voor elk niveau en uniek in de provincie. Het zou zeer betreurenswaardig zijn als de enige trainingsfaciliteit binnen de provincie gesloten wordt voor een sport als voetbal wat overal door de hele stad en provincie wordt aangeboden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
219	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: natuur dichtbij, kinderen die contact maken met dieren, past bij de omgeving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
220	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een bijzondere groene oase aan de stadsrand met een	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'.

Nr.	Reactie	Antwoord
	belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen, al vanaf de jaren 80 uit de vorige eeuw, paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek vol herinneringen, vriendschappen en een voorbeeld voor kinderen en volwassenen om respectvol om te leren gaan met de dieren maar ook met elkaar! Een veilige plek voor mens en dier waar je jezelf kunt en mag zijn. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is en vele mensen maar ook de paarden en pony's ernstig zal duperen. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
221	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover

Nr.	Reactie	Antwoord
	ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij als ex-student daarnaast een herinnering aan een rustpunt in mijn studietijd destijds. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
222	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan

Nr.	Reactie	Antwoord
	of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Waarom mag deze manege niet verdwijnen: Deze manege is met hart en ziel opgebouwd en ik ken geen betere manege waar er zo goed voor de paarden gezorgd wordt als op Manege 't Hoogt. Er worden al te veel maneges gesloten en absoluut deze zou er NIET bij moeten zitten, deze mensen hebben voor zowel paard als mens hun hart op de juiste plaats. De plekken voor zorg instellingen zijn ook al schaars en deze manege waar ze super lieve paarden hebben door de manier van hun management kunnen zij die het nodig hebben genieten hun dag besteding en met deze prachtige paarden om hen heen. Het zou een hele grote fout zijn en echt voor heel veel mensen en dieren te pijnlijk om van deze plek afscheidt te moeten nemen. Deze plek mag niet verdwijnen voor de voetbalvelden, u zou eerst eens langs andere maneges moeten gaan om te kijken hoe de paarden er daarbij staan, deze worden niet zo goed verzorgd en ga wat vaker op de koffie bij deze manege, ook erg leuk als er wedstrijden zijn en iedereen hun paard mooi heeft gemaakt en zo kan ik nog wel even doorgaan aan activiteiten, dit is meer dat 90 min achter een bal aan rennen en zelfs dat kunnen de paarden, maar neem dit paradijs de kinderen, volwassen en vooral ook de paarden niet af. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
223	We vinden het ongelooflijk dat er bij krapte in de Jeugdzorg een plek ls t Hoogt van de kaart geveegd wordt. Schandalig! De Jeugdzorg heeft juist dagbesteding plekken als t Hoogt nodig. In Utrecht zijn er nauwelijks plekken als T Hoogt beschikbaar en daarnaast zijn er wachtlijsten. Met als gevolg dat kwetsbare gezinnen hieronder lijden en plaats moeten maken voor voetbalvelden die er ook te vinden zijn in andere wijken. Geen goede ontwikkeling dus wij gezin van 4 stemmen tegen.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
224	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: de mogelijkheid voor kinderen die dit willen kunnen paardeijden in de buurt. Daqrnaast zijn er al enorm verl vorybalveldennin Ovwrvexht en gevonf. Wat diversiteit is niet verkeersd. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
225	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege is voor mij onderdeel van een ontspannen en rijk natuurgebied, waar mensen samen- en in beweging komen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
226	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
227	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Ik kom dagelijks langs de manege, en denk dat vier voetbalvelden, goh hoe zou u dat zelf zien. ik woon zelf in vleuten, in de buurt van vvde meern/ desto en pvcv. mijn zoon heeft zelf ook gevoetbald, en laten we eerlijk zijn als je ziet hoeveel kinderen met de auto naar het voetbalveld worden gebracht vraag ik me echt af hoe u dat denkt te gaan realiseren daar op die toch al niet al te brede gageldijk. Doe daar het sausje sluipverkeer rond 5/6 uur bij, en die kinderen die dan toevallig wel op	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de fiets gaan zijn potentiële verkeersslachtoffers. Uiteraard snap ik dat u met vier voetbalvelden veel meer kinderen aan het sporten krijg dan die ene manege kan bieden. Maar veelal zijn de personen die zelf geen paard hebben en dus aangewezen zijn op een manege waar ze paarden hebben, geen personen die gaan voetballen. Dus u ontneemt die personen wel hun sport/beweging. Veel meer optie's zijn er niet om zonder eigen paard te kunnen paardrijden. Ook op manege's zijn wachtlijsten, dus voorlopig zijn er geen plekken beschikbaar. Wij hebben zelf paarden, maar ook dat is steeds minder leuk, kosten stijgen de pan uit, maar terugvallen op een manege is niet haalbaar vanwege geen plek. Dus ik moet me scheel betalen om toch paard te kunnen rijden of ik moet mijn hobby die ik al 53 jaar uitvoer laten schieten. Daarnaast vraag ik me ook wel een beetje af hoe een voetbalvereniging tegenwoordig aan voldoende vrijwilligers denkt te komen, zeker voor 4 velden. Ervan uitgaande dat er dagelijks van 4 tot minimaal 21 uur gevoetbald gaat worden en op woensdag van 2 tot 9 zaterdag van 9 tot 17.00. zaterdag niet meegenomen is een wedstrijddag, is totaal 27 uur maar 4 velden is 108 uur vrijwilligers met dat een max van 1 vrijwilliger per groep (het feit dat kinderen tegenwoordig bijna geen of zelfs geen respect hebben voor andere dan maar even niet meegenomen, ik zou niet graag alleen voor een groep van 15 jongeren staan die ik over een voetbalveld moet jagen. 15 jongeren op een paard is een stuk eenvoudiger) . U weet zelf ook denk ik wel dat ouders daar tegenwoordig helemaal geen zin meer in hebben en hun kinderen afgooien in de hoop dat een ander hun kind ff bezig wil houden, tenminste dat was in de tijd dat mijn zoon op voetbal zat al de normaalste gang van zaken. Ja en bij de voetbal zijn ook wachtlijsten. Bij de manege zijn ook wachtlijsten. En zo ook op de woningmarkt . Bij de huisarts. enz.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Snap dat de gemeente die simpelweg geheel uit zijn jasje is gegroeid op zoek moet naar sportgelegenheid maar misschien is dit meer iets voor de tweede kamer om op te lossen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
228	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: eindelijk een Manege waar de paarden in groepsverband lopen en niet 24/7 in stal staan. Waar paarden voorop staan maar ook kinderen goed paardvriendelijk leren rijden. Een waardevol iets wat niet mag sluiten, er zijn al zo weinig maneges.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
229	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: iedereen jong en oud kennis laten maken met de unieke kracht van omgaan met paarden. Paarden brengen mensen verantwoordelijkheid, dierenliefde, in de kracht staan en nog zoveel meer! Iedereen moet laagdrempelig toegang kunnen houden tot de paardensport of omgang met paarden. Manage t'hoogt ligt nog dichtbij de (stadse) mensen. Anders heb je een auto nodig en nog meer geld! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
230	Als de plannen uitgevoerd gaan worden zoals ze nu liggen, dan zal Overvecht geen prettige woonwijk meer worden. Iedereen wil in een veilige buurt wonen, daar is ook niets op tegen, maar staten afsluiten of versmallen zorgt voor ergernis en files van in - en uit de wijk. Zorg voor veilige oversteekplaatsen, daar creëer je meer veiligheid mee. Overvecht is al een hele groene wijk meer groen hebben we niet nodig. Steek het geld van Overvecht in een schone en gezellige Overvecht waar alle doelgroepen zich thuis voelen. Graag zien wij dat de plannen worden herzien.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In Omgevingsvisie deel B staat in hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
		Gemengd wonen in een prettige wijk is een van de uitgangspunten van de omgevingsvisie Overvecht. Wij denken dat de maatregelen zoals die zijn opgesteld in de omgevingsvisie hieraan zullen bijdragen.
231	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij diversiteit en mogelijkheden voor mijn kind om zich te ontwikkelen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
232	Wij wonen aan de Patmosdreef en als buren van het Winkelcentrum Overvecht maken we ons grote zorgen over de over-de-top plannen	Het Masterplan Overvecht Centrum voorziet in een hoogstedelijk gebied met onder andere hoogbouw, maar het gebied wordt ook groener dan het nu is. Zowel in het openbaar gebied als in de binnentuinen zullen er

Nr.	Reactie	Antwoord
	voor deze plek. Daar bovenop komt dan de Omgevingsvisie met o.a. het plan onze binnentuinen vol te bouwen. Een flink deel van de dag geeft de flat aan de Naxosdreef schaduw over onze flat. Dat gaat ook op voor de 8 hoog-flat aan de Theemsdreef, voor de flat aan de Androsdreef geeft de Milosdreef schaduw. Met hoogbouw in de binnentuinen aan de Thira-, Kos- en Chiosdreef komt er meer schaduw over onze gebouwen en zullen wij nog nauwelijks zon binnen krijgen. Dat zal in de winter onze verwarmingskosten flink opdrijven. In het Wijkbericht van april 2024 met de aanhef: “Omgevingsvisie Overvecht: wat betekent dit voor de Zamenhofdreef e.o.?” staat (onder het kopje “Verschillend en voor iedereen”) dat er ruimte gemaakt wordt voor sport- en speelplekken. Dit is in schrille tegenspraak met de plannen om bovengenoemde binnentuinen, die deze functie al hebben, te bebouwen. Rond elk van de binnentuinen staan 144 appartementen en een aantal drive-inwoningen. Het bebouwen van de binnentuinen betekent voor deze bewoners dat buiten spelen met (klein)kinderen verder van huis moet gaan gebeuren. Dus een grotere tijdsinvestering vraagt en minder vaak mogelijk zal zijn. Dan hebben we het over peuters en kleuters. Voor iets oudere kinderen betekent het dat het langer duurt voor ze zelfstandig naar een speelplek toe kunnen. Op mooie dagen zitten er groepjes mensen op het gras te praten, een spelletje te doen of te picknicken. Kortom, een plek waar buren elkaar ontmoeten. Er staan decennia oude bomen, aan vernieuwing van de speelplekken wordt de laatste hand gelegd. Kortom, wij hébben wat u zegt te willen ontwikkelen.	speelplekken voor (kleine) kinderne zijn. Daarnaast worden de groen-waterverbindingen met de parken rondom het gebied verbeterd en toegankelijker gemaakt. De beoogde verdichting rond de Thira-, Kos- en Chiosdreef is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een plek en wordt meegewogen. In de beoogde hoogstedelijke rode gebieden en stedelijke oranje gebieden blijft het oppervlak aan groen minimaal gelijk of wordt in de buurt gecompenseerd. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik voor bewoners in de ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied of in de directe omgeving. Door in sommige gebieden de verdichting te concentreren kunnen de 'gele' versteende gebieden juist meer vergroend worden. Een bijdrage leveren aan levendigheid, verbinding en contact met elkaar en het bouwen aan gemeenschappen zijn tevens doelen van de Omgevingsvisie Overvecht. Goed te horen en waardevol dat u dit al ervaart in uw deel. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bij het kaartje voor de Omgevingsvisie staat bij punt 4 dat rondom de bestaande binnentuinen gebouwd gaat worden. We hebben het hier over grasvelden van ongeveer 35 bij 50 meter. Hoe ga je daar omheen bouwen met behoud van binnentuin? Hoe groot kan die dan helemaal zijn en nog voldoende ruimte bieden voor veel meer mensen. In de huidige binnentuinen hebben we nu al een echoputeffect door de flats die er staan. Dat zou met meer bebouwing rond een kleinere tuin alleen maar erger worden. Ook de bewoners van de nieuw te bouwen appartementen van Centrumplan Overvecht zullen gebruik moeten maken van onze binnentuinen, omdat er in het Centrumplan helemaal geen tuinen en/of speelplekken gepland zijn. Dat is alleen mogelijk als de binnentuinen hun huidige functie en formaat behouden. Bovenstaande maakt duidelijk dat wij bezwaar maken tegen bebouwing van de binnentuinen aan Thira-, Kos- en Chiosdreef. We hebben de tuinen in hun huidige vorm en formaat hard nodig om de duizenden(!) nieuwe bewoners van het Centrumplan ook recreatieruimte binnen redelijke afstand van hun woning te bieden. We hebben ook bezwaar tegen de plannen voor het verkeer, zoals die in de Omgevingsvise Overvecht staan omschreven. Het plan om meerdere doorgaande wegen af te sluiten zal geen vermindering van het autogebruik teweeg brengen. Zoals de huidige maatschappij is georganiseerd hebben mensen hun auto nodig. De een moet vóór zijn/haar werk de kinderen naar de opvang/school brengen en na werk ze weer ophalen en misschien nog boodschappen doen. Een ander moet mantelzorg gaan bieden, weer een ander werkt op tijden dat het openbaar vervoer nog niet of niet meer rijdt. Dat redt men niet zonder auto. De bus en/of trein komen namelijk niet bij werk en opvang en winkel vlak voor de deur.	aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Bij het verder uitwerken van de plannen voor een busbaan over de Zamenhofdreef-Carnegiedreef in de toekomst zal ook gekeken worden naar het veilig kunnen oversteken. Daarbij kijken we ook naar de snelheid van busverkeer.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook de kosten spelen een rol. In een auto kunnen meerdere personen mee voor één prijs. In het openbaar vervoer betaal je per persoon en dat loopt voor gezinnen lekker op. Dit laatste geldt des temeer als de auto voor de deur staat en de basiskosten al betaald zijn. Bovendien neemt een reis met openbaar 2 keer zoveel tijd als met de auto. En wij kunnen het weten, we hebben geen auto. Mensen die wel een auto hebben zullen die blijven gebruiken, ze moeten wel. Het afsluiten van doorgaande wegen in de wijk betekent dus dat dezelfde hoeveelheid auto's over minder doorgaande wegen de wijk in en uit moeten. Die wegen worden overvol, met filevorming en de daarbij horende uitstoot tot gevolg. Dan komen daar in de toekomst nog de auto's van alle nieuwe bewoners bij en wordt het alleen maar erger. Dan laat ik de druk op de Zuilense Ring nog buiten beschouwing. Tot slot nog een opmerking over het 'veilig' kunnen oversteken van een busbaan. Wij wonen zo'n 100 meter van de busbaan Zamenhofdreef. Elke dag, soms meerdere keren per dag, horen wij een buschauffeur hard claxonneren. Dat heeft te maken met het gedrag van overige weggebruikers, maar zeker ook van de chauffeurs. Die hebben de neiging te denken dat ze op de busbaan het gaspedaal even stevig kunnen intrappen. Bij ons thuis heet de bushalte aan de Zamenhofdreef: bushalte Racebaan Overvecht.	
233	Mijn zienswijze heeft betrekking op de HOV-lijn in Overvecht-Zuid. Een deel van de HOV-lijn wordt getekend langs de Normadreef en vervolgens met een bocht via de La Bohèmedreef, het vervolg de Don Carlosdreef om daarna met een bocht uit te komen op de Moezeldreef richting station Overvecht.	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit wordt omgeschreven als ‘langs de rand van het Park’. Het is echter niet de rand van het park, het is de plek waar het park vanuit de directe omgeving ruim en vrij toegankelijk is. De route van dit deel van de HOV-lijn heeft hier naar mijn mening een te grote impact op de directe omgeving, niet alleen voor de aanliggende woningen en woonbuurten, maar ook voor de gebruikers van dit deel van het park. Het gaat hier om een deel van het park dat goed gebruikt wordt voor sport en spel. Er ligt een veelgebruikt basketbal/ voetbalveld en een – vooral in de zomer – goed gebruikt speelveld met een waterbad voor de allerkleinsten. Er komen hier veel jonge kinderen en gezinnen. De ontsluiting van het park aan deze zijde vindt plaats vanaf de Normadreef en vanuit de woonbuurten aan (en achter) de La Bohèmedreef. De bewoners van deze woonbuurten maken veel gebruik van dit makkelijk toegankelijke deel. Ze kunnen nu zo het park inlopen vanuit de buurt. Een HOV-lijn brengt allerlei eisen met zich mee om als HOV- te kwalificeren. Er moet doorgereden kunnen worden. Er zal een afscheiding komen om te verhinderen dat er overal overgestoken kan worden. Ook maakt een HOV-lijn geen bocht van 90 graden. Er is een halteplaats getekend aan de zijde van de woningen. Er is ook nog een buslijn getekend (blauwe streepjes) langs de La Bohèmedreef. De HOV-lijn (en de buslijn) hebben een te grote en negatieve impact op dit deel van het park en deze kleinschalige woonbuurt. Een HOV-lijn met al zijn eisen zal een te grote barrière vormen. Ook vereist een HOV-lijn doorrijdende bussen. Tegelijkertijd is er een halte ingetekend en moet er gestopt en weggereden worden. Dit alles is voor	de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden. De suggestie om de HOV lijn over de bestaande Moezeldreef/Marnedreef te laten lopen is ook onderzocht. Hier is niet voor gekozen omdat het park hierdoor meer opgedeeld wordt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	een kleinschalige woonbuurt en zeker voor de bewoners van de La Bohèmedreef een verslechtering van de leefbaarheid. Een HOV-lijn maakt geen 90-gradenbocht. De geplande HOV-lijn zal ten koste gaan van een stuk van het park. Ook is het park moeilijker toegankelijk vanuit de (achterliggende) woonbuurten vanwege de aanwezigheid van zowel een HOV-lijn – met afscheidingen - als een buslijn. Waarom kan de bestaande route Marnedreef en Moezeldreef niet gebruikt worden voor de HOV-lijn? Deze route raakt geen kleinschalige woonbuurten en vormt geen barrière voor de bewoners van deze woonbuurten. In de plannen wordt gesteld dat het weghalen van de doorgaande route door het park bedoeld is om het park te versterken. Maar als dit tegelijk betekent dat de bewoners aan het park en de gebruikers van dit deel van het park – zeker de speellocatie en waterspeelplek - een barrière krijgen (en een stuk van het park wordt afgesneden) is dat een verslechtering. Als het groen inpassen van de HOV-lijn in een breed wegprofiel elders kan, zoals in de Omgevingsvisie gesteld wordt bij de Carnegiedreef, kan het hier vast ook op de Marnedreef/ Moezeldreef.	
234	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sport is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij een wekelijkse onderdompeling in een omgeving vol liefde voor dieren en planten. Manege 't Hoogt heeft 'paardenwelzijn' hoog in het vaandel staan! Paardrijden is bovendien heel goed voor mijn lichamelijke conditie. Manege 't Hoogt past naadloos in bij het groene karakter en de natuurwaarden van het Noorderpark. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
235	Eerst geen poffertjeskraam, en dan nu weer het plan om de Manege te laten verdwijnen. Wat denkt u van de buren hebben die geen last van de voetbalvelden en de voetballertjes Verder doet de manege zeer belangrijk en sociaal werk met de dagopvang ook kinderen met motorische achterstand komen hier helemaal tot hun recht en bloeien echt op en wordt er dierenliefde en verantwoordelijkheid bij gebracht	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
		Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
236	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Daarnaast komt mijn inziens de aanleg van voetbalvelden niet overeen met de mogelijkheden voor recreatie in het Noorderpark, zie ook de website https://www.noorderparkruigenhoek.nl/ Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
237	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. Het zal u wellicht verbazen, maar er zijn meer sporten dan voetbal! De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Manege 't Hoogt heeft een voortrekkersrol binnen de manege-wereld als het gaat om diervriendelijke paardensport. Hier mogen we als stad vooral ontzettend trots op zijn! Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij een thuis weg van huis; een plek waar ik niet alleen leer paardrijden, maar ook essentiële levensvaardigheden zoals discipline, empathie en doorzettingsvermogen. Het is een unieke omgeving waar mens en dier in harmonie samenkomen en waar de zorgen van de dagelijkse sleur even kunnen worden vergeten. Voor velen van ons is de manege meer dan een hobbylocatie; het is een gemeenschap, een steunpilaar die ons verbindt met natuur en dier, en	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ons een zeldzame kans geeft om te groeien in zowel kracht als karakter. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
238	Hierbij wil ik mijn zorg uitspreken over deel A van de Omgevingsvisie Overvecht. Ik heb over het hele plan ernstige bedenkingen, maar wil hierbij nu specifiek ingaan ophet pagina 93, punt 6: 'zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Op de plattegrond is deze zoeklocatie getekend op de plek waar nu Manege 't Hoogt is. Ik kan het mij eigenlijk niet voorstellen (maar er zijn meer plannen gemaakt en uitgevoerd die ik mij niet kon voorstellen) dat er wordt bedoeld dat op die plek 3 of 4 sport(voetbal)velden moeten komen. Door deze locatie te noemen als zoeklocatie blijkt heel duidelijk dat de plannenmakers niet op de hoogte zijn van wat de manege betekent voor de buurt en voor de mensen die daar paardrijden. En ook zeker niet voor de mensen die extra zorg en aandacht nodig hebben en die daar een dagbesteding vinden, waar ze begeleid en gewaardeerd worden. Bovendien een mooie manege, met visie, aan de rand van de wijk, waar je de paarden en pony's ziet lopen, is van meerwaarde voor de wijk. Met voetbalvelden zal de geluidsoverlast en parkeerdruk toenemen, hetgeen niet wenselijk is voor het Noorderpark en de Gageldijk. Als er al extra sportvelden moeten komen, wat ik mij afvraag, gezien de moeite die veel verenigingen hebben om te blijven draaien, zoek die dan bij bestaande locaties of industrieterreinen. Wellicht dat ook de golfbaan nog ruimte heeft voor een voetbalveldje.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik verzoek de leden van de raad met klem het Ontwerp Omgevingsvisie op dit punt af te wijzen en de manege 't Hoogt te laten voortbestaan op de huidige locatie. 't Hoogt hoort bij Overvecht.	
239	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij ontspanning en sport, en dit te laten vervangen voor een ander soort sport lijkt mij echt bespottelijk en is in mijn ogen dan ook juist een verarming ipv een verrijking. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
240	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: heel veel want, ik beweeg daar door veel, ik leer veel en het is altijd heel gezellig met iedereen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
241	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. Hoe kunt u dit rijmen met het volgende citaat uit de omgevingsvisie? *De sportdeelname in Overvecht is laag, terwijl sport en* *beweging essentieel is voor de gezondheid. Daarom* *kiezen we ervoor de ruimte voor veldsport mee te*	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	laten groeien met de groei van de wijk. We kijken hoe we het gebruik van de bestaande sportaccommodaties kunnen optimaliseren en welke mogelijkheden er zijn om sport- en beweegfuncties toe te voegen aan het nieuwe sportcluster bij de Vechtsebanen en het bedrijventerrein. Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. Het is wel heel vreemd om de ene sportlocatie op te offeren voor een andere. Waarom moeten voetbalvelden de voorkeur krijgen boven een manage? Welke bijdrage gaan de sportvelden hebben waarin de manage nu al niet in voorziet? Naar mijn mening mag de manege niet verdwijnen maar moet juist een prominente plek krijgen in de omgevingsvisie van Overvecht. Laat de pareltjes van Overvecht niet sneuvelen in deze “omgevingsvisie?” De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met heel belangrijke functies voor veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Mijn voorstel is dan ook om de manege op te nemen in de omgevingsvisie Overvecht 2040.	
242	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. Hoe kunt u dit rijmen met het volgende citaat uit de omgevingsvisie? *De sportdeelname in Overvecht is laag, terwijl sport en beweging essentieel is voor de gezondheid. Daarom kiezen we ervoor de ruimte voor veldsport mee te laten groeien met de groei van de wijk. We kijken hoe we het gebruik van de bestaande sportaccommodaties kunnen optimaliseren en welke mogelijkheden er zijn om sport- en beweegfuncties toe te voegen aan het nieuwe sportcluster bij de Vechtsebanen en het bedrijventerrein. Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie.*	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het is wel heel vreemd om de ene sportlocatie op te offeren voor een andere. Waarom moeten voetbalvelden de voorkeur krijgen boven een manage? Welke bijdrage gaan de sportvelden hebben waarin de manage nu al niet in voorziet? Naar mijn mening mag de manege niet verdwijnen maar moet juist een prominente plek krijgen in de omgevingsvisie van Overvecht. Laat de pareltjes van Overvecht niet sneuvelen in deze “omgevingsvisie?” De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met heel belangrijke functies voor veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Mijn voorstel is dan ook om de manege op te nemen in de omgevingsvisie Overvecht 2040.	
243	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is al een sportgelegenheid met een heel belangrijke functie, naast paardrijden en contact met dier en natuur; de dagbesteding voor jeugd en volwassenen die op deze manier weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover

Nr.	Reactie	Antwoord
	Laat het zoals het is, echt gras ipv kunstgras. Niet iedereen wil op dezelfde manier sporten en ontspannen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Voetballen kan ook op andere plekken, of in ieder geval niet in plaats van de manege.	zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
244	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij een plek van rust, waar ik lekker met de dieren buiten bezig kan zijn, iets wat binnen de stad niet mogelijk is. Ook onderhoud ik er veel sociale contacten, dus voor mij zou het	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	persoonlijk erg zwaar vallen wanneer deze plek er niet meer zou zijn. Het is een plek waar ik mij thuis voel en dat deel ik met vele anderen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
245	Wij wonen op Bonairedreef in Overvecht, Vechtzoom-Noord, Klopvaartbuurt, en we zagen de omgevingsvisie. Voor deze buurt is bedacht dat het een stedelijke buurt moet worden. In de buurt zal dus flink wat moeten veranderen. Wij wonen intussen zo'n 25 jaar op dit adres. We hebben het altijd prettig gevonden hier te wonen, we hebben ons altijd veilig gevoeld en we hebben ook het idee gehad dat onze kinderen hier veilig konden opgroeien. Dit buurtje lijkt een rustige enclave in een drukke wijk met naar het schijnt een slechte naam. We willen u daar, voordat de plannen officieel worden, graag op wijzen. Pas bij de nieuwe plannen op voor het bederven van iets wat al goed was in Overvecht.	Met de Omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Algemeen uitgangspunt is daarbij: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan.
246	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een sociale warme plek voor mens en paard. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
247	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent voor mij: het is een hele fijne plek om weer opnieuw met de paardensport en het omgaan met paarden en alles wat daarbij komt kijken in aanmerking te komen. De eigenaren hebben veel kennis van zaken. Het is een professioneel en modern bedrijf. Modern in de zin van met heel veel oog voor het paardenwelzijn en de veiligheid voor de paarden en de mensen. Er wordt veel meer dan vroeger toen ik tiener was en nog elders dan in Utrecht woonde, naar de natuurlijke leefwijze van het paard gekeken en dat wordt doorgetrokken in alle mogelijke aspecten van de verzorging van de pony's en paarden. De paarden staan in een kudde. Gelukkig komt dit meer en meer voor, maar er zijn ook nog plekken waar paarden bijna 24 uur per dag op stal staan of in hun eentje in de wei staan. Ik rijd in de groep van volwassenen 'herintreders' die al een basis hebben, maar lang niet gereden hebben. Voor alle leeftijden vanaf 8 jaar is er een aanbod. Er worden activiteiten in de vakanties georganiseerd. Mijn dochter van 7 staat al te trappelen dat zij ook mag beginnen. Een deel van de verzorging van de dieren wordt in samenwerking gedaan met mensen die hun dagbesteding hebben op hun 'borgmanege'. Afgelopen januari was er een schaatsbaan met koek en zopie voor iedereen, niet alleen voor paardenliefhebbers :-) m.a.w. de manege timmert zo breed mogelijk aan de weg en staan zeker ook open voor om de verbinding met de wijk te versterken. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Voetbalvelden zijn vele malen minder biodivers dan deze manege. De weides en de eventing oefenterreinen hebben vele gradiënten, water, oevers, hagen, grote stammen dood hout (die vol leven zitten). Onder het dak van de manegebinnenbaan nestelen vele zwaluwen. Ze zijn net weer gearriveerd en vliegen in en uit! Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie	sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
248	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Op een manege wordt er kennis gemaakt met dieren en geleerd hoe ermee om te gaan en hoe deze te verzorgen in een omgeving in de natuur. Dit zijn hele belangrijke vaardigheden die in elke algemene ontwikkeling een plaats moeten krijgen, zeker nu de stad alsmaar blijft uitbreiden wat zorgt voor minder contact met dieren en natuur. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
249	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: enorm veel! Voor mij, als moeder van 3 kleine kinderen, is het wat tijd voor mezelf. Ontspannen, loslaten, en vooral een zijn met het paard. Ik rijd al van kleins af aan paard en sinds kort op deze manege. Ik heb er veel gezien, maar deze manege is mijn favoriet! De paarden zijn geweldig en de lesmethoden innovatief. Deze manege is een van de weinigen die echt goed is voor de paarden. Dat zou ik niet kwijt willen! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	voetbalvelden. Voetbalvelden zijn er in overvloed maar goede maneges met hart voor het paard en ruiter niet.	
250	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een hele belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent heel veel voor ons. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
251	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’.

Nr.	Reactie	Antwoord
	kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek waar ik meerdere malen per week zowel met mijn dochter als zelf kom om te rijden. Waar wij komen om te sporten en te ontspannen dus. Wanneer deze manege moet sluiten zou dit voor mij en mijn dochter (en ik weet zeker voor een groot aantal andere ruiters) betekenen dat we met onze sport/hobby stoppen omdat de ruitersport niet op een vergelijkbare wijze wordt aangeboden op fietsafstand van Utrecht. We hebben bewust voor deze manege gekozen omdat ’t Hoogt paardenwelzijn hoog in het vaandel heeft staan. De paarden worden in een groepshuisvesting gehouden waarin zij dus in een kudde leven en zelf kunnen kiezen of zij binnen of buiten staan. Hierdoor krijgen zij de ruimte natuurlijk gedrag te vertonen. Dit maakt de paarden en pony’s bij ’t Hoogt tevreden dieren die voor ruiters erg prettig zijn in de omgang. Ook als ruiter wordt je getraind om bij de dragen aan het welzijn van de dieren. In de gehele omgang leer je te kijken naar de specifieke behoeften van paarden/pony’s en daar als ruiter op in te spelen maar ook met bijvoorbeeld speciale zitlessen waarin je op zo’n manier leert rijden dat dit voor zowel mens als dier comfortabel is. In deze opzichten is de manege echt uniek en heeft een voortrekkersrol/voorbeeldfunctie voor andere stallen. ’t Hoogt komt ook regelmatig voorbij in de media als het om paardenwelzijn gaat als manege waar dus oog is voor dit welzijn. Bijvoorbeeld in dit artikel in de NRC https://www.nrc.nl/nieuws/2023/07/13/een-paard-dat-alleen-in-de-wei-staat-is-waarschijnlijk-doodongelukkig-a4169691 Ik en mijn dochter	Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	zijn trots om bij een manege met zo'n paardvriendelijke manier van werken te rijden en van mening dat de stad Utrecht ook trots mag zijn op 't Hoogt. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
252	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent heel veel voor onze familie. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
253	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een hele belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent heel veel voor mij en onze dochters. Ik ben zelfs op mijn 32ste nog een paardenmeisje geworden dankzij mijn oudste dochter en dankzij deze prachtige manege! De eigenaren zijn ontzettend lief en zorgen heel goed voor alle paarden en pony's. Ik heb een baan met veel verantwoordelijkheden als eindredacteur bij de VPRO (media) en vind na zo'n drukke dag totale ontspanning bij de manege. Ook onze dochter kan over niks anders praten dan paarden. Het is een meisje wat graag alles goed wilt doen. Bij de manege zien we haar helemaal tot rust komen. Ze leert voor zichzelf opkomen en we zien haar stappen maken in zelfstandigheid. Ook heeft ze al beste	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	vriendinnetjes gemaakt! Zelfs de kleinste dochter gaat al met veel plezier mee naar de manege. Zie bijlage voor al het paardenplezier! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
254	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een hele belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent heel veel voor ons. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
255	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een hele belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent heel veel voor ons. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
256	Al jaren ben ik bekend met manege 't Hoogt welke mogelijk moet gaan wijken voor de sportvelden. Dit kan echt niet de bedoeling zijn omdat het een zeer belangrijke functie heeft voor het welzijn van de dieren en mensen. De manege wordt gerund door zeer vaardige mensen en welke ondersteunend zijn voor het welzijn (bevorderen van zelfvertrouwen, vaardigheden, bewustwording van jezelf en ook verbetering van de gezondheid). Ook heeft de manege een belangrijke functie voor mensen met een beperking waar veel aandacht en begeleiding aan wordt geschonken. Met pijn in mijn hart en slapeloze nachten hebben wij kennis genomen van het bericht dat mogelijk de manege moet wijken voor andere plannen. Hierbij een tegenreactie dat dit echt niet wenselijk is. Er zijn in de omgeving genoeg sportvelden en sportmogelijkheden voor kinderen met overgewicht.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
257	Graag wilde ik op de ontwerp-omgevingsvisie reageren om te laten weten dat deze erg positief overkwam. Vooral het richten op het minder centraal stellen van de auto en het verbeteren van de prettigheid van de wijk zijn aspecten die erg belangrijk voor mij zijn. Dit had ik ook aangegeven in de afgelopen algemene wijk enquête van de gemeente. Verder kwam het plan op mij over als erg goed op de hoogte van / in lijn met / voortbouwend op de positieve ontwikkeling van de wijk in de afgelopen tien á vijf jaar. Als laatste wilde ik ook nog laten weten dat de informatie middag erg prettig, goed georganiseerd en informatief was. Hierom wilde graag een positieve reactie geven.	Dank voor uw reactie. Fijn dat u dit als prettig heeft ervaren en bedankt dat u de moeite neemt om dit te laten weten!

Nr.	Reactie	Antwoord
258	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij sinds nu bijna een jaar als deelnemer van de zorgmanege (met een indicatie van de gemeente Utrecht) een fijne, veilige plek dichtbij mijn huis, waar ik samen met andere mensen met een psychische kwetsbaarheid kan werken aan herstel. Ook als het niet goed met mij gaat vind ik daar een plek waar ik mezelf kan en mag zijn. Het werken tussen de paarden, werkt helend en vergroot mijn zelfvertrouwen. Ik mag er zijn. Er worden verantwoordelijkheden aan mij toevertrouwd. Ik voel dat ik persoonlijk groei en merk dat ook in andere contacten en bezigheden. Het verdwijnen van de manege zou voor mij een persoonlijke ramp betekenen. Het idee dat alles wat ik heb opgebouwd verdwijnt veroorzaakt nu al angst en paniek. U beseft niet wat een leed u hiermee aanricht. De manege heeft voor heel veel mensen een bijzondere, verbindende, sociale -en sportieve functie. Het fysiek bezig zijn in de natuur is van levensbelang. Dit is een noodkreet.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
259	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die door middel van het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een avondwandeling met een collega moeder, als mijn dochter haar liefste hobby uitoefent en plezier heeft in de les met de instructeur en vriendinnen. Ze heeft hier vrienden en vriendinnen voor het leven gemaakt. Mange Rijnenburg is al verdwenen en manege ’t Hoogt is een van de weinige maneges die voor ons op fietsafstand van Leidsche Rijn zit. Ik kan regelmatig perioden niet autorijden en vanuit Leidsche Rijn naar Bunnik gaan, is voor ons niet mogelijk. Ook het feit dat buitenritten mogelijk zijn, is uniek in Utrecht. We kunnen dat niet verloren laten gaan! Bij manege Castellum is het alleen mogelijk om in de bak te	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	rijden, omdat de dijk daar te gevaarlijk is voor buitenritten. Buitenritten zijn essentieel voor het opdoen van vaardigheden voor de ruiters. Ook de mogelijkheid om te crossen, is uniek. Er zijn in Utrecht veel plekken om te voetballen, maar er zijn maar 1 manege zoals manege ’t Hoogt. Wij stemmen meestal voor een groen en links Utrecht, maar dit onderwerp zal zeker mijn stem bepalen voor de komende gemeenteraadsverkiezingen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
260	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die door middel van het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent voor mij: een avondwandeling met een collega moeder, als mijn dochter haar liefste hobby uitoefent en plezier heeft in de les met de instructeur en vriendinnen. Ze heeft hier vrienden en vriendinnen voor het leven gemaakt. Mange Rijnenburg is al verdwenen en manege ’t Hoogt is een van de weinige maneges die voor ons op fietsafstand van Leidsche Rijn zit. Ik kan regelmatig perioden niet autorijden en vanuit Leidsche Rijn naar Bunnik gaan, is voor ons niet mogelijk. Ook het feit dat buitenritten mogelijk zijn, is uniek in Utrecht. We kunnen dat niet verloren laten gaan! Bij manege Castellum is het alleen mogelijk om in de bak te rijden, omdat de dijk daar te gevaarlijk is voor buitenritten. Buitenritten zijn essentieel voor het opdoen van vaardigheden voor de ruiters. Ook de mogelijkheid om te crossen, is uniek. Er zijn in Utrecht veel plekken om te voetballen, maar er zijn maar 1 manege zoals manege ’t Hoogt. Wij stemmen meestal voor een groen en links Utrecht, maar dit onderwerp zal zeker mijn stem bepalen voor de komende gemeenteraadsverkiezingen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
261	In uw ontwerpvisie staan op de huidige plek van Manege ’t Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen door dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor erg veel mensen.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sport is een belangrijke rol weggelegd voor het ontwikkelen van verantwoordelijkheid en de verzorging voor het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder en aantrekkelijk is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassenen die via het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet te herstellen is. De manege betekent heel veel voor onze familie. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
262	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
263	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent ligt op 10 minuten fietsen vanaf mijn huis en mijn kinderdagverblijf . Mijn kinderen en kleinkinderen en kinderen van het KDV rijden bij ‘t Hoogt . Daarnaast zit er een fantastisch crossterrein wat wij kunnen trainen . Er is ook niets anders voor ons in de buurt .	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
264	Hierbij wil ik graag reageren op het absurde omgevingsplan voor Overvecht. Inwoners van Overvecht worden hiermee opgesloten en ingesloten. Wijken zijn niet meer per auto bereikbaar, doorgaande wegen worden afgesloten voor auto's, het is werkelijk te zot voor woorden! Zelf woon ik op de Cubadreef en als ik het plaatje goed begrijp kan ik vanaf de Rio Brancodreef mijn wijk niet meer in en uit met de auto. Het lijkt er op dat ik niet eens meer kan parkeren in mijn eigen straat en voor mijn eigen deur. Belachelijk! Zoals het er naar uitziet moet ik helemaal omrijden en dan nog weet ik niet hoe ver ik de wijk in kan. Dat zou betekenen dat ik, als ik spullen mee moet nemen met de auto eerst een heel stuk zou moeten sjouwen. Dat is echt niet te doen. Bovendien zou ik elders geen zicht meer hebben op mijn auto wat mij nu wel een heel prettig gevoel geeft. En waar zouden alle auto's geparkeerd moeten worden? Nu zijn er weinig parkeerproblemen in mijn wijk maar dat verandert dan drastisch. Ook het autovrij maken van de Carnegiedreef is te zot voor woorden! Het is juist een handige verbindingsweg waar veel bewoners gebruik van maken.	De buurten van Overvecht blijven per auto bereikbaar en ook blijft parkeren in de buurten mogelijk. De knips voor autoverkeer tussen de buurten hebben we aangepast, zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota. Hoe we omgaan met parkeren in de buurten kunt u lezen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Wanneer een herinrichting van de Singaporedreef in de toekomst aan de orde is, wordt dit een project waarbij bewoners worden betrokken. De bereikbaarheid van woningen voor onder andere invaliden, laden&lossen en nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij een toekomstige herinrichting en zal dus niet ter discussie staan. De kaart (foutieve kleur) en tekst in de omgevingsvisie ten aanzien van de Singaporedreef is aangepast. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Via de Amazonedreef/Japuradreef is dan ook niet meer mogelijk dus gaat alle verkeer over de Tigrisdreef, nee daar wordt het verkeer veiliger van.... Maar niet heus! Overvecht is al een groene wijk, groener, dan andere wijken, zo niet de groenste van heel Utrecht. Daar hoeft echt niet meer groen bij en zeker niet als het gevolg is dat wijken afgesloten worden voor autoverkeer. Hulpdiensten moeten overal kunnen komen maar dat lijkt in de plannen niet te realiseren. En heel simpel zijn er nu al afsluitingen geweest die dit lastiger maken. Neem de verbinding Mekongdreef/Nigerdreef: door de paaltjes worden hulpdiensten belemmerd om een snelle route te volgen. Daarnaast zijn in de winterperiode de paaltjes weg ivm strooidiensten. En dan rijden er gewoon auto's over het fietspad. En ook als de paaltjes er staan gaan er regelmatig auto's over het fietspad en rijden, door de inmiddels geen greppel meer te noemen, greppel. Ook de afsluiting naar de rondweg bij de Zambesidreef is waardeloos. En dan ook nog de afsluiting bij de Gambiadreef..... Dit beperkte al diverse snellere routes en maakte al dat andere wegen drukker werden..... Mijn moeder woont op de Singaporedreef en ik begrijp dat het de bedoeling is om die ook af te sluiten. Mijn moeder is afhankelijk van autovervoer en dat betekent dat mijn broer of ik haar regelmatig met de auto ophalen. Daarbij zouden wij haar dus niet eens meer voor de deur in en uit kunnen laten stappen. Dat is toch te gek voor woorden!	De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsrogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen. Met de omgevingsvisie gaan daarom ook niet op korte termijn middelen gevraagd worden. Elke bestemming blijft goed bereikbaar met de auto.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het zou haar isolement alleen maar vergroten en bemoeilijken om naar het ziekenhuis, de kapper, familiebezoek of andere activiteiten te kunnen gaan. Afsluitend wil ik nog een paar opmerkingen kwijt: Ben dus absoluut tegen alle plannen mbt de omgevingsvisie Overvecht Gezien de financiële situatie van de gemeente Utrecht zou ik zeggen: gebruik het geld om de tekorten weg te werken En als laatste hoop ik van harte dat wethouder mw Lot van Hooijdonk nu eens uit de gemeenteraad gezet wordt: zij veroorzaakt heel veel onrust en leed met haar ideëen waar zij zelf geen last van zal hebben. De Uithoflijn was een groot fiasco, het gasvrij maken, ook al Overvecht, werd een debacle, betaald parkeren wat een heel slecht idee is en nu dus deze omgevingsplannen. Hoe bedenkt ze het toch allemaal zonder over de gevolgen na te denken. Laat Overvecht met rust en Overvechters gewoon hun woonplezier hebben met een auto voor de deur!! Bij deze nog een toevoeging aan mijn bezwaren tegen het omgevingsplan voor Overvecht: Als mijn moeder of ik bezoek krijgen zijn dat personen met een auto omdat ze verder weg wonen en/of fysiek gezien de auto voor hen een passend vervoermiddel is. Met de plannen wordt het voor hen lastig om op bezoek te komen en betekent dit dus dat zowel mijn moeder als ik minder bezoek zullen ontvangen.....	
265	Met deze e-mail/brief wil ik u mijn mening geven over de ontwerp omgevingsvisie Overvecht, met name in mijn directe omgeving (Zambesidreef e.o.). Ik ben boos en verdrietig en maak me ernstig zorgen over de ontwerp omgevingsvisie en wat die met Overvecht zou kunnen gaan doen.	De Carnegiedreef ligt midden in de de wijk en is nu een zeer groene verkeersader (voor HOV, Fiets, auto en voetgangers). In de visie zien we hier langs de weg een plek voor verdichting en vergroening met levendige plinten zodat het van verkeersader transformeert tot een levendige groene promenade die de twee parken verbindt en een fijne

Nr.	Reactie	Antwoord
	Groen Overvecht is de groenste én mooiste wijk van Utrecht, we hebben mooie parken (Park de Gagel en Park De Watertoren) én Het Groene Lint (de groenstrook langs de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef). Bovendien zijn de "binnentuinen" tussen de hoogbouw (10-hoog flats) langs de Carnegiedreef heel mooi groen nadat deze onlangs zijn opgeknapt. Er wordt nu gesproken om van de Carnegiedreef een"levendige groene promenade" zonder autoverkeer te maken. Overvecht lijkt mij geen geschikte wijk voor een promenade, dat is meer iets voor in bijvoorbeeld de wijk Rijsweerd of Tuindorp En bovendien loopt "Het Groene Lint" er al langs. De Carnegiedreef en Zamenhofdreef zijn belangrijke verbindingswegen voor Overvecht, dus autovrij maken is niet praktisch. Veilig en verbonden Het plan om meerdere dreven af te sluiten (waaronder de Carnegiedreef en Zamenhofdreef i.v.m. de promenade) voor alle autoverkeer vind ik onbegrijpelijk. Dit zou onder het mom van de verkeersveiligheid zijn en zou betekenen dat automobilisten om moeten gaan rijden via de Zuilense Ring die al zo goed als iedere dag vast staat met verkeer. Naar mijn idee heeft Overvecht vooral last van snelheidsovertreders, als daar harder tegen opgetreden zou worden dan zou het al een heel stuk veiliger zijn.	leefomgeving wordt voor nieuwe en bestaande bewoners langs de Carnegiedreef. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Wij zetten in op een duurzaam veilige inrichting van wegen, zodat (ook wanneer er geen handhavers in de buurt zijn) er minder hard gereden wordt. Door veel Overvechters is aangegeven dat men Overvecht niet verkeersveilig vindt. De mogelijkheden voor inzetten van handhaving is beperkt. Daarom zetten we in op een duurzaam veilige inrichting van wegen, zodat (ook wanneer er geen handhavers in de buurt zijn) er minder hard gereden wordt. Met uitzondering van de Franciscusdreef, Einsteindreef en Brailledreef gaat uiteindelijk heel Overvecht naar 30 (en een aantal straten 15) km/uur. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als je overal goed uitkijkt, dan zijn alle wegen in Overvecht goed te doen (als men zich dus aan die maximum snelheid houdt). De maximum snelheid zou dus gehandhaafd moeten worden. Van heel Overvecht een 30km zone maken zou ook een oplossing zijn. Ik kom dagelijks (met de auto, fiets of lopend) op de Carnegiedreef en Zamenhofdreef en ervaar dit nooit als een probleem. Indien nodig zouden verkeerslichten een oplossing kunnen zijn op punten waar regelmatig ongevallen voorkomen. Een oplossing voor de verkeersveiligheid is naar mijn idee niet het afsluiten van zoveel dreven of het versmallen van dreven. Een slecht voorbeeld van wegversmalling is de Marnixlaan (ook) bedacht door wethouder L. van Hooijdonk. Deze weg is een drama met dagelijks file's en gevaarlijke situaties. De Marnixlaan is onbegaanbaar voor de hulpdiensten, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden omdat zij niet op tijd ter plaatse kunnen zijn bij een ongeval of brand. Zo'n weg als de Marnixlaan wil ik niet voor Overvecht. Ook lijkt het mij niet goed voor Shopping Center Overvecht om alles autovrij te maken. Op deze manier creëer je dat er minder mensen naar het Shopping Center Overvecht kunnen komen. Het gevolg hiervan is minder omzet en inkomsten voor de winkeliers. Wat als er hierdoor winkelpanden leeg komen te staan? Dan verdwijnen er werkplekken in plaats van dat er meer gecreëerd worden! Betaald parkeren invoeren en dan ook nog parkeerplaatsen weghalen lijkt mij niet erg praktisch.	Er is geen sprake van dat Overvecht autovrij wordt. Autogebruik blijft mogelijk. Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad Meer informatie over hoe we omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Met de ontwerp omgevingsvisie werken we ook aan het verbeteren van het Openbaar Vervoer. Maatregelen gericht op de alternatieven voor de auto zijn nodig om ook in de toekomst autogebruik mogelijk te houden. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2021) is deze opgave voor Overvecht vastgesteld. Bovendien is het aardig te weten dat veel wijken in Utrecht een nog hoger gemiddeld aantal inwoners per m2 dan Overvecht (bron: utrecht.cijfers.nl). Met de Omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ben ik straks genoodzaakt een parkeervergunning aan te schaffen en dan kan ik niet eens meer bij mij in de buurt parkeren omdat er te weinig parkeerplaatsen zijn. Dat zou in mijn geval (en zo zijn er meerdere) betekenen dat ik 's nachts om 3.15 uur een stuk moet lopen om bij mijn auto te komen. Dat vind ik geen fijn idee. Er zou volgens de omgevingsvisie meer gebruik moeten worden gemaakt van het OV. Momenteel is het OV in Utrecht onbetrouwbaar. Er vallen dagelijks ritten uit i.v.m. personeelstekort. Dit zal vast niet verbeteren. Persoonlijk heb ik i.v.m. mijn vroege werktijden niets aan het OV, rond mijn begintijd rijdt er namelijk nog geen OV. Dus ik ben afhankelijk van mijn auto en met mijn vele anderen. En dat wordt vergeten. Ik begrijp niet dat er constant nieuwe plannen bedacht worden om de auto te verbannen, het is niet realistisch om Utrecht (Overvecht) autovrij te maken. <u>Ruimte voor groei</u> Waarom is Overvecht de aangewezen wijk in Utrecht voor de bouw van 5000 woningen en voor het creëeren van 3000 werkplekken? Overvecht is mede door de vele hoogbouw (10 hoog-flats) al een erg dichtbevolkte wijk. Waardoor er in het verleden met enige regelmaat problemen in de wijk waren. Door de vele projecten en subsidies in de afgelopen jaren is Overvecht net van het slechte imago af. En als er nog eens 5000 woningen bijgebouwd gaan worden, dan gaat dat vast weer voor problemen zorgen, ik vind het dus geen goed plan.	zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. Met de Omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Algemeen uitgangspunt is daarbij: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan. Behoud van betaalbare woningen iin de wijk is een van de doelstellingen. In de Omgevingsvisie zijn we terughoudend met sloop/nieuwbouw. Het is de stip op de horizon voor 2040. De weg ernaar toe is een proces in stappen dat voor een groot deel afhankelijk is van initiatieven en samenwerkingen in de wijk. Bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie onderzoeken we alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. Per plek zal dit maatwerk zijn en zal het zorgvuldig afgewogen worden. Het Masterplan Overvecht Centrum voorziet in een hoogstedelijk milieu met hoogbouw. Hoogbouw zal zorgvuldig worden ingepast en houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. De informatiestand in november ging over de omgevingsvisie voor heel Overvecht. Voor de plannen specifiek voor Overvecht Centrum loopt een apart participatietraject, waar we naar hebben verwezen. Bewoners van woningen in het plangebied zijn hierbij betrokken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	5000 is gewoon veel te veel. Ik begrijp dat er een tekort aan woningen is, maar Overvecht lijkt mijn niet de aangewezen wijk voor zoveel woningen erbij. Ik woon ruim 37 jaar met enorm veel plezier in hetzelfde appartement. Ik ben tevreden met mijn leefomgeving, de ruimte, mijn uitzicht, het groen, de voorzieningen en ik wil hier dus ook écht niet weg. Na ontvangst van het Wijkbericht in april 2024 heb ik dan ook slapeloze nachten gehad toen ik zag dat mijn appartementencomplex in de rode kleur van hoogstedelijk gebied staat, wat mogelijke sloop kan betekenen.... Na renovatie (achterstallig onderhoud) in 2011 en 2014 voldoet mijn appartement prima. Ik zou het echt vreselijk vinden als mijn flat gesloopt zou moeten worden. Ik moet er niet aan denken. Het zou o.a. ook betekenen dat ik in een duurdere (en vast ook kleinere) woning terecht kom in een andere buurt. Meer huur, hoe moet ik dat betalen? Als ik mijn woning uit zou gaan dan is dat omdat ik daar zelf voor zou kiezen en niet omdat ik gedwongen word. Flats slopen is overigens slecht voor het milieu (meer CO2 uitstoot) en duurder. Dan zou (indien nodig)renoveren een goedkopere optie zijn en dus ook beter voor het milieu. De huidige appartementen eventueel verkleinen zodat er meer woningen komen vind ik ook geen goed idee, ik wil mijn ruimte niet kwijt.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	In mijn buurt is veel hoogbouw, dat wist ik toen ik hier kwam wonen, dus de omgevingsinvloeden (drukte e.d.) die daarbij horen heb ik geaccepteerd. Maar als er nu meer hoogbouw bij zou komen brengt dat meer drukte met zich mee, dat lijkt mij niet wenselijk voor mij als huidige bewoner. Als er in de buurt van Shopping Center Overvecht gebouwd zou worden op bijvoorbeeld de locatie van de (leegstaande) Karwei Bouwmarkt of de (al jaren leegstaande) Honders Garage dan zouden de nieuwe bewoners daar weten dat een winkelcentrum in de nabijheid meer drukte geeft en dat zouden zij dan accepteren. Dat zouden trouwens 2 ideale locaties voor nieuw(hoog)bouw zijn. En áls er dan toch gebouwd zou moeten worden langs de Carnegiedreef (voor mijn flat) dan is een soortgelijk gebouw zoals studentenhuis THE FIZZ op de Jonkvrouw Sanderijndreef een goede optie denk ik, trapsgewijs zodat er nog (zon)licht overblijft voor mijn flat. Ik wil ook nog vermelden dat bij de informatie- stand in Shopping Center Overvecht in november 2023 er niets is gemeld over eventuele sloopplannen van mijn flat. Als dat het namelijk het geval was geweest, had ik al eerder gereageerd. Overigens begrijp ik niet hoe het komt dat wethouder L. van Hooijdonk nog zoveel invloed heeft bij de gemeente. En dan met name nu wat betreft de plannen voor Overvecht. Heeft één persoon zoveel invloed? Door de ideeën van wethouder L. van Hooijdonk zijn al verschillende projecten op een fiasco uitgelopen. Zoals 't Goylaan, Marnixlaan, betaald parkeren, betaald parkeren app. Het kan toch niet zijn dat de huidige Overvechters uit hun vertrouwde mooie wijk verdreven worden door dit (extreme) plan van wethouder van Hooijdonk?	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik hoop dat u mijn argumenten/bezwaren mee laat wegen in de beslissing over Overvecht, maar vooral dat mijn flat niet gesloopt gaat worden.	
266	Helaas heb ik het bericht ontvangen dat er verwogen word op de plaats waar nu Manege ‘t Hoogt gevestigd is voetbal velden te plaatsen. In mijn ogen mag dit niet plaatsvinden. Manege ‘t hoogt is al zolang in mij kan herinneren (zeker 40 jaar) maar ik weet zeker al langer een begrip in Utrecht en omstreken. Een sociale plek waar kinderen en volwassenen leren omgaan met paarden en verantwoordelijkheden worden bijgebracht. Voor vele kinderen een tweede thuis. Daarnaast is het ook ontzettend fijn wedstrijd terrein en organiseren de eigenaren vaak leuke evenementen. Het zou zonde zijn om dat te laten verdwijnen. Tot slot past deze manege thuis in dit landschap in tegenstelling tot een paar voetbal velden. Ik wil u vriendelijk doch dringend verzoeken op een andere plek ruimte te vinden/ maken voor de voetbal hobby.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
267	Middels dit schrijven wil ik laten weten dat ik erg geschrokken van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen!	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op deze locatie is er al bijna 75 jaar (volgend jaar) een manege gesitueerd een kostbare mooie groene omgeving zo aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Zo rijdt mijn dochter hier met heel veel sinds haar 8e jaar. En heeft deze manege naast een sportieve inmiddels ook een sociale functie voor ons hele gezin! Waarom kiezen wij voor 't Hoogt, nu daar zij het paardenwelzijn HOOG in het vaandel hebben staan en hebben hier inmiddels landelijke bekendheid mee gekregen. Daarnaast ben ik getuigen geweest van de oprichting van de zorgmanege welke een belangrijke sociale rol in Overvecht heeft gekregen door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan mensen die middels het komen naar de zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving!! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou mij inziens een grote fout zijn! Nogmaals deze plek bied nu al bijna 75 jaar ruimte voor de paardensport. Een rondje langs de voetbalverenigingen in Overvecht liet mij ook zien dat er nog capaciteit genoeg is, mijn inziens zou de gemeente er eerder goed aandoen om deze ql bestaande verenigingen in de wijk zelf gesitueerd beter en meer re ondersteunen daar sommige het heel zwaar hebben ivm onvoldoende beschikbaarheid van vrijwillige inzet van de leden om de verenigingen draaiende te houden! Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
268	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent heel veel voor onze familie. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
269	Onlangs sprak ik de eigenaar van manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A. Die verwittigde mij dat de manege ontbreekt in het huidige ontwerp visie. Ik woon reeds twee decennia met veel plezier in Utrecht. Mijn vader is hier getogen, en ik heb hier veel familie. Mijn tienerdochter groeit hier gelukkig op. Voor haar betekent de manage een plek waar zij kan bewegen, ontspannen, dieren kan verzorgen, en vrienden kan ontmoeten. Voor mij is de manege een opmerkelijk betaalbare sport, waar de dieren overduidelijk goed verzorgd worden. Ik vraag uitdrukkelijk uw aandacht voor het plezier dat mijn dochter en haar vriendinnen onttrekken aan de manege, en hoop dat u hier	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	rekening mee houd in de toekomstige plannen. Ik ken gemeente Utrecht als een menselijke organisatie en heb het volste vertrouwen dat u manege 't Hoogt een mooie plek geeft in de nieuwe ontwerp visie.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
270	Ik ben zeer gekant tegen een busbaan door mijn straat en park aan de La Bohemedreef. Ik ben hier komen wonen 20 jaar geleden omdat het een rustige verkeersarme straat is met vrij uitzicht op een park. Ik hoop dat de busbaan er nooit komt. Ik woon op 28 . Dat zou precies in de bocht zijn. Dus veel geluidshinder en schijnsel van koplampen. Inmiddels weet ik dat heel veel mensen dit een waardeloos plan vinden. Ps. Laat de bus rijden gewoon rijden langs de Moezel en de Marnedreef. Veel en veel beter.	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden.
271	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan

Nr.	Reactie	Antwoord
	of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege is voor mij een plek om mijn stress los te kunnen laten, waar ik kan ontspannen en mijn liefde voor de paarden en de sport kan voldoen. Voor de paarden zelf is het ook een ideale plek omdat dit een van de weinige manege's is waar de paarden nog de ruimte hebben om op een weiland en los te kunnen lopen. Misschien kunnen jullie beter kijken voor meer grond bij bestaande manege's? Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
272	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij een prettige afwisseling. Weg van de drukte van de stad. ‘t Hoogt is een begrip in Utrecht. Een geweldige plek waar reeds sport wordt uitgeoefend. Zonde om dit op te offeren voor andere sport. De manage is een aanvulling voor de wijk en directe omwonenden. Sportvelden zijn een bron van overlast. De manage is juist een vorm van sport wat geen overlast voor de buurt veroorzaakt. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
273	Hierbij willen we bezwaar maken tegen de plannen om sportvelden te realiseren. Het blijft bijzonder dat wij zelf al ruim 6 (!) jaar bezig zijn om sport te realiseren op een plek waar we een manege mogen beginnen. De verkeerssituatie zal tot grotere problemen lijden. Graag gaan we met jullie in gesprek en bieden wij onze woning aan.	Vanwege de groei van Overvecht met 5.000 woningen zoeken we op termijn een locatie voor een sportcomplex met 3 a 4 sportvelden. Zo kunnen we ook in de toekomst aan de vraag naar sportaccommodaties in dit deel van de stad voorzien. Voor een dergelijk complex is voldoende ruimte nodig. Deze ruimte is op zeer weinig plekken in Overvecht beschikbaar. In Noorderpark/Ruigenhoek is ruimte. Daarom hebben we dit gebied als potentiele zoeklocatie voor sportvelden benoemd. Bij een sportcomplex hoort ook verlichting, een kantine met beperkte horeca functie en een parkeermogelijkheid. Nader onderzoek moet plaatsvinden of en onder welke randvoorwaarden een sportcomplex in dit gebied ingepast kan worden. Hierbij is de natuurwaarde, maar ook de cultuur historische waarde van het gebied een belangrijk uitgangspunt.

Nr.	Reactie	Antwoord
274	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een fijne plek waar mijn dochter en ik wedstrijden het onze paard kunnen rijden. Een plek waar wij ons welkom voelen. Een plek waar gezonde keuzes in de kantine worden gemaakt. Er verdwijnen al zoveel maneges en er zijn al echt veel meer voetbalvelden. Dit zou gewoon niet eerlijk zijn. Iedereen zou toch zijn hobby /sport mogen uitvoeren. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
275	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die met het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Toen ik 11 jaar oud was ben ik gaan paardrijden op manege ’t Hoogt en ik heb met verschillende paarden mogen genieten van deze unieke plek, inmiddels rijdt mijn dochter ook alweer 4 jaar hier en zijn wij beide enthousiastste vrijwilligers. De manege is voor ons beide een ongelofelijk belangrijke plek in ons leven en niet alleen voor ons maar voor ontzettend veel mensen en heel veel kinderen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Graag ontvang ik uw reactie en hopen we met z’n allen dat de voorgenomen plannen niet doorgaan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
276	Met dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten over de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje

Nr.	Reactie	Antwoord
	de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die met het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Toen ik 11 jaar oud was ben ik gaan paardrijden op manege ’t Hoogt en ik heb met verschillende paarden mogen genieten van deze unieke plek, inmiddels rijdt mijn dochter ook alweer 4 jaar hier en zijn wij beide enthousiastste vrijwilligers. De manege is voor ons beide een ongelofelijk belangrijke plek in ons leven en niet alleen voor ons maar voor ontzettend veel mensen en heel veel kinderen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Graag ontvang ik uw reactie en hopen we met z’n allen dat de voorgenomen plannen niet doorgaan.	‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
277	Aan de hand van drie belangrijke thema’s reflecteren we op de Omgevingsvisie: 1. **Water en Bodem Sturend**	1 water en bodem Sturend Dank voor de suggestie, in de visie is impliciet invulling gegeven aan het Water en Bodem Sturende principe door het meegeven van profielen en

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op 25 november 2022 heeft het kabinet de Water en Bodem sturend-brief naar de Tweede Kamer verzonden. In deze brief maakt het rijk structurerende keuzes, met als essentie dat water en bodem sturend zijn in de ruimtelijke ordening, zodat de bovengrond beter is geordend op de ondergrond. Hierdoor kunnen we ook in de toekomst met een ander en grillig klimaat blijven leven, wonen en werken. De maakbaarheid van het water en bodemsysteem bereikt namelijk steeds vaker zijn technische grenzen. Met de WBS-brief geeft het kabinet input voor het oplossen van de soms ingewikkelde opgave van de ruimtelijke ordening in Nederland: welke functie kan het beste waar? Het WBS-kader is op basis van een aantal leidende principes vormgegeven, waaronder het “niet afwentelen” van opgaven. Het gaat om het niet afwentelen op toekomstige generaties, niet naar andere gebieden of functies en niet van privaat naar publiek. Dit principe dient voorop te staan bij alle ruimtelijke ontwikkelingen. Als suggestie geven we u mee in een apart tekstkader aandacht te besteden aan “water en bodem sturend” en hoe dit doorwerkt in de Omgevingsvisie. 2. **Waterkwaliteit** Voor de biodiversiteit en kwaliteit van de leefomgeving is een goede waterkwaliteit essentieel. Er moet in 2027 worden voldaan aan de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW). Wij verwachten de komende jaren samen te werken om de waterkwaliteit van het KRW-lichaam de Vecht te verbeteren. Via programma’s zoals het rioleringsplan/watermanagementplan kan de gemeente vanuit haar taken en verantwoordelijkheden een aanzienlijke bijdrage leveren aan de verbetering van de oppervlaktewaterkwaliteit. Denk aan de wijze waarop de gemeente omgaat met afstromend hemelwater en emissies uit de riolering. Bepalend is hoe de gemeente inzet op het voorkomen van verontreiniging van oppervlaktewater via lozingen. Positief is de intentie om gemengde stelsels te vervangen door gescheiden stelsels.	de nadruk te leggen op het werk met werk maken. Naast deze omgevingsvisie is een aparte Visie Ondergrond in de maak waarin Stadsbreed op dit onderwerp wordt ingegeaan. 2 Dank voor intentie om samen op te trekken ten aanzien van de waterkwaliteitdoelstelling en het ondersteunen van de huidige ambitie om het rioolsysteem om te bouwen naareen gescheiden systeem. Dit resulteerd in minder effluent bij de zuivering, een beter zuiveringsrendement en een kliener vuiluitworp via het gemengde rioolstelsel. Het is overigens meer dan een gescheiden systeem alleen, het is een systeem waarbij we zoveel mogelijk water willen vasthouden door infiltratie. Infiltreren via groen heeft de voorkeur. Waarmee de waterkwaliteit extra wordt verbeterd doorday ook het hemelwater wordt gereinigd door de bodem. Hiervoor verwijzen we ook naar het gebiedsplan water waarin we dieper ingaan op de details van het toekomstige systeem. Dit is ook bij bekend bij het waterschap. Overall voor de Stad zijn de Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering apart opgesteld voor dit beleidsveld, deze zijn ook van toepassing voor Overvecht. 3 Voor dit onderdeel is in de Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering ook grotendeels voorzien. Voor het Gebied Overvecht is in het gebiedsplan water en riolering gekeken naar de bodem en het grondwater en hoe gechikt deze is voor infiltratie en wat voor de toekomst betekent. Ten aanzien an overstroming moeten we er rekening mee houden da het om bestaand stedelijk gebied gaat. Bij de diverse ontwikkelingen zal rekening worden gehouden met vloerpeilen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er wordt in de Omgevingsvisie aandacht besteed aan de aanleg van natuurvriendelijke oevers langs de Klopvaart. Dat is positief en daar worden we graag bij betrokken. We vinden het belangrijk dat ook langs de Vecht (KRW-lichaam) natuurvriendelijke oevers worden aangelegd. Er wordt aangegeven dat de wens bestaat om de toegankelijkheid en openheid van de Vecht te verbeteren, dit kan worden bereikt door natuurvriendelijke oevers aan te leggen. Het waterschap denkt graag met u mee bij de wijze waarop de waterkwaliteit op de juiste manier kan worden ingepast in programma's en plannen. 3. **Klimaatadaptatie bebouwd gebied** De kamerbrief WBS gaat uit van het sturend maken van de risico's van overstromingen (meerlaagse veiligheid), wateroverlast, bodemdaling en drinkwaterbeschikbaarheid bij de locatiekeuze en inrichting van woningbouw. Daar waar gebieden worden ontwikkeld is het streven de maatlat voor een klimaatadaptieve en natuurinclusieve bebouwde omgeving toe te passen. Om wijken voldoende klimaatbestendig te maken is het nodig om duidelijke kaders te stellen aan nieuwbouwontwikkelingen en transformaties. In de Omgevingsvisie wordt aangegeven dat de openbare ruimte zoveel mogelijk klimaatadaptief wordt ingericht, met ruimte voor infiltratie en waterberging, maar dat dit vanwege de koppeling aan de rioolvervanging grotendeels pas aan het eind van de looptijd van deze omgevingsvisie aan de orde zal komen. We raden aan om waar mogelijk eerder te starten met het klimaatadaptief maken van buurten, vooral wanneer het riool pas op langere termijn wordt vervangen. Het nieuw te realiseren en nieuw toegankelijke groen biedt veel kansen om water te bergen, natuurvriendelijke oevers aan te leggen en de biodiversiteit te vergroten (op land en in het water). Belangrijk is om het waterschap hierbij te betrekken. Het stimuleren van groene daken en binnentuinen zien we als positief evenals het vervangen van duikers door bruggen. We zouden graag	

Nr.	Reactie	Antwoord
	zien dat dit niet als vrijblijvend wordt gezien maar wordt opgenomen als regel. Meer specifiek willen we nog ingaan op de volgende passages: • “De kans om meer oppervlaktewater te realiseren wordt in een vervolgfase onderzocht.” Wanneer extra verhard oppervlak wordt aangebracht dan bestaat de verplichting dat oppervlaktewater wordt aangelegd. Het is belangrijk om nu al in kaart te hebben gebracht waar de ruimte bestaat om oppervlaktewater aan te leggen, aangezien anders het risico bestaat dat deze ruimte op papier een andere functie heeft gekregen en daardoor doelen en wensen moeten worden gewijzigd. Naast de verplichting om oppervlaktewater aan te leggen bij extra verhard oppervlak, is er ook de wenselijkheid om meer water in de wijk in te passen. Water bergt hemelwater, heeft een positief effect op de biodiversiteit en draagt bij aan een gezonde leefomgeving. We zijn positief verrast over de volgende alinea: “Deze extra opslagruimte maakt het mogelijk om het poldergemaal te verplaatsen. Hierdoor is een open verbinding tussen de Vecht en de Klopvaart mogelijk voor kano’s wat de waarde voor recreatie vergroot. Bovendien biedt het vaste waterpeil dat wordt gecreëerd betere mogelijkheden voor ecologische oevers en daardoor een betere waterkwaliteit. De hoeveelheid extra oppervlaktewater bedraagt ongeveer 3 hectare en het zoekgebied ligt in de polder.” We worden hier graag wel zo snel mogelijk bij betrokken.	
278	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover

Nr.	Reactie	Antwoord
	van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die met het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Toen ik 11 jaar oud was ben ik gaan paardrijden op manege ’t Hoogt en ik heb met verschillende paarden mogen genieten van deze unieke plek, inmiddels rijdt mijn dochter ook alweer 4 jaar hier en zijn wij beide enthousiastste vrijwilligers. De manege is voor ons beide een ongelofelijk belangrijke plek in ons leven en niet alleen voor ons maar voor ontzettend veel mensen en heel veel kinderen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Graag ontvang ik uw reactie en hopen we met z’n allen dat de voorgenomen plannen niet doorgaan.	zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
279	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is van groot belang voor kinderen en volwassenen. Mijn dochter van 12 is een thuiszitter en is nu sinds een paar maanden drie keer per week op de manege te vinden. Zij helpt met allerlei klusjes en het verzorgen van de paarden. Doordat ze terecht kan op de manege heeft ze een nuttige en fijne dagbesteding en dit is heel belangrijk voor haar en ons gezin. Zonder deze dagbesteding zou ze hele dagen thuiszitten. De manege heeft een orthopedagoog in dienst en zij begeleidt onze dochter. Doel is dat ze uiteindelijk weer naar onderwijs	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	uit kan stromen. Zonder deze begeleiding en zonder de dagbesteding zou dit veel lastiger zijn. Voor kinderen zoals de mijne is er geen andere plek in deze regio beschikbaar. KOOS (specialistische jeugdhulp) heeft een contract met deze manege, waardoor mijn dochter hier terecht kan. Dit is echt van onschatbare waarde voor haar welzijn en dat van ons gezin. Ik wil u met klem vragen om de manege op de huidige plek te laten voortbestaan.	Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
280	In zijn algemeenheid wil ik graag mede delen dat ik het plan voor Overvecht zoals nu gepresenteerd volop steun. Heel goed, met name verkeersveiligheid en centrale rol groen. Zelf heb ik twee auto's, toch hoop ik dat jullie de rug recht houden tov de klagende bewoners die iedere aanpassing zien als beperking van hun vierwielerparadijs. Tevens is dit mailtje een steuntje in de rug voor mevr van Hooijdonk, het lijkt wel een sport alles wat verandert of niet helemaal loopt zoals gepland op haar bordje te schuiven.	Bedankt voor uw positieve reactie en steun.
281	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is heel belangrijk voor een grote groep mensen en dieren. Zo aan de rand van de stad een prachtige plek om: - om sportief bezig te zijn, met de verzorging van de paarden en het rijden, ben je lekker fysiek bezig.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- in de buitenlucht te genieten van paardrijden, niet alleen in de binnen - en buitenbaan, maar ook in het Noorderpark. - te leren paardrijden. - te leren over paarden verzorging - voor deelnemers van de zorgmanege (jeugd en volwassenen), weer stap voopr stap deel uit te maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een ontspannen plek om met de paarden bezig te zijn. Zowel sportief als verzorgend. In het drukke Utrechtse leven echt een verademing! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
282	Dit plan is gemaakt door mensen die niet in Overvecht wonen en die niet geluisterd hebben naar wat er leeft in onze wijk. Wie heeft dit bedacht?? Wat is er o.a. mis: • Er zijn veel te weinig mensen die de enquête over dit onderwerp hebben ingevuld, dit is niet een representatieve groep. • De mening van deze zeer kleine groep wordt ook vaak niet meegenomen in de plannen. • Ik woon in Overvecht omdat je hier je auto voor je huis kunt parkeren. Niemand zit er op te wachten om ergens aan de rand	De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Daarnaast is het de vraag of er andere meningen dan de reeds opgehaalde meningen spelen in de wijk. Op basis van de reeds opgehaalde inbreng van Overvechters, schatten wij in dat dit gering is. Met andere woorden; wij verwachten dat de

Nr.	Reactie	Antwoord
	van de wijk te moeten parkeren. Denk eens wat voor consequenties dit heeft voor de vele ouderen in de wijk en de mensen met (veel) kinderen. • Nog meer groen in de wijk is niet nodig, er is groen genoeg. Afsluiting van de Carnegiedreef zal zorgen voor een nog groter verkeersinfarct op de rondweg. Er ligt een prachtig park naast de Carnegiedreef, dat hoeft niet groter. • De tekeningen kloppen niet, zo is er een buurtcentrum gepland achter de Minaretdreef. Dit is een aanrijroute voor garages. Oftewel de omgevingsvisie mag in de prullenbak! Zoek naar praktische, simpele oplossingen om de wijk te verbeteren, zoals meer verkeersdrempels, meer prullenbakken in de parken, meer aandacht voor zwerfvuil. Scheelt ook nog eens een hoop geld.	opgehaalde meningen en belangen een redelijk beeld geven van wat Overvechters vinden. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In Omgevingsvisie de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 staat in

Nr.	Reactie	Antwoord
		hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. De omgevingsvisie ziet op deze plek (winkelstrip met achterliggend terrein) een kans om het hart van de buurt te versterken en te verbeteren: voorzieningen met woningen mengen. Naast het maken van de omgevingsvisie Overvecht vind de gemeente het vinden van praktische simpele oplossingen om de wijk te verbeteren ook belangrijk. De omgevingsvisie is een visie voor de periode tot 2040. Deze visie helpt om ons voor te bereiden op de toekomst en om keuzes te maken. Niet alles gaat in één keer: we werken stap voor stap en de visie geeft ons daarbij de richting.
283	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn mening is de manege van dergelijk groot belang voor de gemeente dat deze niet mag wijken voor voetbalvelden. De manege vervult een belangrijke sociale rol in Overvecht. Manege 't Hoogt biedt jeugd en volwassenen de mogelijkheid om kennis te maken met dieren. Deze kennis is uitermate relevant om de discussie en daaropvolgend beleid rondom natuur en leefbaarheid te voeren. Het huidige beleid polariseert ipv verbindt mens met natuur. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
		Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
284	Ik ben er heel blij mee! En voor mij mogen er nog wat meer cameras. komen vooral op kruising Einsteindreef naar Marnixlaan (of rotonde) = hele gevaarlijke weg. Dankjulliewel	Dank voor uw positieve reactie. Wanneer de Einsteindreef opnieuw wordt ingericht wordt ook naar de kruispunten gekeken. De mogelijkheid van bijvoorbeeld een rotonde zal dan ook onderzocht worden.
285	Met veel interesse en belangstelling de visie gelezen. Een enorme hoeveelheid info en goede voornemens. Als 85 jarige had ik kunnen zeggen: “Plannen voor de toekomst” niet meer voor mij, maar toch ook weer wel. We zijn op Overvecht komen wonen tijdens de bouw van de woningen en de eerste bewoners van de Santa Cruzdeef in een omgeving waar de toekomst er “zonnig” uitzag. Je maakte kennis met je buren in een gezamenlijke bijeenkomst en de sfeer van samen verder was geboren. De omgeving met een eigen winkelcentrum en voorzieningen voor spel en spel werden gemaakt zodat de kinderen ook op STRAAT konden spelen. Echter, alles en iedereen veranderde in de afgelopen decennia.	Dank voor uw positieve zienswijze. In de omgevingsvisie Overvecht willen we meer gelegenheid bieden aan Overvechters om elkaar te ontmoeten, zowel in gebouwen als in de openbare ruimte. Ook blijven de bestemmingen in Overvecht bereikbaar met de auto.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er kwamen meer auto's; bewoners vertrokken en nieuwe, zonder kennismaking, kwamen. De mentaliteit van ieder voor zich werd meer zichtbaar. Ook de winkelcentra veranderden en oorspronkelijke winkels verdwenen, kortom het oude Overvecht verdween. Wat overbleef was een wijk met prachtige groene delen. De plannen van nu lijken op een maatschappij waar mensen weer samen optrekken en vertrouwen hebben. Maar is dit realistisch? ! Net zoals ons land "vol" lijkt te worden door de situaties in de wereld, lijkt dit met de plannen ook hetzelfde te gebeuren met Overvecht. Volgens mij wordt in de plannen veel te weinig rekening gehouden met de huidige situatie waar ook veel ouderen wonen die ook in de "nieuwe wereld" met scheurende motoren etc. moeten omgaan. *Geef elkaar wat ruimte en met het bouwen van meer woningen, meer fietspaden, geen auto's etc. wordt het er niet beter op.* *Als oudere mag ik niet meer fietsen en ben blij dat ik kan en mag meerijden in een auto. Wil de eenzaamheid vergroten moet je voor deze generatie de plannen realiseren.* Tot slot hoop ik dat er verstandig en met oog voor realiteit met de plannen wordt omgegaan en niet vanuit een "droom" wordt gehandeld.	
286	In het ontwerp wordt een visie omschreven om nieuwe fietstunnels tussen Overvecht en Tuindorp aan te leggen. Ik vraag mij af of dit niet meer problemen creëert dan het mogelijk zou kunnen oplossen. Om eerlijk te zijn, maak ik mij hier nogal ongerust over. Ik ben een moeder van een jonge dochter. Veiligheid in mijn eigen huis, straat en wijk voor mij en mijn jonge gezin staat voor mij voorop. In onderstaande zet ik u graag uiteen waarom ik denk dat de visie door als u opgetekend in mijn	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	ogen mogelijk een serieuze verslechtering van de veiligheid zou kunnen betekenen. **Mogelijke voordelen?** Het voorstel om additionele spoortunnels te introduceren lijkt in tegenstrijd met eerdere ervaringen, besluitvorming en interventie van Gemeente Utrecht om overlast als gevolg van fietstunnels onder het spoor tegen te gaan. Tuindorp kent drie basisscholen, welke uitstekend, vrijwel volledig autoluw en binnen enkele minuten vanuit de Tripkade of Eijkmanlaan te bereiken zijn met de fiets. Verder zijn er geen andere voorzieningen in Tuindorp waarvoor een nieuwe fietstunnel eventueel gebruikt zou kunnen worden. Bereikbaarheid en een goede doorstroom van verschillende vormen van verkeer in de stad is een groot goed. Echter zijn via de Tripkade en Eijkmanlaan zeer veilige en effectieve rechte verkeerslijnen naar het centrum reeds aanwezig. Op basis van bovenstaande kan ik niet duidelijk achterhalen welk voordeel er valt te behalen voor de inwoners van Overvecht en Tuindorp met de introductie van additionele fietstunnels. **Terugkeer van onveiligheid?** In het ontwerp is te zien dat u voornemens bent een van de drie tunnels in de nabijheid van Station Overvecht te realiseren. Dit is een erg druk punt in de wijk, omdat juist het naar schoolgaand verkeer van drie scholen hier bij elkaar komt in verband met de eenrichtingswegen en nabijheid van station en de reeds bestaande doorgang onder het spoor/station Overvecht. Deze ondertunneling was ooit toegankelijk voor fietsverkeer, echter heeft de gemeente OV poortjes en camera's geplaatst omdat deze tunnel een onbedoeld maar duidelijk neveneffect met zich meebracht: een sterkte toename van overlast, inbraken en	verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	andere vormen van criminaliteit in de Wijk Tuindorp. Dergelijke fietstunnels een autoluwe wijk in, heeft helaas gebleken een ideale vluchtroute te zijn voor mensen met slechte bedoelingen. Alsnog een fietstunnel openen zou een ommekeer van het huidige beleid betekenen met een waarschijnlijke terugkeer van de problemen welke zojuist zijn verminderd door het adequaat optreden van de Gemeente Utrecht. Vanuit de wijk Tuindorp zijn additionele fietstunnels absoluut niet gewenst, zolang de bestaande routes uiteraard in stand blijft gehouden. Voor schoolgaande kinderen vanuit Overvecht naar een van de drie basisscholen in Tuindorp (en vice versa) is reeds een treinstation, een busstation, een looptunnel en twee autoluwe fietsroutes beschikbaar op enkele minuten afstand reeds voorhanden. Men zou kunnen beargumenteren dat bereikbaarheid reeds meer dan uitstekend is ingericht om diversiteit en bereikbaarheid van scholen tussen beide wijken te bevorderen. Mijns inziens zouden deze kosten voor nieuwe fietstunnels beduidend beter besteed kunnen worden om de visie van een groen, duurzaam en leefbaar Overvecht voor de lange termijn te kunnen realiseren. Ik hoop dat u zich enigzins kunt vinden in bovenstaand perspectief en de zorgen van een jonge moeder uit Tuindorp.	
287	Ik ben helemaal akkoord met de plannen van Overvecht toekomst, en ik ben helemaal tevreden en benieuwd naar de uitvoering van de plannen , en ik kijk vooruit naar jaar 2040 wanneer alles klaar is.	Dank voor uw positieve reactie.
288	Bezwaren tegen het omgevingsvisie plan Overvecht. Autoluw / verkeersplannen van de gemeente. . **Bereikbaarheid huisarts**	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Door de wijk op meerdere plekken af te sluiten, wordt al het verkeer omgeleid over de NRU. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van huisarts. In veel gevallen zal de huisarts, als de plannen worden uitgevoerd, bij een spoedgeval niet binnen 10 minuten meer bij een gezin thuis kunnen zijn . De huisarts heeft dan minstens 25 minuten nodig (zeker tijdens drukte op de NRU en dat is tegenwoordig de hele dag door). Dit geldt uiteraard ook als een gezin zelf met spoed naar de huisarts moet. Een andere huisartsenpraktijk ga je niet even zoeken, de huidige huisarts kent het gezin en de situatie. De band die je hebt opgebouwd is ook heel belangrijk. Niet elke huisartsenpraktijk bied de zelfde voorzieningen aan als een andere praktijk. **. Drukte op de NRU** Doordat je over de NRU moet om in een ander deel van de wijk te kunnen komen voor voorzieningen zal de drukte met auto's op de NRU toe nemen. Niet iedereen is in staat met het ov te reizen (denk aan wagenziek, stress voor andere mensen, andere psychische klachten, te ver lopen naar een bushalte). Voor deze mensen is het noodzakelijk dat ze met eigen vervoer naar de voorzieningen in andere delen van de wijk kunnen. Niet iedereen is fysiek in staat te lopen na de andere kant van Overvecht dan wel er heen te fietsen **. Boodschappen.** Veel gezinnen doen maar 1 keer per week de boodschappen voor de hele week. Dit is niet even met een aantal zware tassen te doen in het ov. Tevens niet te dragen tot aan je huis.	De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Niet alle parkeerplekken verdwijnen uit de straten. Parkeren in de buurt van uw woning blijft mogelijk. Bij het realiseren van eventuele parkeerplekken op enige afstand van woningen, zal er zeker ook gekeken moeten worden naar de (veiligheid) van de looproutes naar deze parkeerplaatsen. Het is niet de bedoeling dat bij verplaatsingen met de bus binnen Overvecht men twee keer moet overstappen. Het buurtgerichte OV rijdt ook routes door de wijk naar de belangrijkste bestemmingen. De omgevingsvisie gaat niet over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Het is niet de bedoeling dat de auto aan de rand van de wijk wordt geparkeerd, parkeren in de buurt van de woning blijft mogelijk.

Nr.	Reactie	Antwoord
	. Ouderen en gehandicapten. Deze mensen worden hierdoor ook zwaar benadeeld, even naar je ouders om zorg te verienen is er niet meer bij als je zelf niet met het ov kunt reizen, dan wel niet kan fietsen of lopen. **. Brandweer en Ambulance** Zij kunnen door de verkeersmaatregelen niet meer 1.2.3 bij een woning komen. **. Politie,** Deze kan zeker niet meer de veiligheid in de wijk garanderen, doordat er niet meer even van alle routes gebruik gemaakt kan worden. De politie kan met de plannen straks niet meer overal in de wijk komen zonder over de NRU te moeten rijden, dit komt de veiligheid nietten goede van de wijk. Er zit niet voor niets een politiebureau in de wijk. **. C02 uitstoot / luchtvervuiling** Door de maatregelen komt het verkeer in de wijk meer stil te staan en ook op de NRU waardoor de lucht extra vervuild wordt. Immers is niets vervuilender dan een stationair draaiende motor. **. Toename files in de wijk.** De files in de wijk zullen toenemen omdat iedereen op de zelfde punten de wijk in en uit moet, waardoor alles vast loopt. Er staat nu al elke dag een file vanaf de Franciscusdreef tot aan de Gangesdreef (rotonde). **. De thuiszorg**	Wanneer een herinrichting van de Singaporedreef in de toekomst aan de orde is, wordt dit een project waarbij bewoners worden betrokken. De bereikbaarheid van woningen voor onder andere invaliden, laden&lossen en nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij een toekomstige herinrichting en zal dus niet ter discussie staan. De kaart (foutieve kleur) en tekst in de omgevingsvisie ten aanzien van de Singaporedreef is aangepast. De door u aangedragen suggesties kunnen bij een toekomstige herinrichting worden meegenomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De thuiszorg wordt hierdoor onbetaalbaar, dan wel nog verder uitgekleed. Omdat de reistijd toe neemt van cliënt naar cliënt. Hierdoor zijn er meer zorgmedewerkers nodig (er is nu al een tekort en die neemt dan onnodig toe). **. Veiligheid** Vrouwen en zwakkeren (ouderen, etc) moeten 's nachts over straat lopen om naar hun auto te gaan met alle risico's van dien. Beroving, aanranding etc. **Hoogwaardig ov.** . Geen goed idee, je moet immers vaak overstappen om naar een voorziening te kunnen komen. . Bus/ov is niet te betalen voor een gezin, of worden deze bussen gratis? Armoede neemt hierdoor toe in de wijk. . De bussen rijden niet 24 uur per dag, dus 's nachts even naar je auto die aan de rand van de wijk geparkeerd staat is niet te doen met de bus. . Waar denkt de gemeente buschauffeurs te gaan vinden? Er is nu al een groot te kort aan personeel in alle sectoren. S 'nachts wil een buschauffeur niet werken (veiligheid, beroving **Afsluiting van de Singaporedreef voor al het verkeer**. . Het totaal afsluiten van de Singaporedreef van elke vorm van verkeer is geen optie en is zeer tegen de wil van de ondertekende bewoners van de Singaporedreef. **. Overlast en veiligheid**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Door de Singaporedreef verkeersvrij te maken en aan te laten sluiten aan het park, zal er zoals er in het verleden ook was, overlast komen van hangjongeren met alle gevolgen van dien. Ramen die worden ingegooid met stenen, geluidsoverlast in de nacht, geen avondrust meer na 22 uur waar iedereen recht op heeft (zeker als je om 4 uur naar je werk moet). **. Ouderen en gehandicapten** Zij worden gedwongen om te verhuizen, dan wel om hun huis te gaan verkopen omdat ze niet langer meer voor hun eigen woning kunnen instappen in een auto maar eerst een stuk moeten lopen (wat ze niet kunnen). hlierdoor gaan deze mensen vereenzamen en worden buiten gesloten van de samenleving. Terwijl ze in de afgelopen jaren hun huis hebben laten aanpassen om er juist de resterende tijd van hun leven te kunnen blijven wonen. Je verhuist niet even na 50 Jaar ergens met veel plezier te hebben gewoond. **. Ambulance, brandweer** . Deze kunnen niet meer bij een woning komen en dus niet de noodzakelijke zorg bieden die nodig is. . Er geen achterom parkeerplaats is. Er is geen parkeerplek in of grenzend aan de achtertuin, Om op korte afstand van Je huis te parkeren is er alleen aan de voorzijde plek dus op de Singaporedreef. . Geen leveringen van zware spullen mogelijk. Door het afsluiten is het niet mogelijk om een keuken, wasmachine, bankstel nog te laten bezorgen zonder extra kosten omdat er niet vlakbij het huis geparkeerd kan worden.	

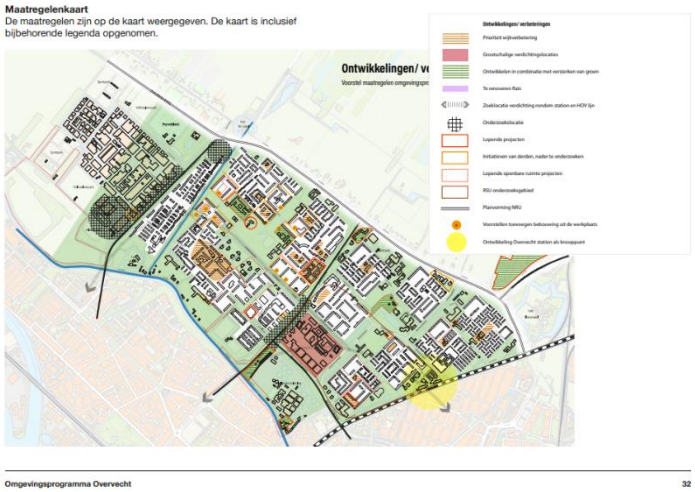
Nr.	Reactie	Antwoord
	Achterom is niet haalbaar omdat de brandgang is afgesloten met een hek waar een smalle deur inzit. Er kan dus geen pallet door heen! Daarnaast kan de draai niet gemaakt worden na de tujn/huis toe daarvoor is de brandgang te smal dus bezorgen is niet meer mogelijk. Grote goederen moeten via de voorzijde van het huis door de voordeur geleverd kunnen worden. Beetje lastig om eerst een vergunning aan te vragen, dan een keuken te bestellen en als er dan een kink in de levering komt weer opnieuw een vergunning te moeten aanvragen. Dit werkt niet in de praktijk! . Auto gedwongen te parkeren aan de rand van de wijk, werkt in het dagelijks leven niet. Wat als je 's nachts naar je werk moet en de bussen rijden niet je kan, dan overvallen worden, aangerand worden etc. Schades aan auto's gaat de gemeente die vergoeden? Denk ook aan auto's die makkelijker in brand gestoken kunnen worden omdat er geen toezicht is In veel gezinnen werken mensen in ploegendiensten en op wisselende tijden, zij zijn echt afhankelijk van de auto. Je gaat niet midden in de nacht even met je baby / kind naar de rand van de wijk lopen/fietsen om dan met Je auto na de huisartsenpost te gaan als het kind ziek is. Niets is dan fijner om een auto gelijk te kunnen gebruiken. Als bewoners van de Singaporedreefzijn wij meer voor een van de volgende alternatieven: 1 Van de straat een fietsstraat maken, met rood asfalt en nog steeds parkeren aan de woning zijde van de straat. Daarbij de straat alleen bestemd voor bestemmingsverkeer. 2 De straat doodlopend maken met een keer lus. Dit kan prima bij de garages die op hoek staan, aan de Bangkokdreef kopse kant van de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Singaporedreef. Dit zou al het onnodige verkeer uitsluiten van deze route, waardoor de Singaporedreef alleen nog gebruikt wordt voor bestemmingsverkeer. Beiden alternatieven zijn zonder gevolgen voor de gezinnen die er nu wonen.	
289	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een veilige, fijne plek waar mijn dochter met veel plezier leert paardrijden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
290	Op 8 april 2024 heeft u uw voorgenomen ontwerp Omgevingsvisie Overvecht ter inzage gelegd, waarin u de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen beschrijft in Overvecht tot 2040. Tot en met 20 mei 2024 is het mogelijk daarop zienswijzen in te brengen. Zoals bij u bekend zijn wij al in maart 2021 gestart met een plan voor een multifunctioneel gebouw op de zogeheten Kooijman-locatie op de hoek van de Franciscusdreef 10-16 en de Mississippidreef 97. We zijn, voor het starten van de Omgevingsvisie Overvecht, voor dit plan met de gemeente zelfs al tot een concept IPOK en IDOC gekomen. Hieronder ziet u van dit plan een artist impressie.  Een gebouw dat niet alleen kan voorzien in een even zo grote hoeveelheid bedrijfsruimte als dat nu al aanwezig is, maar ook de mogelijkheid creëert voor arbeidsintensievere kleinere bedrijven om zich hier te vestigen zodat tegemoet kan worden gekomen aan het verdichten op deze locatie en vooral ook het creëren van meer werkgelegenheid. Daarnaast ontstaat er de mogelijkheid om in de gegeven ruimte boven de bedrijfsruimte, ca. 380 studentenwoningen en starterswoningen te realiseren voor Young Professionals. Deze zijn met name geschikt voor starters die op dit moment verplicht vanuit hun studentenwoning moet doorstromen naar een tweekamerappartement,	We begrijpen dat u teleurgesteld bent in de ontwerp-Omgevingsvisie en het voorstel om het bedrijventerrein voor bedrijven te behouden. Er is echter pas sprake van een besluit als de gemeenteraad de Omgevingsvisie heeft vastgesteld. Uw zienswijze kan dan ook door de raad meegewogen worden bij dat besluit. Wij onderschrijven de argumenten die u aandraagt over uw plan. Tegelijkertijd hebben we in de ontwerpsessies met adviesbureaus, ondernemers en bewoners uit de wijk en ambtenaren ook gezien dat het ruimtetekort voor alle functies groot is: woningen, sportvelden, energie, bedrijven. Op basis daarvan is het inzicht ontstaan dat het beter is het bedrijventerrein te behouden voor bedrijven en niet verder te mengen met woningen, omdat daarmee de bedrijfsmogelijkheden van bedrijven beperkt worden en de vastgoedprijzen (o.a. door speculatie) nog meer stijgen, wat nadelig is voor bedrijfsuitbreidingen of nieuwe bedrijfsvestigingen. Ook blijven we twijfels houden of er een voldoende aantrekkelijk en toekomstbestendig woonmilieu mogelijk is op deze locatie. En die punten wegen voor ons zwaarder dan uw argumenten om een gemengd plan met woningen te ontwikkelen. En daarom is dat als voorstel opgenomen in de ontwerp Omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	terwijl daarvoor in de huidige markt geen aanbod te vinden is. Een uitermate goed te benutten kans voor verdichting van deze locatie, maar tevens een ultieme kans voor het verbeteren van de uitstraling en het imago van één van de belangrijke toegangen en markeringspunten voor bedrijventerrein Nieuw Overvecht. Door het toevoegen van een woonfunctie ontstaat er 24-uurs gebruik van de locatie waardoor de sociale controle in dit gebied tevens enorm zal verbeteren. De Young Professionals die er wonen kunnen als arbeidskrachten tevens een bijdrage leveren aan de werkgelegenheid in het gebied. De direct omliggende bedrijven (binnen een straal van 100 m) hebben geen milieubelemmering qua geur of geluid waardoor woningbouw mogelijk is en zullen zelf van de komst van deze woonfunctie ook geen belemmering ondervinden. Het oude college heeft net voor hun aftreden besloten het tekenen van de IPOK en IDOC door te schuiven naar het nieuw aan te treden college en aangegeven een Omgevingsvisie voor het gebied te willen opstellen. In juni 2022 is het nieuwe college daadwerkelijk geïnstalleerd en vanaf dat moment staan we al in wachtstand met ons project in afwachting van het nieuwe Omgevingsprogramma en het Omgevingsvisie traject. Dat neemt inmiddels al bijna 2 jaar in beslag. In het Omgevingsprogramma Overvecht was ons initiatief al door de gemeente opgenomen in onderstaand kaartje.	

Nr.	Reactie	Antwoord



Het verbaast ons dan ook ten zeerste, als initiatiefnemer van het eerste uur, dat wij via derden hebben moeten vernemen dat de mogelijkheid voor een ontwikkeling van bedrijfsruimte in combinatie met woningbouw zou zijn geschrapt op de hoek van de Franciscusdreef/Mississippidreef op bedrijventerrein Nieuw Overvecht.

Met veel moeite heeft Van Wijnen in opdracht van ons, na meerdere telefoontjes met terugbelnotities, telefonisch gesproken met Roel Faems en is ons medegedeeld dat er door de gemeente inderdaad een besluit zou zijn genomen om geen mogelijkheid tot de combinatie bedrijven/woningbouw (studentenhuisvesting) toe te staan op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht. Dit ondanks dat daar in het Bestemmingsplan Bedrijventerrein Overvecht, 1e herziening (2011-12-01) al wijzigingsbevoegdheden voor waren opgenomen.

Wij zijn erg teleurgesteld in de reacties en de opstelling van de gemeente Utrecht aangezien in opdracht van ons, Van Wijnen bij alle

Nr.	Reactie	Antwoord
	participatie bijeenkomsten aanwezig is geweest voor zowel bewoners, bedrijven en stakeholders (partijen met initiatieven). Wij moeten dan als één van de eerste initiatiefnemers (2021) via derden vernemen dat de gemeente dit besluit al verwerkt zou hebben in de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht. Alle collega's van de gemeente Utrecht die betrokken zijn bij dit participatieproces zijn op de hoogte van onze plannen op de Kooijman-locatie, het staat zelfs opgenomen in de door de gemeente eerder afgegeven stukken en dan moeten wij dit zo telefonisch vernemen zonder dat iemand daarbij denkt om ons even te informeren over zo'n belangrijk besluit en dat vinden wij niet passend bij het proces wat we hebben doorlopen. Ons initiatief zou naar onze mening een enorme aanwinst zijn voor dit gebied, deze wijk en voor de stad waarbij dit plan ook nog eens de belangen van de direct omliggende bedrijven niet zou hoeven schaden. Een unieke kans om het aanzicht van het bedrijventerrein aan de Franciscusdreef op deze belangrijke toegang een enorme kwalitatieve impuls te geven, zou de gemeente juist moeten omarmen. 	

Nr.	Reactie	Antwoord
	We hebben daarom besloten officieel een zienswijze in te dienen tegen de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht omdat wij hierdoor niet beperkt willen worden in de bestemmingsmogelijkheden die er reeds waren. Graag ontvangen wij een inhoudelijke beargumenteerde reactie en/of aanpassing van de Omgevingsvisie Overvecht voor onze locatie op de volgende punten: - Behoud mogelijkheid maximum bebouwingspercentage 90% - Behoud maximum bouwhoogte van 17 meter met wijzigingsbevoegdheid tot 30 meter over het aangegeven gebied. - Behoud van alle andere genoemde functies uit het onherroepelijke Bestemmingsplan Bedrijventerrein Overvecht, 1e herziening (2011-12-01) zoals Bedrijven tot categorie 3.1, Volumineuze detailhandel, Kinderdagverblijven, Onderwijsdoeleinden, Sport- en Leisure doeleinden, Hotel, Horecabedrijven, Woonwerk-units waarvoor afwijkingsmogelijkheden en wijzigingsbevoegdheden waren opgenomen. Daarnaast geeft de gemeente op een kaart aan in de Omgevingsvisie dat de locatie geschikt is voor “Voorzieningencluster”. Dit is voor ons een te algemeen begrip waarvan wij graag van de gemeente vernemen welke functies hier dan exact onder worden verstaan.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	 Wij verzoeken u vorenstaande punten mee te wegen en tot verandering te laten leiden in de definitieve Omgevingsvisie Overvecht.	
291	1. Er is al veel gezegd over het participatieproces. Het feit dat dit zo via een omweg bij bewoners gekomen is, vind ik een zeer kwalijke zaak. Positief was dat wij met een paar mensen een gesprek met wethouder Streefland hebben gehad, en dat er twee avonden georganiseerd zijn door de buurt. Het was goed geweest dat er op de eerste avond duidelijker geanticipeerd was op wat de rechten zijn van bewoners. Wat mij erg geholpen heeft, was de inloopbijeenkomst voor bewoners, en een medewerker daar die duidelijke uitleg gaf over het proces en de rechten. Die duidelijkheid heb ik wat gemist bij de twee avonden. 2. Ik vind het positief wanneer het tunneltje bij het station wordt afgesloten voor autoverkeer. Een praktische vraag is wel wat dat betekent voor het autoverkeer rond de moskee op de vrijdagmiddag. Is	1. We hebben ons best gedaan zoveel mogelijk Overvechters al in een vroeg stadium te bereiken en betrekken bij het maken van de omgevingsvisie. Gedurende het jaar waarin de omgevingsvisie gemaakt werd hebben we steeds meer Overvechters bereikt en gesproken. Waar nodig hebben we extra gesprekken gevoerd, zoals met bewoners en ondernemers rondom de Arno-, Rubicon-, Butterflydreef. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te

Nr.	Reactie	Antwoord
	het een idee om dan wel de tunnel voor autoverkeer te openen, zodat er doorstroom kan plaatsvinden? En hoe moet het met parkeerplaatsen? Het een en ander moet goed doordacht worden wat betreft consequenties. 3. Het stationsgebied is tot strategische gebied verklaard, waar hoogbouw op de planning staat. Wat ik niet snap, is dat er in de omgevingsvisie alleen gekeken wordt naar de kant van Overvecht. Zoals u zult weten, zijn er twee ingangen naar het station, namelijk de kant van Overvecht, en de kant van Tuindorp. Aan beide kanten van het spoor, zijn de meeste mensen eigenaar van hun woning. Aan beide kanten aan de westzijde van het spoor is er wat groen, wat eigendom is van de gemeente. Waarom wordt er alleen gekeken naar de kant van Overvecht, en niet naar de kant van Tuindorp? Op een bijeenkomst met bewoners zei iemand: “Omdat die mensen in de gemeenteraad zitten…”. Mijn voorstel is om aan beide kanten van het spoor 500 extra huizen gebouwd worden, zodat de pijn en overlast ook aan beide kanten van het station gevoeld wordt. Wat hiervoor pleit zijn de volgende punten: a. Overvecht is een aandachtwijk met een hele grote mate van culturele diversiteit. Door 1000 extra woningen aan de kant van Overvecht te bouwen wordt de druk en de spanning op de sociale cohesie vergroot. Het zou goed zijn om dat meer te spreiden over de stad. b. Het aantal inwoners per vierkante kilometer aan de kant van Overvecht is veel hoger dan aan de kant van Tuindorp. Ook dit pleit voor een verdeling van het aantal nieuw te bouwen huizen.	vinden was (online en fysiek) of de informatie alsnog toegestuurd. Dit had in uw geval soms sneller en beter gekund. De tips en aandachtspunten die u aan ons heeft meegegeven hebben ons geholpen om het participatieproces te verbeteren en helpen ook bij vervolgprojecten om participatieprocessen beter vorm te geven. Daar willen we u dan ook voor bedanken. 2. De moskee blijft ook met een knip in de Tiberdreef/Mr.Tripkade goed bereikbaar met de auto via de Moezeldreef en Tiberdreef. Bij het in de toekomst afsluiten van het tunneltje voor autoverkeer wordt het plan verder uitgewerkt in een project. Daarbij wordt ook goed gekeken naar bijvoorbeeld de inrichting, doorstroming en de bereikbaarheid van verschillende bestemmingen. 3. De opgave van 1000 woningen in het stationsgebied is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (vastgesteld 2021) als opgave voor Overvecht benoemd. Dit is dan ook verwerkt in de uitgangspuntennotitie als basis voor deze omgevingsvisie. Met de Omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Algemeen uitgangspunt daarbij is: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, verbeteren van de ruitelijke kwaliteit en leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. De uitwerking hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. Sociale cohesie en leefbaarheid zijn daarbij belangrijke doelstellingen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	c. Waarom zou Tuindorp buiten schot blijven als het gaat om het bouwen van extra woningen? Aan de overkant van de meester Tripkade langs het spoor is gebied waar gebouwd kan worden. 4. Ik begrijp dat er gekeken gaat worden of en een middelbare school gebouwd kan worden bij het gebied langs het spoor. Ik denk dat de gemeente duidelijke keuzes moet maken wat ze wil. Wanneer er gekozen wordt voor een school, kunnen er niet ook allerlei flats bijkomen. De verwarring over de verschillende plannen geeft onrust. 5. Om doorstroom van gezinnen naar eengezinshuizen mogelijk te maken binnen Overvecht, kunnen nieuwe appartementen misschien eerst aan oudere bewoners van bestaande woningen binnen Overvecht voorgesteld worden voor de verkoop.	4. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Het gaat dan om een stedelijker compacte vorm van bouwen, waarbij geacht wordt aan en levendige mix van woningen, voorzieningen en werkfuncties. Het stapelen van functies en toepassen van enkele hoogteaccenten zijn dan onderdeel het ruimtelijk onderzoek. Als er op deze locatie een middelbare school wordt gerealiseerd dan heeft dat inderdaad consequenties voor het aantal woningen dat er in dit gebied kan worden toegevoegd. 5. Jongeren en ouderen uit Overvecht kunnen voorrang krijgen wanneer zij reageren op sociale huurwoningen in Overvecht (via WoningNet), zogenaamde buurtvoorrang. Voor de middenhuur kunnen we dit niet afdwingen, maar willen we verhuurders hier wel toe verleiden. Dit geldt ook voor de (betaalbare) koop. We zetten in op meer variatie aan woningen in Overvecht, waaronder koopwoningen in het middeldure en dure segment. Ouderen zijn daarbij benoemd als belangrijke doelgroep om passende woningen voor te realiseren.
292	Langs deze weg wil ik mijn onvrede uiten over het onbezonnen plan voor de her inrichting van Overvecht. Met name het vervangen van Tuinders vereniging “ons genot” voor voetbalvelden stuit mij enorm tegen de borst. Om Utrecht groener te maken willen jullie dus een mooi ecologisch gebied vervangen door kunstgrasvelden, een toename aan verkeer (of	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de

Nr.	Reactie	Antwoord
	komt het uitspelende team ook op de fiets?), en rokende frituurpannen en joelende kinderen en ouders. Wat ook een impact zal hebben op het aangrenzende natuurgebied waar de rust van de flora en fauna het nodige te verduren zal krijgen. Het is het zelfde als een bos omhakken om er windmolens te plaatsen , of windmolens in de zee plaatsen en tegelijkertijd het hele ecologische gebied om zeep helpend. Alles voor het milieu en klimaatneutraliteit uiteraard. Op het betreffende industrieterrein waar dit alles moet plaatsvinden zitten reeds 2 voetbalverenigingen nl VVJ en EDO. Dan dicht in de buurt hebben we vv Maarsen ,HMS, en Elinkwijk, kijken we een klein stukje verder dan hebben we DHSC, en in overvecht zelf zitten ook diverse voetbal verenigingen. Aan gezien ik voetbal trainer ben geweest bij VVJ weet ik dat de jeugd rond een jaar of 10 12 in andere dingen geïnteresseerd raken en dat het lastig wordt om volledige teams te krijgen. Bovendien zouden de velden veel beter benut kunnen worden, bij EDO en HMS worden de velden nauwelijks gebruikt en zou er ms wel wat uitgebreid kunnen worden. Volgens mij hebben ze bij EDO niet eens jeugd , wat al een hele boel ruimte zou scheppen. Zijn er naar deze dingen gekeken? Mag ik u er even op attenderen dat er verenigingen zijn opgeheven wegens gebrek aan leden , te weten VVO 65 en KWS, het terrein waar vv KWS (heel lang geleden) zat ligt zelfs nog braak is nu weiland op de gageldijk.	cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De noodzaak om met ons belastinggeld een ecologisch paradijs te gaan slopen en te vervangen voor een voetbalvereniging ontgaat mij compleet. Dit plan valt in de catagorie “parkeer app” en “overvecht moet van het gas af” en nu hebben we dan “overvecht moet uit de auto” en willen we hier een 15 minuten stad van maken, iets wat tijdens de corona plandemie nog een complottheorie was. Het feit dat van Hooijdonk haar bezoek aan “ons genot” heeft ingepland vlak voor de besluitvorming sterkt mij in het idee dat er totaal niet gekeken is wat de plannen inhouden en betekenen voor de mensen die met liefde en plezier een mooi stukje natuur onderhouden. Gaan we straks dan weer geen sorry zeggen, en de ambtenaren de schuld geven? Gaan we straks weer miljoenen tekort komen zoals elk megalomaan plan van de gemeente , ik herinner me de aanleg van de trambaan nog nl die 5x over de kop ging. Dit wanbeleid moet echt stoppen!!!!!!!!!!!!!	
293	In uw ontwerpvisie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan deelnemers, die middels de zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: sport en ontspanning, hetgeen bijdraagt aan mijn mentale en fysieke gezondheid. Voetballen kan ik op vele andere plekken, paardrijden niet. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
294	Het lijkt allemaal goed ontworpen, met veel groene plannen en woningen. Maar voor mij en andere bewoners van Overvecht vind ik toch dat de plannen te ver gaan. Ik ben gehandicapt en daardoor afhankelijk geworden van een auto voor mijn bootschappen, sociale contacten, en revalidatie. Veel van de verkeersplannen van de gemeente beperken mij daarin en daardoor voel ik mij steeds meer een 3e rangsburger in Utrecht. En helaas ben ik niet de enigste gehandicapte, chronisch zieke of bejaarde die er zo over denkt. Een voorbeeld daarvan is dat, bij de bibliotheek op de Neude waar de gehandicapten parkeerplaatsen in de Drakenburgstraat zijn weggehaald bij de ombouw van postkantoor naar bibliotheek, en waar niets voor terug is gekomen. En ja ik kan ook naar de bibliotheek in Overvecht, maar de collectie is daar nogal beperkt vergeleken met de bibliotheek in de binnenstad.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een ander voorbeeld is de nogal omslachtige manier om als gehandicapte met een auto het stadskantoor bij het CS te bezoeken. Gelukkig is het kantoor in Vleuten veel eenvoudiger te bezoeken. Goed terug naar Overvecht. Ik vind het versmallen en verwijderen van wegen dan ook een slecht plan. De meeste wegen in Overvecht kunnen het verkeer nog maar net aan en met een hoop extra woningen komt er nog meer verkeer bij. De gemeente heeft blijkbaar nog niet geleerd van de rampzalige uitgepakte versmallingen op de t'Goylaan en de westelijke stadsboulevard. Kunnen hulpdiensten dan nog op tijd zijn als wegen worden versmald? De brandweer geeft al aan de westelijke stadsboulevard te mijden bij een uitruk en ik zag zelf laatst een ambulance welke zich vast reed in een file op de westelijke stadsboulevard. En ik vrees dat het zelfde in Overvecht gaat gebeuren. Het verminderen van het aantap parkeerplaatsen kan misschien in de verre toekomst, maar voorlopig staan er bij mij in de buurt iedere dag auto's op de stoep omdat er niet genoeg parkeerplaatsen zijn. En dan is het nieuwbouw project aan de Vader Rijndreef waar geen parkeergarage onder komt nog geen eens af. Het afsluiten van de Moezeldreef an andere verbindingswegen tussen de buurten is ook zo'n slecht idee, er komen veel nieuwe huizen in de omgeving, en station Overvecht word een stuk moeilijker bereikbaar met een auto. Lastig voor mensen die daar kennissen oppikken of afzetten. Dat doe ik zelf ook, en zowel in tijd en afstand ben dan 3 maal langer onderweg. En het zelfde geld voor winkelcentrums in de buurten zoals Overkapel, die moelijker bereikbaar worden vanuit andere buurten. Zolang de NRU niet aangepast is zorgt het afsluiten van doorgaande wegen in Overvecht daar voor nog meer opstoppingen. Dus voordat de gemeente wegen gaat opbreken moet eerst de NRU op orde zijn. En is	De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. We werken hard aan het uitbreiden van de laad-infrastructuur. Meer informatie hierover kunt u vinden op: www.utrecht.nl/wonen-en-leven/duurzame-stad/vervoer/elektrisch-vervoer/openbare-laadpalen Met de ontwerp omgevingsvisie zetten we in op het verbeteren van het wandel- en fietsnetwerk. Bij de uitwerking in toekomstige projecten gaan we per locatie bekijken wat de beste inrichting is. Wanneer u klachten heeft over de huidige inrichting, zoals los of scheef liggende tegels, kunt u dit het beste melden via https://loket.digitaal.utrecht.nl/nl/products/meldingen Wij verwachten dat het aantal OV-reizigers ook in de toekomst goed kan worden vervoerd met bussen. Om een tramlijn financieel haalbaar te maken zijn veel meer reizigers nodig. Ook met de extra woningen in Overvecht is het aantal OV-reizigers onvoldoende voor een tram. De loopafstanden naar de HOV-haltes zijn voor bepaalde delen van Overvecht inderdaad te lang. Daarom blijft ook het buurtgerichte openbaar vervoer. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2021) is deze opgave voor Overvecht vastgesteld. Met de Omgevingsvisie hebben we de opgelegde

Nr.	Reactie	Antwoord
	2x 2 rijstroken dan nog wel voldoende? Of zijn er 2x 3 rijstroken of misschien zelfs 2x 4 rijstroken nodig? Om barrière werking, en overlast van de NRU te verkleinen moet deze weg dan verdiept of nog beter ondergronds worden aangelegd. Bij infrastructuur moet je tegenwoordig ook laadpalen voor elektrische auto's rekenen. In 2040 zal een grootdeel van de auto's elektrisch zijn. Welk percentage van parkeerplaatsen is dan een laadplek? En is dat voldoende als alle auto's elektrisch zijn? Nu nog maar een klein deel van de auto's elektrisch zijn, is er al niet genoeg ruimte op het stroomnet en een tekort aan laadpalen, hoe gaat de gemeente dit oplossen voordat het verbod op benzine auto's ingaat? Ik heb in het verleden op informatieavond over het doorknippen van verbindingswegen gehad met een ambtenaar. Toen was dat niet mogelijk omdat een buurt tenminste twee uitgangen moest hebben voor de veiligheid. Ik zie nu dat het nu wel mogelijk is on één uitgang uit een buurt te hebben. Wat is er in de tussenliggende tijd veranderd dat het nu wel mogelijk is, en is het dan nog veilig als de enigste toegangsweg naar een buurt afgesloten is? En hoe rijden mensen dan hun buurt in of uit? Het plan om voetpaden verbeteren kan in alleen maar toejuichen. Veel voetpaden langs de Brailledreef zijn in het verleden smaller gemaakt om fietsen paden in twee richtingen mogelijk te maken, en zijn daardoor te smal geworden, dat deze de oorspronkelijke breedte terugkrijgen zou erg fijn zijn. En dan ook even de tegels overal rechtleggen, de meeste voetpaden zijn erg ongelijk en hobbelig wat het lopen voor mindervaliden moeizaam en gevaarlijk maakt. Het voetpad langs de spoorlijn tussen station Overvecht en de Brailledreef moet je als voetganger delen met fietsers , wat in praktijk op neer komt dat je moet oppassen dat je niet omver word gereden door een (brom)fietser die van mening is dat het fietspad is waar geen	verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. Voor electrische auto's en oplaadpunten zijn aangescherpte veiligheidsregels. De bedrijven op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht werken veelal regionaal en soms zelfs landelijk of internationaal. Het personeel komt ook uit de regio en niet alleen uit de wijk. We onderschrijven dat het goed zou zijn als wijkbewoners er een baan vinden, maar dit is geen harde 1-op-1 relatie of noodzaak. Het sluisje inclusief gemaal is in eigendom van Waternet. Een nieuw kanaal richting Maarseveenseplassen is geen onderdeel van de Visie en grotendeel ook buiten de gemeentegrens. De doorvaarbaarheid is zeker ook afhankelijk van het ontwerp van de NRU waar nu nog geen zicht op is. De dierenweide is gestopt omdat er geen nieuwe mensen gevonden zijn voor het bestuur van de stichting en geen vrijwilligers om de dieren te verzorgen en de dierenweide open te houden voor bezoekers. Er komt geen dierenweide terug op deze plek. Voor het Zandpad is het planproces gestart voor tijdelijke woningbouw. Er zijn nu geen concrete plannen voor een sekswerklocatie hier. Uit de eerste verkenning is gebleken dat het mogelijk is om tijdelijke woningen

Nr.	Reactie	Antwoord
	voetgangers mogen komen. Het zou erg fijn en een stuk veiliger zijn als dit gewoon weer een voetpad word. Waarom is er voor een bus gekozen? Een groene trambaan is beter inpasbaar in de parken, is milieu vriendelijker en is ook meteen toekomst klaar. Het lijkt mij zonde van het geld om eerst een dure busbaan aan te leggen en die een paar jaar later er weer uit te breken voor een trambaan. Met voorgestelde opzet van het hov denk dat de loopafstanden naar de haltes te lang worden voor veel mensen. En kleine buurtbussen gebruiken zullen mensen eerder als een extra hindernis zien dan gemak. De huidige bus routes zijn ook niet echt ideaal maar lijken mij beter dan wat er nu voorgesteld word. Ik begrijp dat er een hoop woningen bij moeten komen maar ik ben bang dat 5000 woningen er bij een te grote opgave is voor Overvecht, waardoor de leefbaarheid nog meer onder druk komt te staan. Zeker met torenflats van 75 meter gaat de menselijke maat verloren, en op veel plekken is de wijk al een geestdode betonjungle. En het geeft het gevoel dat Overvecht weer eens het afvalputje van Utrecht is. Wat dat betreft spreek het kaardje ‘omgevingsvisie Utrecht 2040' op pagina 11 boekdelen. Grootstedelijke verdichting vind vooral plaats in Kanaleneiland en Overvecht, de andere wijken worden ontzien. Het zou eerlijker zijn als de pijn over alle wijken word verdeeld. Bij station Overvecht zou aan beide kanten van het spoor flink grootstedelijk verdicht kunnen worden, maar dat gebeurd helaas alleen aan onze zijde van het spoor. Om niet te veel te moeten verdichten kun je er ook voor kiezen om de 5000 nieuwe woningen te clusteren in 1 of 2 hoge gebouwen, waarin wonen, werken, winkels en zo zijn gecombineerd. Utrecht mag daarin wel wat meer ambitieus zijn en het eerste gebouw te wereld neerzetten wat de 1 kilometer grens doorbreekt. Parkeren onder woningen lijkt mij	zo te ontwikkelen dat het indien gewenst op termijn gecombineerd kan worden met of plaats kan maken voor een kleinschalige sekswerklocatie. De biodiversiteit in Overvecht te verbeteren is een belangrijk doel van de omgevingsvisie. Bij herinrichtigen van de openbare ruimte, groen of de parken is de omgevingsvisie het kader. We verbeteren de groen-blauwe verbindingen binnen de wijk en naar het buitengebied, voor mens en dier. De barrières van de NRU, het spoor en de Vecht overbruggen we met nieuwe wandel-, fiets- en faunaverbindingen. We zetten in op groene straten, een goede groeiplaats voor nieuwe en bestaande bomen, natuurlijke oevers, veenweide herstel, meer struiken, nestgelegenheid in gebouwen en het verbeteren van de ecologische verbindingen. Op deze manier zorgen we ervoor dat er zich ook meer dieren in de wijk prettig voelen/aangetrokken worden. De locatie van de huidige rioolwaterzuivering ontwikkelt zich op lange termijn (na 2050) tot uitbreiding van Overvecht Centrum. Dit kan alleen als de RWZI op een andere locatie kan worden gehuisvest.Op de locatie wordt ruimte gereserveerd voor de groene Vechtzoom en een nieuw park dat de Vechtzoom en Park de Watertoren met elkaar verbindt. Groen versterken en verbeteren betekent ook meer bomen op plekken waar nu hittestress is. Bij de herinrichting van de openbare ruimte en groen gaan we samen met bewoners kijken wat de knelpunten en mogelijkheden zijn en hoe we de doelen uit de omgevingsvisie kunnen bereiken : Overvecht aan het klimaat aan te passen, meer ontmoeting, spelen en verblijven en meer biodiversiteit.

Nr.	Reactie	Antwoord
	erg gevaarlijk. Elektrische auto's branden namelijk langer en heter dan normale benzine auto's, en zijn veel moeilijker te blussen, en er komen meer giftige en kanker verwekende stoffen vrij. Wat doen die hogere temperatuur met de betonconstructie van een parkeergarage? Moeten er aanpassingen aan bestaande parkeergarage's worden gedaan voordat elektrische auto's er in mogen? Het aanleggen van een sprinklersysteem en dikkere brandwerende muren en vloeren lijkt mij het minimale wat gedaan moet worden. En hoe ruim je de giftige rommel op na een brand? Het bluswater word normaal het riool in gepompt en dat lijkt mij na een brand niet kunnen. Meer werkplekken is goed, maar moet wel bij het opleidingsniveau in de wijk passen. Anders heeft het voor de wijkbewoners niet zo veel zin om zoveel werkplekken te creëren. Waar vervolgens mensen van buiten de wijk of stad gaan werken. Herstel het historische sluisje in de Vechtdijk tussen de Klopvaart en de Vecht zodat bootjes van af de Vecht naar het Noorderpark en Westbroek kunnen varen. Mogelijk kan er ook een nieuw kanaal naar de Maarseveenseplassen graven worden, wat mogelijkheden voor recreatie bied. Dat betekend wel dat de NRU onder of op voldoende hoogte over de Klopvaart moet gaan. In het verleden was er een vrij grote dierenwijde langs de Moezeldeef. En het was een fijne alternatieve route naar huis om daar even langs te lopen na schooltijd. Is er een mogelijkheid dat deze dierenweide terug keert? Een tweede alternatieve route was langs het Zandpad en het zou erg fijn zijn als de gemeente daar ook eens haast gaat maken met een nieuwe prostitutie zone. En dat levert ook een hoop werkgelegenheid en inkomsten voor de stad op. Biodiversiteit parken en groenstroken verbeteren, de parken zijn nu nog vooral grote grasvelden met hier en daar een plukje bomen, en maar	

Nr.	Reactie	Antwoord
	weinig stuiken en ruige stukken waartussen dieren zich kunnen verstoppen. Een goed voorbeeld hiervoor zijn de bosschages rond de rioolwaterzuivering waar wel voldoende dekking is voor een hoop dieren. Het zou fijn zijn dat wat grotere land dieren als hazen, vossen en herten een plekje in de stad kunnen vinden. In Zandvoort hebben ze ook stadsherten dus waarom in Overvecht niet? De rioolwaterzuivering kan je het beste maar zo laten, het gaat veel geld en moeite kosten om de rioolwaterzuivering te verplaatsen naar een nieuwe locatie. Je moet eerst een stuk grond vinden wat groot genoeg is en vervolgens het rioolnetwerk in de stad aanpassen zodat al het rioolwater daarheen stroomt. En de nieuwe buren zitten ook niet op een rioolwaterzuivering te wachten. Wel zou er gekeken kunnen worden voor een wat meer natuurlijke inrichting van het terrein. En als de rioolwater zuivering naar een andere plek gaat lijkt het mij beter om er een park of natuurgebied met veel bomen van te maken, daarmee maakt de gemeente de groene ambitie waar en krijgt Ondiep door middel van een nieuwe brug ook toegang tot meer groen. Door de Marnixbrug en de Muinck Keizerbrug door tunnels vervangen, ontstaat er dan een aaneengesloten groengebied van Oud zuilen tot aan de Loevehoutsedijk. Veel meer bomen planten, vooral ook op de kleine grasveldjes en groenstrookjes tussen de flats, dit helpt goed tegen hitte stress. En geeft bewoners ook schaduwrijke plekken dicht bij huis. In de zomer zijn de grasvelden namelijk te heet om daar te vertoeven. En ook veel straten kunnen meer bomen gebruiken om hitte stress tegen te gaan.	
295	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’.

Nr.	Reactie	Antwoord
	kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek waar ik een sport heb gevonden die ik echt leuk vind. Waar ik veel vrienden heb mij kan uitleven en allemaal aardige mensen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
296	De huidige plannen vormen een bedreiging voor onze directe leefomgeving en woongenot. Het uitzicht vanaf ons appartement is al aangetast door allerlei hoogbouw, dichtbij en veraf maar de komst van torenflats van 70 en 50 meter hoog is een regelrechte bedreiging. De woning- en bevolkingsdichtheid in het centrumplan staat in geen verhouding tot de rest van Overvecht: 2500 woningen met een veelvoud aan bewoners (5000 – 7500) op een oppervlakte van 1 vierkante kilometer. De voorgestelde hoogbouw is geconcentreerd langs de Zamenhofdreef, direct naast ons gebouw, dit heeft ook invloed op de	In de Ruimtelijke Strategie Utecht (2021) is het winkelcentrum Overvecht al aangegeven als transformatielocatie en intensiveringslocatie. Dit wordt verder vormgegeven met een hoogstedelijk milieu in het Masterplan Overvecht Centrum als aantrekkelijk aanvullend woonmilieu voor Overvecht: een van de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving en aanvullende woningtypologie. Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Dit dient zorgvuldig te worden ingepast. Voor het Masterplan Overvecht Centrum zijn hiervoor bezonningsstudies en windstudies onderdeel geweest van het ontwerpproces om de effecten voor de

Nr.	Reactie	Antwoord
	hoeveelheid zonlicht in ons appartement. Juist in het voor- en najaar wanneer de zon laag staat en de behoefte aan zonlicht groot is, zal dat nadelig uitpakken (o.a. meer energieverbruik) Afsluiting voor verkeer van de Carnegiedreef en andere dreven zorgen voor isolatie van grote delen van de wijk. Voor wat betreft het plan om de Franciscusdreef te veranderen in een stadsboulevard met 1 baan heen en 1 baan terug, verwijs ik graag naar de huidige problemen op de stadsboulevard west: brandweer, ambulance en politie mijden deze route omdat er vaak geen doorkomen aan is. Ik hoop dat er nog eens goed nagedacht wordt over de consequenties van deze plannen en dat er geluisterd wordt naar de bewoners.	omgeving in beeld te brengen en zoveel mogelijk te voorkomen/te beperken. Dit is verwerkt in het basisplan in het Masterplan. De gebouwen worden hoger, maar komen daarbij niet dichter op de Zamenhofdreef te staan. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij het nemen van maatregelen.
297	langs deze weg wil ik bezwaar maken tegen het bouwen van de bruggen over de vecht. Het is mijns inziens totaal onnodig , Zuilen is prima op de fiets bereikbaar en wij hebben geen zin in al de drukte die dan ook richting zuilen komt en alle criminaliteit en overvecht gezeik. Wie zit hier nou op te wachten, die marnixlaan hebben jullie ook zo fantastich gedaan , gewoon 2 banen weg gehaald. wie verzint dit? Dit is burgertje pesten 2.0 , van je eigenbelasting geld. mag ik straks ook mee betalen ,dmv betaald parkeren, aan de in te voeren mileuzones , flits camera's en andere auto weg pest maatregelen. U zit daar om de burger te dienen, niet om het opgelegde klimaat narratief door te drammen. Het is een beetje de omgekeerde wereld aan het worden. blijkbaar denkt de gemeente te weten wat de burger wil, en doet het net alsof de burger bij de plannen betrokken wordt dmv de inloop avonden ed	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik denk dat 90% van de utrechter niet weet wat jullie allemaal van plan zijn. Een wethouder mobiliteit is voor alle mobiliteit en niet alleen voor de fiets . 7 moties van wantrouwen voor de wethouder, en nog niets geleerd, waar gaat dit over , in het bedrijfsleven had ze allang op straat gestaan.Maar voor de gemeente mag ze smijten met belastinggeld , en als je wat te kort komt, doen we even parkeer belasting Er is niets tegen meer groen en minder auto's , wel tegen een onbetrouwbare overheid en dat vertrouwen komt niet terug met nieuwe plannen , die straks 5x zo duur uit zullen vallen omdat er bij jullie blijkbaar niemand zit die kan rekenen.	
298	Na het bestuderen van de Ontwerp Omgevingsvisie voor Utrecht Overvecht, wil ik allereerst mijn waardering uitspreken voor de ambitieuze en toekomstgerichte aanpak die de visie uitstraalt. Toch maak ik mij zorgen over mogelijke plannen voor een hoogstedelijk gebied rondom het station met gebouwen tot 70 meter hoog. Dergelijke hoogbouw lijkt niet in harmonie met de laagbouw in de omringende gebouwen en zou kunnen leiden tot diverse vormen van overlast, zoals verminderd zonlicht voor omwonenden, een toename van verkeer en bijbehorende geluidsoverlast. Hoewel ik begrijp dat dit plan aansluit bij het doel om 5000 nieuwe woningen te realiseren, is het van groot belang dat deze ontwikkeling in balans is met de bestaande stedelijke structuur en het welzijn van de bewoners. Daarnaast vraag ik u om verduidelijking van het begrip 'Transformatie in het groen'. Deze term laat veel ruimte voor interpretatie. De tekst bevat vage termen zoals herstructurering, transformatie, behoud van de ecologische structuur, sloop-nieuwbouw en autonome bebouwing. Wat wordt hiermee precies bedoeld? En wellicht belangrijker: Wat betekent	De omgevingsvisie geeft aan: "Hoogbouw houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Boven de eerste 4 tot 6 bouwlagen staat het hoogbouwaccent minimaal 5 meter terug. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Bovendien worden voor hoogbouw specifieke hoogbouwprincipes opgesteld. We volgen met de omgevingsvisie Overvecht de kwaliteitsprincipes en ambities van de Stedenbouwvisie." In geval van concrete planvorming komen deze aspecten aan de orde en zal de opbouw en effecten van bouwmassa's nader worden onderzocht voor een zo optimale ruimtelijke afweging en inpassing. Met de groen-oranje arcering spreekt de omgevingsvisie de wens uit tot verandering (=transformatie) op deze locaties, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar, en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere

Nr.	Reactie	Antwoord
	de visie voor de huidige verhouding tussen groen en bebouwing? Kan een gebied zonder bebouwing volgens deze visie worden aangewezen voor ontwikkeling (lees: bebouwing) in het groen? Ik hoop dat deze punten van zorg in overweging worden genomen om tot een breed gedragen visie te komen die rekening houdt met de belangen van alle betrokkenen.	indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. Kenmerkend voor de bebouwing in deze groen-oranje gebieden is dat het over het algemeen in uiterlijk afwijkend is van de bebouwing in de buurten en op zich zelf staat (autonoom) in een groene omgeving. Deze groen-oranje gebieden ambieren meer groen en beter groen. Als er nu een gebied is zonder bebouwing maar met veel verharding (voorbeeld P+R locatie), dan kan bebouwing alleen maar als er meer groen voor terugkomt op die plek.
299	Wij zijn NIET akkoord met project. Jullie passen waar mogelijk de omgevingsvisie hierop aan. 1. Bouwhoogten huidige situatie: 30 m. 10 verdiepingen. Bouwhoogten nieuwe situatie: 70 m. 22 verdiepingen. Waarom bouwhoogten niet 40 of 50 m.? 2. Ruimte voor groei en behoud Zamenhofdreef e.o. Hoogstedelijk Overvecht Centrum is hier een onderdeel van, daar wordt een APART meesterplan voor gemaakt. SVP graag meesterplan ter inzage. 3. Wij zijn terughoudend met sloop/nieuwbouw. We stellen dit alleen voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt (bijv. De leefbaarheid, woningmix etc.) of bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de “ Utrechtse leidraad bij sloop of renovatie. “Niet akkoord: OF bijdragen aan de stadsbrede opgave t/m renovatie. 4. Door doorgaande autoverbindingen niet langer mogelijk te maken aan de Zamenhofdreef, Moezeldreef en de Park de Watertoren verbetert het groene raamwerk rondom de buurten. Tripkade is gekoppeld aan het opheffingen de doorgaande autoverbinding. Moezeldreef: graag uitleg hierover. Moezeldreef: ruimte auto en bus. 5. Groene voegen en groene ommetjes. ‘s Avonds, brr. 6. Het Noorderpark is zoekgebied voor de aanleg van windturbines.	1. Hoogbouw is een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. En ook een middel om de herkenbaarheid van belangrijke stedelijke gebieden, wegen of knooppunt ruimtelijk te accentueren en een bepaalde hiërarchie daar in aan te kunnen geven. Bovendien draagt het over het algemeen bij aan oriëntatie in de stad, levendigheid en imago van een plek. In rode en rood-oranje gearceerde gebieden wordt als basishoogte (de stedelijke laag) 6 bouwlagen aangehouden (lager indien nodig voor bezonning). Daarboven is ruimte voor zorgvuldig ingepaste hoogteaccenten tot 50 meter. Bouwhoogte tot 40 en 50 meter zijn dus mogelijk in deze gebieden. Hoogbouw van 70 meter is maar op enkele plekken denkbaar: namelijk voor het winkelcentrum en stationsgebied met bovenwijks stedelijk belang. De hoogte van 70 meter is een maximum, met de voorwaarde dat dit zorgvuldig ruimtelijk wordt ingepast in de omgeving en tot prettige plekken leidt. Hiervoor geeft de Omgevingsvisie Overvecht spelregels. In de stedelijke oranje gebieden wordt er een basishoogte van 4-6 bouwlagen beoogd. Daarboven is -afhankelijk van de ruimtelijke locatie- meer bouwhoogte mogelijk (tot 10 bouwlagen).

Nr.	Reactie	Antwoord
	Waarom? 7. Nieuw Overvecht e.o.: geen wonen. Waarom? 8. Abstracte modellen. Dus: niet echt!	2. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden. Zie https://denkmee.utrecht.nl/nl-NL/projects/overvecht-centrum/6 3. Wij nemen uw suggestie niet over. Met de Omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. 4. De Moezeldreef blijft in de visie beschikbaar voor autoverkeer met een bestemming rond het station. De doorgaande autoverbinding via het tunneltje naar Tuindorp komt voor autoverkeer te vervallen. 5. Het verbeteren van de sociale veiligheid is een belangrijk aandachtspunt in de omgevingsvisie. In 2040 zijn de Overvechtse straten en fietspaden aantrekkelijk, verkeersveilig, groen en sociaal veilig. Dit doen we door nieuwe bebouwing met de voorkant aan het groen te positioneren, meer levendige functies in de plint en daardoor meer ogen op het groen. Bij het planten van groen houden we rekening met de zichtbaarheid en sociale veiligheid. En voor recreatieve routes door het groen is altijd een sociaal veilige alternatieve route door de buurt. 6. Utrecht zoekt naar geschikte gebieden het opwekken van hernieuwbare energie binnen de gemeentegrenzen. Het Noorderpark is een van de gebieden die onderzocht wordt. 7. De ruimte in Utrecht is schaars en veel functies zoeken een plek. We willen niet alleen maar ruimte voor woningen vrijmaken. Ook bedrijven die werkgelegenheid bieden voor Utrechters of mensen uit de regio verdienen een plek. Ze bieden werkgelegenheid en zorgen voor een

Nr.	Reactie	Antwoord
		goed voorzieningenniveau. De omgevingsvisie zet daarom in op extra woningen in de wijk en behoud van het bedrijventerrein voor bedrijven. 8. Het is niet duidelijk wat hiermee bedoeld wordt. In de ontwerp omgevingsvisie spreken we niet over abstracte modellen. In de kaart van pagina 36 staat omschreven dat we laten zien waar we kansen zien voor de toevoeging van wonen, werkplekken en voorzieningen. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners.
300	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege is heel belangrijk voor de ontwikkeling van mijn dochter zeker omdat de manege op fietsafstand is en op een unieke locatie ligt zodat daar mooie buitenritjes in de natuur gemaakt kunnen worden. Bij	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	het verplaatsen van de manege van deze unieke locatie zal er veel verloren raken. Het is dood zonde om deze ideale manege locatie te gaan opgeven voor sport velden die in principe overal kunnen liggen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
301	Uit uw plan lees ik dat u van harte het groen in de wijk toejuicht en verder uit wil breiden. Dat is een mooi en goed plan met het oog op de klimaatontwikkeling. Waar ik mij zorgen om maak is dat er straks meer mensen hier wonen, zij allemaal ook werken en dus meest waarschijnlijk ook Overvecht uit moeten. Als we dan geleid worden over de ringweg geeft dit een verkeersinfarct. Weet u hoe vol het nu al staat in de spits? Dat lijkt mij dus niet verantwoord. U wilt de fietser, de voetganger meer ruimte bieden. Prima. Maar heeft u ook in het vizier dat er relatief veel ouderen hier wonen? Zij zijn niet altijd meer zo mobiel. Bovendien wonen er hier ook veel mensen met een kleine beurs. Elke keer een ritje maken met de bus, is voor hen niet betaalbaar. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat zij dan tot hun eigen woonruimte veroordeeld worden? Zou het ook mogelijk zijn om het openbaarvervoer van de ene buurt naar de ander gratis te maken? Mocht u van plan zijn dit plan doorgang te laten vinden, is het voor ouderen van belang dat er zorg en welzijns activiteiten in hun buurt plaats vinden. Ben erg benieuwd of u mogelijkheden en menskracht weet te vinden om dit van de grond te krijgen. Ouderen wonen langer thuis, maar laat dan de omgeving waar zij wonen hen ook iets te bieden te hebben.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De provincie doet dit jaar een proef met gratis openbaar vervoer voor ouderen. Kijk hiervoor op https://www.gratisreizenouderen.nl/ Uitgangspunt is dat voorzieningen, ook op zorg en welzijn, meegroeien met de groei van de stad. Dat betekent dat als er nieuwe woningen gebouwd gaan worden en er in meer mensen in Overvecht kunnen wonen, we ervoor zorgen dat er voldoende voorzieningen zijn voor iedereen. Dit geldt inderdaad ook voor zorg- en welzijnsvoorzieningen, omdat anders de druk op de bestaande zorg- en welzijnsaccomodaties

Nr.	Reactie	Antwoord
	En dan mijn zorg over de woningen. Aan de woningnood moet iets gebeuren. Maar vijfduizend woningen en drieduizend werkplekken, gaat dit niet ten koste van de leefbaarheid met elkaar? Waar ik bang voor ben is dat het een wijk wordt waar zoveel mensen opgestapeld gaan wonen op elkaar, dat dit de onderlinge verhoudingen niet ten goede gaat komen. Dus mag het ook iets minder? Andere vraag: Kan ik straks nog wel bij mijn huisarts blijven als hij door de verkeersplannen in Overvecht er langer dan een kwartier over doet om bij mij te zijn in noodsituatie?	inderdaad te groot wordt. In de Omgevingsvisie Overvecht is dit in deel B benoemd onder het hoofdstuk Maatschappelijke voorzieningen. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2021) is deze opgave voor Overvecht vastgesteld en dit heeft als basis gediend in de uitgangspuntennotitie voor de Omgevingsvisie Overvecht.Met de Omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. Zo is er bijvoorbeeld gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken (de rode gebieden). Hiermee kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden dat positief effect heeft op de leefbaarheid en klimaatadaptatie van de wijk. Maar hiermee verbetert ook het voorzieningenniveau van de wijk en ontstaat er een aanvullende typologie woningen in de wijk (mogelijke doorstroming). Belangrijk uitgangspunt in de Omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij het nemen van maatregelen.

Nr.	Reactie	Antwoord
302	In de Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht worden verkeersknippen voorgesteld die het doorgaande verkeer voor auto's door de wijk moeten blokkeren. Hoewel wij in het algemeen positief staan tegenover het aan banden leggen van het autoverkeer, hebben we tegen de voorgestelde maatregel toch grote bezwaren. 1. Er is sprake van een probleem met de verkeersveiligheid, waarop de voorgestelde maatregel een antwoord zou zijn. In het verleden deden zich inderdaad problemen voor met te hard rijdend verkeer op de doorgangswegen in de wijk. Als antwoord is daarvoor in het recente verleden gereageerd met het aanbrengen van wegversmallingen en voorrangsborden bij die punten. Sindsdien is naar onze ervaring de verkeersveiligheid op die wegen aanzienlijk verbeterd. Wij begrijpen dus niet goed waarom nu naar veel drastischer middelen wordt omgezien. Is er een evaluatie geweest van de huidige verkeerssituatie, van na die verbeteringen? Daar is ons niets van bekend. 2. Wie met een auto boodschappen wil doen, moet dit wel in zijn eigen wijksegment doen, want om in een ander deel van de wijk terecht te kunnen, moet een zeer grote omweg worden gemaakt, via de NRU is de bedoeling. De rechtvaardiging die hiervoor werd gegeven is dat er in elk wijksegment voldoende basale winkelvoorzieningen zouden zijn, zodat ieder voor zijn eigen dagelijkse boodschappen (met de auto) in zijn eigen segment terecht kan. Hoewel de fiets natuurlijk hiervoor te verkiezen is, zijn er altijd oude en hulpbehoevende mensen die toch op de auto zijn aangewezen. In ons segment, Tigrisdreef en omgeving, is er echter geen winkelvoorziening. Vroeger was er wel iets van dien aard, maar door de beperkte omvang van de directe omgeving bleek die niet levensvatbaar, en dat zal in de toekomst niet anders zijn. De voor de hand liggende zeer nabije supermarkten, de Dirk (Berberhof) en de LIDL (WC De Klop) zijn voor ons met een knip afgesloten voor de auto.	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	3. In het verbinden van de wijksegmenten krijgt de NRU een centrale rol toebedeeld. Dit brengt een grote toename van verkeer met zich mee, en de vraag is of de NRU die verkeerstoename wel afdoende verwerken kan. Bovendien leidt dit tot een stijging van geluidhinder en luchtvervuiling, dus een verzwaring van de belasting voor alle aanwonenden en gebruikers van de groenzones langs de NRU. Er moet in ieder geval meer afstemming komen tussen beide projecten, die tot nu toe als aparte problemen behandeld worden door verschillende gremia.	
303	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is mij onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en verspilling van belastinggeld. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	
304	Enige tijd geleden heb ik een brief met informatiekaart ontvangen en was nogal geschrokken van de plannen alleen al voor Nechardreef e.o.. Met name het deel dat de Neckar-, Marne- en Moezeldreef worden gesloten voor auto's. Ter info dit zijn feitelijk 2 van de 3 routes die men kan nemen om dit deel van de wijk te verlaten. Met andere woorden als ik het goed begrijp kan ik straks niet zonder de NRU naar het winkelcentrum als ik met de auto spullen moet halen of het gewoon erg veel regent. Ik pak over het algemeen al de fiets voor boodschappen maar bij hevige regenval wil ik de keus hebben en niet alsnog gedwongen worden te fietsen door deze plannen of geen eten te hebben omdat ik niet met de auto mag/kan. De eerste plannen om de NRU aan te pakken (gelukkig geen geld) lieten doorschemeren om de Moldaudreef af te sluiten, maar ik verwacht dat dit nu beter aan gesloten gaat worden mochten jullie met de NRU aan de haal gaan. Of moet dan iedereen over Wolgadreef? Dat gaat deze weg ook niet redden, dat wordt dus 1 route voor meerdere delen om de wijk te verlaten. Ik vind de bereikbaarheid van de Dommeringdreef al erg marginaal en als we dus alleen nog via de Moldau en de NRU moeten word deze weg drukker dan deze al is en ik kan mij niet voorstellen dat dit	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wenselijk is. Dat eventueel de hele wijk een 30 km/u zone wordt is ok, kan ik inkomen en zeg ik kom maar op met de drempels, maar 2 van de 3 routes naar het winkelcentrum worden nu geblokkeerd met dit plan en dat vind ik echt slecht. Ook de ideeën om 15 km/u is niet haalbaar voor auto's, dan wordt het meer een boeteregen/tweede inkomstenbron. Verder is het onduidelijk wat er met de nu al te weinig parkeerplekken gebeurt. Er staat dat de woonbuurten vrijwel zo blijven, maar ik zag ook meerdere ideeën voor nog meer laadpalen waardoor ook hierdoor de al te weinige parkeerplaatsen te kort komen. Ik ben akkoord met 1 auto/parkeervergunning per huishouden, want ik kan zelden mijn auto kwijt omdat anderen 3-4 auto's voor de deur zetten terwijl ze er max in 2 te gelijk kunnen rijden. Maar goed, ik heb deze week geen tijd meer om langs te komen maar de afsluiting van 2 van de 3 huidige routes naar het winkelcentrum is echt absurd.	
305	Wij verzoeken u om opnieuw te kijken naar het bedrijventerrein nieuw overvecht, waar momenteel wordt ingezet op het intensiveren van de bedrijfsfuncties. Wij stellen voor om in deze omgeving, met name langs de hoofdwegen die nog niet benoemd zijn zoals de Floridadreef, Manitobadreef en St. Laurensdreef (beperkt), andere functies toe te staan. Deze functies kunnen een waardevolle bijdragen leveren aan de sociale veiligheid van het gebied doordat deze open zijn buiten de reguliere werktijden zoals in de avond en het weekend. Sport is een mooi voorbeeld van een functie die passend is. Deze functies dragen het verbeteren van de veiligheid op het bedrijventerrein, wat ook al is benoemd in het huidige bestemmingsplan (Bestemmingsplan Nieuw Overvecht, blz. 19: openbare ruimte en veiligheid), zorgen voor meer verbinding met de wijk, kunnen fungeren als energieke ontmoetingsplekken (zie ontwikkelrichting nieuw Overvecht blz. 17, kans 1: Energieplekken). Daarnaast draagt met name sport bij aan een betere gezondheid van de Overvechter (welke	We vinden dat de gevraagde menging er in de huidige situatie al voldoende is. Daarbij denken we aan Duncan's Training Center aan de Arkansasdreef, sportcentrum Colosseum aan de Labradordreef, Bourdif Gym en BBQ restaurant Otantik aan de St. Laurensdreef en de overige sportvoorzieningen aan de randen van het bedrijventerrein (Manitobadreef, Mississippidreef). We vinden dat meer menging met publieksfuncties niet voldoende opweegt tegen de ruimtetekorten van bedrijven met een milieucategorie, die zich daardoor alleen op bedrijventerreinen kunnen vestigen. De publieksfuncties zien we idealiter eerder dichtbij woningen in de woonwijken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de het slechtst is van heel Utrecht) en kan het verzuim bij personeel van de gevestigde bedrijven verminderen door bij te dragen aan hun fysieke en mentale gezondheid, waardoor het ook een aantrekkelijke werklocatie wordt. Het (beperkt) toestaan van deze functies kan ook bijdragen aan het verlichten van de parkeerdruk in de wijken en op het industrieterrein door de wisselwerking tussen thuis en op het werk. Het huidige ontwerp zorgt ervoor dat we een stap terug doen en op het bedrijventerrein en blinde hoeken creëren waar ondermijning buiten de reguliere werktijden gemakkelijk plaats kan vinden. Op basis van bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen het ontwerp van de omgevingsvisie Overvecht. Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp van de omgevingsvisie Overvecht gewijzigd vast te stellen, namelijk door (beperkt) ruimte te maken voor functiemenging langs de hoofdwegen.	
306	We willen graag reageren op de mogelijke gewenste wandel en fietsroute die in onderstaand figuur is weergegeven waarbij via een tunnelverbinding onder het spoor een wandel/-fietsroute wordt gecreëerd tussen Overvecht en Tuindorp (nabij het Rietveld College). Om de vier buurten ten zuiden van het plangebied (langs het spoor, aan de zuidzijde, zie plaatje) goed te ontsluiten voor de fietser en voetganger, worden er verbindingen gemaakt met Tuindorp. Beoogd zijn voetganger & fiets-tunnels. Het doel is een fijnmazig netwerk te creëren, waarbij fietsroutes op een bepaalde (dichte) afstand van elkaar liggen zodat de fietser niet hoeft om te fietsen om de bestemming te bereiken. Er zijn daarom nu drie verbindingen ingetekend, redelijk dicht op elkaar, met stippellijn. Voor ons gaat het om de fietsroute die uitkomt op de Prof. Hugo de Vrieslaan. De fietsroute zorgt ervoor dat er verkeersstromen tot gang komen vanuit Overvecht naar: Het Gerrit Rietveld college, Winkelcentrum de Gaard en het centrum van Utrecht.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Deze fietsstromen ontstaan omdat de fietsroute dan bijna 3 minuten korter wordt. Vanuit die optiek is wat voor die tunnel te zeggen en lijkt het macro beleid waardoor deze tunnel er mogelijk komt, fietsvoordelen te bieden. Als je de situatie hier micro belicht zie je dat dit voordeel ten kosten gaat van woongenot en fietsveiligheid. Het woongenot wordt benadeeld doordat de nu rustige wijk Tuindorp minder rustig zal worden door het toenemend aantal fietsers. Als je de verkeerstromen ziet (Rietveld College en Centrum), zal dit hoofdzakelijk door de jeugd worden gebruikt die veelal – zeker in groepen – luidruchtig kunnen zijn. Nu is het woongenot moeilijk te kwantificeren maar het is de uitstraling van de wijk en de rust van de wijk die ons heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen en de rust in de straat is echt een woongenot. Het is zo rustig dat kinderen regelmatig op straat spelen. Voor ons is dit daarom een belangrijk punt, wat met een fietsroute precies door jouw wijk verstoord wordt. Daarnaast is de fietsveiligheid er niet door gediend: Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. Op dit moment zijn er rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser en bewoners zelf.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat ons inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, willen we u verzoeken dit gedeelte van het plan te schrappen.	
307	Wij hebben kennis genomen van de nieuwe omgevingsvisie voor Overvecht en willen hierbij reageren, specifiek op de plannen voor het stationsgebied. We zijn blij dat er wordt nagedacht over plannen om het gebied te verbeteren. Het verbeteren van het groen en het verminderen van verkeersoverlast vinden we hierin belangrijke speerpunten. Onze woning stond eerst in een rood gebied en zou dan in aanmerking komen voor sloop. Als daar sprake van is, zou er duidelijker gecommuniceerd moeten worden over plannen. Het was in de communicatie over het meedenken over de omgevingsvisie volstrekt onduidelijk dat het om dit soort vergaande maatregelen ging. Ook geeft de huidige onduidelijkheid veel stress voor buren die bijvoorbeeld verhuis- of renovatieplannen hebben, omdat nu niet duidelijk is wat er staat te gebeuren. Hier had in de communicatie helderder en met meer begrip over gecommuniceerd moeten worden, ook op de inspraakavonden. Veel hoogbouw - zoals gepland in de omgeving rond het station – heeft grote invloed op onze leefomgeving, denk aan licht/schaduw, wind en drukte. Ook het type bewoners dat wellicht wordt aangetrokken als het door projectontwikkelaars wordt ontwikkeld, zien wij als een groot nadeel. Bijv expats of mensen die kort en met weinig binding met hun leefomgeving in een dure woning wonen, lijkt ons de leefbaarheid niet ten goede komen. Denk aub actief na over welk type woningen erbij moet komen en zorg daarin voor een goede mix, zodat het bijdraagt aan cohesie en prettig wonen en houd hierin regie als gemeente. De hoeveelheid woningen die erbij komt, zal onze woonomgeving drukker maken en het verkeer zal toenemen. We zouden het heel erg vinden als onze straat (Arnodreef) een van de weinige	Het klopt dat ontwikkelingen in het stationsgebied gevolgen kunnen hebben voor leefomgeving van bestaande bewoners. In hoofdstuk “Ruimte voor Groei” van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 is aangegeven dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop en nieuwbouw’. Per kleur gebiedstype leggen we uit bij het kopje ‘ontwikkeling’ wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk is om de doelstellingen te halen. Rode gebieden in de omgevingsvisie betekenen niet gelijk "in aanmerking komen voor sloop". We zijn ons ervan bewust dat mogelijke sloop grote zorgen geeft bij bewoners. Een omgevingsvisie is een relatief abstract document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om dit abstractieniveau te vertalen naar de leefwereld van Overvechters. En andersom de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat met name in fase 1 en 2 de impact op Overvechters te weinig duidelijk werd. In het bijzonder wanneer de impact een mogelijke sloop zou kunnen betekenen. De gesprekken gingen toen vooral over wijkbrede onderwerpen en modellen zoals geclusterd of gespreid bouwen. Pas in fase 3 en tijdens de inspraakperiode werden de ideeën concreet op buurtniveau besproken. We hebben zo zorgvuldig en concreet mogelijk gecommuniceerd tijdens bijeenkomsten, in (online) berichten en in gesprekken met Overvechters. Desondanks heeft het sommige bewoners onaangenaam verrast. Verdichting is maatwerk en in het vervolg zal duidelijk worden in welke

Nr.	Reactie	Antwoord
	doorgangswegen wordt, het zal er erg druk worden, zeker in combinatie met het verkeer van en naar het winkelgebied en de moskee, waardoor het nu al vaak enorm druk en onveilig is. We vinden het geen probleem als er eenrichtingsverkeer komt of als er minder parkeerplaatsen komen (parkeerhubs), dit soort maatregelen komen hopelijk ten goede aan het woonplezier.	mate, hoe en wanneer dit zal gaan plaatsvinden. Ook zal dan duidelijk worden wat voor soort woningen er gerealiseerd zullen worden en wat voor bewoners zich in dit gebied zullen gaan vestigen. De ambitie is om een gemengde wijk te realiseren waarbij we met de nieuwe woningbouw de anonimiteit verminderen en de sociale veiligheid vergroten. Dit doen we door toekomstige bouwprojecten te toetsen op de bijdrage aan de gemeenschap, in en om het gebouw. We nemen uw aanbevelingen daarbij ter harte. In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving .De ambitie daarbij is het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen te stimuleren om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen en de bestaande woonstraten niet te belasten met extra autoverkeer.
308	ik ontving verontrustende berichten over de Omgevinsvisie Overvecht (lees: wijkontwikkeling, inspraak infrastructuur, fietsroutes, tunnels, etc.). Aan de kant van Tuindorp is er sprake van zeer gebrekkige communicatie vanuit gemeente Utrecht. Naar wij begrijpen houdt men vast aan de beperkte informatie/inspraak termijn, terwijl we als belanghebbenden (Tuindorp) op zeer onvoldoende wijze worden geïnformeerd over de plannen.Hiertegen maak ik bezwaar! Gezamenlijke plannen over twee wijken zouden ook met gezamenlijke inspraak moeten worden ontwikkeld, hiervan is geen sprake geweest. Ook inzake de inspraak maak ik bezwaar! Aanvullende informatie en inspraak op de gemaakte plannen lijkt ons noodzakelijk.	We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	Daarnaast wekken de plannen om van meerdere rustige eenrichtingsverkeer straten doorgaande fietsroutes met tunnels te maken ernstige zorgen! Ook hierop maken we bezwaar. Vanuit Tuindorp fiets ik regelmatig naar Overvecht en voel ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ook het Station is vanuit beide wijken bereikbaar, al ervaar ik daardoor het sluiten van het station als voetganger wel belemmeringen. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodige tunnels met overlast voor omwonenden en verspilling van belastinggeld. Gebruik door de verkeerde doelgroep (racefietsen, electrische fietsen, fatbikes etc,) met onveilige situaties tot gevolg. De straten zijn niet berekend op intensief fiets verkeer.	verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
309	1.Vier nieuwe bruggen over de Vecht; zijn meer verbindingen noodzakelijk? DM Plompbrug ~ J.M. de Muinck Keizerbrug hemelsbreed 1,5 km J.M. de Muinck Keizerbrug ~ Marnixbrug hemelsbreed 1,5 km Marnixbrug ~ Rode brug hemelsbreed 0,7 km Rode brug ~ Vechtbrug/Gasthuismolenbrug hemelsbreed 0,25 km De vaste bruggen zijn de Hoekbrug, de J.M. de Muinck Keizerbrug, beiden hebben een doorvaarthoogte van 4m en hemelsbreed 300m tussen de aanlanding aan weerszijde van de Vecht. Het kost moeite om naar boven te fietsen en je komt met een behoorlijk vaartje naar beneden. De Gasthuismolenbrug/ Vechtbrug is een spoorbrug met een brug voor voetgangers en aan weerszijde een steile trapopgang. Mobiliteit	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Vechtdijk, het zandpad, de jagerskade vormen een duidelijke verbindingsroute met de buitengebieden van Utrecht. Een Vechtbrug zou afbreuk doen aan de waarde van deze verbindingsroute. Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op deze Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd of groen wijkdeel. In Natuurgebied Zuilen ontbreekt een logische en gemakkelijke vervolgroute voor fietsers. Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. Zowel Overvecht als Zuilen hebben een ruim aanbod aan groen, sport, recreatie en verblijven. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Plompbrug en de Muinck Keizerbrug. Een buitengewoon beperkt voordeel voor enkele gebruikers levert geen bijdrage aan het realiseren van de tien-minutenstad en rechtvaardigt de kosten niet. Veiligheid Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters, wandelaars, senioren	voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden. Voor het scheiden van 'langzame' en 'snelle' fietsers is zelden voldoende ruimte beschikbaar. Enkele jaren geleden zijn de bromfietsen al van veel fietspaden naar de rijbaan gegaan. Mogelijk wordt dat in de toekomst ook voor andere (snelle) vervoerstypes mogelijk. De ambitie voor het bedrijventerrein is om de openbare ruimte zoveel mogelijk klimaatadaptief en met meer groen en grote bomen in te richten. Dit is vaak gekoppeld aan rioolvervanging wat voor Nieuw Overvecht pas rond 2034 aan de orde is, waardoor dat pas aan het einde van de looptijd van de omgevingsvisie aan de orde zal komen. We stimuleren om groene daken te maken, waar mogelijk in combinatie met zonnepanelen. Ook de ambitie voor groene routes en verbindingen met de omgeving zijn onderdeel van deze omgevingsvisie Overvecht. De openbare ruimte is vaak verhard op het bedrijventerrein, wat infiltratiemogelijkheden en mogelijkheden voor groene inrichting beperkt. Vergroenen van het bedrijventerrein kan met name door gezamenlijke inspanning van gemeente en eigenaren. Het ondernemersloket Nieuw Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Een nieuwe brug over de Vecht zou, gezien de beoogde ligging en het ontbrekende van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de natuurgebieden aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat deze nieuwe fiets/voetgangersbrug een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Een nieuwe brug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht natuurgebied waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. De ruimtes onder de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug en de op- en afritten, de P-plaats bij de slotboerderij en de verschillende banken in de Natuurgebied Zuilen worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond en nacht vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. Natuur Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk, daarin deel ik zonder meer de bevindingen in de RSU 2040. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter	(samenwerkingsverband ondernemersvereniging en gemeente) zet zich hier ook voor in, met o.a. provinciale subisidie en/of private bijdragen. In de Omgevingsvisie wordt Ons Genot meer onderdeel van de wandelpadenstructuur van het bedrijventerrein en omgeving. De route dwars door de tuinen hebben wij aangepast. De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen". De HOV-lijn gaat rijden op een plek waar nu veel autoverkeer rijdt. Dit autoverkeer gaan we op termijn van deze route afhalen. Daarmee verbetert de oversteekbaarheid. Het zoveel mogelijk voorkomen van een barrière zal bij een toekomstige herinrichting onderdeel van de opgave zijn.

Nr.	Reactie	Antwoord
	klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in de natuurgebieden aan weerszijden. In het bestemmingsplan is trouwens vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het gebied beschermd als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmonument, als natuur en als ecologische hoofdroute. Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de natuurgebieden toeneemt en de rust wordt verstoord. De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. Recreatie De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, het cultuurhistorische doorlopende jaagpad, de gevarieerde oevers en de vele watervogels	

Nr.	Reactie	Antwoord
	maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. De RSU 2040 beoogt de recreatieve waarde van de stad met name ook voor fietsers en voetgangers te vergroten. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en het omliggende natuurgebied. In de Visie Vechtoevers 2012 staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Ook door omwonenden en gebruikers wordt aangegeven dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. De natuurgebieden aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide natuur- en cultuurhistorische waardevolle landschappen. Het nut en de noodzaak durf ik ernstig te betwijfelen. De nadelen zijn groot. Graag ontvang ik dan ook een inhoudelijke reactie van u op bovengenoemde zorgen 2.langzaam verkeerroutes zijn aanbevelenswaardig Maar worden te romantisch voorgesteld met een fietser, met kleine kinderen ernaast, die maar 10km/h gaat. Terwijl racefietsen, brommers, elektrische fietsen, speedelacs en fatbikes er ook veelvuldig gebruik van maken. Dat combineert niet! Dus graag scheiding aanbrengen. Maak gebruik van voortschrijdend inzicht, bijvoorbeeld van bewoners aan de Vechtdijk. 3.vergroenen/ verbinden is ook aanbevelenswaardig voor mens, flora en fauna! Bedrijventerrein Overvecht is op google earth letterlijk een witte vlek en op het netvlies van de gemeente Utrecht een blinde vlek. De ondernemers willen vergroenen zowel op straat als op de daken. Love	

Nr.	Reactie	Antwoord
	beeing en zonnepanelen zijn ook een lang gekoesterde wens. Hier is namelijk echt sprake van hittestress. Maar daar is vanuit de gemeente geen interesse en geen geld voor….Natuurgebied Zuilen verbinden met groene routes door het bedrijventerrein aan de wijk Overvecht zou echt aan alle kanten iets toevoegen. De gestippelde route over ons Genot is heel bizar. Ons Genot is al openbaar maar natuurlijk niet dwars door de tuinen maar gewoon via de bestaande ingang en gewoon over de bestaande paden. . 4.Ons genot weg en vervangen door sport?! Bizar en kostbaar in meerdere opzichten. Biodiversiteit is een voorwaarde in de RSU voor natuurgebied Zuilen! Ons genot is de kraamkamer voor deze biodiversiteit! Een sportveld heeft veel kunstgras, veel verlichting, veel verkeersbewegingen, veel verharde parkeerruimte en veel herrie en onrust, dat is niet goed voor de natuur. Bovendien zijn er al vele sportparken en sportvelden in de buurt die veel te weinig gebruikt worden. Zet in op intensivering van bestaande sportvoorzieningen. Zij willen bijvoorbeeld graag meer kunstgras zodat ze meer kunnen spelen in natte en droge perioden. 5. HOV dwars door Overvecht Heeft grote impact op de verblijfskwaliteit van de woonbuurten en de openbare ruimte. Je brengt daarmee ook weer een extra belemmering/scheiding/grens aan zoals de Franciscusdreef nu is. En dat voor een paar minuten tijdswinst. Maak een fijnmaziger buslijnennet, zorg voor buschauffeurs zodat de bus ook echt rijdt en maak het betaalbaar of gratis. Een auto is nu vaak goedkoper dan het OV, Auto's zorgen voor parkeren op straat, files en uitstoot. Als je dat weet terug te brengen boek je echt winst.	
310	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht willen wij graag onze zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden zowel tijdens de bouw als daarna en verspilling van belastinggeld. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
311	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en verspilling van belastinggeld. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
312	Ik wil graag reageren op de mogelijke gewenste wandel en fietsroute die in onderstaand figuur is weergegeven waarbij via een tunnelverbinding onder het spoor een wandel/-fietsroute wordt gecreëerd tussen Overvecht en Tuindorp (nabij het Rietveld College). De fietsroute zorgt ervoor dat er verkeersstromen tot gang komen vanuit Overvecht naar:	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het Gerrit Rietveld college Winkelcentrum de Gaard en Het centrum van Utrecht. Deze fietsstromen ontstaan omdat de fietsroute dan bijna 3 minuten korter wordt. Vanuit die optiek is wat voor die tunnel te zeggen en lijkt het macro beleid waardoor deze tunnel er mogelijk komt, fietsvoordelen te bieden. Als je de situatie hier micro belicht zie je dat dit voordeel ten kosten gaat van woongenot en fietsveiligheid. Het woongenot wordt benadeeld doordat de nu rustige wijk Tuindorp minder rustig zal worden door het toenemend aantal fietsers. Als je de verkeerstromen ziet (Rietveld College en Centrum), zal dit hoofdzakelijk door de jeugd worden gebruikt die veelal – zeker in groepen – luidruchtig kunnen zijn. Nu is het woongenot moeilijk te kwantificeren maar het is de uitstraling van de wijk en de rust van de wijk die mij heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen en de rust in de straat is echt een woongenot. Het is zo rustig dat kinderen regelmatig op straat spelen. Voor mij is dit daarom een belangrijk punt, wat met een fietsroute precies door jouw wijk verstoord wordt. Daarnaast is de fietsveiligheid er niet door gediend: Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt.Op dit moment zijn er rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat	en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf. Als er dan toch iets moet verbeteren qua doorstroom en veiligheid kan het geld beter besteedt worden aan de huidige verbindingen van de Tripkade en van de Eykmanlaan.	
313	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke, relatief rustige woonwijk creëren ons inziens ongewenste situaties. Wij voorzien toenemende onveiligheid voor kinderen en dieren en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. De Prof. Hugo de Vrieslaan bijvoorbeeld is een smalle lange straat met eenrichtingsverkeer. Er een soort fietsstraat van maken, daar is de straat niet geschikt voor. Bovendien lijkt het onnodig omdat er al goede verbindingswegen zijn die buiten om gaan. De straten in de wijk moeten blijven voor bewoners en niet voor doorgaand verkeer van buitenaf. (Nu al is het te druk met bezorgers van AH, pizzabezorgers en meer..). Een verschrikkelijk idee dat er nog meer -in dit geval onnodig verkeer toevallen zal worden). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels (en hoe veilig zijn deze tunnels in de avond/nacht?) met overlast voor omwonenden in de straten van Tuindorp: Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	
314	Onlangs kwam tot onze aandacht de omgevingsvisie Overvecht, daar willen wij graag op reageren. Allereerst zijn wij erg verbaasd dat wij, als inwoners van Tuindorp, niet proactief zijn benaderd over de omgevingsvisie, terwijl er ook voor ons gevolgen zijn. Ook de wijkvereniging Tuindorps Belang is pas op een zeer laat moment op de hoogte gebracht. Wij hadden verwacht dat alle betrokkenen van informatie voorzien zouden worden voordat een gedegen en gewogen besluit genomen kan worden door de gemeenteraad. Op de website is te lezen dat in 2023 al contact met de inwoners van Overvecht is geweest, daar zou het een kleine moeite geweest zijn om ook de bewoners van de aangrenzende wijken te betrekken. Het vervolgens aanbieden van een informatie avond nadat de deadline voor eventueel bezwaar aantekenen is verstreken, voedt in onze ogen het idee dat er geen inspraak is. Dan de inhoudelijke reactie. We begrijpen de wens om Overvecht naar de moderne tijd te brengen en dat daar aanpassingen voor nodig zijn. Het algemene doel om de leefomstandigheden in Overvecht te	We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	verbeteren lijken logisch en nodig. Dat daardoor ook aanpassingen nodig zijn voor aangrenzende wijken is evident, maar niet in alle gevallen noodzakelijk. Deze reactie schrijven wij als inwoners van Tuindorp en we begrijpen dat u de overkoepelende blik moet vormen, maar we hebben het idee dat er nu vooral vanuit de Overvecht blik is gekeken. Een van de aanpassingen die van toepassing is op Tuindorp is, zoals aangegeven op pagina 27 en 28 van de omgevingsvisie deel A, het aanleggen van fiets-/wandel- tunnels onder het spoor. Dit om een doorgaande fietsverbinding te maken. Deze doorgangen sluiten op geen enkele manier aan op de doorgaande fiets verbindingen in de wijk Tuindorp en daarmee verliezen ze in onze ogen al een gedeelte van de toegevoegde waarde. Met name de aansluitingen op de Prof. van Bemmelenlaan en de Prof. Hugo de Vrieslaan zorgen niet voor een doorgaande fiets-route. De aansluiting op de Linnaeuslaan lijkt meer op een doorgaande route, maar we vragen ons af of een route via de meester Tripkade dan niet een logischere keuze is voor de fietser. De Prof. Van Bemmelenlaan en de Prof. Hugo de Vrieslaan zijn éénrichtingswegen waarin zelfs met het beperkte verkeer op dit moment al betrekkelijk weinig ruimte is voor fietsers, doorgaande fietsers zullen daarmee aan meer verkeersonveiligheid bijdragen. SWOV heeft in 2022 wetenschappelijk onderzoek uitgevoerd naar veilige fiets-routes en daarin geven ze verschillende kenmerken van een veilige fiets-route. In onze ogen voldoen de geplande routes niet aan deze kenmerken en zeker niet aan het stuk dat doorgaand fietsverkeer gescheiden dient te worden van verblijvend en kwetsbaar verkeer. Wij kunnen in de omgevingsvisie geen onderbouwing / details vinden, waar de wens van een doorgaande fiets verbinding door Tuindorp vandaan komt. Er is weinig tot geen bedrijvigheid / werkgelegenheid in	en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de wijk, terwijl de bestaande doorgaande routes snelle toegang richting het centrum van geven. Het gevoelt bekruipt ons dat daarmee de investering niet in verhouding staat tot het gebruik. Is daar onderzoek naar gedaan en wat is het doel van de fietsroutes? Een ander punt dat we graag aandragen is het gevoel van onveiligheid dat rondom fietstunnels bestaat en ontstaat. We denken dat zowel Overvecht als Tuindorp niet gebaat zijn bij “onveilige” plekken. Is dit een risico dat de gemeente deelt en hoe ziet u dit opgelost? Het laatste punt is een meer praktisch punt, de afstand van het spoor tot de Albrecht Thaerlaan bij de kruising met de Prof. Hugo de Vrieslaan is c.11,5m. Dat lijkt een zeer korte afstand om de hoogte weer te winnen als de tunnel onder het spoor door moet gaan. Bij de doorgaan bij de Meester Tripkade is er een helling van c.70m om weer op straathoogte te komen.	
315	Door middel van deze e-mail wil ik mijn zienswijze op de omgevingsvisie Overvecht meegeven. Als bewoners van de wijk Tuindorp betreuren we het dat we niet op de hoogte zijn gebracht over de gevolgen van een omgevingsvisie Overvecht voor onze wijk. Wat ons betreft moet de wijk Tuindorp nog worden geïnformeerd over uw voornemens en de gevolgen daarvan voor de wijk bijvoorbeeld door het organiseren van een informatieavond in de wijk Tuindorp. In de omgevingsvisie Overvecht zijn twee fietstunnels onder het spoor ingetekend tussen Overvecht en Tuindorp. Het gaat om de onderdoorgang van de Plutodreef naar de Professor Hugo de Vrieslaan en de onderdoorgang van de Aidadreef naar de Professor van Bemmelenlaan. Deze verbindingen zijn volgens ons onnodig, kostbaar, sociaal onveilig, en zullen voor verkeersoverlast zorgen. Graag daarom uw reactie op onderstaande punten.	We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het

Nr.	Reactie	Antwoord
	1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer, waarbij ook rekening gehouden moet worden met op straat spelende kinderen. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Waarom is er geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten? 2. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef. 3. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen deze schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 4. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan. De groenstrook zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht?	aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	5. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid, met daarbij opnieuw graag aandacht voor de grote hoeveelheden op straat spelende kinderen in de wijk. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 6. Een vergelijking van verschillende fietsroutes tussen verschillende locaties in Overvecht en de binnenstad en bijvoorbeeld het Griftpark laat zien dat de routes via de voorgestelde tunnels ofwel langer, ofwel slechts minimaal sneller zijn. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden?	
316	Ik wil graag mijn mening delen over de nieuwe plannen voor Overvecht vanuit de 'buurwijk' Tuindorp en mijn woonachtigheid daar in de Abersonlaan 1, aan het schoolplein van de OBS Tuindorp en vlakbij de andere 2 scholen. Het idee voor drie nieuwe fietstunnels tussen Overvecht en Tuindorp is interessant, maar ik vraag me af of dit de beste oplossing is. De scholen in Tuindorp zijn al goed bereikbaar, en extra tunnels kunnen juist meer verkeer maar onveiligheid brengen, vooral bij het drukke Station Overvecht. In het verleden hebben we gezien dat een nieuwe tunnel bij het station leidde tot meer overlast en criminaliteit. Dit willen we natuurlijk niet weer meemaken. Daarom stel ik voor om het verkeer om het centrum heen te leiden, en niet door het midden van Overvecht en Tuindorp.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. Fietsers willen over het algemeen doorrijden tot aan de bestemming. Als de fiets (in een stalling) geparkeerd moet worden om daarna nog een paar minuten te lopen, zullen de meeste fietsers er voor kiezen om een

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een gratis fietsenstalling bij Station Overvecht zou een goed alternatief kunnen zijn. Ook voor de steeds grotere aantallen bakfietsen. Zo kunnen mensen hun fiets veilig parkeren en lopend de bestaande tunnel gebruiken om snel bij de scholen te komen. Dat is maar een paar minuutjes. Laten we samenwerken aan een veilige en leefbare wijk voor iedereen.	stukje om te fietsen. We denken niet dat dit een alternatief is voor een fietsverbinding.
317	Na het bestuderen van de omgevingsvisie Overvecht denk ik dat de visie kan bijdragen aan een verbetering van de wijk. Het splitsen van de hele wijk in kleinere delen door wegen af te sluiten juich ik toe als er wel gelet wordt op voldoende doorstroming. Omrijden is geen probleem, maar 's ochtends in de file de wijk uit draagt niet bij aan een gezonde leefomgeving. De visie geeft ook aan dat er parkeerplekken op straat weg gaan door wegversmalling en meer groen. Zolang bewoners wel dicht bij hun woning kunnen parkeren hoeft dat geen probleem te zijn, dus graag wel zorgen voor minimaal een gelijkblijvend aantal parkeerplaatsen. Ik merk dat er veel weerstand is tegen het beperken van het autoverkeer binnen Overvecht zelf, maar indien er ov-alternatieven zijn, zoals wijkbusjes of iets dergelijks dan zou daarmee wat weerstand weggenomen kunnen worden. Verder zie ik graag dat de doorgang onder het spoor bij het station richting tuindorp ook toegankelijk blijft voor auto's. En als laatste wil ik graag meegeven niet het bestaande groen te bebouwen. Hebben jullie trouwens ook gedacht aan het beperken van overlast door hondenpoep, zwerfafval en hangjongeren?	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Behouden en verbeteren van de kwaliteit van het groen en het aantrekkelijker maken voor sporten, spelen en ontmoeten is voor ons een groot belang. Met deze omgevingsvisie laten we zien waar we door het toevoegen van nieuwe woningen keuzes moeten maken en leggen uit waarom we soms toch voor bebouwing kiezen en hoe we het groen op andere plekken kunnen compenseren. Dit doen we zowel mogelijk naar waarde. Tijdens veel gesprekken en ook online benoemen Overvechters dat er veel zwerfafval en grofvuil in de wijk is. Het staat zelfs in de top 3 van wat mensen vinden dat er beter kan in de wijk. Zij willen minder zwerfafval en grofvuil op straat. De omgevingsvisie Overvecht 2040 gaat niet over het verwijderen van zwerfafval of grofvuil. Met elkaar houden we de straten en het groen in Overvecht schoon, door afval in afvalbakken te gooien en grofvuil weg te brengen of op te laten halen. U kun hiervoor een afspraak maken op Grofvuil aanbieden - Utrecht afval. U kunt melding maken van

Nr.	Reactie	Antwoord
		afval of grofvuil op straat via de website van de gemeente Utrecht: Product - Meldingen - Online loket (utrecht.nl).
318	Naar aanleiding van het door u opgestelde document “Omgevingsvisie Overvecht 2040” hierbij onze reactie met het grootste deel van onze bezwaren! 1. In het kader van het “verbeteren van de verkeersveiligheid” in Overvecht zal een flink aantal (doorgaande) wegen afgesloten gaan worden. Alles wordt groener, betere verbindingen voor fiets- en wandelpaden. In Overvecht wonen echter veel oudere mensen en anderen die van autovervoer afhankelijk zijn. Door het afsluiten van deze wegen, is er geen andere mogelijkheid meer, dan over de NRU (Noordelijke Randweg Utrecht) te rijden, wat daar nog meer files en overlast met zich mee zal brengen. Dat terwijl de initiatiefgroep DROOM (De Randweg Overvecht Op Maat) zich al bijna 15 jaar inzet voor juist minder verkeer en overlast van de Randweg. Er is echter nog steeds geen geld om dit op een bevredigende wijze te realiseren…. 2. Daar waar mogelijk zullen parkeerplekken worden vervangen door groen. Dit betekent dat bewoners waarschijnlijk hun auto veel verder weg moeten parkeren. In eerdere bewonersbijeenkomsten uit 2023 werd echter het volgende geconcludeerd: “Verkeersveiligheid in Overvecht moet beter. Wel zijn Overvechters blij met de ruimte voor de auto en parkeerplekken dicht bij huis.” 3. Er moet een snelle busbaan komen via de Carnegiedreef naar station Overvecht, dus dwars door de groene wijken, waarbij de Rio Brancodreef afgesloten gaat worden voor autoverkeer. Dit is de belangrijkste verbinding tussen de wijken van Overvecht. “Wel blijven er kleine busjes in de wijken rijden”….Wat gaat dit opleveren aan	1. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 2. Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. 3. Op termijn komt er een busbaan en gaat het autoverkeer van de Carnegiedreef af. Er wordt dus niet een busbaan bij gelegd op de Carnegiedreef. Het autovrij maken van de Carnegiedreef geldt niet voor de Rio Brancodreef. De Rio Brancodreef blijft een belangrijke toegang voor autoverkeer naar dit deel van Overvecht. Wat de wijziging in het OVsysteem gaat opleveren voor bewoners van Overvecht staat beschreven in de paragraaf Veilig en verbonden van de omgevingsvisie. 4. Vanaf de brug over de Vecht heeft de Franciscusdreef (en de aansluitende J.M. de Muinck Keizerlaan 2x1 rijstrook. Voor de Franciscusdreef is dit ook de wens. Op het zuidelijke deel (tussen Vecht en Orincodreef of Rio Brancodreef) lijkt dit goed mogelijk. Op het noordelijke deel zijn zeker op korte termijn de verkeersintensiteiten te hoog voor 2x1 rijstroken. Versmallen doen we pas op het moment dat dit vanuit verkeersafwikkeling ook goed kan.

Nr.	Reactie	Antwoord
	reistijd, terwijl heel Overvecht daarvoor op de schop moet, en de Carnegiedreef juist de groenste dreef van heel Overvecht is…. 4. Ook de Franciscusdreef (belangrijke verbindingsweg tussen Overvecht en Zuilen) moet eraan geloven, deze moet versmald worden tot 2x 1 rijbaan. Wat enorme verstoppingen gaat opleveren (zie kruispunt Marnixlaan, wat zeker geen verbetering is..) 5. Tot slot: er moeten 5000 woningen bijgebouwd worden, zonder dat dat het woonplezier van de huidige bewoners in het gedrang brengt, met vooral behoud van de ruime, groene sfeer in Overvecht. Wij vragen ons af hoe dat samengaat…. 6. Door het afsluiten van vele doorgaande wegen, gaat Overvecht “op slot”!	5. In de Omgevingsvisie hebben we uitgewerkt hoe de groei van de wijk kan mét behoud van het groene karakter. Ook delen van de wijk blijven behouden. 6. zie 1.
319	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent voor mij het volgende. Ik heb zelf mogen ervaren hoe belangrijk het kan zijn voor vooral kwetsbare mensen en kinderen om een plek te hebben voor dagbesteding. Tevens ben ik er van overtuigd dat mensen die vanaf jonge leeftijd respect en zorg wordt bijgebracht voor natuur en dieren, opgroeien tot betere mensen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
320	Met verbijstering heb ik kennisgenomen van uw inhoudelijke ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040 en de daarbij gepaard gaande zienswijzeprocedure. Middels Manege ’t Hoogt aan de Gageldijk 103 A ben ik op vrijdagavond 10 mei jl. geïnformeerd en heb zodoende kunnen lezen dat de drie voorlichtingsavonden die u heeft georganiseerd om bewoners en belanghebbenden te informeren, reeds gepasseerd bleken en vielen in de al lopende zienswijzeperiode van 6 weken, welke blijkbaar al op 8 april jl. gestart is. Wanneer een bewoner of belanghebbende op donderdag 25 april middels een informatieavond voor het eerst kennisneemt van uw voorgenomen plannen, blijven er nog maar 3 weken over om officieel een zienswijze in te dienen vóór 20 mei aanstaande. U ontneemt hiermee voldoende tijd en mogelijkheid om je goed te informeren, alle stukken te lezen, je te verenigen, je juridisch te laten voorlichten, etc. Een onwenselijke en allesbehalve chique gang van	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	zaken, welke geen recht doet aan ‘burgerparticipatie’ en “meedenken”, zoals u zo vriendelijk deze officiële zienswijzeprocedure omschrijft via www.denkmee.utrecht.nl. Meedenken klinkt luchtig en vriendelijker dan “U heeft maximaal 6 weken de tijd -en daarna niet meer- om uw rechtmatige zienswijze in te dienen. Doet u dat niet, dan wordt het ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040 eind van het jaar officieel vastgesteld, zoals reeds inhoudelijk beschreven en dan heeft u geen poot meer om op te staan.” Naast het indienen van deze zienswijze, dien ik hierbij dan ook een klacht in voor het organiseren van informatieavonden in de zienswijzetermijn en verzoek u deze in het vervolg voorafgaand aan een zienswijzetermijn te organiseren. Inhoudelijk betreft het ook een opmerkelijke gang van zaken. Te beginnen bij uw voorgenomen plan om op het terrein van Manege ’t Hoogt voetbalvelden in te tekenen in uw ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040. Het Noorderpark dient als zoeklokatie voor o.a. sport, waarbij u zelf aangeeft dat dit ‘op gespannen voet staat met huidige waarden en toekomstige ambities van het gebied.’ En dat nader integraal onderzoek nodig is om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. U wilt dus eerst aan het einde van het jaar een omgevingsvisie officieel vaststellen en daarna pas integraal onderzoek gaan doen of uw plannen ‘zouden kunnen’. Dit lijkt mij een onlogische volgordelijkheid. Zodra de Omgevingsvisie Overvecht 2040 is vastgesteld, blijft er voor de omgevingsbelanghebbende weinig ruimte over om bezwaren te	Met de publicatie van de inspraakperiode van 8 april tot 20 mei 2024 in het gemeenteblad van de gemeente Utrecht van 5 april 2024 heeft de gemeente voldaan aan de wettelijke vereisten voor de bekendmaking. Daarnaast is er een wijkbericht gestuurd met buurtgerichte informatie en informatie over waar de stukken van de ontwerp omgevingsvisie te vinden waren. In dit wijkbericht werden ook de inloopbijeenkomsten aangekondigd. Het doel van de bijeenkomsten was om vragen te beantwoorden, aanvullend op de informatie die al beschikbaar was.

Nr.	Reactie	Antwoord
	maken tegen plannen die eerst nog integraal onderzocht moeten worden. Want waar ga je dan bezwaar tegen maken? Een bezwaartermijn na het vaststellen van een Omgevingsvisie is ook maar 6 weken. U schuift hiermee het probleem op de lange termijn, terwijl de burger vervolgens geen inspraak meer heeft. Vervolgens dinsdag 14 mei jl, ik word geïnformeerd door Manege ’t Hoogt dat het plan om voetbalvelden te realiseren op het terrein van de manege volgens u op een ‘misverstand’ berust. Een omissie. Nadat u eerst binnen 4 dagen meer dan 200 zienswijzen van zeer verontruste ruiters en ouders van ruitertjes heeft ontvangen, verzoekt u Manege ’t Hoogt of er alsjeblieft geen zienswijzen meer ingediend zullen worden. U zult begrijpen dat ik als ruiter en als ouder van een ruitertje graag officieel zelf van u bevestigd krijg dat u daadwerkelijk niet van plan bent om voetbalvelden te realiseren -of enige andere sport anderzijds- op het terrein van Manege ’t Hoogt. Een zeer bijzondere hippische locatie, met geschiedenis, die niet alleen ruimte biedt aan paarden (zij leven in een vrije uitloop paddock), maar ook veel ruimte geeft aan aanstormend ruitertalent en het ontwikkelen van leiderschapskwaliteiten middels het Young Leaders Programma van de KNHS. Welke in de regio alleen op Manege ’t Hoogt gevolgd kan worden. Naar aanleiding van bovenstaande en de maatschappelijke onrust die u creëert met uw “stratenafsluitplan”, het verminderen van parkeerplaatsen en het bouwen van woontorens van 70 meter hoog, verzoek ik u om een nieuw ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040 te schrijven. Welke recht doet aan de uitdagingen waar de gemeente voor staat (oa 5000 woningen erbij) en de belangen van burgers en belanghebbenden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Kan ik ervan uitgaan dat in uw volgende ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040 de voetbalvelden op het terrein van Manege ‘t Hoogt uit de tekeningen gehaald zijn? Ik verzoek u vriendelijk mij daarover persoonlijk te informeren, zodra er een nieuw ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040 is en voordat er een nieuwe zienswijzeperiode start en/of ten minste voordat de Omgevingsvisie Overvecht 2040 aan de raad ter vaststelling wordt voorgelegd.	
321	'Ik zag dat u voetbal velden op manege plaats wil gaan aan leggen klop dit verhaal ? Hoop van niet want paardrijden is een heel goeie sport voor lichaam onder anderen het rug de heupen en de buik spieren en de ontspanning van het lichaam en het team zijn met een trouw vier benen. Je traind zo leuker samen dan in een sport school. Voetbalveld kunt u overal plaatsen maar niet op de plek van het wel zijn van mens en paard ze houden helpen mensen om niet dik te worden om er alles voor te doen ze helpen je lichaam te verzorgen en ze geven therpie aan je lichaam je bent team met het paard en je doet alles alles team. Paardrijden is een heel heel populair sport en word alleen maar meer populair sport hou de paarden manege alstublieft dat vraagt ik met heel heel mijn hart ik en meer van paarden meiden en jongens leven voor paarden wij houden ons gezond doen alles er voor we houden van team zijn en we zijn sport waar je alles voor laat om dik te worden laat alstublieft met heel heel mijn hart de manege in stand zo als het is en hoort te zijn.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Manege is zo belangrijk de paarden houden ons gezond en zelfs dat we niet te dik worden en veel meer zij trainen samen met ons als team ons spieren en ons rug en alles alles om gezond te houden. Echt plies met heel heel mijn hart laat manege 't hoogt zo als het is plies. Laat manege waar ze zitten hoe ze zijn. Iedereen zegt paardrijden is geen sport maar geloof ons het is een sport we zijn 1 team we doen aan buik spieren werken we trainen ons spier ballen en zo veel meer is voor groot belang dat de manege blijft voor iedereen die wil sporten met spieren als team work met een trouwe vriend(in) is het ook goed voor u gemeente dat er veel paarden meiden komen en goed verhallen komen over u gemeente dat kunt u houden door manege te houden. Met heel heel heel mijn hart laat ons manege bestaan op die plek. Paardrijden is populair sport maak daar dan gebruik van en eerste manege op dier vriendelijke manier laat u de eerste gemeente zijn met goede voorbeeld van manege die almaal nog stal hebben alleen maar stal hebben en laat zien als gemeente dat ook een manege diervriedelijk kunnen zijn. Plies hou de manege 't hoogt.	
322	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege betekent voor mij dat ik wekelijks een extra sportactiviteit heb die niet alleen lichamelijk maar ook geestelijk heel veel voordelen	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover

Nr.	Reactie	Antwoord
	brengt. Het één zijn met de natuur en de paarden heeft op mij een hele goede, therapeutische uitwerking, die ik op een andere manier op moet vangen wanneer de manege zou verdwijnen. Naast wat de manege voor mij persoonlijk betekent, is ‘t Hoogt een kostbare groene oase waar hard gewerkt wordt aan biodiversiteit met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen en ook dieren. Dit allemaal aan de stadsrand van Utrecht. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor het leren over de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat ik erg bijzonder vind zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar de zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
323	Als bewoners van de wijk Tuindorp moeten wij helaas via via vernemen dat er een plan ligt (omgevingsvisie Overvecht) dat een grote impact heeft op onze wijk. Wat ons betreft moet de wijk Tuindorp nog worden geïnformeerd over uw voornemens en de gevolgen daarvan voor de wijk bijvoorbeeld door het organiseren van een informatieavond in de wijk Tuindorp. In de omgevingsvisie Overvecht zijn twee fietstunnels onder het spoor ingetekend tussen Overvecht en Tuindorp. Het gaat om de onderdoorgang naar de Professor Hugo de Vrieslaan en de	We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp.

Nr.	Reactie	Antwoord
	onderdoorgang naar de Professor van Bemmelenlaan. Deze verbindingen zijn volgens ons onnodig, kostbaar en zullen voor verkeersoverlast zorgen. De huidige doorgangen zouden volstaan of verbeterd kunnen worden. Tevens zorgen die twee tunnels, hooguit voor 2 minuten minder reistijd. Als wij vanuit Tuindorp naar de stad willen, moeten wij ook om het Griftpark heen, wat ons 2 minuten meer tijd kost dan wanneer hier een tunnel onder door zou lopen. Neem niet aan (zou dat zelf ook niet willen) dat dit ooit overwogen is. Graag daarom uw reactie op onderstaande punten. 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Er lijkt geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten! 2. Zoals boven geschreven, zijn er al twee verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? En is het een optie om het daarbij te laten? 3. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm. Kunnen deze middelen niet veel beter ingezet worden voor het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 4. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan. De groenstrook zal moeten worden doorbroken, deze strook	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? 5. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 6. Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer sluipfietsverkeer door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de huidige routes. Daarnaast zou de tunnel bij Professor Hugo de Vrieslaan ervoor zorgen dat er heel veel fietser (scooters en fatbikes) tegen het verkeer in rijden waardoor de doorstroom in die straat ernstig beïnvloed wordt en in plaats van een verkorting van de reistijd, zal leiden tot veel frustratie.	
324	Met verbazing heb ik het plan vernomen om duizenden extra woningen te bouwen in Overvecht. Dat gaat gebeuren in het groen. Vraag een inwoners naar grootste pluspunt van Overvecht en die zal zeggen ‘’het groene karakter”.	Behouden en verbeteren van de kwaliteit van het groen en het aantrekkelijker maken voor sporten, spelen en ontmoeten is voor ons een groot belang. Met deze omgevingsvisie laten we zien waar we door het toevoegen van nieuwe woningen keuzes moeten maken en leggen

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nou wordt er gezegd dat er groen voor terugkomt. Maar dat is niet hetzelfde, waardevolle groen. Her en der en verspreid een boom plaatsen weegt niet op tegen het groen dat zal verdwijnen. Ook wordt er gezegd dat verhouding huur-koop hetzelfde zal blijven. Dat is een wassen neus. Ik daag jullie uit om de percentages van nu te geven. En ik garandeer dat jullie weer een loze belofte doen! Bizar dat het probleem van de woningmarkt, in Utrecht, op een kwetsbare wijk wordt afgeschoven. Terwijl er genoeg ruimte is om te bouwen op de plek waar een paar windmolens komen. Politiek voor de buhne, of voor jullie verjaardagsfeestjes. Windmolens horen in grote windmolenparken gebouwd te worden op plekken waar mensen niet willen of kunnen worden. Bizar!! En dan Overvecht afsluiten voor verkeer. Tegen de wensen in van, jawel, de bewoners! Politiek voor de verjaardagsfeestjes van bestuurders die de bewoners niet kent, de wijk niet kent. Lot van Hooydonk, kom met echte oplossingen, die niet ten koste gaan van de bewoners!!!	uit waarom we soms toch voor bebouwing kiezen en hoe we het groen op andere plekken kunnen compenseren. Dit doen we zowel mogelijk naar waarde. In de omgevingsvisie staat dat de verhouding huur en koop verandert. Het aandeel (percentage) sociale huur zakt, maar het aantal sociale huurwoningen blijft minimaal gelijk. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) is de keuze gemaakt om binnenstedelijk te verdichten. Daarin is ook vastgelegd om in Overvecht 5.000 woningen extra woningen te bouwen. In de omgevingsvisie is dit verder uitgewerkt. Met 'de plek waar een paar windmolens komen', gaan we ervan uit dat u doelt op Rijnenburg. Bouwen in Rijnenburg staat los van de omgevingsvisie in Overvecht. Met de vaststelling van de Oplegger RSU is gekozen voor de ontwikkeling van Rijnenburg als verstedelijkingslocatie, conform het scenario ‘Klein Rijnenburg’ uit de Ontwerpstudie Rijnenburg. Hierbij is gekozen voor compacte verstedelijking in het midden en zuidelijk deel van Rijnenburg en voor een permanent energielandschap in het noordelijk deel (ten noorden van de Ringkade). Overvecht wordt niet afgesloten voor verkeer. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleindsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
325	Afgelopen decennia is de regio Utrecht bezig geweest met het maken, verbeteren en onderhouden van het natuurgebied Noorderpark, dat ook weer deel uitmaakt van en aansluit op Europese en Nederlandse natuurverbindingen. Gezien de klimaatontwikkelingen geen luxe.	Vanwege de groei van Overvecht met 5.000 woningen zoeken we op termijn een locatie voor een sportcomplex met 3 a 4 sportvelden. Zo kunnen we ook in de toekomst aan de vraag naar sportaccommodaties in dit deel van de stad voorzien. Voor een dergelijk complex is voldoende

Nr.	Reactie	Antwoord
	Afgelopen jaren is er een grote fout begaan, door bestuurlijke toestemming van gemeente De Bilt voor het aanleggen van een golfterrein (ten Westen van de Koningin Wilhelminaweg), dat met parkeermogelijkheden en horecafaciliteiten inbreuk maakt op de natuurwaarden van het gebied. Zoiets mag niet meer gebeuren. Het is begrijpelijk dat er voor de gezondheid van de huidige en toekomstige bewoners van Overvecht voldoende sportgelegenheid moet zijn. Om schade aan natuur door aanleg en gebruik van sportgelegenheid ten Noorden van Overvecht zoveel mogelijk te beperken, wil ik het voorstel doen: Neem in het plan een minimum aan sportvelden op, aan de randen van de natuurstroken. Geef geen toestemming voor parkeer- en horecafaciliteiten, en zorg voor goede bereikbaarheid met openbaar vervoer.	ruimte nodig. Deze ruimte is op zeer weinig plekken in Overecht beschikbaar. In Noorderpark/Ruigenhoek is ruimte. Daarom hebben we dit gebied als potentiele zoeklocatie voor sportvelden benoemd. Bij een sportcomplex hoort ook verlichting, een kantine met beperkte horeca functie en een parkeermogelijkheid. Nader onderzoek moet plaatsvinden of en onder welke randvoorwaarden een sportcomplex in dit gebied ingepast kan worden. Hierbij is de natuurwaarde, maar ook de cultuur historische waarde van het gebied een belangrijk uitgangspunt.
326	Ik onderschrijf het belang van een autoluwe wijk en ik onderschrijf het belang van extra woningbouw. Ook wil ik graag meer verkeersveiligheid, omdat die veel te wensen overlaat in mijn wijk. Maar: • Het afsluiten of grotendeels beperken van buurten voor autoverkeer is een te radicale oplossing om verkeersveiligheid te waarborgen. In plaats daarvan kunnen buurten worden veranderd in woonerven zoals uit de jaren '80, waar je stapvoets mag rijden en hard rijden sowieso onmogelijk is vanwege de grote bloempotten en bomen die er in de woonerven staan. Ideaal, want de wijk blijft toegankelijk voor wie er moet zijn, maar wordt ontoegankelijk voor recreatief autoverkeer (lees: gastjes in Golfjes die met 80km/u door de bebouwde kom gaan). • Het afsluiten of grotendeels beperken van buurten voor autovekeer levert een onevenredige druk op de toegangswegen op (bijv de NRU), die op gezette tijden toch al	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Capaciteit voor handhaving is beperkt. Daarom zetten we in op het herinrichten van straten naar 30 (0f 15) km/uur. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is.

Nr.	Reactie	Antwoord
	vol staan met verkeer. Dit levert meer luchtverontreiniging op en een slechtere luchtkwaliteit voor de bewoners aan de rand van de wijk. De wijk wordt hierdoor bovendien verder afgesloten ipv ontsloten. De NRU wordt voorlopig niet aangepakt, dat maakt dat ik me extra zorgen maak. • Het afsluiten of grotendeels beperken van buurten voor autoverkeer zorgt ervoor dat de enkele keer dat ik met de auto op pad ga of boodschappen doe, ik veel tijd kwijt ben om om te rijden en mijn bestemming te bereiken. Een van de charmes van de buitenwijk Overvecht is juist dat deze goed bereikbaar is en dat parkeren zelden een probleem is. Ik ben niet voor niets in een buitenwijk gaan wonen! En nu ben ik goed mobiel en gezond, ik doe alles met de fiets, maar dat geldt zeker niet voor iedereen in Overvecht: het is een van de ongezondste wijken van Nederland met de grootste zorgconsumptie, wat automatisch inhoudt dat er veel mensen juist wel slecht ter been zijn en aangewezen zijn op gemotoriseerd verkeer. Het alternatief voor de auto, de HOV die jullie voorstellen, is voor deze mensen om meerdere reden geen passend alternatief (grote afstand tot bushokjes, overstappen als extra drempel). De wijk wordt hiermee voor een grote groep mensen juist minder leefbaar ipv meer. • Een van de plannen is om de Gangesdreef af te sluiten. Hier zit o.m. horeca en mkb. In het verleden is afsluiting van deze straat tegengehouden door inzet van o.m. bewoners, die die afsluiting helemaal niet wilden. Nu probeert de gemeente dit opnieuw. Ik vind dit ongepast en kwalijk, want hiermee wordt voorbij gegaan aan de bezwaren van de bewoners, die natuurlijk nog steeds tegen dit plan bestaan. • Ook het afsluiten van de Carnegiedreef voor autoverkeer vind ik een onzalig plan. Hier wordt sowieso niet te hard gereden en het is een belangrijke verkeersader die Noord met het	In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
	winkelcentrum en Zuid verbindt. Ik ga geen gebruik maken van een bus die hier gaat rijden. • Ik wil ipv deze plannen juist meer handhaving op verkeersveiligheid. Zet ook meer bloembakken en obstakels neer, zodat hard rijden onmogelijk wordt. Pak de genoemde gastjes in hun Golfjes, die met name 's nachts als malloten races door de wijk houden, keihard aan. Het zijn asociale figuren die met niemand rekening houden. Leg meer drempels aan, meer wegversmallingen, meer 30km/u zones (of desnoods 15km/u zones), maar handhaaf vooral. Het weghalen van veel parkeerplekken zorgt voor minder wooncomfort. Een van de fijne dingen van wonen in Overvecht is dat je voor de deur kunt parkeren! En dat je gasten kunt ontvangen die ook op korte afstand een parkeerplek kunnen vinden. Ik zie het plan voor parkeerhubs niet zitten, en dan met name niet voor mensen die slecht ter been zijn of ouderen die kwetsbaar zijn en met name in het donker zich niet veilig voelen.	
327	Ik woon sinds 1997 in Overvecht (Grenadadreef). Ik heb twee suggesties (of verzoeken) om ook op te nemen in het verbeterplan. instroom vanaf de A2 omleiden via Karl Marxdreef Mijn straat ligt aan de Rio Brancodreef. Het is mij opgevallen dat er in de loop van de jaren meer en meer autoverkeer is op de Rio Brancodreef, met name is er een grote instroom vanaf de A2 Utrecht in. Ik vraag me af of het mogelijk is om in jullie plan op te nemen dat de instroom meer via de Karl Marxdreef en Einsteindreef de stad wordt ingeleid, dan via de Rio Brancodreef. Het zou in dat verband wellicht helpen door de St. Franciscusdreef behalve ten zuiden van de Rio Brancodreef ook ten noorden daarvan te vernauwen (bij het Ghandi verkeersplein). De Karl Marxdreef en Einsteindreef lopen minder langs woonhuizen dan de Rio Brancodreef, dus dan hebben minder mensen	Diverse maatregelen in de ontwerp omgevingsvisie zijn gericht op het tegengaan van doorgaand autoverkeer door Overvecht. Bijvoorbeeld door het autovrij maken van de Carnegiedreef voorkomen we dat autoverkeer vanaf de A2/Zuilensering via de Franciscusdreef-Rio Brancodreef verder de stad in rijdt. Ook met deze maatregelen rijdt er in de toekomst nog relatief veel verkeer over de Franciscusdreef(noord) en de Rio Brancodreef. Afhankelijk van de hoeveelheid autoverkeer kan de Franciscusdreef mogelijk op termijn ook worden versmald. De mogelijkheden voor inzetten van handhaving is beperkt. Daarom zetten we in op een duurzaam veilige inrichting van wegen, zodat (ook wanneer er geen handhavers in de buurt zijn) er minder hard gereden wordt. Het herinrichten van straten bestaat onder andere uit het

Nr.	Reactie	Antwoord
	last van het geluid en de fijnstof, en wordt het oversteken van de Rio Brancodreef veiliger. aanleg verkeersdrempels op strategische plaatsen ivm joy-riding Verder is er de laatste jaren een toenemende mate van nachtelijk 'joyriding' in de regio Rio Brancodreef - St. Franciscusdreef. Het betreft veelal (vierwielige) motorfietsen of auto's met knallende uitlaat die hoorbaar VEEL te hard door de ('s nachts lege) straten crossen. Omdat de politie weinig in actie lijkt te (willen) komen tegen dit onnodig en lawaaimakend nachtelijk gemotoriseerd verkeer, ondanks dat ik en enkele buurtbewoners hier regelmatig over rapporteren*, lijkt me dat de aanleg van verkeersdrempels het nachtelijke rondcrossen mogelijk wat zou kunnen indammen. Hopelijk betekent het in de bestaande plannen opnemen van de aanleg van verkeersdrempels een niet al te grote wijziging.	versmallen van de straten, aanbrengen van klinkers ipv asfalt en het aanbrengen van drempels.
328	In uw ontwerp omgevingsvisie Overvecht staan op de plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A 4 voetbalvelden ingetekend. Ik wil graag voorkomen dat deze fijne manege - inclusief paarden, pony's, ruiters en zorgmanegemedewerkers - letterlijk het veld moet ruimen en plaats moet maken voor voetballers. De manege is een kostbare groene en rustige oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. En misschien nog wel belangrijker: ze ontwikkelen verantwoordelijkheid voor de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. En ze leren er hoe belangrijk het is om respectvol en liefdevol met dieren om te gaan. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Hoe mooi is het om het ruiterpad te kruisen met een hert, ree of haas. En hoe fijn is het dat er juist op dit unieke plekje in de natuur de ruitersport wordt beoefend, waar de rust gerespecteerd wordt (in	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	tegenstelling tot voetbal waar veel geschreeuw de dieren juist kan verstoren). Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die op de zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij en mijn kinderen een plek om in alle rust, op een uniek plekje in de natuur (dat vanuit Utrecht West toch met de fiets makkelijk te bereiken is) te sporten en te ontspannen. Een plek om wekelijks te genieten van de rust die de manege en de omgeving ervan biedt. Een plek waar je bij je geliefde dieren kunt zijn, van ze kunt leren en voor ze kunt zorgen. Een plek waar de paarden de ruimte hebben om in groepsverband te leven (met een grote paddock die altijd open is naar de wei toe). Kortom: voor ons een onmisbare plek! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
329	wij zijn nu al ruim 10 jaar lid van deze prachtige vereniging ons genot. hebben met veel plezier en nog steeds met tuinieren bezig. Zeer mooie locatie midden een natuur-oase , met veel groen en dan niet te spreken over de vele dieren die op ons complex te vinden zijn! Veel geinfesteerd ook in onze tuin dmv zonnepalen te plaatsen. Waren een paar jaar geleden zelfs uitgeroepen tot mooiste moestuin en op 24- kitchen kook tv programma geweest! Ook de vele jaardagen die wij ieder jaar mogen vieren in onze eigen tuin.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Al met al harde werken zodat onze tuin er spik en span uitziet, daar genieten wij nog steeds van. Niet te vergeten ook de sociale cotacten die wij mogen ervaren met medetuinders, Is 1 grote familie. Door mee te doen met onze schema tuindiensten, zaterdagen en woensdagen. In 1 woord een geweldige tuinvereniging met alles erop en eraan!! En dat wij dit jaar onze 70-jarige bestaan mogen vieren en niet met dit akelige bericht onze mooie tuinencomplex om zeep helpen, zou dit heeelll erg jammer vinden. LAAT DE NATUUR MET RUST EN NIET SPOTTEN MET MOEDERNATUUR, voor wat voor een sportcomplex in de plaats?? IN de zomer heb je geen bal met een sportveld/en!! zomerstop of whatever?? Maar wij gaan gewoon door met tuinieren alle seizoenen lang!!!! DUS poten af van onze mooie tuinvereiging ONS GENOT	
330	Als ik lees dat er te veel ' kwetsbare mensen' in de wijk wonen en ze daarom moeten worden verspreid over de stad voel ik mij geschokt en verdrietig. Ik houd van deze wijk en ik wil er graag blijven wonen. Bovendien gun ik dat alle andere 'kwetsbare' mensen in deze wijk. Daarnaast houd ik veel van deze stad. Het zou mijn hart breken als ik deze stad moet verlaten.	In Utrecht is een groot tekort aan sociale huurwoningen. Dit betekent dat we in elke wijk sociale huurwoningen toevoegen. Dit doen we ook voor mensen in kwetsbare posities. Tegelijkertijd willen we ook dat er in iedere wijk ruimte is voor kwetsbare mensen, en minder concentraties in bepaalde wijken zoals Overvecht. Het aantal sociale huurwoningen daalt niet in Overvecht, daarmee blijft er ook in Overvecht altijd plek voor

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op de bijeenkomst in Younity heeft een medewerker van de gemeente geprobeerd me gerust te stellen. Het plan is namelijk om in wijken als Tuindorp en Witte Vrouwen de sociale huurbouw te compenseren. Daar heb ik niet veel vertrouwen in, als je op de Biltstraat fietst kun je de NIMBY al ruiken. Bovendien is dat niet het grootste probleem. Er wordt vanuit gegaan dat het afbreken van huidige sociale huurwoningen niets zal veranderen aan de samenstelling van Utrecht. Het argument is dat er immers in de ene buurt wel sociale huurwoningen afgaan, maar er in de andere buurt sociale huurwoningen voor terug komen. Dat argument klopt niet, met de volgende reden: Huidige huurders zijn beschermd tegen huurstijgingen. De woningbouw mag bij mensen met lage inkomens de huur maar met 2.5% verhogen. Als we moeten verhuizen valt die bescherming weg. (ook als we kunnen terugkeren, want die woningbouw is natuurlijk niet van gisteren) Ik zou zelf zo'n hogere huur niet kunnen betalen en de stad moeten verlaten. Ik weet dat dat voor meer mensen in deze wijk geldt. Bovendien wordt in het geval van de Oranjerivierdreef een hechte gemeenschap uit elkaar gehaald. Dit soort connecties zou de gemeente moeten koesteren, niet vernielen. Ik verzoek de gemeente om zich in het plan niet te richten op middenhuur en koopwoningen, maar sociale huurwoningen het zwaartepunt te maken. Misschien kan de gemeente dan niet alleen alle mensen van die gevreesde urgentielijst een huis geven, maar ook inlopen op de gemiddelde wachttijd van meer dan elf jaar.	kwetsbare doelgroepen. Samen met corporaties verkennen we of er behoefte is aan woonvormen die nog beter bijdragen aan de woonbehoeften van kwetsbare doelgroepen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het plan voor het groen in de wijk, daar ben ik het overigens helemaal mee eens. Ik kijk uit naar een autoloze Carnegiedreef, 10/10, niets meer aan doen.	
331	Gaan we dit ook in Utrecht krijgen? Gezien de verbouwing van de marnixlaan wel hé In Amsterdam gaat de agenda 2030 op rolletjes, 30km in de stad, de AH's poppen overal als paddestoelen uit de grond, overal camera's (zelfs met microfoons om zogenaamd de decibellen te meten), we hebben vorige zomer de KNIP gehad waarbij de ader van Amsterdam (Wibautstraat/Weesperstraat werd afgesloten met slagbomen, bloembakken en een grasveld met grasmaaier, alle kentekens worden al ruim 15 jaar bijgehouden, jan 2025 mogen er geen auto's die rijden op benzine/diesel meer de stad in (voor taxi's is dit jan 2028) etc. Kortom, de mensen bouwen hun eigen gevangennis.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
332	Het gehele Zandpad (va de rode Brug) en Vechtdijk (tot Oud Zuilen) wordt veel gebruikt door langzaam verkeer. Zowel door forensen als recreanten. Met name de wandelaars en joggers komen nogal eens in de verdrukking door alles wat harder gaat dan 25 km/u. Deze groep is groot want hieronder vallen ook snelle elektrische fietsen en racefietsers die hard gaan. Momenteel is er nergens een goed separaat voetpad (op het smalle jaagpad na dat niet geschikt is om naast elkaar te lopen) met als gevolg dat er op de weg of op het fietspad wordt gelopen. De volgende suggesties zouden dit kunnen verbeteren: - waar mogelijk een separaat voetpad, te denken valt aan het Zandpad en het verbreden van het Jaagpad zodat je naast elkaar kan lopen. - het invoeren van een Wandelstraat, onder het mom: Wielen te gast!	De mogelijkheden voor inzetten van handhaving is beperkt. Daarom zetten we in op een duurzaam veilige inrichting van wegen, zodat (ook wanneer er geen handhavers in de buurt zijn) er minder hard gereden wordt. Het herinrichten van straten bestaat onder andere uit het versmallen van de straten, aanbrengen van klinkers ipv asfalt en het aanbrengen van drempels. Dit deel van de Vechtdijk is onderdeel van het Natuurgebied Zuilen. In het startdocument (https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/64684e14-958d-4da2-967d-97829ea36ac7?documentId=4c59bf07-0f83-4c1d-b2ac-5440b7a67045&agendaItemId=a36d6ae5-9a07-4207-8112-2a02f73a47e0) Natuurgebied Zuilen is opgenomen dat op de Vechtdijk voorbij de Franciscusdreef de verkeerssituatie wordt aangepast (autoluw of autovrij) en dat de Vechtdijk hier (minimaal) wordt ingericht als fietsstraat (30 km/uur).

Nr.	Reactie	Antwoord
	- en als dit niet haalbaar is het invoeren van een fiets/wandelstraat waarbij er niet harder gereden mag worden dan 25 km/u door alle weggebruikers. Dus ook snelle elektrische fietsen en racefietsers. - en mocht dat ook niet haalbaar zijn dan minimaal een fietsstraat met maximaal 30 km/u voor alle weggebruikers dus ook snelle elektrische fietsen en racefietsers. Bij voorkeur over de gehele verbinding maar minimaal de Vechtdijk tussen het Zandpad en de Franciscusdreef. In de Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht wordt de Vechtdijk aangemerkt als hoofdfiets-/wandelroute. Wat hierin vreemd is is dat niet is meegenomen dat de Vechtdijk tussen de Franciscusdreef en Oud-Zuilen net zo als de rest van de Vechtdijk teruggebracht zou moeten worden tot een 30 km/u weg. Nu is dit stuk 60 km/u en daagt het uit tot hard rijden terwijl er veel fietsers en wandelaars zijn. Door het smalle jaagpad gaan veel duo wandelaars ook nog eens op de weg lopen. n de Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht ia aangegeven dat er een nieuwe wandelroute komt van Vechtzoompark via Fort aan de Klop naar Natuurgebied Zuilen. Een mooi plan. Enige wat op de kaart niet helemaal duidelijk is of er ook een loopbrug komt over de Klopvaart. Dit lijkt een erg logische toevoeging om de wandelroute compleet te maken en zal ook nog eens zorgen voor een spreiding van de wandelaars tov de Vechtdijk.	Dank u voor uw suggesties. Het Zandpad is inderdaad onderdeel van een recreatieve route en is ook een belangrijke doorfietsroute in de stad. Op korte termijn willen we borden plaatsen ter hoogte van de overgang Zandpad-Vechtdijk, dat motorvoertuigen daar geen doorgang hebben, met uitzondering van bewoners van de Vechtdijk. Dat verkeersbesluit is in voorbereiding. Verder hebben we voor het Zandpad inderdaad de ambitie om hier een mooi wandel/fietspad van te maken, maar op korte termijn zijn nog geen werkzaamheden gepland. We nemen uw suggesties hier in mee.
333	1. Communicatie en draagvlak bij buurtbewoners 2. Bouw en overlast 3. Verkeer en parkeren 4. Alternatieven 1. Communicatie	1. Communicatie We hebben op twee momenten in het proces een wijkbericht naar alle adressen in Overvecht gestuurd. Sommige Overvechters vonden deze wijkberichten te algemeen en te weinig de urgentie en impact van de omgevingsvisie benadrukken. Om deze reden hebben we bij de start van de inspraakperiode weer een wijkbericht naar alle adressen gestuurd,

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik heb me enorm verbaasd over de manier van communiceren tussen de gemeente Utrecht en de bewoners. We werden in een heel laat stadium, oktober 2023, attent gemaakt op het feit dat onze woning in een rode zone stond en dat dit mogelijk sloop en herbouw zou kunnen betekenen. Alle bewoners die we hierover spraken waren net zo verbaasd en bezorgd als wij. Hierop hebben we initiatief genomen, de wethouder gecontacteerd en naar de gemeente geschreven. Hierop is een tweetal avonden georganiseerd om te praten over de omgevingsvisie. Terugkijkend zou ik verwacht hebben dat de gemeente zelf initiatief tot een bijeenkomst zou hebben genomen om bewoners in de gebieden met de meest ingrijpende veranderingen te spreken. Dit is niet gebeurd en daarmee een gemiste kans om vertrouwen, draagvlak en begrip op te ontwikkelen. Als ik naar de bijeenkomsten zelf kijk dan waardeer ik de moeite die de ambtenaren hebben genomen om het gesprek aan te gaan met geëmotioneerde bewoners. Geen eenvoudige opgave. Wat ik teleurstellend vond was het gebrek aan inleving in ons als bewoners bij de presentaties. De nadruk lag op de onzekerheid van de omgevingsvisie vanwege de vele variabelen, ‘het is allemaal niet zeker, het duurt nog lang, etc.’ Als bewoners hebben we juist behoefte aan duidelijkheid, aan kaders, aan verduidelijking van onze rechten als huiseigenaars. De inloopbijeenkomst was zeer de moeite waard. Maar dat kwam vooral door een ambtenaar die duidelijk durfde te zijn, en zijn inschattingen ten aanzien van mogelijke sloop wilde delen. Hierbij had ik het gevoel dat er meegedacht werd vanuit het perspectief van de bewoners. Het is ook een gemiste kans dat er niet een separate bijeenkomst is geweest voor Turks- en Arabischtalige bewoners. Juist in Overvecht is taal een obstakel. 2. Bouw en overlast	met daarbij een kaart van hun buurt met de belangrijkste voorstellen uit de omgevingsvisie. Deze was ook in het Engels en Arabisch berschikbaar. Op die manier was duidelijker te zien wat de omgevingsvisie voor elke Overvechter betekent. Ook voor vervolgprojecten blijft het een aandachtspunt om in de communicatie de urgentie van meedenken en de impact van projecten goed te laten zien. Wij vinden het fijn om te lezen dat u de inloopbijeenkomst als prettig en verhelderend heeft ervaren. Ook begrijpen we dat het vervelend is dat de omgevingsvisie geen 100% duidelijkheid geeft in welke ontwikkelingen uiteindelijk gaan plaatsvinden, omdat we daarbij afhankelijk zijn van bijvoorbeeld beschikbare financiën en samenwerking met eigenaren en ontwikkelaars. We vinden het vervelend dat u daardoor onzekerheid ervaart en blijven graag met u in contact bij toekomstige ontwikkelingen. Zodat we samen kunnen kijken wat de behoeftes vanuit de buurt zijn om hier zo goed mogelijk op in te spelen. 2. Bouw en overlast Overlast bij grootschalige veranderingen is niet te vermijden. Het beperken van bouwhinder en het voorkomen van onveilige situaties is vastgelegd in het Bouwbesluit. Hierin staan bouwtechnische voorschriften waaraan alle bouw- en sloopwerkzaamheden moeten voldoen. In een bouwveiligheidsplan worden afspraken vastgelegd over onder andere bouwverkeer en logistiek, het bouwterrein, geluid- en trillingsnormen, communicatie, werktijden. De bouwinspecteur van de gemeente ziet er op toe dat deze afspraken nageleefd worden. Of en in hoeverre bouwplannen in uw voordeel kunnen werken is afhankelijk van uw persoonlijke voorkeuren voor bijvoorbeeld een nieuwbouwwoning, Een voorrangspositie om te verhuizen naar een appartement zou een oplossing kunnen zijn. In het Beurskwartier in Utrecht is daartoe gewerkt met een Sociaal Afsprakenkader.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het is mij nog steeds een raadsel hoe de gemeente om wil gaan met twee schijnbaar elkaar uitsluitende opties. Enerzijds moeten er duizend woningen bijgebouwd worden in Overvecht, anderzijds gaat het bouwen van torenflats of middelhoge flats niet door als eigenaren niet bereid zijn om zich uit te laten kopen. Maar het scenario dat ik dan voor me zie, is een langdurige overlast doordat er in de directe omgeving gebouwd wordt tot grote hoogte. Dit is ook een grote ingreep in ons woonplezier. Welke oplossingen heeft de gemeente hiervoor? Zijn er manieren waarop de ingrijpende bouwplannen ook voordeel kunnen hebben voor de huidige bewoners? Bijvoorbeeld omdat senioren de kans wordt geboden om naar een levensloopbestendig appartement te verhuizen en hun eengezinswoning vrij te maken. Wat zijn de oplossingen en compensatieregelingen die goed gewerkt hebben in andere delen van Utrecht en in andere grote steden in Nederland? Daarnaast maak ik me zorgen over het verdwijnen van de winkels bij het station. Natuurlijk is het uitgangspunt dat voorzieningen blijven, of uitgebreid worden. Tegelijkertijd betekent verbeterde behuizing ook hogere huurprijzen, met alle gevolgen voor de huidige winkeliers. Is hier een oplossing voor? Het verkennen van de mogelijkheid van een nieuwe middelbare school brengt een totaal andere dynamiek in de wijk. Ik ben tegen dit plan. Of men kiest voor woningen, wat al zeer ingewikkeld is, of men kiest voor een school en neemt de bewoners mee in wat de impact is van een dergelijk project. 3. Verkeer en parkeren Het autoluw maken van Overvecht heeft zeer aantrekkelijke kanten. Maar dit grijpt diep in omdat ik begreep dat het de bedoeling is om slechts parkeergelegenheid te bieden voor drie op de tien woningen. In het gesprek werd duidelijk dat dit effect zou hebben op welke mensen in Overvecht zouden willen gaan wonen. Dat geeft geen oplossing voor de huidige bewoners van Overvecht die hun auto willen gebruiken. Ik stel voor dat er een aanvullend plan komt waarbij er gekeken wordt	De omgevingsvisie biedt beleidsmatig ruimte om verbeteringen in de stationsomgeving te realiseren. De bepaling van huurprijzen valt buiten het bereik van de omgevingsvisie. We vinden het belangrijk dat er voldoende aanbod van onderwijs is in de stad en ook specifiek in Overvecht. Op dit moment is het bijvoorbeeld niet mogelijk om havo of vwo onderwijs te volgen in Overvecht. Met de komst van een nieuwe VO-school wordt dat straks wel mogelijk. De definitieve locatie van de VO-school is op dit moment nog niet bekend. We proberen bij de keuze voor een locatie rekening te houden met de bestaande omgeving maar we willen de school ook graag bouwen op een plek die goed bereikbaar is en ook goed is voor de ontwikkeling van de leerlingen. Sommige plekken vallen daardoor af, bijvoorbeeld plekken langs een te drukke weg. Andere plekken vallen af omdat we daar bijvoorbeeld geen eigenaar zijn van de grond. Zodra er meer bekend is over de voorkeurslocatie voor de school wordt u hierover geinformeerd. Daarnaast zullen we in gesprek gaan met de omwonenden van de voorkeurslocatie om te zien welke bezwaren er liggen maar ook welke kansen er liggen. 3. Verkeer en parkeren Er is geen sprake van slechts parkeergelegenheid te bieden voor drie op de tien woningen. Hoe we met parkeren willen omgaan is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	naar wat er moet gebeuren tijdens de piekmomenten in het verkeer. Ik denk dat rondom het Moskee-bezoek autoverkeer een nog grotere ergernis gaat geven als de diverse 'knip' locaties allemaal worden doorgevoerd. Dus in plaats van een structurele knip zou er gedacht moeten worden een aan meer dynamische optie. 4. Alternatieve locaties De focus van de omgevingsvisie is geheel gericht op Overvecht en niet op aangrenzende wijken. Ik denk dat dit gezien de grote aantallen woningen dat er ook naar andere wijken gekeken moet worden, bijv. Tuindorp.	Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Met deze knip weren we ook doorgaand verkeer door dit deel van Overvecht. 4. Alternatieve locaties De omgevingsvisie Overvecht gaat voor de woningbouwopgave alleen over Overvecht. De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) gaat in op de woningbouwopgave in andere wijken in de stad. In de RSU is niet gekozen voor grote aantallen woningen in bijvoorbeeld Tuindorp.
334	Door middel van deze e-mail willen wij onze zienswijze op de omgevingsvisie Overvecht meegeven. Als bewoners van de wijk Tuindorp betreuren we het dat we niet op de hoogte zijn gebracht over de gevolgen van een omgevingsvisie Overvecht voor onze wijk. Wat ons betreft moet de wijk Tuindorp nog worden geïnformeerd over uw voornemens en de gevolgen daarvan voor de wijk bijvoorbeeld door het organiseren van een informatieavond in de wijk Tuindorp. In de omgevingsvisie Overvecht zijn twee fietstunnels onder het spoor ingetekend tussen Overvecht en Tuindorp. Het gaat om de onderdoorgang van de Plutodreef naar de Professor Hugo de Vrieslaan en de onderdoorgang van de Aidadreef naar de Professor van Bemmelenlaan. Deze verbindingen zijn volgens ons onnodig, kostbaar en zullen voor verkeersoverlast zorgen. Graag daarom uw reactie op onderstaande punten. 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Waarom is er	We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten? 2. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef. We lichten onze verbetersuggesties graag aan u toe. 3. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen deze schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 4. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan. De groenstrook zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? 5. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren.Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan	en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 6. Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer sluipfietsverkeer door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de huidige routes. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden?	
335	In de Omgevingsvisie Overvecht zie ik dat er fiets/voetgangerstunnels zijn gepland die, als ik het goed zie (in de plannen komt dit m.i. niet erg duidelijk naar voren), uitkomen op de Van Bemmelenlaan en de Prof. Hugo de Vrieslaan. Ik denk dat dit onwenselijke en overbodige tunnels zijn, een verspilling van gemeenschapsgeld. Volgens mij zijn de huidige verbindingen, nl. de doorgaande weg Tripkade-Tiberdreef en de doorgaande weg Eykmanlaan-Darwindreef meer dan voldoende voor doorgaand verkeer van alle soorten en maten. Daar komt voor voetgangers de NS-tunnel die uitkomt op de Regentesselaan nog bij. Op mij komt het merkwaardig over om vlak naast deze tunnel nóg een tunnel te graven (nl. de tunnel die volgens de tekeningen moet uitkomen op de Van Bemmelenlaan). Ook de tunnel die gepland is uit te komen op de Prof. Hugo de Vrieslaan lijkt mij overbodig en schadelijk voor het rustige en eigen karakter van de buurt. Ik waardeer het als u deze overwegingen meeneemt in de verdere planuitwerking voor Overvecht (en dus ook Tuindorp)	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
336	Recent heb ik kennis genomen van de plannen omtrent het graven van een fietstunnel van de Utrechtse wijk Overvecht naar Tuindorp ter hoogte van de Prof Dr Magnuslaan. Ik heb bezwaar tegen dit plan. Het voegt niets toe omdat zeer nabij reeds bestaande 2 overgangen zijn gelegen, ter hoogte van de Eijkmanlaan en station Overvecht, op hemelsbreed pakweg 200 meter afstand. De fietsroute naar de stad wordt niet wezenlijk korter, halverwege tuindorp moet je toch afbuigen naar de hoofdroutes die in het verlengde liggen van de al bestaande overgangen. De straten in Tuindorp zijn smal met veel geparkeerde auto's. Extra fietsers geeft onnodige druk op de Tuindorpse straten wat weer leidt tot overlast en potentieel gevaarlijke verkeerssituaties in een kinderrijke buurt. De bestaande 2 fiets hoofdroutes hebben daarentegen een uitstekende infrastructuur voor fietsers. Een extra tunnel is zodoende weinig zinvol en daarom een onnodige uitgavepost die niet bijdraagt aan het beoogde doel van het verbeteren van het leefklimaat in Overvecht. Het geld kan binnen dit project zinvoller besteed worden.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
337	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor:	De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	● De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. ● De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. ● Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **2. Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. ● Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. ● Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk	

Nr.	Reactie	Antwoord

aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.

Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?

Nr.	Reactie	Antwoord
	● Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. ● Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. ● Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. ● De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. ● In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4. Natuur**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. ● Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. ● Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. ● De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. ● Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico’s. ● Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen	

Nr.	Reactie	Antwoord

jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. Recreatie

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.

Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	● Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. ● De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. ● Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: ● De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die	

Nr.	Reactie	Antwoord
	toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. ● De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. ● De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
338	- Overvecht staat bekend als een flatwijk. Maar Overvecht kent ook de nodige buurten met eengezinswoningen met tuinen. Die buurten moet je koesteren, ze zijn belangrijk voor de variatie van woningen in Overvecht. Die woningen moet je dus vooral niet willen slopen om te vervangen door hoogbouw! Een zo'n wijkje waarvoor dit soort plannen op de kaart gezet zijn (een wijkje dat ik goed ken omdat het niet ver is van waar ik woon en er mensen ken, maar er zijn meer van dit soort wijken in Overvecht) is de buurt tussen Rio Brancodreef – Jamaicadreef – Amazonedreef - Marowijnedreef. Het gaat hier om goede gezinswoningen, van buiten zien ze er allemaal gelijk uit, binnen blijken ze onderling te verschillen. Er is nagedacht over diverse details; het zijn niet zomaar 'dertien in een dozijn-woningen'.	Wij zijn het met u eens dat grondgebonden eengezinswoningen een te koesteren product is. Het voorziet in een vraag en door druk op de ruimte in combinatie met stijgende bouwkosten en huizenprijzen wordt dit type woning minder gerealiseerd, helemaal in het betaalbare segment. Dit gegeven in combinatie met de terughoudendheid met sloop maakt dat het uitgangspunt is dat we deze woningen zoveel mogelijk ontzien. De opgave op woningen toe te voegen, zonder daarbij het groen aan te tasten, maakt dat er lastige keuzes gemaakt moeten worden. Op sommige plekken kan sloop van enkele (eengezins)woningen een grote bijdrage leveren aan de ambities uit de omgevingsvisie, waaronder het toevoegen van 5.000 woningen. De rode en oranje kleuren geven aan dat áls dit aan de orde is, het plekken zijn voor stedelijke verdichting in hogere dichtheid. We maken bij de keuze voor sloop gebruik van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Argument voor eventuele sloop/nieuwbouwplannen: hier komt een HOV-halte en daar willen we stedelijke ontwikkeling. Nogal arbitrair: die HOV-halte is natuurlijk gewoon een bushalte met een wat snellere verbinding naar bijvoorbeeld het centraal station. Een buurt als deze is waardevol voor Overvecht. Daarbij is sloop/nieuwbouw NIET duurzaam! Natuurlijk, er moeten woningen bij. Maar doe dat duurzaam, met aandacht voor bestaande kwaliteit en bestaande variatie aan woningtypen in Overvecht.	Leidraad bij sloop of renovatie. Sloop is daarmee alleen aan de orde als de meerwaarde voor de ambities groot is en eigenaren/bewoners hier in meerderheid achterstaan. Als aandachtspunt is in de omgevingsvisie benoemd om de kwaliteiten van de traditionele eengezinswoning op te nemen in de verdichting. Denk aan maissonettewoningen met grote buitenruimtes.
	- Een ander punt uit de omgevingsvisie: meer bewoners betekent ook meer behoefte aan mogelijkheden om te sporten (maar ook meer behoefte aan recreëren in natuur - zie vervolg voor de tegengestelde behoeftes en belangen!). In de noordwestrand van Overvecht, rondom het bedrijventerrein liggen sportvelden, daar wil men uitbreiden. Helaas ligt het tuinenpark Ons Genot in de weg… Een van de opties is dit tuinenpark te verplaatsen. Juist in zo'n 60 jaar oud tuinenpark is de biodiversiteit heel groot. En dat is belangrijk in een omgeving waar de biodiversiteit sterk afgenomen is en nog steeds afneemt. Zo'n tuinenpark verplaatsen kan niet, je kan het wel slopen en elders opnieuw beginnen. Maar dat betekent: weg 60 jaar oude bomen, strukturen en levensgemeenschappen (flora en fauna). Kan je weer opnieuw beginnen, bij jaar 1… Onzalig plan dus. Er wordt gekeken naar het Noorderpark, voor de eventuele verplaatsing van Ons Genot (niet doen!) of om daar een aantal sportvelden neer te leggen. Het Noorderpark is eind afgelopen eeuw ontwikkeld om de Overvechters natuur dichtbij te geven, om een gebied als Amelisweerd waar het veel te druk is, te ontlasten, de bezoekers naar het Noorderpark te halen. Maar inmiddels staat hier de natuur die zich nog aan het ontwikkelen is, onder druk, door de vele funkties die men hier bedenkt: meer recreatie, meer paden door nu nog rustige plekken (het Noorderpark – natuur - is er ook voor de fauna, namelijk onderdeel van	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen". In de Omgevingsvisie staat de wens voor een betere verbinding voor recreanten. Daarnaast koesteren we de bestaande (natuur-) waardes in en om het Gagelbos. Bij een verdere uitwerking zullen we nauwkeurig kijken naar een zo goed mogelijke inpassing en hoe we mogelijke onwenselijke negatieve effecten (zoals het verstoren van de rust van overwinterende vogels) kunnen voorkomen of beperken. De visie is het verbeteren van de groen-blauwe verbindingen binnen de wijk en naar het buitengebied, voor mens en dier.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de natuur) en door het stikstofprobleem waar vooralsnog een oplossing niet in zicht is. En nu moeten hier ook maar sportvelden komen? Sportvelden bestaan niet alleen uit die velden (hopelijk van gras en niet van kunstgras): mensen komen met de auto naar de sportvelden, die auto's moeten ergens parkeren (op de Gageldijk is daarvoor geen plek), die moeten naar die parkeerplek toerijden. In het Noorderpark liggen ook twee reservaatsgebiedjes met hoge natuurwaarden met zeldzame flora en fauna. Deze twee gebiedjes staan al onder druk, onder andere door de te hoge stikstofuitstoot. Het is de vraag of er nog plek is in het Noorderpark; de enige grotere plek zonder bos en bosschages is het graslandgebied dat ongeveer in het hart van het natuurgebied het Noorderpark ligt. Dit is particulier bezit en heeft betekenis voor overwinterende vogels. Citaat uit de omgevingsvisie over uitgangspunten met betrekking tot het Noorderpark: '*Behoud de bestaande ecologische kwaliteiten van het gebied*'. Dat combineert niet met het toevoegen van sportvelden: het leidt tot versnippering (slecht voor de ecologische kwaliteit), geeft herrie (verstoring van de fauna), lichtvervuiling als de sportvelden ook in de avond worden gebruikt (verstoring fauna), brengt extra stikstof in het gebied door op en neer rijden van auto's en parkeren (verslechtering van de ecologische kwaliteit, extra stikstofuitstoot mag bovendien niet) en ook bemaling (mogelijk noodzakelijk omdat de velden anders misschien te nat zijn) heeft een slechte invloed op de ecologische kwaliteit. Niet alles kan, realiseer je dat! Voor de twee bestaande natuurgebiedjes (heel veel ouder dan heel het noorderparkgebied en heel veel waardevoller) kan het de doodsteek zijn. Dit is dus niet te verenigen met het uitgangspunt de bestaande ecologische kwaliteiten van het gebied te behouden! - Naar deze midden in het Noorderpark liggende graslanden wordt al langer gewezen: hier moet een pad dwars doorheen voor de recreant. Nu moet de recreant er ómheen. Zo'n doorsteek pakt negatief uit voor	De barrières van de NRU, het spoor en de Vecht overbruggen we met nieuwe wandel-, fiets- en faunaverbindingen.. Op het moment dat verschillende functies strijdig met elkaar zijn moeten we keuzes maken. Dit gebeurt bij een verdere uitwerking en inpassing waarbij we de bewoners weer zullen betrekken. Een gemengde woningvoorraad voor wat betreft huur, koop en verschillende prijsniveau's is uitgangspunt in iedere wijk van Utrecht. In Overvecht is er relatief veel sociale huur. Een wijk als Utrecht Oost heeft een opgave om meer sociale huur toe te voegen. In Overvecht is er ruimte voor meer middeldure huur en koopwoningen. Echter blijft het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk in Overvecht. Toevoeging van woningen in andere segmenten gaat daarmee niet ten koste van het huidige aanbod aan sociale huurwoningen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de overwinterende vogels: het gebied wordt voor hen kleiner en er zal er meer verstoring zijn. Veel wandelaars hebben bovendien honden bij zich die veelvuldig loslopen (mag niet, maar er wordt niet gehandhaafd). Vaak rennen die honden op vogels af wat zeer verstorend werkt en vooral in de winter funest kan zijn. - De bestaande groenstrook aan de noordwestrand van Overvecht, tussen het bedrijventerrein en Polder Buitenweg, wordt aangewezen als 'Ecologische en recreatieve verbinding tussen Zuilen en de Maarsseveense Plassen'. Er liggen nogal wat obstakels richting Maarsseveense Plassen: de Zuilense Ring en woningen en bedrijven tussen Zuilense Ring en de Maarsseveense Plassen. Maar een hoge ambitie kan natuurlijk geen kwaad. Groter probleem is het samengaan van zowel een ecologische als een recreatieve verbinding. Die ecologische verbinding ligt er al, je hoeft hier verder niet veel aan te doen. Het stopt alleen bij de groene noordoostrand van het bedrijventerrein: de volkstuinen en de begraafplaats Daelwijck. Voor een recreatieve verbinding moet een (fiets- en/of wandel)pad aangelegd worden: daarvoor moeten bomen en struiken gerooid worden (minder groen), aan weerszijden van het pad moet regelmatig gemaaid en opgesnoeid worden (minder groen) en 'gevaarlijke' bomen moeten gerooid worden (idem). Recreanten werken bovendien verstorend op de fauna. Kortom: het gaat hier óf om een ecologische verbinding (wat het al is) óf om een recreatieve verbinding. En–en is niet mogelijk. Ik zou kiezen voor de ecologische verbinding, die is belangrijker en waardevoller dan een recreatieve verbinding die er op andere plekken al is. Nogmaals: niet alles kan. Tot slot: een veel gebruikt argument in Overvecht om woningen toe te voegen (met of zonder sloop van bestaande woningen) is dat de de variatie in woningaanbod vergroot moet worden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Heb je het over variatie aan woningtypen en variatie aan bewoners (hoog tot laag opgeleid, culturele achtergronden, arm en rijk) dan is juist Overvecht een goed voorbeeld van deze variatie. Daar staan wijken tegenover waar variatie, zowel in soort woningen als in diversiteit van bewoners, nogal ontbreekt, zoals bijvoorbeeld – ik noem maar wat - de wijk bij het Wilhelminapark. Opvallend: daar gaat het nooit over het belang van toevoegen van meer variatie! Ik ken daar een plek waar je zó een torenflat met sociale appartementen kunt bouwen: het rosarium vlakbij het Wilhelminapark. Dat rosarium is makkelijk te verplaatsen, daar staan geen 60 jaar oude bomen zoals bijvoorbeeld wél bij Ons Genot in Overvecht Noord. En dan heb je in een klap een verdubbeling van woningtypen én een grote toename in variatie aan bewoners. Waarom hier niet eens wat variatie toevoegen??	
339	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijkebrug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **2. Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan	hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.

- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OVverbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.

Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit

Nr.	Reactie	Antwoord
	verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers,hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra	

Nr.	Reactie	Antwoord
	brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4. Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde	

Nr.	Reactie	Antwoord
	vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. **5. Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de	

Nr.	Reactie	Antwoord

Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.

- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven
Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
340	1. Leg uit hoe je een wijk kunt verdichten en toch meer groen behoudt. 2. het groen wordt kwalitatief versterkt, wat gaat dat kosten, wie betaalt dat en tot welk jaar is daar budget voor. (Ik vraag dit omdat er nu al te weinig budget is voor groenonderhoud, de gemeente heeft nu en in de toekomst budget tekort en Overvecht wordt de komende jaren gekort	1. Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde

Nr.	Reactie	Antwoord
	op allerlei subsidies). (Voor een simpele vraag die ik laatst stelde aan de gemeente om wat meer groen in onze buurt is nu al geen budget). 3. De inrichting van de Rio Brancodreef is niet uitgewerkt, terwijl als de Carnegiedreef, Tigrisdreef en Japuradreef zijn afgesloten van doorgaand verkeer dit de enige en daarmee belangrijkste toegangsweg is geworden voor heel Overvecht Noord, waar nu al dagelijks files staan. Volgens prognoses neemt het autoverkeer sterk toe in de toekomst als de doorgaande routes in de wijk afgesloten zijn. Hoe wordt de Rio Brancodreef dusdanig ingericht zodat de snelle ov-bus niet vastloopt in de files van het autoverkeer. Maak daar ook een vrije busbaan en realiseer deze vrije busbaan meteen als eerste maatregel voordat wegen in de wijk worden afgesloten. Hierdoor maakt u een alternatief voor de auto. 4. De brug over de Klopvaart is nu al te smal voor al deze wegen, wordt deze verbreed voor het autoverkeer, de vrije ov-baan en aan beide zijden fietspaden die in twee richtingen zijn uitgevoerd. 5. Zorg voor een goede oversteekmogelijkheid voor de fietsers over de Klopdijk die de Rio Brancodreef moeten kruisen. Het is nu al heel gevaarlijk op dit punt. Zeker nadat de gemeente het midden eiland jaren geleden heeft weggehaald en de in 1986 beloofde tunnel voor fietsverkeer onder de Rio Brancodreef nooit is gerealiseerd. Of plaats verkeerslichten. De Klopdijk wordt een drukke fietsroute, zeker als de brug naar Zuilen over de Vecht is gerealiseerd. In de toekomst is het de bedoeling dat recreatieverkeer vanuit Zuilen en Leidse Rijn via de Klopdijk naar het Noorderpark fietsen. De kruising met de Orinocodreef vinden wij een goed voorbeeld van hoe het zou moeten. 6. De fietspaden langs de Rio Brancodreef moeten aan beide zijden geschikt worden voor fietsverkeer in beide richtingen zodat dit aansluit op de fietspaden langs de Carnegiedreef die ook geschikt zijn in beide richtingen. (Legaliseer wat er nu al gebeurt). 7. Door het versmallen van het zuidelijk deel van de Franciscusdreef moet de snelle busverbinding aansluiten in de file richting Zuilen. Waarom wordt hiervoor gekozen als het OV beter moet worden.	groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden. 2. De realisatie van de ambities en het tempo daarvan is mede afhankelijk van de beschikbare middelen. Voor het verwezenlijken van meerdere ambities op korte termijn zijn deels financiële middelen beschikbaar. Voor het merendeel van de ambities zijn deze middelen er nog niet. We gaan de komende jaren dan ook op zoek naar structurele (beheer) en incidentele (realisatie) financiële middelen, Deze zijn deels te vinden in de begrotingsprogramma's aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed en het budget voor onderhoud en vervangingen van de verharding is opgenomen. Deze budgetten zijn echter niet genoeg om ook de integrale ambities voor de openbare ruimte te realiseren. Voor aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen zoeken we dan ook nadrukkelijk naar financiële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma's. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn. 3-6. Bedankt voor uw suggesties voor de Rio Brancodreef. De noodzaak en haalbaarheid van een vrije busbaan op de Rio Brancodreef zal bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie bekeken worden. Bij een

Nr.	Reactie	Antwoord
	Handhaaf de bestaande weg en maak van 1 rijstrook in beide richtingen een busbaan. Dit is ook goed voor de hulpdiensten. Ook voor een toekomstige tramverbinding is straks geen ruimte meer als deze zuidelijke weg vervalt. 8. Geef aan bij de woonbuurten wat u bedoelt met plekken “die niet aantrekkelijk zijn”, welke plekken zijn dat en hoe gaat u deze vervolgens bebouwen. 9. Hoeveel groen en experimentele flats gaan er verdwijnen rondom het Pascalplein voor stedelijke bebouwing. En wat voor gebouwen komen ervoor terug. 10. Hoe voorkomt u hittestress en blijft in deze stedelijke omgeving de zomertemperatuur op een aangenaam niveau. Wij zien in Overvecht het groen en de bomen steeds meer verminderen, dus het wordt heter in onze wijk. Wat ook niet helpt is dat heel veel mensen de tuin geheel bestraten. Dit zou verboden moeten worden, wat zijn de gemeenteplannen op dit terrein. 11. Waar kan men dicht bij huis zijn kinderen laten spelen, met name rondom de plekken met veel hoogbouw. 12. De sportfaciliteiten verdwijnen naar het Noorderpark. Hoe komen kinderen daar op een veilige manier vanuit de wijk over sociaal veilige routes. Kunnen ze daar zelfstandig naar toe of moeten ze gebracht en gehaald worden met als gevolg extra verkeersbewegingen. 13. U zegt er komen veilige sport en spelvoorzieningen in de wijk. Geef aan waar deze komen en hoe gaat dat eruit zien. (Een wipkip zien wij niet als een sport en spelvoorziening). 14. Verbied dat mensen met de auto bij basisscholen kunnen komen voor het brengen en halen van de kinderen. Dit geeft al jarenlang dagelijkse gevaarlijke situaties en houdt mensen tegen de kinderen zelfstandig naar school te laten gaan. Wat in principe wel een gewenste situatie is. (Dat het kan, zie je bij de Dr. Bosschool in Tuinwijk). 15. Het is noodzakelijk alle verkeersplannen in de wijk te betrekken bij de voor de opwaardering van de Noordelijke randweg Utrecht (NRU), de verkeersdruk op de NRU gaat namelijk erg toenemen en dat kan je	herinrichting van de Rio Brancodreef wordt dan ook gekeken naar de brug, eventuele 2-richtingsfietspaden en de oversteek bij de Klopvaart. 7. We zetten met de ontwerp omgevingsvisie in op het versmallen van (een deel van) de Franciscusdreef naar 2x1 voor autoverkeer. Wij denken dat dit goed mogelijk is omdat de Franciscusdreef vanaf de brug al 2x1 is. De nieuwe inrichting wordt in de toekomst uitgewerkt in een project, waarbij ook de suggestie van een busbaan wordt meegenomen. 8. In Overvecht zijn er plekken die bijvoorbeeld als onprettig ervaren worden, niet veilig (sociaal of verkeersonveilig), of plekken die zijn verrommeld in de loop der jaren. De omgevingsvisie heeft een bepaald abstractieniveau, maar bij verdere uitwerking in deelplannen zullen er concrete plekken verder aan de orde komen. 9. De experimentele flats zijn gemeentelijk monument. Deze zullen niet gesloopt worden. Er zijn geen concrete plannen voor dit gebied. De omgevingsvisie biedt de mogelijkheden voor verdichting en vergroening, maar bij verdere uitwerking gaan we de ruimtelijke mogelijkheden onderzoeken en afwegen. Wat hierin de (on)mogelijkheden zijn is maatwerk per plek en daarbij zijn we afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. 10. In de omgevingsvisie willen we hittestress verminderen door meer schaduwrijke plekken te creëren en extra bomen te planten. De woonstraten worden klimaatadaptief wat ook bijdraagt aan het tegengaan van hittestress. Door (voorlichtings)campagnes zoals het 'NK Tegelwippen' worden bewoners bewust gemaakt het belang van het beperken van bestrating, zowel in de openbare ruimte als in tuinen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	nu al constateren. Met name is een verdere toename te verwachten als het Alternatief randweg Utrecht (ARU) wordt uitgevoerd met als gevolg een toename van verkeer op de NRU en dat heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de diverse delen van Overvecht omdat iedreen gedwongen wordt gebruik te maken van de NRU. Hoe gaat u deze plannen combineren en integreren. 16. De verkeersdrukte op de Franciscusdreef gaat omhoog ook mede door intensivering van activiteiten op industrieterrein Nieuw Overvecht, hoe is dit te rijmen met uw uitspraak van een betere oversteekbaarheid van deze weg door voetgangers. Leg dat eens uit. 17. De snelheid op de Franciscusdreef is een aantal jaren geleden verlaagt van 70 naar 50 km/h, richt de Franciscusdreef in als een 50 km weg zodat hardrijden ontmoedigd wordt. 18. Het geluidsniveau en luchtkwaliteit door fijnstof, veroorzaakt door verkeer op de Franciscusdreef en de NRU veroorzaken nu al bij de Edmontondreef en Vancouverdreef voor te hoge waardes. En dit wordt alleen maar erger in de toekomst, ook wij hebben recht op een gezonde leefomgeving. He worden deze problemen voorkomen en/of opgelost. 19. Wij verwachten een enorme toename van sluipverkeer door ons deel van de Klopvaartbuurt door de files op Rio Brancodreef en de Franciscusdreef die dan via de Bostondreef, Vancouver- en Edmontondreef naar het Gandhiplein rijden, hoe gaat u dit verhinderen en hoe gaat u het veel te hard rijden door deze straten onaantrekkelijk maken. Wij klagen al 25 jaar over dit probleem maar tot heden constateert de gemeente na enkele bezoeken, gesprekken en metingen dat we gelijk hebben, dat de verkeersdrempels niet de juiste hoogte hebben en van het juiste type zijn, dat de gemeente zo ongeveer ieder jaar digitale snelheids borden plaatst en dan vervolgens weer niets doet. Als je naar dit verleden kijkt, schept dit geen goede verwachtingen dat de gemeenteplannen al te serieus moeten worden genomen.	11. In de omgevingsvisie wordt nog niet aangegeven waar sport- en spelvoorzieningen precies komen en hoe deze eruit komen te zien. De uitwerking van de omgevingsvisie in concrete plannen zal in de komende jaren gedaan worden. Locatie en invulling/ontwerp zal dan samen met bewoners, gebruikers, maatschappelijke partners in de wijk bepaald worden. Hierbij is het streven dat elk kind binnen 200meter op een veilige manier een sport- en/of speelvoorziening kan bereiken. 12. We willen het wandel en fietsnetwerk verbeteren. Binnen Overvecht, maar ook de verbindingen naar de omgeving zoals het Noorderpark. Bij verplaatsen van de sportfaciliteiten zal ook nadrukkelijk gekeken moeten worden naar de (sociale) veiligheid van de wandel- en fietsroutes naar deze faciliteiten. 13. zie 11. 14. Met de ontwerp omgevingsvisie zetten we in op het verbeteren/stimuleren van lopen, fietsen en OV. Dit nemen we mee bij de herinrichting van schoolomgevingen. 15. Dit is een belangrijk aandachtspunt. De relatie tussen de plannen uit de omgevingsvisie en de NRU staat beschreven in de paragraaf Veilig en verbonden. 16. Met name op het zuidelijke deel denken we de oversteekbaarheid te verbeteren door het toevoegen van een oversteek. Verder gaat het om een goede inrichting van de (met verkeerslichten) geregelde kruispunten en instelling van de verkeerslichten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	20. Als alle verkeersplannen zijn uitgevoerd, hoe zijn dan de aanrijtijden van de hulpdiensten op diverse tijdstippen van de dag. 21. Er is veel criminaliteit in de wijk, komt er een uitbreiding van politiemedewerkers. Er zijn nu al vele vacatures die moeilijk te vervullen zijn. 22. recreanten en sporters moeten meer uitwijken naar het Noorderpark. Nu al zijn de fietspaden daar te smal en ontbreekt het aan wandelpaden. Straks hebben we er 10.000 inwoners bij, worden dan de wandelpaden alsnog aangelegd en fietspaden verbreed. 23. U wilt stoppen met aardgas, wij zijn in Overvecht Noord al bij 7 jaar proeftuin om aardgasvrij te worden. Dit project is totaal mislukt door gebrek aan visie bij de overheid. Hoe bent u er zo zeker van dat dit nu wel gaat lukken en wanneer wordt hierover gecommuniceerd met de betreffende bewoners. Zodat ze keuzes kunnen maken bij het defect raken van bijvoorbeeld de cv-ketel. 24. U heeft het over duurzaam en toekomstbestendig. U gaat duurzaam en natuurlijk bouwen. Leg uit wat u daaronder verstaat en hoe ziet zo'n gebouw eruit en welke materialen worden gebruikt. 25. Nogmaals de vraag, hoe worden de voorzieningen: groen, klimaat, infrastructuur, sport en ontspanning allemaal gefinancierd. 26. Het verleden laat zien dat de plannen Overvecht Noord aardgasvrij en de opwaardering van de NRU bij slechts weinig bewoners bekend zijn. Hoe gaat u nu wel zorgen dat iedereen in Overvecht geïnformeerd wordt en echt wordt betrokken bij deze ingrijpende plannen. 27. En tot slot, omdat we onze bedenkingen en ervaring hebben uit eerdere plannen voor Overvecht, hoe serieus worden de diverse zienswijzen van de bewoners meegenomen in het besluitvormingsproces.	17. De visie gaat uit van het herinrichten van de Franciscusdreef, waarbij de Franciscusdreef ook deels naar 2x1 rijstroken gaat. Dit zal echter niet op korte termijn gebeuren (zie ook de uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). 18. In de milieueffectrapportage die bij de Omgevingsvisie Overvecht is gevoegd wordt inderdaad beschreven dat de verwachting is dat de verkeersintensiteit zal toenemen op de Franciscusdreef en op de NRU. Daarbij wordt ook benoemd dat, hoewel er langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, er nog altijd ruim voldaan wordt aan de normen uit de Wet milieubeheer. De WHO-normen waaraan de gemeente Utrecht wil voldoen worden niet op alle plekken gehaald. Uit de analyses blijkt ook dat verwacht wordt dat de concentraties schadelijke stoffen in de toekomst zullen afnemen. Omdat we het belangrijk vinden om de luchtkwaliteit zo goed mogelijk te houden, worden er in de milieueffectrapportage een aantal mitigerende maatregelen voorgesteld voor verkeer. Er wordt voorgesteld om een extra scherp parkeerbeleid te voeren, om autogebruik actief te ontmoedigen. Zo wordt ontmoedigd om de routes die Overvecht ontsluiten te gebruiken om alleen in Overvecht te parkeren. Daarnaast wordt voorgesteld om in te zetten op het overstappen op het gebruik van fiets en OV, om zo het autogebruik terug te dringen. 19. Bij het uitwerken van de plannen kijken we ook naar mogelijke (negatieve) effecten. Waar nodig nemen we dan aanvullende maatregelen. Tevens monitoren we steeds welke effecten de maatregelen hebben en sturen waar nodig bij.

Nr.	Reactie	Antwoord
		20. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. 21. Het aantal en de inzet van politiemedewerkers in Overvecht is niet aan de gemeente en wordt niet met de omgevingsvisie geregeld. 22. We zetten in op het verbeteren van het wandel- en fietsnetwerk. 23. Alle bewoners in Overvecht Noord hebben een wijkbericht ontvangen waarin is gecommuniceerd: Gemeente Utrecht, Eneco en de woningcorporaties hebben besloten dat een aansluiting op het warmtenet op dit moment nog te duur is. Dit betekent dat Overvecht-Noord nog niet aardgasvrij wordt en u nu geen gemeentelijk aanbod ontvangt. Ook is daarin aangegeven dat we eind 2024 bewoners informeren over de laatste stand van zaken. 24. Toekomstbestendig bouwen gaat over flexibiliteit en aanpasbaarheid van de woningen en gebouwen, waarbij het bijvoorbeeld mogelijk is om gemakkelijk woningen samen te voegen of te splitsen of gebouwen van functie te laten veranderen. Dit zorgt voor levensloopbestendige en toegankelijke woningen, waar mensen in diverse fasen van hun leven kunnen blijven wonen. Hoe ziet zo'n gebouw eruit en welke materialen worden gebruikt? Er worden meer materialen gebruikt die een lage CO2-uitstoot hebben bij de productie, of zelfs CO2 opnemen en vasthouden. Dus meer hergebruikte materialen en natuurlijke bouwmaterialen die snel terug groeien, zoals bijvoorbeeld hout en stro. Maar minder nieuw steen, beton en metaal. Gebouwen zullen er net als nu heel verschillend uit kunnen zien, maar ook de gevel zal meer uit hergebruikte en snel terug

Nr.	Reactie	Antwoord
		groeiende materialen bestaan. Ook is het belangrijk om nieuwe gebouwen zo te maken dat de materialen in de toekomst goed hergebruikt kunnen worden. 25. Voor het verwezenlijken van meerdere ambities op korte termijn zijn deels financiële middelen beschikbaar.. Voor aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen zoeken we dan ook nadrukkelijk naar financiële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma's. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn. 26. Afgelopen periode hebben we heel veel Overvechters gesproken die hebben meegedacht over de omgevingsvisie. We zien een toename in deze betrokkenheid, zowel bij de omgevingsvisie als bij andere ruimtelijke projecten in de wijk. Deze betrokkenheid willen we vasthouden en versterken bij ontwikkelingen die in de wijk plaats (gaan) vinden. Daarbij nemen we de opgedane ervaringen en leerpunten op het gebied van communicatie en participatie mee. 27. Elke inspraakreactie is zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of de omgevingsvisie aangepast kan of moet worden. Na het vaststellen van de omgevingsvisie Overvecht krijgt u persoonlijk antwoord op uw zienswijze.
341	Via een wijkbericht in mijn brievenbus is bekend gemaakt dat Overvecht is aangewezen als de wijk waar de komende 16 jaar minimaal 5.000 extra woningen en 3.000 extra werkplekken worden bijgebouwd, zo blijkt uit de omgevingsvisie. Ik ben me wezenloos	De keuze om in Overvecht 5.000 woningen en 3.000 werkplekken extra te realiseren is gemaakt in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU). De RSU is in 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. We betreuren het

Nr.	Reactie	Antwoord
	geschrokken van dit plan om een derde van het aantal bestaande woningen erbij te bouwen en ik maak er bezwaar tegen om deze kwetsbare wijk te belasten met zo'n enorm aantal extra woningen en werkplekken. Tevens maak ik bezwaar tegen de wijze waarop de communicatie en inspraak hierover plaatsvindt. De wijze van communicatie en inspraak van deze omgevingsvisie naar de bewoners en betrokkenen vind ik volstrekt onvoldoende, vooral voor z'n omvangrijk plan met zeer grote impact voor alle inwoners van de wijk. In een wijkbericht werd ik uitgenodigd voor een 'inloopbijeenkomst' in april 2024 waar zo'n tien ambtenaren voor een aantal grote borden individueel in gesprek gingen met bewoners die kwamen binnenlopen. De opkomst voor de avond die ik aanwezig was, was overigens gering: er waren meer ambtenaren dan bewoners. Ik maak bezwaar tegen deze vorm van presentatie en inspraak. Normaliter wordt voor een bouwplan door de gemeente op een plenaire informatieavond duidelijk uitgelegd wat het plan omhelst. Na afloop kunnen aanwezigen plenair vragen stellen en vervolgens is er nog ruimte om met ambtenaren individueel in gesprek te gaan. Nu is het gehele plenaire gedeelte weggehaald. Hierdoor is er geen eenduidige informatieoverdracht en verschilt de toelichting per persoon en missen de aanwezigen de totaalvisie. Ook vragen of verduidelijkingen zijn niet plenair uitgevoerd, waardoor de aanwezigen geen totaalbeeld hebben gekregen. Op deze wijze wordt de informatie en inspraak bewust versnipperd en gefrustreerd. Dit rigoureuze plan om het enorme aantal van meer dan 5.000 woningen en 3.300 werkplekken te bouwen is het meest ingrijpende bouwplan dat ooit voor Overvecht is gepresenteerd. Er is niets over gepubliceerd door de gemeente in de media: niet in het Utrechts Nieuwsblad, niet in het nieuwsprogramma van RTV Utrecht, (op een recente reportage over bewonersprotesten tegen dit plan na), niet in het wijkblad Op Dreef, niet op de posters op de prikborden in het wijkbureau en niet in de bibliotheek. Mijn directe buren gaven allemaal aan niet eens op de hoogte te zijn van de plannen toen ik ze vertelde	dat deze informatie u nu pas heeft bereikt via het wijkbericht over de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. We zijn van mening dat het bijbouwen van extra woningen en werkgelegenheid juist hand in hand kan gaan met het verbeteren van de wijk. De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, publicatie in Dreefnieuws, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Bij het maken van een omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt en waren de ideeën concreter op buurtniveau. Op veel verschillende manieren (bijeenkomsten, losse gesprekken, online enquête) zijn deze ideeën per buurt met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek).We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor de bijeenkomsten van oktober en november

Nr.	Reactie	Antwoord
	over de door u bedachte hoogbouw van 2.500 woningen met torens van 70 meter hoog op de plek van Winkelcentrum Overvecht. Bijbehorende rapportages, waaronder een MER van maar liefst 229 pagina's, een ontwerpvisie A van 53 pagina's en een ontwerpvisie B van 112 pagina's, allemaal pas verschenen in april 2024, zijn alleen op het wijkbureau Overvecht en het Stadskantoor in te zien. Ik had nog gevraagd om deze ook in de bibliotheek neer te leggen, zodat ik de plannen na werktijd kon inzien, maar dat werd niet gehonoreerd. Geen Manhattan Minimaal 5.000 woningen en 3.300 werkplekken worden er in Overvecht de komende 16 jaar bijgebouwd. Nergens staat overigens wat het maximaal aantal woningen is, dus het kunnen er kennelijk ook zomaar 6.500 woningen worden, bovenop de 16.000 bestaande overwegend flatwoningen. Dat is een toename van meer dan 30 procent (!) van het aantal woningen. Relatief het grootste deel van die woningen, zo'n 2.500 stuks, worden in het Centrumplan Overvecht bij elkaar gepropt op een stukje grond van 400 bij 300 meter. Het huidige winkelcentrum en omgeving wordt hiervoor gesloopt en ervoor in de plaats komen talloze torenflats met hoogtes van 70 meter, 20 meter hoger dan het hoogste gebouw van Overvecht, The Fizz, dat er onlangs is gebouwd. De bouwoverlast van al die woningen kan zomaar tien of 16 jaar jaar duren. Overvecht, de wijk die volstaat met tienhoogflats, krijgt er gewoon een Manhattan bij. Nergens in Utrecht, nergens in Nederland worden zoveel woningen zo dicht en zo hoog op zo'n kleine oppervlakte bij elkaar gebouwd. Ik maak bezwaar tegen deze omgevingsvisie, omdat: - de massaliteit van de flats en torenflats de troosteloosheid van deze flatwijk verder versterkt en de toch al matige kwaliteit in velerlei opzichten nog verder verzwakt - er door de hoogbouw nog meer ruimte, zicht en licht verloren gaat - de talloze flats veel (zon)licht wegnemen - de flats zorgen voor nog meer plekken waar het altijd maar waait, zo is de ervaring al bij de bestaande tienhoogflats - de CO2-uitstoot van	2023 duidelijker hadden kunnen zijn over de voorgestelde ideeën voor de buurten. Bij de bijeenkomsten tijdens de inspraakperiode is gekozen voor een inloop setting, zodat iedereen de mogelijkheid kreeg om voor het onderwerp van zijn/haar interesse vragen te stellen en informatie in te winnen. Door middel van een wijkbericht en film zijn de belangrijkste punten uit de ontwerp-omgevingsvisie toegelicht. Deze film was te zien bij de bijeenkomsten en ook online te bekijken. De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen. Dit is in 2021 besloten met de vaststelling van de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU). Daarvan zullen er minimaal 5.000 gebouwd worden in Overvecht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	zowel de jarenlange bouwactiviteiten als het groter aantal inwoners daarna onacceptabel hoog blijkt, blijkt ook uit de MER-rapportages (pagina 10, 11 en 12) - deze massale woningbouw in deze wijk met zeer vele hoge flats helemaal niet past - de verkeers- en parkeeroverlast door de 2500 woningen en de winkels extreem zal toenemen - De komst van minimaal 5.000 woningen en 3.000 werkplekken en het verkeer hierdoor leidt tot aanzienlijke schade aan de natuur en groen in en om de wijk - de luchtvervuiling en geluidshinder onacceptabel zal toenemen, waardoor de gezondheid van de inwoners van Overvecht nog verder verslechtert. - de enorme aantallen flats bedoeld voor het CentrumPlan niet bij een spoorzone zijn gebouwd, waar in andere steden juist hoogbouw plaatsvindt om zo de verkeersstromen door auto's te beperken - de enorme en jarenlange bouwoverlast voor omwonenden onacceptabel is De genoemde bezwaren worden allemaal bevestigd in uw MER-rapportage. Overvecht heeft genoeg (van) flats Overvecht wordt al decennia gekenmerkt door grote sociale problemen. De leefbaarheidsscore is de laagste van Utrecht, er sprake van veel armoede, het is de wijk met de grootste achterstand in gezondheid en ook in alle andere probleemstatistieken bungelt deze kwetsbare wijk steevast onderaan. We hebben deze problemen de afgelopen 30 jaar dat we hier wonen, dagelijks kunnen ervaren. De stedenbouwkundige opzet met de troosteloze flats blijkt een sociaal drama. En wat doet U? U bouwt in deze flatwijk nog meer flatwoningen en torenflats die meer dan twee keer zo hoog als de bestaande tienhoogflats zullen worden. In deze kwetsbare wijk worden tussen duizenden en duizenden flats nog eens duizenden flatwoningen bijgepropt: dat 'verdichten' moet volgens u het medicijn zijn voor deze zieke wijk die maar niet gezonder wil worden. De huidige inwoners van Overvecht ervaren sinds drie jaar met eigen ogen en oren wat dat 'verdichten' in de praktijk betekent: ze hebben bij Winkelcentrum Overvecht The Fizz voor hun deur gekregen, een megalomaan complex van 50 meter hoog waar 639 studenten op	

Nr.	Reactie	Antwoord
	elkaar wonen, het hoogste gebouw in de verre omgeving. Deze monsterlijke flats nemen niet alleen het zicht weg, we horen de studenten ook vooral, als ze in de weekenden avond en nachten lang tot 04.00 uur 's nachts dronken vanaf hun speciaal aangelegde feestterras en balkons over de buurt schreeuwen en wij weekenden achtereen niet kunnen slapen. Wat Overvecht nodig heeft, is dat die flats en de massale aantallen woningen verminderd worden, maar uw plan lezend, kiest Utrecht voor een hele andere route: de inwoners krijgen er nog veel meer flats bij: nog meer, nog hoger. Wat heeft Overvecht dan wel nodig in de toekomst? Wellicht kunt u eens in de omgeving rondkijken: in een soortgelijke probleemwijk in Nederland, de Bijlmer in Amsterdam, hebben ze wel begrepen hoe je een monotone flatwijk waar soortgelijke grote sociale problemen speelde, wél kunt kantelen. Daar zijn vele flats gesloopt en zijn fraaie afwisselende woningen, voorzieningen, groen en ruimte om te bewegen voor teruggekomen. En met succes: de Bijlmer veert in alle opzichten op. Ik wil u vragen om af te zien van dit absurde plan om de meest kwetsbare wijk van Utrecht op te zadelen met nog eens duizenden extra flats. Overvecht waar de problemen al zo groot zijn, dient gewoon niet op deze manier gekozen te worden als 'verdichtingslocatie'. Niet in deze aantallen en niet in deze vorm. Als de aantallen en de vorm met minstens de helft worden teruggebracht, kan het winkelcentrumgebied en ook de wijk Overvecht een toekomst tegemoet met een menselijke maat. Gezien de gang van zaken over de huidige wijze van communicatie en participatie, geef ik hierbij aan dat ik vanaf heden bij iedere vorm betrokken en geïnformeerd wil worden over dit plan. Ook maak ik graag gebruik van het recht om in te spreken bij de behandeling van dit plan in de gemeenteraad of andere mogelijkheden van inspraak hiervoor.	
342	Als bewoner van het appartementencomplex Aida aan de Tiberdreef heb ik de Omgevingsvisie voor Overvecht doorgenomen. Op basis van deze informatie maak ik mij zorgen over de toekomstige ontwikkelingen	Het Spoorzoompark is een groene verbindingszone parallel aan het spoor die Fort Blauwkapel verbindt met de Vecht, Overvecht en de binnenstad. Centraal in het Spoorzoompark ligt Station Overvecht. Dit is

Nr.	Reactie	Antwoord
	en de impact die deze zullen hebben op mijn directe omgeving, het stationsgebied. Daarom stuur ik een zienswijze in over de Omgevingsvisie die vooral is gericht op het stationsgebied. **Behoud van Groen:** • In de plannen staat dat de groene Spoorzoom behouden moet blijven en ten hoogte van het stationsgebied zelfs moet worden uitgebreid. Onduidelijk is waar de groene Spoorzoom in het stationsgebied wordt gesitueerd. Advies is om de huidige hoogwaardige groenvoorziening naast de mr Tripkade in combinatie met de platanen op het pleintje naast de Tiberdreef in te zetten voor deze groenstrook. Daarmee krijgt de wijk vanuit Tuindorp een aantrekkelijke entree en blijft het weinige groen in het stationsgebied behouden. • Het huidige groen in het stationsgebied moet ook behouden blijven om de hitte op warme dagen te beperken. Het gebied rondom het CNV-kantoor is op warme dagen merkbaar warmer dan de omgeving door opwarming van de stenen oppervlaktes en weerkaatsing van zon in de glaswanden. Vergroot de warmte niet door nog meer stenen en glazen vlakken toe te voegen in de leefomgeving, ten koste van het huidige groen. **Hoogbouw, Sociale Veiligheid, Drukte en Bereikbaarheid:** • De gemeente heeft voor de wijk Overvecht zowel een doelstelling op gebied van wijkverbetering als uitbreiding wonen en werken. Deze doelstellingen staan op gespannen voet met elkaar. Mijn zienswijze is eerst te investeren in wijkverbetering, op het gebied van sociale veiligheid, bestrijding (drugs)criminaliteit en verkeersveiligheid. Uitbreiding wonen in eerste instantie alleen door middel van koopwoningen, zodat de verdeling	één van de hoogstedelijke gebieden waar we woningen, werkplekken en voorzieningen willen toevoegen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden. Op de kaart zijn hiervoor groenpijlen aangegeven. Hoe en waar deze precies loopt en of er ruimte is voor uitbreiding van de Spoorzoom zal uit het nader onderzoek moeten blijken. We nemen uw suggesties daarbij graag mee. De visie is een klimaatbestendige inrichting van straten en buurten. In 2040 is Overvecht een duurzame en klimaatbestendige wijk, waar de groene inrichting voor verkoeling zorgt. Bij een verder uitwerking van het stationsgebied zullen we rekening houden met de effecten van opwarming. Wij zijn het met u eens dat wijkverbetering voorop moet staan. Het toevoegen van extra woningen kan juist bijdragen aan het vergroten van de leefbaarheid en kwaliteit van woningen, mits kwantiteit en kwaliteit in balans zijn. Tegelijk zijn er ook veel mensen op zoek naar een woning. Kwaliteit en kwantiteit moeten in balans zijn. Een goede ruimtelijke inpassing is daarbij van groot belang, maar ook voor wie je bouwt en in welke categorie. In de omgevingsvisie staat uitgewerkt naar welke mix van woningen we streven en ook hoe we dat willen bereiken. De ruimtelijke aanpak maakt onderdeel uit van de wijkaanpak Samen voor Overvecht. We werken daarin ook aan de aanpak van de veiligheid. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	sociale huur – middenhuur – koop meer in evenwicht komt. Geen hoogbouw toevoegen in het stationsgebied zolang de problematiek van drugshandel niet is opgelost. Meer hoogbouw leidt tot meer anonimiteit en een vergroot risico op crimineel handelen. • Het stationsgebied en dan met name de mr Tripkade, Tiberdreef en de Moezeldreef worden regelmatig gebruikt als racebaan met als gevolg veiligheidsrisico's en geluidsoverlast. Het afsluiten van de mr Tripkade kan hiervoor een oplossing bieden. Andere minder ingrijpende maatregelen kunnen worden overwogen zoals verkeershindernissen of flitspalen. Hou bij nieuwbouw rekening ermee dat er geen nieuwe tunnelachtige constructies gaan ontstaan waarbij geluid wordt weerkaatst. Hoogbouw kan daarom niet te dicht op elkaar, waardoor er in de beperkte ruimte die beschikbaar is in het stationsgebied weinig gelegenheid is voor het realiseren van nieuwe hoogbouw. • De verwachting is dat de gemeente het huidige P+R terrein bij het NS-station zal gaan gebruiken voor woningbouw. Het huidige terrein kan de parkeerbehoefte al nauwelijks aan, auto's staan in perkjes en op trottoirs geparkeerd. Elimineren van deze parkeerplaatsen kan alleen als er voldoende alternatieven worden geboden. Hierbij hoort ook het ontmoedigen van inkomend forensenverkeer, de meeste parkeerplaatsen worden bezet door werknemers van kantoren in het stationsgebied. • Het stationsgebied staat vol met fietsen. Naar aanleiding van de verwachte toename van gestalde fietsen in het stationsgebied zal de capaciteit van fietsstallingen flink moeten worden verhoogd in combinatie met een duidelijk handhavingsbeleid bij verkeerd gestalde fietsen.	Het opheffen van het P+R terrein en het invoeren van betaald parkeren zorgt ervoor dat parkeren in de wijk door forensen minder aantrekkelijk wordt. Op dit moment wordt al gekeken hoe het fietsparkeren bij het station beter kan worden georganiseerd en hoe de capaciteit voor fietsparkeren in het stationsgebied kan worden uitgebreid. In de uitwerking zullen wij zeker rekening houden met de verschillende snelheden van fietsen en diverse types van e-bikes bij de inrichting van nieuwe fietspaden. Zo kijken we bijvoorbeeld of het mogelijk is om in de uitwerking de fietspaden breder te maken zodat er ruimte is om in te halen voor elektrische fietsers die wat harder rijden dan de 'gewone' fietser. Daarnaast leggen we ook snelfietsroutes aan die aantrekkelijker zijn voor elektrische fietsers die wat harder gaan zodat deze fietsers geen gebruik maken van de fietsverbindingen door de wijken. Ook het verplaatsen van snellere fietsers naar de rijbaan is een mogelijkheid die moet worden onderzocht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Versterk de bereikbaarheid van het stationsgebied per fiets. Hiervoor staan in de omgevingsvisie al goede maatregelen genoemd. Het realiseren van een fietsverbinding over de Brailledreef langs de spoorlijn leidt tot verkorte fietsreistijden vanuit andere wijken aan de westkant van Overvecht. Houd bij de inrichting van nieuwe fietspaden rekening met de verschillende snelheden van fietsen en diverse types van e-bikes.	
343	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie,zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij

Nr.	Reactie	Antwoord
	De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: ● De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. ● De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. ● Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **2. Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. ● Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk	de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.

- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid
Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters

Nr.	Reactie	Antwoord
	ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? ● Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. ● Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. ● Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. ● De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. ● In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van	

Nr.	Reactie	Antwoord

hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. Natuur
Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.

Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten;

Nr.	Reactie	Antwoord
	de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. ● Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. **5. Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. ● In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	● Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. ● Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. ● De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. ● Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:	

Nr.	Reactie	Antwoord
	● De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. ● De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. ● De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
344	Met deze mail willen wij onze mening geven over de Toekomstplannen over Overvecht. Wij zijn het gezamenlijk er NIET mee eens. Een van de grootste redenen dat wij er NIET mee eens zijn is, dat de verbindingsweg voor automobilisten op de Carnegiedreef weggehaald wordt. Dat is heel erg nadelig voor ons als Ondernemer van een Supermarkt op winkelcentrum de Klop. Als die weg voor automobilisten weggehaald wordt, kan het lijden tot een enorme omzetverlies voor	De winkels van winkelcentrum de Klop blijven bereikbaar met de auto. In de toekomst soms wel via een andere route door het autovrij maken van de Carnegiedreef. Het aandeel klanten dat met de auto komt is naar verwachting veel lager dan 80% (ook bij Overvecht Centrum is dit veel lager). Verder verbeteren we de bereikbaarheid en wordt het aantrekkelijker voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer en Overvecht. Ten opzichte van de ontwerp omgevingsvisie hebben we de automaatregelen aangepast, zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ons, en alle andere ondernemers op het winkelcentrum De Klop. %80 van onze klanten/inwoners gebruiken die autoweg om ons te bereiken.	
345	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetailleerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: ● De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. ● De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. ● Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **2. Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. ● Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. ● Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk	

Nr.	Reactie	Antwoord

aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.
Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid
Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.
- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?
- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie

Nr.	Reactie	Antwoord
	wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. ● Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. ● Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. ● De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. ● In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4. Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren	

Nr.	Reactie	Antwoord
	van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. ● Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. ● Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. ● De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. ● Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. ● Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en	

Nr.	Reactie	Antwoord
	beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. **5. Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. ● In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. ● Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. ● Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. ● De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	● Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: ● De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. ● De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een	

Nr.	Reactie	Antwoord
	groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. ● De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. ● Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
346	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Deze manage ligt op een prachtige manier ingebed in de natuur aldaar. Niemand kan mij wijsmaken dat dit er mooier op wordt met 4 voetbalvelden. Op deze manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik lees ook dat de voetbalclubs naast sporten een sociale en opvoedkundige waarde voor de jeugd. Nu ben ik zelf al jaren trainer van een Onder 13 team en wij zijn GEEN opvoedkundig instituut. Tuurlijk hameren we op teambelang en discipline maar aanwezigheid en inzet is een zaak van intrinsieke motivatie van spelers en daar bovenop nog de ouders. Dus deze redenering is sowieso al krom. Maar ik kan hem wel door vertalen naar de manage als u dit een argument vindt. Namelijk: Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Uit eigen ervaring, want ik doe dus beide, kan ik wel stellen dat deze manege deze taak meer vervult dan een voetbalclub ooit zou kunnen. De manege betekent voor mij dat mijn dochter haar vaste plek heeft in de natuur om samen met dieren en haar vrienden en vriendinnen elke maandagavond, elke dinsdagavond en elke zaterdag te werken aan haar skills en verzorgende en sociale taken. Ze liep er ook stage en verblijft er vaak ook met anderen zonder training of wedstrijd. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die onherstelbaar is. Er zijn wel andere en betere plekken voor voetbalvelden. Deze keus is fout en te makkelijk. De zich almaar uitdijende stad Utrecht zou haar omringende natuur met rust moeten laten en bouwen op andere plekken moeten kiezen.	
347	In de omgevingvisie Overvecht 2040 wordt een beeld geschetst van de plannen met Overvecht en van de plannen met de buurt	Algemeen: In de omgevingsvisie is het totale Overvecht Centrum opgenomen als hoogstedelijk gebied, waarbij wordt verwezen naar het aparte

Nr.	Reactie	Antwoord
	‘Zamenhofdreef e.o.’, grosso modo het winkelcentrum Overvecht. Ook wordt verwezen naar het in wording zijnde Masterplan. Het gebied Zamenhofdreef e.o. wordt in de omgevingsvisie betiteld als ‘Hoogstedelijk’. Dit betekent onder meer verdichting (toevoeging 2.500 woningen!) door meer bebouwing onder meer op de aanwezige parkeerplaatsen. Als maximale bouwhoogte geldt nota bene 70 meter. Voorts wordt ingezet op meer en zwaardere horeca, op culturele voorzieningen, op weren van auto’s in grote delen van het gebied en op betaald parkeren. De omgevingsvisie als geheel zet voor Overvecht in op het terugdringen van autoverkeer en op het bemoeilijken van bereikbaarheid per auto enerzijds en op het uitbreiden van OV, op uitbreiding van groen en op de uitbreiding van fiets- en wandelfaciliteiten anderzijds. Cliënte merkt op dat in de verbeeldingen in de Omgevingsvisie en in het Masterplan het complex niet meer terug te vinden is. Kennelijk is bij de stedenbouwkundige gedachtenvorming uitgangspunt geweest dat het complex zal verdwijnen, en is op basis van deze aanname de visie (mede) vormgegeven. De VvE merkt op dat dergelijke planvorming, waarbij woningen (en winkels) van mensen letterlijk ‘van de kaart zijn geveegd’ en waarbij ook geen rekening wordt gehouden met het (voort-)bestaan van die appartementen, tot gevolg heeft dat mensen zich gepasseerd voelen en leidt tot de indruk dat er over de hoofden heen tot planvorming wordt overgegaan. Zienswijze VvE De VvE heeft als zienswijze dat in de plannen onvoldoende rekening wordt gehouden met de belangen van de appartementsgerechtigden.	planontwikkelingstraject van het Masterplan. We zien deze ontwikkeling samen met het stationsgebied als kans om circa 55-60% van de totale opgave voor Overvecht te realiseren in een aantrekkelijke, levendige hoogstedelijke setting. Bovendien zien we de verdichtingsopgave als kans voor algehele wijkverbetering met het verbeteren van de woningmix en leefbaarheid in de wijk. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden, waar u gebruik van kunt maken. Inpassing woningen: De omgevingsvisie gaat niet in op dit detailniveau en geeft alleen een hoogstedelijk gebied aan met spelregels voor planvorming hiervoor, waarbij wordt aangegeven dat mogelijk sloop nodig is om het programma te kunnen maken. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Hierbij worden aspecten als bezonning, windoverlast, leefbaarheid meegenomen. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. De verdere uitwerking en afweging vindt plaats in het kader van de planontwikkeling van het Masterplan Overvecht Centrum. Parkeren en Auto bereikbaarheid Betaald parkeren wordt de komende jaren voor de gehele gemeente uitgerold, ook voor u in het Overvecht Centrum. Het kan zijn dat u in de toekomst verder moet lopen voor uw parkeerplaats. Tevens zetten we in op alternatieven voor de auto. We geven in Utrecht voorrang aan gezonde en schone manieren van verplaatsen. De omgevingsvisie richt zich daarom met name op een veiliger en aantrekkelijker inrichting van straten, zodat lopen en fietsen (en bijvoorbeeld gebruik van scootmobiel, rollator, etc) prettiger wordt. Ook het Openbaar Vervoer wordt verbeterd,

Nr.	Reactie	Antwoord
	Door de sterke inzet op verdichting en door het mogelijk maken van zeer hoge bebouwing zal het appartementencomplex, dat slechts drie bouwlagen kent, ingesloten raken. Dergelijke ontwikkelingen zullen van negatieve invloed zijn op de bezonning, op de toetreding van licht en lucht tot en op het (uit)zicht vanuit de woonappartementen. Verder zal de privacy aangetast worden door inkijk vanuit hoger gelegen woningen en zal het leefcomfort op de buitenruimtes afnemen door windoverlast. De inzet op verdichting en de toename van horeca zal voorts leiden tot een afname van de leefbaarheid. Immers zal een veel groter aantal mensen van hetzelfde gebied gebruik maken terwijl dat gebruik voorts wordt geïntensiveerd door meer en zwaardere horecavoorzieningen en door in te zetten op culturele voorzieningen. De ontwikkelingen veroorzaken naar verwachting een toename van overlast en een toename van de duur van de overlast doordat de horeca en de culturele voorzieningen langere openingstijden zullen kennen dan de bestaande winkels. De wens om het aantal parkeerplaatsen te verminderen en tegelijk het aantal bewoners te doen toenemen en de wens om betaald parkeren in te voeren zal bij realisatie leiden tot een afname van gebruiksmogelijkheden. In de bestaande situatie is er steeds voldoende parkeergelegenheid, ook voor bezoekers van de appartementen. Bij de realisatie van de nu voorliggende visie zal parkeren voor bewoners en gebruikers duurder worden en parkeren voor bezoekers duurder en lastiger. Overvecht wordt nu gekenmerkt door ruime hoofdwegen en een ligging dicht bij de ring. Dit alles zorgt voor een uitstekende automobiele ontsluiting. In de concept-visie wordt uitgegaan van sluiting en/of versmalling van toegangswegen en van sluiting van buurtverbindende wegen.	waarbij toegankelijkheid een voorwaarde is. Dit zorgt ervoor dat ook mensen met een beperking waardoor autorijden niet (meer) mogelijk is zich (zelfstandig) kunnen blijven verplaatsen. De autobereikbaarheid wordt Overvechters niet ontzegt. We zorgen we ervoor dat alles met de auto bereikbaar blijft, maar niet altijd meer via de kortste route. Noodzakelijke autoverplaatsingen blijven mogelijk. Buurten worden niet auto- of parkeervrij. Het blijft het mogelijk om in de buurten en op korte afstand van de woningen te parkeren. In de verdere uitwerking van het Masterplan Overvecht Centrum zullen aspecten zoals overlast aan bod komen. Het ontwerp van het Masterplan Overvecht Centrum zal naar verwachting eind 2024 ter inzage worden gelegd voor inspraak. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er wordt weliswaar tegelijk ingezet op een verbetering van OV-faciliteiten, maar verplaatsing per OV is lang niet in alle gevallen en ook niet voor iedereen een optie, nog los van het feit dat de gemeente het niet in de hand heeft of die verbeterde OV-voorzieningen er ook daadwerkelijk komen. Ook op het punt van mobiliteit is de concept-Omgevingsvisie dan ook onvoldoende doordacht althans wordt onvoldoende rekening gehouden met de belangen van de appartementsgerechtigden bij een goede ontsluiting voor het autoverkeer en bij een wegennet dat de feitelijke verkeersstromen aankan en niet verstopt raakt met files en opstoppingen. De concept-visie en met name de plannen rond Winkelcentrum Overvecht worden in belangrijke mate gedreven door de wens tot woningbouw. Blijkens het Masterplan zouden er op en direct rond het winkelcentrum 2.500 woningen bij moeten komen. Hoewel de VvE begrijpt dat dat gemeente Utrecht hier in een opgave heeft, meent zij dat met deze Omgevingsvisie de lasten onevenredig worden verdeeld. Immers zal de VvE en zal het complex te maken krijgen met een intensiever gebruik door toename van horeca en culturele bestemmingen in en rond het winkelcentrum en met zeer veel intensiever gebruik door toevoeging van zeer veel woningen in, op en rond het winkelcentrum. Dit alles wordt gevat onder de euphemistische noemer ‘hoge stedelijkheid’, maar betekent in wezen een disproportionele belasting voor het complex en de omliggende gronden. De VvE verzoekt de raad dan ook om tot een heroverweging te komen, welke er toe moet leiden dat met name ook het voorgenomen gebruik van de directe omgeving van het complex relevant minder intensief wordt gemaakt. Want het klinkt in een plan met leuke plaatjes wel leuk: ‘hoog stedelijk’, maar het betekent in de praktijk een overbelasting van de locatie.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De VvE verzoekt de Raad daarbij tevens nadrukkelijk in de plannen te verdisconteren de optie dat het complex blijft bestaan. Stedenbouwkundige overwegingen en de neerslag daarvan in de Omgevingsvisie zouden ook met die eventualiteit rekening moeten houden.	
348	Natuurlijk zitten er goede punten in de Omgevingsvisie. En we hebben er ook alle begrip voor dat de huisvestingsnood groot is, dus er moeten woningen bijkomen. In onze reactie beperken we ons tot wat ons zorgen baart. Dan gaat het om de volgende punten: • Er zijn diverse gebieden (in rood en oranje aangegeven) waar geschreven wordt over mogelijke sloop en nieuwbouw. Onze zorg zit bij mensen die daar nu een huis hebben en in onzekerheid zitten over hun toekomst. Nu wonen ze in een voor hen betaalbare woning, soms met een hypotheek die ze nu net kunnen betalen. Ook al zouden ze gecompenseerd worden, dan krijgen ze niet zomaar weer een betaalbare woning terug. De vraag is, of je in een wijk als Overvecht juist deze groep moet treffen voor het oplossen van de woningnood. En voor de duidelijkheid, we bedoelen nu niet de mensen met een goed inkomen die relatief makkelijk een nieuwe woning kunnen vinden. • En wat te denken van de delen met sociale woningbouw die ook die kwalificatie krijgen? Zie bijvoorbeeld de rode vlek over de tweelaagse woningen aan de Moezeldreef, van Woonin. Die bewoners zijn volledig afhankelijk van de woningcorporatie. Want gaat die meewerken aan sloop en nieuwbouw? • Een andere zorg die we onder de aandacht willen brengen, is het HOV. Dat is duidelijk anders dan de gewone buslijnen met vele haltes verspreid over de wijk. Het HOV moet vooral snel zijn, dus er wordt maar heel weinig gestopt. De bushalte voor	Het slopen van woningen is iets waar terughoudend mee om wordt gegaan. De opgave om woningen toe te voegen, zonder daarbij het groen aan te tasten, maakt dat er lastige keuzes gemaakt moeten worden. Op sommige plekken kan sloop van enkele (eengezins)woningen een grote bijdrage leveren aan de ambities uit de omgevingsvisie, waaronder het toevoegen van 5.000 woningen. De rode en oranje kleuren geven aan dat áls dit aan de orde is, het plekken zijn voor stedelijke verdichting in hogere dichtheid. We maken bij de keuze voor sloop gebruik van de Leidraad bij sloop of renovatie. Sloop is daarmee alleen aan de orde als de meerwaarde voor de ambities groot is en eigenaren/bewoners hier in meerderheid achterstaan. Tegelijkertijd streven we in 2040 naar een woningvoorraad in Overvecht waarvan 50% sociale huur is en 30% tot het middensegment behoort. Hiermee valt 80% van de woningvoorraad onder de norm betaalbaar. De haltes voor de toekomstige HOV verbinding zijn in de ontwerp omgevingsvisie aangegeven. Naast het HOV blijven ook andere bussen (buurtgericht OV) rijden. De haltes van deze lijnen zijn niet aangegeven, maar zullen waarschijnlijk aansluiten bij de huidige bushaltes. Het is nu dus nog niet bekend of in de toekomst de bushalte voor de Johanneskerk verdwijnt. Inzet is dat er een bushalte in de buurt blijft. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de

Nr.	Reactie	Antwoord
	de Johanneskerk verdwijnt in de plannen. De twee haltes in Zuid liggen ver uit elkaar. • Ook worden er diverse wegen in Zuid afgesloten, zoals de Moezeldreef, de Tiberdreef en de Marnedreef. Want hier mag alleen de HOV-lijn door. En dat geldt ook voor de spoorondergang bij de Mr. Tripkade. Terugdringen van autoverkeer is natuurlijk niet verkeerd, omdat het goed is voor het milieu. Maar we willen wel graag bereikbaar blijven voor veel oudere gemeenteleden die afhankelijk zijn van de auto. Of die geen auto hebben, niet makkelijk kunnen fietsen en voor wie de afstand tot een bushalte veel te ver is. • Dit weghalen van doorgaande autowegen zal mét het verdwijnen van de halte voor de deur van het Johannescentrum, invloed hebben op onze verhuur vrezen we. En die verhuur is belangrijk voor ons, maar zeker ook voor allerlei groepen die gebruikmaken van ons gebouw. • Wat betekent het trouwens dat het Johannescentrum groen/oranje gestreept is op pagina 41/44 (deel A)? Verwijst dat naar 'transformatie in het groen'? En op pagina 43 roept de tekst 'sloop-nieuwbouw is mogelijk' ook vragen bij ons op… Ons gebouw is toch beschermd als gemeentelijk monument? En volgens ons zou het Johannescentrum heel goed kunnen vallen onder 'een van de bijzondere maatschappelijke functies met betekenis voor de buurt/wijk', zoals dat genoemd wordt. Tenslotte, we kunnen Overvecht beschouwen als een kwetsbare wijk met kwetsbare mensen. En er zijn genoeg voorbeelden van discriminatie, uitsluiting en racisme. Maar de wijk laat ook een enorme veerkracht zien. Dat moet óók belicht worden en daar zijn we als kerk steeds naar op zoek.	Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Het Johannescentrum blijft voor alle vervoerswijzen goed bereikbaar. Autoverkeer moet in de ontwerp omgevingsvisie soms omrijden (iets langere reistijd), maar kan gewoon naar het Johannescentrum rijden. Daarnaast is het nog niet duidelijk welke bushaltes precies verdwijnen. Zodra daar meer duidelijkheid over is gaan we met de betrokkenen in overleg om gezamenlijk te bepalen of een halte wel of niet kan verdwijnen. Met de groen-oranje arceringen wordt bebouwing niet weg bestemd. De groen-oranje gebieden (nu: groene buurtranden) hebben tot doel het groen en de buitenruimte te verbeteren. Transformatie is alleen wenselijk als dit kwalitatief en kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deze wijk proberen we samen kerk te zijn, in verbondenheid met de nood en de vragen van de omgeving. En zoekend naar aansluiting en samenwerking. In ons gebouw hangt een prachtig schilderij, ooit gemaakt met mensen van Abrona en onthuld door burgemeester Jan van Zanen. Het schilderij is een hoopvolle verbeelding van hoe Overvecht kan worden en waaraan wij als kerkelijke gemeenschap willen bijdragen. Zo is ook het project Johannes in de Wijk met eetgroepen en buurtbijeenkomsten een hoopvol voorbeeld hoe we kerk in de wijk zijn en kerk vóór de wijk. Dat doen we in en vanuit een prachtig gebouw en met veel enthousiaste vrijwilligers.	groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar en doorlaatbar groen, behoud ecologische structuur. Bijvoorbeeld door anders om te gaan met parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. Wat hierin de (on)mogelijkheden zijn, is maatwerk per plek. Het Johannescentrum is beschermd als gemeentelijk monument. Wij zijn het met u eens dat Overvecht en haar Overvechters een grote veerkracht laten zien en veel bewoners zijn trots op hun wijk. We waarderen het werk dat het Johannescentrum doet in en voor de wijk Overvecht.
349	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot	bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.

- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.
Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters

Nr.	Reactie	Antwoord
	ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.	

Nr.	Reactie	Antwoord

- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een

Nr.	Reactie	Antwoord
	verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht	

Nr.	Reactie	Antwoord

als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.

- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.

Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de

Nr.	Reactie	Antwoord
	recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
350	Onder erkenning, dat het duidelijk is, dat er in Nederland een woningtekort is en dat deze mede opgelost dient te worden door de Gemeente Utrecht, toch een zienswijze op het Ontwerp, dat u hopelijk niet opvat als een “NIMBY”- maar als een opbouwende reactie. In de eerste plaats sluiten wij ons aan bij de gemeenschappelijke zienswijze van een aantal bewoners van het appartementencomplex “Aïda”, dat u separaat (heeft) bereikt. Op de tweede plaats willen wij uit die gemeenschappelijke zienswijze onderstrepen het belang, dat wij hechten aan het behoud van de groenstrook, die van de Moskee via de scholen naar het spoor loopt en	Wij begrijpen dat het behoud van uw uitzicht op het groen langs de Moskee en de scholen voor u belangrijk is. Deze groenstrook behoort tot het Stationsgebied. In de omgevingsvisie is dit gebied aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden. Hoe en waar deze loopt en of /welk deel van het bestaande groen daarbij behouden kan blijven is

Nr.	Reactie	Antwoord
	een cruciaal deel van de spoorzoom is. Wij vinden dit uitermate belangrijk om dit nogmaals in onze zienswijze naar voren te brengen. Voor ons is essentieel, dat ons groene uitzicht niet wordt ingeperkt tot enkel de Mr. Tripkade, namelijk door nieuwe bouwprojecten. We maken ons sterk voor het behoud van onze zichtlijnen en pleiten ervoor, dat, indien de Gemeente toch besluit te bouwen, de nieuwe gebouwen ACHTER de groenstrook worden geplaatst in plaats van, zoals nu in het Ontwerp is ingetekend, alwaar namelijk de groenstrook achter de hoogbouw ter hoogte van de Tannhauserdreef is gepositioneerd. Op deze door ons bepleite wijze waarborgen we het groene uitzicht, dat door ons zo gewaardeerd wordt en versterken we de groene toegang tot Overvecht, zoals de Tiberdreef die nu biedt. En waarborgen we mogelijk onze zichtlijnen op de prachtige wolkenformaties vanuit het westen. En op de derde plaats vragen wij u bij alle nieuwe (bouw)plannen voor Overvecht rekening te houden met de sociale cohaesie van de bewoners onderling. Overvecht heeft plaatselijk en landelijk niet zulk een goede naam wat dat betreft, ook al horen we ook wel degelijk andere geluiden. Laten die andere geluiden overheersend blijven en niet overstemd worden door megalomane nieuwbouwprojecten.	nog niet duidelijk. Wel is op de kaart aangegeven dat we een groenverbinding hier belangrijk vinden om in te passen. We proberen zorgvuldig om te gaan met het bestaande groen en de buitenruimtes zo groen mogelijk in te richten maar kunnen in deze fase niet garanderen dat het uitzicht op het groen zoals het nu is behouden blijft. Sociale cohesie: Verdichting en hoogbouw leiden niet per definitie tot anonimiteit maar kunnen de leefbaarheid en cohesie juist ook versterken. In het hoofdstuk "ruimte voor groei" worden uitgangspunten gegeven die hier aan bijdragen; 1 het zorgdragen bij ontwikkelingen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied. 2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen.
351	Het gaat hier om veiligheid en drukte in de straten bij spelende kinderen. Ik woon naast een basisschool en het is er al zeer druk en veelal gevaarlijk. Meer doorgaande fietsers door de wijk heen past hier niet bij. Ter verduidelijking heb ik document opgesteld. Overwegingen: Er zijn al 3 fietsroutes die maximaal 500m uit elkaar liggen: 1-2-3	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er zitten 3 basisscholen met komend en gaande reisbewegingen de gehele dag (ivm naschoolseopvang) De schoolpleinen zijn speellocaties voor de gehele wijk 24/7 Er zijn momenteel al veel bewegingen in de smalle straten: auto's, fietsers en wandelaars naast alle op straat spelende kinderen.Schoolstraten zijn niet voor niets ingesteld in de wijk. Doorgaand verkeer (fietsers!) dient dus **juist** via de grotere doorgangen plaats te vinden en niet via extra doorggangen die uitkomen op de smalle al overvolle straten in de noordkant van Tuindorp. Locaties 5 en 4 dus niet goed voor fietsers.	en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
352	Ik hoorde van de omgevingsvisie Overvecht. Een groot deel hiervan klinkt mij goed in de oren, zoals de wijk groener, gezond en prettig leefbaar te houden. Waar ik echter wel graag bezwaar voor zou maken is de fietstunnels richting Tuindorp en met name die richting de Prof. Hugo de Vrieslaan. Reden hiervoor is dat Tuindorp naar mijn idee geen specifieke bestemmingen heeft waar verkeer, anders dan woonverkeer naar toe geleidt dient te worden. Er zijn geen winkels of faciliteiten die naar mijn idee een snellere aanrijroute vanuit Overvecht nodig hebben. Tuindorp is nu een rustige en geliefde woonomgeving, waar heel veel kinderen op de stoepen en straten spelen. Dit willen we graag zo behouden en de verwachting is dat wanneer er fietstunnels komen er meer verkeer door Tuindorp zal gaan, waaronder meer fietsers, maar ook elektrische fietsen/fatbikes en mogelijk snor- of gemotoriseerde voertuigen die de rust en veiligheid van de wijk zullen veranderen. Ook als ik specifiek kijk naar onze straat, de Prof. Hugo de Vrieslaan, waar nu een mogelijke fietstunnel op uit zal komen, dan denk ik dat dit voor overlast en onveiligheid zal zorgen. De Prof. Hugo de Vrieslaan is nu geen doorgaande weg (alleen voor bestemmingsverkeer) en het is nu één richtingsverkeer, dit maakt dat onze kinderen hier veilig kunnen spelen. Wanneer hier een fietsroute door geleid wordt vanuit Overvecht, dan zal dit ook tegen het verkeer in zijn en zorgen voor meer drukte en onveiligheid voor onze kinderen en verstoring van de	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	rust in de wijk. Daarbij komt deze straat uit op de Van Bemmelenlaan waaraan meerdere scholen zitten. Deze straat is hierdoor vaak vol met kinderen, we werken juist aan de veiligheid van deze straat en de straten daarom heen (zoals de schoolstraat), wanneer daar meer fietsers en wellicht elektrische fietsers of bijkomen die de school niet als bestemming hebben zal dit voor meer onveiligheid, drukte en overlast zorgen. Er zal dan naar mijn idee een gevaarlijk kruispunt ontstaan tussen de Prof. Hugo de Vrieslaan en de van Bemmelenlaan (er vanuit gaande dat de fietsers van uit Overvecht naar de H. Copijnlaan zullen oversteken en de schoolkinderen op de van Bemmelenlaan moeten zijn. Daarbij zou naar mijn idee de fietsroute via de Prof. Hugo de Vrieslaan erg dicht op de bestaande fietsroute langs de Darwindreef en Eijkmanlaan zitten. Wat betreft fietstijd zou dit niet heel veel uitmaken, aangezien er daar geen oponthoud zou zijn door scholieren, kinderen en ouders en er daar al een goed fietspad ligt die naar de stad leidt. Mogelijk kan het geld gebruikt worden om dit nog verder te optimaliseren. Op de Eijkmanlaan zal dit geen extra overlast verzorgen aangezien er daar al fietspaden liggen waar het geen probleem is als er veel fietsers of elektrische fietsers rijden. Ander alternatief is om de fietsers via de Professor Reinwardtlaan te sturen, waar de weg breder is en er al sprake is van doorgaand verkeer de wijk in en uit, maar ook dit zal naar mijn idee niet veel tijdwinst opleveren. Wij komen als Tuindorpers ook geregeld in Overvecht en evaren de verbinding via de Mr Tripkade en Eykmanlaan/Darwindreef als prima verbindingen. De mensen die wij kennen uit Overvecht geven aan ook geen noodzaak te zien voor fietstunnels. Wij denken dan ook dat het geld beter gebruikt kan worden voor het verbeteren van de al bestaande routes of andere initatieven. Als Tuindorpers zijn wij helaas niet geïnformeerd over de plannen, wat naar ons idee wel van belang is bij een dergelijke verandering van de wijk en de veiligheid. Goed om hier in het vervolg rekening mee te houden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	We hopen dat jullie de plannen zullen herzien en inzien dat de fietstunnels voor overlast, gevaarlijke situaties en mogelijk eerder voor meer afstand tussen de bewoners van de wijken zal zorgen dan saamhorigheid waarnaar het streven is. Nogmaals mijn bezwaren op een tijdje: -overlast in verkeer, geluid, veiligheid -gevaarlijke kruispunt (schoolgaande kinderen) -door Tuindorp fietsen zorgt niet voor een snellere route naar de stad -onnodig verkeer door de nu rustige wijk Tuindorp waar veel kinderen buiten spelen -kans op meer polarisatie dan saamhorigheid. -zonde van het geld, wanneer bewoners geen voordelen zien, dit geld liever gebruiken voor het verbeteren van de bestaande routes of andere initiatieven.	
353	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer ze daar geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en verspilling van belastinggeld. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	
354	Ik hoorde van de omgevingsvisie Overvecht. Een groot deel hiervan klinkt mij goed in de oren, zoals de wijk groener, gezond en prettig leefbaar te houden. Waar ik echter wel graag bezwaar voor zou maken is de fietstunnels richting Tuindorp en met name die richting de Prof. Hugo de Vrieslaan. Reden hiervoor is dat Tuindorp naar mijn idee geen specifieke bestemmingen heeft waar verkeer, anders dan woonverkeer naar toe geleidt dient te worden. Er zijn geen winkels of faciliteiten die naar mijn idee een snellere aanrijroute vanuit Overvecht nodig hebben. Tuindorp is nu een rustige en geliefde woonomgeving, waar heel veel kinderen op de stoepen en straten spelen. Dit willen we graag zo behouden en de verwachting is dat wanneer er fietstunnels komen er meer verkeer door Tuindorp zal gaan, waaronder meer fietsers, maar ook elektrische fietsen/fatbikes en mogelijk snor- of gemotoriseerde voertuigen die de rust en veiligheid van de wijk zullen veranderen. Ook als ik specifiek kijk naar onze straat, de Prof. Hugo de Vrieslaan, waar nu een mogelijke fietstunnel op uit zal komen, dan denk ik dat dit voor overlast en onveiligheid zal zorgen. De Prof. Hugo	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de Vrieslaan is nu geen doorgaande weg (alleen voor bestemmingsverkeer) en het is nu één richtingsverkeer, dit maakt dat onze kinderen hier veilig kunnen spelen. Wanneer hier een fietsroute door geleid wordt vanuit Overvecht, dan zal dit ook tegen het verkeer in zijn en zorgen voor meer drukte en onveiligheid voor onze kinderen en verstoring van de rust in de wijk. Daarbij komt deze straat uit op de Van Bemmelenlaan waaraan meerdere scholen zitten. Deze straat is hierdoor vaak vol met kinderen, we werken juist aan de veiligheid van deze straat en de straten daarom heen (zoals de schoolstraat), wanneer daar meer fietsers en wellicht elektrische fietsers of bijkomen die de school niet als bestemming hebben zal dit voor meer onveiligheid, drukte en overlast zorgen. Er zal dan naar mijn idee een gevaarlijk kruispunt ontstaan tussen de Prof. Hugo de Vrieslaan en de van Bemmelenlaan (er vanuit gaande dat de fietsers van uit Overvecht naar de H. Copijnlaan zullen oversteken en de schoolkinderen op de van Bemmelenlaan moeten zijn. Daarbij zou naar mijn idee de fietsroute via de Prof. Hugo de Vrieslaan erg dicht op de bestaande fietsroute langs de Darwindreef en Eijkmanlaan zitten. Wat betreft fietstijd zou dit niet heel veel uitmaken, aangezien er daar geen oponthoud zou zijn door scholieren, kinderen en ouders en er daar al een goed fietspad ligt die naar de stad leidt. Mogelijk kan het geld gebruikt worden om dit nog verder te optimaliseren. Op de Eijkmanlaan zal dit geen extra overlast verzorgen aangezien er daar al fietspaden liggen waar het geen probleem is als er veel fietsers of elektrische fietsers rijden. Ander alternatief is om de fietsers via de Professor Reinwardtlaan te sturen, waar de weg breder is en er al sprake is van doorgaand verkeer de wijk in en uit, maar ook dit zal naar mijn idee niet veel tijdwinst opleveren. Wij komen als Tuindorpers ook geregeld in Overvecht en evaren de verbinding via de Mr Tripkade en Eykmanlaan/Darwindreef als prima verbindingen. De mensen die wij kennen uit Overvecht geven aan ook geen noodzaak te zien voor fietstunnels. Wij denken dan ook dat het geld beter gebruikt kan worden voor het verbeteren van de al bestaande routes of andere	

Nr.	Reactie	Antwoord
	initatieven. Als Tuindorpers zijn wij helaas niet geïnformeerd over de plannen, wat naar ons idee wel van belang is bij een dergelijke verandering van de wijk en de veiligheid. Goed om hier in het vervolg rekening mee te houden. We hopen dat jullie de plannen zullen herzien en inzien dat de fietstunnels voor overlast, gevaarlijke situaties en mogelijk eerder voor meer afstand tussen de bewoners van de wijken zal zorgen dan saamhorigheid waarnaar het streven is. Nogmaals mijn bezwaren op een tijdje: -overlast in verkeer, geluid, veiligheid -gevaarlijke kruispunt (schoolgaande kinderen) -door Tuindorp fietsen zorgt niet voor een snellere route naar de stad -onnodig verkeer door de nu rustige wijk Tuindorp waar veel kinderen buiten spelen -kans op meer polarisatie dan saamhorigheid. -zonde van het geld, wanneer bewoners geen voordelen zien, dit geld liever gebruiken voor het verbeteren van de bestaande routes of andere initiatieven.	
355	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en verspilling van belastinggeld. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	
356	Er is bij mijn tuinverening Ons Genot erg veel onrust onstaan n.a.v. het in de omgevingsvisie geopperde idee dat een deel van de vereniging plaats zou moeten maken voor een sportpark. Ik nam het eerlijk gezegd niet serieus omdat het als mij als absurd overkwam dat een bastion van het verenigingsleven in Utrecht, waar mensen vaak letterlijk al meer dan 50 jaar vertoeven en in gezelligheid opgaan in hun gemeenschap voor groen en duurzaam tijdverdrijf, in haar eigen unieke vorm, zou moeten wijken voor een sportveld. Zou u wellicht kunnen verhelderen waarom überhaupt overwogen zou worden dat het belang van een extra voetbal of tennisveld zwaarder zou wegen dan het voortbestaan van een diepgewortelde	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten

Nr.	Reactie	Antwoord
	cultuurverwoven stukje Utrecht, voorbeeld van gemeenschapszin en coöperatief burgerschap? En plek van hoog emotionele waarde, waar families generaties lang werken aan hun grond en huisjes, overdragen op kinderen en kleinkinderen; een plek die het type verbintenis geeft wat op zo veel vlakken minder en minder wordt. Die steun biedt voor eenzaamheid, oudere generaties koppelt aan jongere. Het bedient een zeer breed publiek van jong tot oud, en is precies het soort van succesvol initiatief van vereniging wat gekoesterd zou moeten worden door de gemeente. Wellicht is er sprake van een misverstand? Wat wordt er nu precies overwogen? ik heb gekeken in het voorstel, maar vond de kaarten onduidelijk. Wel vond ik de verwijzing van dat Ons Genot een backup locatie zou zijn voor het realiseren van een nieuw sportpark als dat niet zou lukken in Noorderpark. Een sportveld is top, maar het lijkt me dat dat realiseerbaar is zonder de verminking van een van de gemeenschapsprachten van Utrecht. Ik zou u met klem willen verzoeken deze dwaling van geest onmiddellijk te verwijderen uit uw plan, daar het grotere belang van de vereniging Ons Genot zelfevident moet zijn voor iedereen die het welzijn van burgers als toetssteen heeft.	maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
357	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema’s Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	1. Ontbrekende onderbouwing Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor:	De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **2. Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk	

Nr.	Reactie	Antwoord
	aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **3. Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4. Natuur**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen	

Nr.	Reactie	Antwoord

jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. Recreatie

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.

Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die	

Nr.	Reactie	Antwoord
	toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
358	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om teeindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing**	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welkereistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetailleerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: ● De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. ● De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. ● Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.
	2. Mobiliteit	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. ● Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. ● Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. ● Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **3. Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. ● De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? ● Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. ● Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	● Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. ● De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. ● In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4. Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. ● Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. ● Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.	

Nr.	Reactie	Antwoord

- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan
worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. Recreatie

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die

Nr.	Reactie	Antwoord
	door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. ● Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. ● Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. ● De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. ● Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recreatie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: ● In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. ● Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. ● Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. ● De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. ● Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.	
359	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp is een mogelijke brug over de Vecht bij Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat dit onderdeel van de visie onnodig is en ook nog eens nadelige gevolgen heeft voor de wijk en de directe omgeving.. Ik verzoek u dan in de Omgevingsvisie op te nemen dat er geen nieuwe bruggen over de Vecht worden gebouwd. We lichten onze bezwaren toe aan de hand van verschillende thema's. *1. Ontbrekende onderbouwing*	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er zijn op eerdere plannen voor een burg over de Vecht door buurtbewoners meer dan honderd zienswijzen ingediend. Daarop is alleen op hoofdlijnen gereageerd. In de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt opnieuw slechts minimaal onderbouwd van het nut en de noodzaak zou zijn van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een nieuwe brug over de Vecht ertoe dient de reistijd van fietsers te bekorten. In de omgevingsvisie is niet aangegeven voor welke routes dat welke reistijdreductie zou opleveren n wie daar belang bij zouden hebben. Ook in deel B van de omgevingsvisie is bij de technische onderbouwing van de gemaakte mobiliteitskeuzes niet te vinden wat het doel en de voor- en nadelen zijn van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot een nieuwe brug over de Vecht. De onderbouwing ontbreekt niet alleen voor wat betreft doel en nut van nieuwe bruggen, maar ook als het gaat om de gevolgen voor het milieu. In de MER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. In de omgevingsvisie is vermeld dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden. Moeilijk voorstelbaar is hoe een besluit zou kunnen worden genomen over een mogelijke brug aangezien de positieve en negatieve effecten van realisatie ontbreken. Dat maakt overigens ook het gericht formuleren van een zienswijze tot een puzzelstuk. Het lijkt ons dan ook wijs eerst de volgende stappen te zetten. · Onderzoek de positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers en neem die op in de omgevingsvisie. · Stel een MER op waarin de negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving zijn onderzocht. · Mocht die aanvullende informatie ontbreken, dan rest slechts dat het plan voor een of meer nieuwe bruggen over de Vecht uit de omgevingsvisie worden verwijderd. *2. Mobiliteit*	en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt, zowel recreatief als voor woon-werkverkeer. Een brug over de Vecht doet afbreuk aan de waarde van deze hoofdfietsroute. · Als er een brug wordt gebouwd zijn er twee mogelijkheden. Ofwel komt er een lage, beweegbare brug en ontstaat er een gelijkvloerse kruising die de route over de brug als de kruisende weg minder geschikt maakt als doorfietsroutes. Ofwel er komt een vaste brug met een doorvaarthoogte van circa 4 meter met een ongelijkvloerse kruising die dan leidt tot aantasting van de parken aan weerszijde van de Vecht en tot sociale onveiligheid doordat onder de brug gemakkelijk hangplekken ontstaan die aantrekkelijk zijn voor drugsdealers en ander volk met verkeerde bedoelingen. · Op beide oevers is er geen logische en vlotte aansluiting mogelijk op een nieuwe brug over de Vecht. De route naar een brug loopt altijd via een bebouwd deel van Overvecht en Zuilen. Wat dan toch de voordelen zouden zijn van een fietsverbinding over een nieuwe brug wordt in de omgevingsvisie niet duidelijk gemaakt.. · Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn en fietsers naar het bedrijvengebied ten westen van het Amsterdam-Rijnkanaal net zo goed via de J.M. de Muinck Keizerbrug de Vecht over kunnen steken. Alleen een fietser die precies van een plek halverwege de Vechtdijk een bestemming heeft die daar recht tegenover in Zuilen ligt zou wat tijdwinst boeken, namelijk 3 minuten ten opzichte van de Marnixbrug en 2 minuten wie kiest voor de J.M. de Muinck Keizerbrug. Wie een verdere bestemming heeft leidt geen tijdverlies door gebruik maken van de bestaande vaste bruggen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook dit is een reden om de in de omgevingsvisie voorziene bruggen te verwijderen. *3. Veiligheid* Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een nieuwe brug over de Vecht met een gelijkvloerse kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat alle verkeersdeelnemers op de Vechtdijk nu al beperkte ruimte moet delen. • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de omgevingsvisie staat dat de drukte af zal nemen, maar onderbouwing daarvoor ontbreekt. Onderbouwing en de daarbij gebruikte modellen zouden moeten worden toegevoegd. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt een vluchtroute door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. In de omgevingsvisie ontbreekt de opvatting van hulpdiensten over de plannen. • Een nieuwe brug over de Vecht komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Ook over dit aspect zou de visie van de hulpdiensten in de omgevingsvisie moeten worden opgenomen.. *4. Natuur* Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. · Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmonument, als natuur en als ecologische hoofdroute. In de omgevingsvisie wordt daar geen aandacht aan besteed, terwijl dat wel essentieel is. · Een nieuwe brug zal net als de toevoerroutes met het oog op de verkeersveiligheid en sociale veiligheid verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op het leefmilieu voor dieren. · Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatieverkeer: suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers delen het water met gemotoriseerde vaartuigen. Een nieuwe beweegbare brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat moet uitwijken en wachten. De vaardigheid van veel schippers om dat op een verantwoorde manier te doen – constateren we regelmatig - schiet nogal eens tekort. Een nieuwe brug leidt dan ook tot extra risico’s voor veiligheid op de Vecht.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	· Een nieuwe brug zal er ook toe leiden dat beschoeiing en natuurlijke oevers schade oplopen doordat schippers die voor de brug moeten wachten geneigd zullen zijn aan de oever aan te leggen. Deze aspecten van en nieuwe brug ontbreken in de omgevingsvisie. Onderzoek hiernaar moet deel gaan uitmaken van de omgevingsvisie zodat daarmee rekening kan worden gehouden bij de besluitvorming. *5. Recreatie* De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De gevarieerde bebouwing op de rechteroever, de mooie lange zichtlijnen op de linkeroever, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorisch, ecologisch en ruimtelijk waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. In de omgevingsvisie zou dat belang een prominente plaats en ondersteuning verdienen. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau in het Niftarlakepark. Een nieuwe brug over de Vecht met regelmatig wachtende boten voor het visplateau doet het beoogde doel van deze vissersplek teniet. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen gevestigd op het terrein van Scheepswerf De Klop. Een nieuwe brug maakt	

Nr.	Reactie	Antwoord
	het de roeiers moeilijker en meer risicovol om hun sport te beoefenen. Omdat de negatieve gevolgen voor recreatie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. *Conclusie* Het zal duidelijk zijn dat we de bouw van een nieuwe brug ter hoogte van het bebouwde deel van de Vechtdijk, maar ook in het buitengebied, een slecht idee vinden. Naast de bezwaren die we hebben beschreven vinden we het bezwaarlijk dat een aanzienlijke som geld zou worden besteed aan een brug met geen of verwaarloosbare toegevoegde waarde en duidelijke nadelen. Voor een bedrag dat vermoedelijk aanzienlijk lager ligt zouden andere verbeteringen kunnen worden bekostigd, zoals inrichting van het Zandpad als fietsstraat en verbetering van voet- en fietspaden op de beide vaste bruggen. Daarnaast zou het een verbetering zijn wanneer de Vechtdijk in het buitengebied de status (en inrichting) van fietspad, of anders fietsstraat zou krijgen.	
360	Op de vraag wat ik goed vind aan ontwerp omgevingsvisie Overvecht, hierbij mijn zienswijze: Helaas kan ik geen goede dingen in het ontwerp ontdekken !! op de vraag wat ik niet goed vind aan het ontwerp omgevingsvisie Overvecht, hierbij mijn zienswijze: Het plan om woningen die bouwkundig nog in goede staat verkeren te slopen is volkomen absurd! Deze woningen kunnen relatief goedkoop gerenoveerd worden, dat is veel beter voor het milieu. Om woningen te slopen zijn zware machines nodig die veel broeikasgassen uitstoten die in de atmosfeer komen!	We zijn terughoudend met sloop/nieuwbouw. Zowel vanuit het oogpunt van duurzaamheid, als die van huidige bewoners. We stellen dit alleen voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt (bijvoorbeeld de leefbaarheid, woningmix etc.) of bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de 'Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie'. De gemeente is geen eigenaar van de woningen. Er is overleg met de woningbouwcorporaties, maar uiteindelijk bepalen zij over hun eigendom. In het geval van sloop stuurt de gemeente op het circulair slopen (demonteren) van gebouwen om hergebruik van materialen mogelijk te maken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vervolgens moet het puin worden gescheiden, verkleind, en vervoerd worden Ook dit kost heel veel energie en dus uitstoot van veel broeikasgas! Het vrijgekomen betonstaal en glas moet ook worden verkleind afgevoerd en opnieuw worden gesmolten, dit kost ook weer veel energie en dus uitstoot van broeikasgas! Met veel minder bouwinspanning kunnen veel woningen bij gebouwd worden zonder eerst goede woningen te slopen! Dus bouw woningen bij, en renoveer bestaande woningen dat is veel goedkoper en veel beter voor het milieu!!! Om deze absurde plannen te realiseren zullen weer veel bomen worden omgezaagd. Ja er zullen wel nieuwe bomen worden geplant, maar dat zijn kleine bomen die veel minder broeikasgas uit de atmosfeer halen dan de grote oude bomen! Grote bomen geven veel schaduw, verkoelen zij de wijk, en het belangrijkste: ze halen veel Co2 gas uit de lucht! Plant veel bomen bij, laat grote bomen staan! Volgens de plannen zou het verkeer ook veiliger worden in de wijk. Ook dit is een onzin verhaal. Op dit moment is het veilig om je in het verkeer te bewegen en over te steken (tenzij je altijd op je gsm kijkt en niet uitkijkt).	Het uitgangspunt van de gemeente is het zoveel mogelijk behouden van grote bomen en hoogwaardig groen. Per project wordt gekeken wat er moet gebeuren. Bij het uitvoeren van de plannen zullen we niet ontkomen aan het kappen van een aantal bomen. Bij herinrichting om verkeersveiligheid te vergroten of om efficiënte bouwlocaties te maken. Veel bewoners van Overvecht vinden Overvecht niet verkeersveilig. Daarom zetten we sterk in op het anders inrichten van straten en de mobiliteitstransitie. De Rioolwaterzuivering is halverwege de jaren '50 van de vorige eeuw gerealiseerd. Het lag toen aan de rand van de stad. De wijk Overvecht is er omheen gebouwd, waardoor de RWZI nu midden in de wijk ligt. Het is de bedoeling dat de rioolwaterzuivering op termijn wordt verplaatst. Dit gaat echter pas op de lange termijn (na 2050) gebeuren. Het is niet makkelijk een nieuwe locatie te vinden voor de rioolwaterzuivering. Dit wordt daarom stadsbreed opgepakt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Mochten er nog plekken of kruispunten zijn die iets minder veilig zijn, dan zijn deze relatief eenvoudig veiliger te maken: Maak verkeersdrempels met bovenop een zebrapad aangelegd, dat haalt snelheid uit het verkeer en maakt oversteken veiliger Haal wegversmallingen / verkeerssluizen weg, als er minder verkeer is wordt er hier met grote snelheid doorheen gereden. Haal wegpiraten van de weg, tegen deze idioten zijn geen verkeermaatregelen te nemen, ze lappen de regels toch aan hun laars! Als er veel woningen moeten worden bijgebouwd dan zou een veel betere oplossing zijn om de zuiveringscentrale naar buiten de stad te verplaatsen. De stankoverlast die deze zuiveringscentrale in de omliggende wijken veroorzaakt is dan opgelost, en op dit grote terrein kunnen veel woningen worden gebouwd! Een zuiveringscentrale midden in de stad tussen woonwijken is toch absurd!!! Er zijn nog veel meer negatieve aspecten die opgenoemd kunnen worden maar dit lijkt me voorlopig wel genoeg! Het ontwerp heeft de naam "omgevingsvisie Overvecht" , een betere titel zou zijn: 'nachtmerrieplan Overvecht", of plan van een geestelijk gestoorde!	
361	Fijn als er meer ruimte komt voor groen. Helaas heb ik wel veel struiken zien verdwijnen door de jaren heen. Dat betekent het einde voor veel zangvogeltjes die aangewezen zijn op struiken voor broeden en schuilen en voedsel (besjes)	Het streven is om in Overvecht meer struiken toe te passen voor meer biodiversiteit. Per locatie moeten we onderzoeken of dat kan in verband met de sociale veiligheid. Dit valt niet onder de scope van de omgevingsvisie maar zullen we oppakken bij het opstellen en uitwerken

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit kan hersteld worden als er toch geen auto`s meer kunnen rijden. Zet op enige afstand van elkaar struiken neer in groepjes van 3 dicht tegen elkaar aan om die vogels weer leefgebied te bezorgen. Dat kan dan prima langs de Carnegiedreef. In het middengebied. En tegenover de Jamaicadreef. En op misschien wel meer plekken. Voorts: leg in wijkblaadjes uit waarom er speciaal in het voorjaar, ondanks festiviteiten niet geknald mag worden met vuurwerk. De vogels schrikken, verlaten hun nest met broedsel en komen daar niet meer terug. Een verloren jaar voor de voortplanting. Dit ter aanvulling van de plannen. Het idee van opgesloten raken in de wijk lijkt me onzin. Juist de combinatie openbaar vervoer en smartphonegebruik (9292ov) maakt het mogelijk efficiënt te reizen. Voor de ouderen en gehandicapten zijn er wmo-voorzieningen die de regiotaxi goedkoop maken. En wat te denken van e-bikes met 3 of 4 wielen? Die zijn er ook al.	van bijvoorbeeld herinrichtingsplannen. Hierbij betrekken we de bewoners. Het geven van uitleg over het vuurwerkverbod hoort niet bij de scope van de omgevingsvisie maar geven we door aan het wijkbureau. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
362	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of

Nr.	Reactie	Antwoord
	wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.	voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.
Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Nr.	Reactie	Antwoord
	Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.	

Nr.	Reactie	Antwoord

- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
363	Ik wil graag reageren op de mogelijke gewenste wandel en fietsroute, waarbij via een tunnelverbinding onder het spoor een wandel/-fietsroute wordt gecreëerd tussen Overvecht en Tuindorp (nabij het Rietveld College). De fietsroute zorgt ervoor dat er verkeersstromen tot gang komen vanuit Overvecht naar: het Gerrit Rietveld college, Winkelcentrum de Gaard en het centrum van Utrecht.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te

Nr.	Reactie	Antwoord
	Deze fietsstromen ontstaan omdat de fietsroute dan bijna 3 minuten korter wordt. Vanuit die optiek is wat voor die tunnel te zeggen en lijkt het macro beleid waardoor deze tunnel er mogelijk komt, fietsvoordelen te bieden. Als je de situatie hier micro belicht zie je dat dit voordeel ten kosten gaat van woongenot en fietsveiligheid. Het woongenot wordt benadeeld doordat de nu rustige wijk Tuindorp minder rustig zal worden door het toenemend aantal fietsers. Als je de verkeerstromen ziet (Rietveld College en Centrum), zal dit hoofdzakelijk door de jeugd worden gebruikt die veelal – zeker in groepen – luidruchtig kunnen zijn. Nu is het woongenot moeilijk te kwantificeren maar het is de uitstraling van de wijk en de rust van de wijk die mij heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen en de rust in de straat is echt een woongenot. Het is zo rustig dat kinderen regelmatig op straat spelen. Voor mij is dit daarom een belangrijk punt, wat met een fietsroute precies door jouw wijk verstoord wordt. Daarnaast is de fietsveiligheid er niet door gediend: Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt.Op dit moment zijn er rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf.	bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat mijn inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, wil ik u verzoeken dit gedeelte van het plan te schrappen.	
364	In de visie zijn plannen ingetekend voor een tweetal tunnels onder het spoor tussen de wijk Overvecht en de buurt Tuindorp. Een vreemde situatie wat mij betreft aangezien er al sprake is van drie (verkeers)doorgangen. Via de Mr. Tripkade, via het NS-station (voetgangers) en via de Darwindreef/Eykmanlaan. De toegevoegde tunnels in de visie zorgen voor extra verkeer op punten in Tuindorp die niet berekend zijn op dit extra verkeer. Er is binnen Tuindorp onvoldoende ruimte om extra verkeer van (elektrische) fietsen en brommers/scooters af te handelen. Dit geldt nog extra op de piekmomenten bij de scholen en kinderopvang in de straten die deze extra verkeersdruk op moeten vangen. In het kader van een vergoten van een veilige verkeersituatie voor schoolgaande kinderen en ouders zijn recent diverse schoolstraten door gemeente ingevoerd om hier juist verbetering in aan te brengen. Bovendien is de vraag welk probleem er met nieuwe tunneldoorgangen wordt opgelost? Mijn inziens kan het geld dat hiervoor aangewend moet worden beter ingezet worden voor de kansengelijkheid en bestaanszekerheid van de Overvechters op het gebied van bijvoorbeeld onderwijs, werk en gezondheid. Ook zorgen extra doorgangen voor ongewenst verkeer in de vorm van hangjongeren die de leefbaarheid en veiligheid van de buurt niet ten goede komen. In de afgelopen jaren zijn er verschillende geweldsincidenten geweest tussen spelende basisschoolleerlingen en hangjongeren uit Overvecht. De wijkagent is van die incidenten op de hoogte. Het toevoegen van extra tunnels kan naar mijn mening zorgen voor een toename van dergelijke incidenten. Hetgeen logischerwijs niet gewenst is.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wat mij betreft zou de inzet van de gemeente erop gericht moeten zijn om de bestaande doorgangen bij met name de Mr. Tripkade en Darwindreef/Eykmanlaan te verbeteren. Te denken valt aan betere verlichting en inrichting van de tunnel bij de Mr. Tripkade. En een tunnel in plaats van een spoorwegovergang bij Darwindreef/Eykmanlaan. Die laatste kan bovendien de verkeersdoorstroming ten goede komen.	
365	Bij deze wil ik bezwaar maken tegen het plan Overvecht Centrum. Hoewel het een prachtig plan lijkt, zal de werkelijkheid totaal anders zijn. Ik heb met name bezwaar tegen de megalomane afmetingen van dit Manhattan aan de Vecht. Woontorens van 70 meter hoog? Wie wil daar nu in wonen? Ik heb het vermoeden dat de commissie haar huiswerk niet goed heeft gedaan. In een dergelijke woontoren zullen de appartementen rond de 1 miljoen of meer moeten opbrengen en wie kan dat nu betalen? Zeker niet de vele bewoners die nu in dit gebied wonen, waar moeten die heen? Dat er in Utrecht woningen nodig zijn is duidelijk, maar GEEN appartementen van 1 miljoen of meer! Starterswoningen, eindwoningen, ja die zijn nodig en dat kunnen prima appartementen zijn, maar dan niet in zulke woontorens, maar in lagere varianten van max 40 meter hoog, dat is nog een beetje menselijke maat. Bovendien lijkt de commissie niet gekeken te hebben naar het verlies van zonlicht of van licht sowieso, waardoor die leuke sfeerimpresssies lariekoek zijn. Niks gezellige terrasjes met een zonnetje en een parasolletje, het is er donker zonder licht. En ook de vreselijke winden die rond deze hoge torens zullen blazen maken van een leuk terrasverblijf een illusie. Op dit moment zie ik vanuit mijn appartement, waar ik met zeer veel plezier woon, de twee torens van Eneco (mijn twin toners), echter op de maquette leken deze, voor mij redelijk hoge torens, luciferhoutjes	De omgevingsvisie voorziet in een hoogstedelijk milieu in Overvecht Centrum. De omgevingsvisie voorziet de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Hogere bebouwing en hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. Hier wordt bij nadere uitwerking verder invulling aan gegeven. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	vergeleken bij de geplande giga woontorens. Ik hoop dat mijn bezwaar reden is om de plannen nog eens te bekijken en aan te passen zodat er een werkelijk prettig bewoonbaar gebied omstaat waar ook alle kleine winkeltjes en alle marktkooplui een betaalbaar plekje kunnen vinden.	
366	Geschrokken was ik toen ik las dat er plannen zijn om Tuinvereniging Ons Genot te gebruiken om voetbalvelden te plaatsen. Graag laat ik u via deze mail weten dat ik bezwaar maak en een andere zienswijze heb dan de gemeente heeft over dit stuk grond. Utrecht is een drukke volgebouwde stad. Deze Tuinvereniging is naast het stukje natuur/bos bij slot Zuilen een prachtige oase om even op adem te komen in de natuur. Om een grotere tuin te hebben en gebruiken en de stad even kan ontvluchten. Mijn man en ik hebben met ons gezin een tuin en maken hier veelvuldig gebruik van. We zijn hier wekelijks om naast onze drukke en verantwoordelijke banen even bezig te zijn met wat anders, namelijk tuineren, handen in de aarde, planten van bloemen, bomen, verbouwen van groenten en dit alles om ook nog mee te geven aan de generatie na ons, want onze dochter neemt vaak vriendinnen mee die hierdoor veel leren over het omgaan met de natuur. Het verenigingsleven op Ons Genot is ook belangrijk omdat we als veertigers veel leren van de oudere ervaren mensen op de tuin die ons kunnen vertellen hoe het beste gras te laten groeien of wanneer je het beste je tomaten kan bijsnoeien. Kortom, veel kennis, ervaring en genot om samen een stuk groen in Utrecht te laten groeien en bloeien. De tuinen zorgen voor groen, voor insecten en andere dieren zoals vogels die kunnen broeden en genieten van al het groen. Op deze manier zorgen we voor verkoeling in de stad en bouwen mee aan een	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	stukje natuur wat goed is voor mens en milieu/diversiteit. Mensen wandelen graag naar de tuinen, kinderen spelen er in onze speeltuin, kortom het is ook een plek voor mensen uit de stad die geen tuin hebben en graag even komen buurten. Daarnaast is een tuin van 250 vierkante meter per gezin ook een behoorlijke investering in tijd en geld. Planten en bomen en bloemen en zaden kosten geld. Veel geld. Er is veel geld uitgegeven aan groen en gereedschap en tijd om planten en bomen te laten groeien en voetbalvelden plaatsen zou betekenen dat er heel veel investering/ geld/ natuur kapot gaat en verloren gaat aan stukken gras met verlichting erboven wat de insecten en dieren weghaalt van hun plekken. Ons verplaatsen zou betekenen opnieuw beginnen, dat gaat decennia duren om alles weer op te bouwen los van het feit dat veel mensen zullen afhaken en dit niet zouden willen. Wij niet. Op deze plek ontmoeten verschillende mensen elkaar met hart voor de natuur en ook van allerlei pluimage wat maakt dat het een divers publiek is en waar eigenlijk geen woonwijk tegenop kan. Leerzaam ook op een dieper niveau van inclusiviteit. Voetbalvelden zitten al vlak bij ons in de buurt dus ik begrijp niet waarom er nog meer moeten komen. Voor een nieuwe wijk? Prima, maar niet in ons mooie stuk groen!! In ieder geval dan liever een stuk industrie weg of verplaatsen dan een prachtig stuk natuur. Ik ben er dus op tegen dat Ons genot verwijderd zou moeten worden. Het maakt mij verdrietig dat dit überhaupt een plan is.	
367		Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij willen bezwaar aantekenen op het plan om een tunnel te realiseren aan de Prof van Bemmelenlaan. Dezelfde redenen gelden ook voor de geplande tunnel aan de Hugo de Vrieslaan: 1) De tunnel heeft geen meerwaarde voor ontsluitingEr zijn in Tuindorp geen winkels of anderszins bestemmingen die door deze tunnels extra ontsloten zouden worden t.o.v. de huidige situatie. De straten in een woonwijk dienen rust en veiligheid te bieden voor een ieder in de wijk en geen doorgangsweg te zijn. De connectie met de andere wijken in Utrecht ligt aan de randen van de wijk, daar zijn de wijken Overvecht en Tuindorp al ontsloten. 2) De tunnel is een potentiele bron van overlastTen eerste door kris-kras verkeer in de wijk. Het plan beschrijft een (fiets)tunnel, maar waar fietsen kunnen gaan, kunnen ook scooters gaan. Het aantal scooters en fat-bikes wat dan door de tunnel via de Prof van Bemmelenlaan, de Prof Ritzema Boslaan en de Regentesselaan kris kras door de wijk kan gaan zal aanzienlijk toenemen. Er is niks in de wijk om naar toe te gaan.Ten tweede zijn tunnels in het algemeen geen charmante plekken. Er kan ook overlast ontstaan doordat jongeren met scooters e.d. zich gaan ophouden in de tunnel. Dit vinden wij niet wenselijk voor de rust in de buurt en achten wij onveilig voor voetgangers en spelende kinderen.3) De tunnel is onveilig voor kinderenSpelende kinderen in de wijk Tuindorp kunnen zo gemakkelijk aan de andere kant van het station terecht komen waar de verkeerssituatie met sneller rijdende auto’s onveiliger is. Van ons huis is het voor onze drie kleine jongens dan 2 min steppen om daar te staan.4) De tunnel biedt geen toegevoegde waarde op bestaande fietstunnelEr is een fietstunnel op ca 300m verder van de geplande locatie aan de mr. Tripkade. Aan de andere kant van de wijken is er ook het fietspad aan de Eykmanlaan nabij, wat recentelijk nog is vernieuwd en verbreed. Via deze routes ben je binnen 10 minuten van de ene in de andere wijk. De scholen aan de Tuindorp kant bieden ouders gratis pasjes om te voet via station Overvecht onder het spoor door te gaan. Opgegroeid in Drenthe fietste ik zelf meerdere kilometers, o.a. door een heel stuk door het bos om naar school te komen – door weer en	verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wind. Dat was heel gewoon en gezond.5) De tunnels leveren heel weinig snelheidswinst opHet gaat bij de Prof van Bemmelenlaan om ca 300m en bij de Hugo de Vrieslaan t.o.v. Darwindreef/Eykmanlaan misschien om 300 tot 500m. Dit gaat om 1 a 2 minuten tijdswinst op de fiets. 6) De tunnels hebben slechte kosten/baten verhouding De bouw van een dergelijke tunnel is erg kostbaar. De tunnel aan de Boorstraat is geschat op 40 miljoen2 euro. Wij vinden die kosten voor de burger niet in verhouding staan en zien zoals hierboven genoemd geen duidelijke baten van de tunnels. Wij zijn van mening dat een dergelijk budget een betere bestemming kan krijgen waarbij alle Utrechters, de bewoners in Overvecht en Tuindorp, beter gebaat zijn. Denk hierbij aan een grootschalige renovatie van winkelcentrum Overvecht om daar een winkelcentrum met allure van te maken of het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarnaast vragen wij ons het volgende af. Waarom het plan om deze fietstunnel(s) te realiseren niet is opgenomen in de Omgevingsvisie 2040 van de wijk Tuindorp (Noordoost3)? In de Omgevingsvisie 2040 van Tuindorp staat het behoud van de wijk voorop. De gemeente wil de bestaande kwaliteiten van deze wijk behouden en versterken. En dat voetgangers veiliger over kunnen steken. Wat de geplande fietstunnel(s) hier aan bijdragen is volledig onduidelijk? Waarom zijn de Utrechters in de wijk Tuindorp niet actief geinformeerd over deze plannen, bijvoorbeeld via een Wijkbericht? Op de site zien wij dat de voorbereidingen in september 2022 zijn gestart. Wij zijn geinformeerd via onze StraatApp, net zoals vele andere buurtbewoners, ongeveer vijf weken voordat deze mogelijkheid tot inspraak sluit (20 mei). Dit geeft geen gevoel van inclusiviteit voor alle Utrechters.	
368	Wij zijn tegen deze plannen van Overvecht: • Afsluiten van straten voor autoverkeer • Weghalen van parkeerplekken op straat in woonbuurten	Dank voor uw zienswijze. Hieronder zullen we hier op onderwerp op reageren. **Participatieproces**

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Versmallen van de Brailledreef naar 1 rijbaan per rijrichting • Verdwijnen van de huidige buslijnen door de wijk Brief: Op 4 april 2024 maakte ik bij het Stadskantoor deze foto van een bord dat bij de ingang stond:  Dat deze stelling in relatie tot de Omgevingsvisie Overvecht voor veel Overvechters niet opgaat, zal ik u in deze zienswijze beschrijven. Kortgezegd komt het erop neer dat op basis van een participatieproces waarbij bewoners te weinig gehoord zijn en een inhoudelijk gebrekkige motivatie, de in de Omgevingsvisie beschreven ingrijpende gebiedswijzigingen **niet** mogen worden doorgevoerd. Aan de hand van de Delen A en B, het Participatieverslag, PlanMER, Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht en het Mobiliteitsplan 2040 geef ik een reflectie op de tekortkomingen in het gehanteerde participatieproces en zal ik de Omgevingsvisie inhoudelijk bespreken,	Met de publicatie van de inspraakperiode van 8 april tot 20 mei 2024 in het gemeenteblad van de gemeente Utrecht van 5 april 2024 heeft de gemeente voldaan aan de wettelijke vereisten voor de bekendmaking. Het versturen van een wijkbericht is een belangrijke aanvullende, maar niet verplichte manier om de inspraakperiode onder de aandacht te brengen van Overvechters. Dat het wijkbericht na het begin van de inspraakperiode is bezorgd, heeft geen gevolgen voor de termijn van de inspraak. Het is niet verplicht om stukken die ter inzage liggen (kosteloos) op papier te verstrekken. In eerst instantie waren wij niet op de hoogte van uw beperkingen. Daarom heeft het langer geduurd voordat u de papieren versie kreeg. Het is gebruikelijk dat in de periode van ter inzage legging alleen de documenten waarop inspraak mogelijk is ter inzage worden gelegd. De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Deze tussentijdse peilingen zou je als draagvlakmetingen kunnen zien. Bij sommige thema’s, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het

Nr.	Reactie	Antwoord
	waarna ik tot slot een reactie geef op de foto. In de beschrijvingen zijn uitspraken en zorgen van 402 bezorgde Overvechters verwerkt. PARTICIPATIEPROCES a. Om de Omgevingsvisie en de mogelijkheid een zienswijze in te dienen onder de aandacht te brengen van bewoners van Overvecht heeft de gemeente per post.nl een Wijkbericht verstuurd. In mijn straat en omliggende straten is dit bezorgd op woensdag 10 april 2024, eind van de middag. De **reactietermijn is zes weken** en zou pas in mogen gaan op de dag na ontvangst van het Wijkbericht. Dus niet vóór het Wijkbericht bezorgd is: vanaf maandag 8 april, zoals vermeld in het Wijkbericht. De reactietermijn van zes weken is al kort om een zorgvuldige zienswijze op te stellen over deze ingrijpende gebiedswijziging, nóg korter is niet correct. Ik heb de projectmanager hierop op 10 april geattendeerd en twintig dagen later ook de senior projectmanager, maar van beiden **geen antwoord gekregen**. In het Wijkbericht staat dat je voor meer achtergrondinformatie diverse documenten kunt downloaden of een papieren versie inzien in het Wijkbureau. Alles bij elkaar hebben de teksten een omvang van ongeveer achthonderd pagina's. Door lichamelijke beperkingen kan ik die hoeveelheid tekst niet digitaal lezen en kan ik niet dagen achtereen in het Wijkbureau gaan zitten om te bestuderen. Toch wil ik de kans hebben om goed gedocumenteerd mijn zienswijze op te stellen. Daarom heb ik de projectmanager om een papieren versie van de documenten verzocht. Na in eerste instantie een afwijzing van mijn verzoek heeft het bijna drie weken geduurd – met daarin steeds weer een volhardende **afwijzing van de gemeente** om voldoende rekening te houden met mijn beperkingen – voor ik een papieren versie van alle	draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. Het is inherent aan het maken van een omgevingsvisie dat de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau zijn. Aan de start van het proces hebben we Overvechters dan ook vooral gevraagd naar wat zij belangrijk vinden voor hun wijk. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt. Vanaf fase 3 werden de ideeën concreter op buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten maar ook in diverse losse gesprekken met Overvechters en van verschillende culturen en achtergronden en via online enquêtes zijn deze ideeën besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. Daarnaast is het de vraag of er significant andere meningen of geluiden spelen in de wijk, die wij nog niet hebben opgehaald. Op basis van de reeds opgehaalde inbreng van Overvechters, schatten wij in dat dit gering is. Met andere woorden; wij verwachten dat de opgehaalde meningen en belangen een redelijk beeld geven van wat Overvechters vinden. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. Uiteindelijk neemt de gemeenteraad een besluit, waarbij inzicht wordt gegeven in de opgehaalde meningen en zienswijzen van Overvechters.

Nr.	Reactie	Antwoord

documenten mocht ontvangen. Hierdoor was het moeilijk om in de resterende tijd alles te bestuderen en werd onvoldoende recht gedaan aan het VN-verdrag Handicap en het daarop gebaseerde Stadsakkoord 'Utrecht voor iedereen toegankelijk'. Daar komt bij dat de Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht en het Mobiliteitsplan 2040, die beiden een belangrijk grond vormen voor de Omgevingsvisie, bij het Wijkbureau **niet ter inzage** liggen.

b. Uit het Participatieverslag[1] blijkt dat het participatieproces op zo'n manier is ingericht dat het de meeste bewoners van Overvecht niet bereikt, getuige de cijfers:

gemeente	enquête		gesprekken bewoners met
	deels ingevuld	/ helemaal ingevuld	
fase 1 (0,41 % - 1,81 %)	385 (1.1 % - 2,14 %)	/ 252 (0,72 % - 1,4 %)	145
fase 2 (0,49 % - 0,94 %) + wat organisaties	569 (1,63 % - 3,16 %)	/ 252 (0,72 % - 1,4 %)	170
fase 3 (0,89 % - 1,72 %) + wat organisaties	1479 (4,23 % - 8,22 %)	/ 495 (1,41 % - 2,75 %)	310

De gemeente noemt dit in het Participatieverslag (p.8) een "relatief hoge betrokkenheid". Maar zegt iets verderop: "Terugkijkend hadden we nóg beter kunnen inzetten op gesprekken in de wijk en aansluiten bij bijeenkomsten en evenementen waar Overvechters van diverse achtergronden aanwezig zijn.". Als je bedenkt dat Overvecht ongeveer 35.000 inwoners telt en de wijkberichten naar 18.000 adressen gestuurd zijn, is het aantal reacties niet veel, zelfs erg weinig. (Ik heb

Wij erkennen dat de wijkberichten aan de start en halverwege het proces (oktober 2023) duidelijker hadden moeten zijn in wat er aan ideeën voor de omgevingsvisie voorlagen. Daarom bevatte het laatste wijkbericht (april 2024) veel informatie over de omgevingsvisie, toegespitst op de buurt. Aanvullend op de bijeenkomsten, hebben er gedurende een jaar ook diverse 'losse' gesprekken met Overvechters plaatsgevonden (200+). Bij deze gesprekken lag juist de nadruk op laagdrempeligheid en diverse culturele achtergronden. Uitnodigingen voor deze gesprekken verliepen via Overvechters zelf en waren dus aanvullend op de uitnodigingen middels de wijkberichten. Wij zijn van mening dat deze diverse vormen van meningen ophalen een breed en goed beeld oplevert van wat Overvechters belangrijk vinden. Dit hebben we waar mogelijk meegenomen in de omgevingsvisie, en geven we mee aan de gemeenteraad om een weloverwogen besluit te nemen.

Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek).

Het klopt dat een omgevingsvisie een integraal document is waarin alle ruimtelijke thema's terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee is de omgevingsvisie geen exact plan. In tekst, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zijn we zo duidelijk mogelijk geweest over wat de voorgestelde keuzes betekenen. Vanwege de

[1] 101 Waarden van Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	de genoemde reacties in het schema omgezet in percentages naar aantal inwoners en adressen.) Of met andere woorden: het grootste deel van de bewoners heeft geen reactie geleverd. Die meningen zijn dus niet meegenomen in de voor iedereen ingrijpende plannen voor gebiedswijziging. Daarbij: uit de genoemde aantallen blijkt niet of dit allemaal verschillende mensen zijn, of dat dezelfde mensen naar meerdere bijeenkomsten gingen en meerdere enquêtes invulden. Daar komt ook nog bij dat bijeenkomstbezoekers en mensen die de enquêtes invulden lang niet allemaal positief ingestemd hebben met de plannen. Dat maakt de genoemde aantallen te rooskleurig en zeker **niet representatief**. De keus voor een gebundelde verdichting met HOV-as (Variant 1) is dus evenmin gestoeld op een representatieve participatie van bewoners van Overvecht. Als een woningcorporatie groot onderhoud uit wil voeren, dan is 70 % draagvlak van de bewoners nodig. Nu de gemeente zulke ingrijpende gebiedswijzigingen in Overvecht door wil voeren, lijkt het of met veel minder draagvlak de plannen toch uitgevoerd kunnen worden. Een voorbeeld: ongeveer tien jaar geleden wilde de gemeente de Gangesdreef in Overvecht gedeeltelijk afsluiten voor autoverkeer. Bewoners wilden dat niet. Met een aantal bewoners hebben we toen zoveel handtekeningen opgehaald dat dat voor de gemeente aanleiding was om ook zelf een draagvlakmeting uit te voeren. Op basis van dat resultaat heeft de gemeente besloten de straat niet af te sluiten. Kennelijk kan een **draagvlakmeting** ook voor de gemeente een gehanteerd instrument zijn. Waarom dan niet voor een veel ingrijpender gebiedswijziging? Overigens staat in de huidige plannen de voorgenomen afsluiting van de Gangesdreef toch weer genoemd. Veel bewoners krijgen daardoor de indruk dat hun wensen en meningen er voor de gemeente niet toe doen.	onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. Wanneer mogelijk, is in de omgevingsvisie aangegeven dat specifiek rekening wordt gehouden met de (voorbeelden van) genoemde doelgroepen. Bijvoorbeeld door altijd voldoende parkeergelegenheid dichtbij bestemming (woning, voorziening) te hebben. Bij het uitwerken van plannen worden de belangen van deze doelgroepen meegenomen. Deze en andere Overvechters worden bij het uitwerken van de plannen betrokken. Waar nodig worden problemen nader onderzocht en samen met betrokken Overvechters oplossingen gezocht. Het doel van het wijkbericht, de film, de bijeenkomsten, etc. in de inspraakperiode was om Overvechters te informeren over de ontwerp omgevingsvisie. Bij de bijeenkomsten hebben wij zienswijze formulieren ter beschikking gesteld, maar het was aan eenieder zelf om een zienswijze in te dienen. In het Mobiliteitsplan 2040 is voor het Openbaar Vervoer netwerk het op hoofdlijnen het (toekomstige) OV netwerk opgenomen. Het gaat uit van een systeem van radiale en tangentiale lijnen (het zogenaamde ‘wiel met spaken’). Binnen dat voorstel zijn voor delen van Utrecht verschillende uitwerkingen mogelijk. Voor Overvecht is die verdere uitwerking ten aanzien van OV infrastructuur/verbindingen nu opgenomen in de ontwerp omgevingsvisie. De uiteindelijke lijnvoering moet nog worden bepaald. De huidige buslijnen door de wijk verdwijnen niet. Naast de HOV lijn blijft er ook buurtgericht OV door de wijk rijden. Bij de uitwerking van de omgevingsvisie in vervolgprojecten zullen we rekening houden met mensen met een beperking. Belangrijke

Nr.	Reactie	Antwoord
	Getuige de deelnamecijfers in de eerste drie fases is de **gehanteerde participatiewijze ontoereikend** en zijn er te weinig bewoners gehoord. Een schriftelijke zienswijze indienen is voor velen al helemaal een brug te ver. Op de eerste plaats is de volgorde in het gehele proces niet afgestemd op (de problematiek van) en met de bewoners in Overvecht. Een juiste volgorde zou zijn: eerst vragen aan bewoners wat hun wensen zijn over hun woonwijk. Die informatie moet niet alleen opgehaald worden via inloopavonden waar veel mensen niet naartoe gaan. Evenmin is een digitale enquête met sturende vragen geen goede methode om veel bewoners te bereiken. Pas op basis van voldoende opgehaalde informatie kan men een eerlijke omgevingsvisie opstellen die recht doet aan de bewoners van de wijk[2]. Als de gemeente concludeert dat zij in de eerste drie fases "[…] nóg beter (had) kunnen inzetten op gesprekken in de wijk […]" (Participatieverslag, p.8), dan is het niet te begrijpen dat de inloopavonden in april 2024 tóch weer op dezelfde wijze als voorheen georganiseerd zijn: op een manier van uitnodigingen die te weinig Overvechters aanspreekt. Veel Overvechters die ik in de afgelopen weken sprak, hadden het Wijkbericht niet gelezen omdat: - zij zelden post van de gemeente (kunnen) lezen; - de envelop op een stapel belandde tot men er tijd voor had;	adviesorganisaties op dit gebied, zoals Solgu en U op Leeftijd zullen hierbij worden betrokken van advies. **Samenvattend** Gezien de uitgebreide communicatie en participatie die heeft plaatsgevonden, waarbij ook tussentijdse draagvlakmetingen hebben plaatsgevonden, hebben wij voldoende Overvechters gesproken en meningen opgehaald om een goed beeld te hebben wat Overvechters belangrijk vinden en wat zij van bepaalde keuzes en afwegingen vinden. Bij de uitwerking van de plannen zullen belanghebbende Overvechters betrokken worden. **Mobiliteit** In tegenstelling tot wat u schrijft en wat bijvoorbeeld het geval is bij Merwedekanaalzone, gaat in Overvecht niet al het parkeren in parkeerhubs. Er blijft ook parkeren op straat in de buurten mogelijk. Bij parkeren voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart is het uitgangspunt dat dit op korte afstand van de woning kan. In de omgevingsvisie is een fijnmazig netwerk van langzaam verkeersverbindingen opgenomen. Bij verdere uitwerking en herinrichtingen/projecten hanteren we de richtlijnen zoals onder andere opgenomen in 'Voetpaden voor Iedereen'. Op dit moment wordt door de

[2] file:///Users/miriam/Downloads/20201002_denkwijzer_goede_participatie_omgevingswet.pdf
p.7: Participanten moeten in staat zijn om inbreng te leveren
Participatie vraagt om empowerment van de inwoners. Ze moeten in staat zijn (of anders in staat worden gesteld) om goed te kunnen meedoen en meepraten. Betrek inwoners bij onderwerpen die zinvol voor hen zijn en stel alle relevante informatie beschikbaar. Daarbij is bijzondere aandacht nodig voor de groepen die weinig of nooit participeren, bijvoorbeeld vanwege een ander opleidingsniveau of door lage geletterdheid. Er moet sprake zijn van de wil om een gelijke informatiepositie te bieden. Goede informatie is noodzakelijk. Een participant kan pas meedenken als hij of zij weet wat er speelt en wat de grenzen van de mogelijkheden zijn. Een goede informatiepositie van inwoners vraagt echt wat van de organisatie van participatie. Het lukt niet altijd om iedereen te laten participeren. Daarom moet het bevoegd gezag ervoor zorgen dat overstijgende belangen en de belangen van mensen die niet aan het proces hebben deelgenomen in het oog worden gehouden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- er in Overvecht-Noord twee enveloppen tegelijk bezorgd werden (1. Geen aansluiting op warmtenet en 2. Omgevingsvisie) en men dacht dat het er per ongeluk twee dezelfde brieven waren en men daarom een van de twee ongeopend en dus ongelezen weggooide. In de verspreide Wijkberichten krijgt ieder adres **alleen het kaartje van de eigen deelbuurt** toegestuurd. Daarmee onthoudt de gemeente Overvechters een overzicht van het grote geheel in heel Overvecht. Ook een samenvatting van de plannen voor de héle wijk is niet meegestuurd. Zelfs de essentiële informatie over het geplande aantal toe te voegen woningen per woonbuurt ontbreekt op de kaartjes in de verschillende Wijkberichten. Het is bekend dat de meeste bewoners niet naar het Wijkbureau gaan om alle plannen te bekijken. Evenmin zullen alle bewoners in staat zijn om alle documenten digitaal te lezen. Voor velen is een Wijkbericht al moeilijk om te lezen, laat staan alle ongeveer achthonderd pagina's van de documenten. Voor veel mensen was het kaartje onleesbaar, doordat zij niet gewend of niet in staat zijn dergelijke tekeningen te lezen of omdat de gegeven informatie en de tekening **te weinig exacte plannen** bevat. Daarnaast viel op dat de in de tekening bijgeschreven informatie in de papieren versie (Deel A) niet gelijk is aan die in het Wijkbericht: van de tien deelbuurten hadden er twee kaartjes in het Wijkbericht minder bijgeschreven informatie en zeven kaartjes één tot vier méér informatiepunten. Het is moeilijk een zienswijze te geven als je als bewoner niet precies weet wat de plannen zijn. Daarnaast zorgt deze vaagheid voor onbegrip en onrust, hetgeen bijdraagt aan wantrouwen en onverschilligheid. Voorbeeld: In de plannen voor Tigrisdreef e.o. staat een buurtcentrum genoemd (roze gekleurd) waar meer woningen en voorzieningen	gemeente ook gewerkt aan een nieuwe nota Voetgangers, in deze nota worden ook inrichtingseisen tav voetgangers opgenomen. Met de voorgestelde maatregelen zorgen we er voor dat autogebruik mogelijk blijft voor mensen die afhankelijk zijn van een auto. Tevens zetten we in op alternatieven voor de auto. Een veiligere en aantrekkelijkere inrichting van straten, zodat lopen en fietsen (en bijvoorbeeld gebruik van scootmobiel, rollator, etc) prettiger wordt. Ook het Openbaar Vervoer wordt verbeterd, waarbij toegankelijkheid een voorwaarde is. Dit zorgt ervoor dat ook mensen met een beperking waardoor autorijden niet (meer) mogelijk is zich (zelfstandig) kunnen blijven verplaatsen. Buurten worden niet auto of parkeervrij. Daarmee blijft het dus mogelijk om in de buurten en op korte afstand van de woningen te parkeren. **Knips, wegafsluiting en versmalling van wegen** Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Wat betreft de beoordeling van sociale cohesie is dit vooral gebaseerd op de aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting. In onze ogen draagt meer en gemakkelijker autogebruik niet

Nr.	Reactie	Antwoord
	komen, terwijl er al woningen staan en voorzieningen zijn. Vaag! Zelfs op de inloopavond konden medewerkers van de gemeente nauwelijks uitleggen wat dat buurtcentrum inhoudt. Bewoners die in het roze gebied wonen, hadden de indruk dat de aanwezige woningen en garageboxen gesloopt gaan worden ten behoeve van hoge nieuwbouw. **Vaagheid zorgt voor onrust en zorgen.** In het participatieverslag worden bepaalde doelgroepen specifiek genoemd met de impact voor hun dagelijkse leven. Bijvoorbeeld: ouderen en afstand naar de bushalte, bewoners met nachtdienst, ondernemers in verband met bereikbaarheid. Nu worden de problemen en knelpunten wel genoemd, maar blijft het vaag wat er met de bezwaren wordt gedaan. Worden deze bezwaren die duiden op te voorziene problemen nader uitgezocht, worden er oplossingen voor bedacht, enz.? Het zou het vertrouwen bij bewoners verhogen als deze nader worden onderzocht en als vast gegeven meegenomen worden in de plannenmakerij. Stel een verplichte checklist op vanuit deze verschillende doelgroepen, zodat hun specifieke knelpunten standaard meegenomen worden en bewoners zich gezien en gerespecteerd voelen. **Maak hierbij gebruik van persona's** en dagindeling/dagtaken, zoals beschreven in het voorbeeld in de bijlage. Heel adequaat had de gemeente eraan gedacht om voorafgaand aan de laatste inloopbijeenkomsten een formulier op te stellen waarop mensen ter plekke hun zienswijze op de Omgevingsvisie Overvecht kenbaar konden maken. Dat werkt echter niet als dat formulier niet bij binnenkomst van de inloopbijeenkomst aan bezoekers uitgereikt wordt. Toen ik bij vertrek tegen sluitingstijd van de bijeenkomst opperde dat zo'n formulier handig zou zijn, bleek het te bestaan, maar alleen ergens	bij aan sociale cohesie, juist wandelen en fietsen zorgt voor sociale cohesie in een buurt. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Inzet handhaving is beperkt. Wij zetten mede daarom in op een duurzaam veilige inrichting van wegen, zodat (ook wanneer er geen handhavers in de buurt zijn) er minder hard gereden wordt. **Modal split** Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. **HOV/OV** Ook het buurtgerichte OV doet de belangrijkste bestemmingen (station, centrum) aan. Er is dus geen sprake van dat buurtgericht OV alleen naar de HOV haltes rijdt en er dus altijd een overstap nodig is. **Rampenbestrijding**

Nr.	Reactie	Antwoord
	in een mapje in een tas van de gemeentemedewerker. **Het indienen van een zienswijze wordt op deze manier niet aangemoedigd.** c. Het valt op dat in de Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht – die niet ter inzage ligt in het Wijkbureau – het Mobiliteitsplan 2040 genoemd wordt waar het HOV-plan deel van uitmaakt. Dit Mobiliteitsplan is in 2021 door de raad vastgesteld. Het is ongeloofwaardig, lijkt zinloos en zelfs een schijnvertoning dat Overvechters een zienswijze mogen geven op een plan dat al is vastgesteld. Een dergelijke werkwijze voedt wantrouwen. Ook kan ik me niet herinneren dat voorafgaand aan die vaststelling aan bewoners van Overvecht is gevraagd wat zij vinden van dit stedelijke plan, dat ook voor Overvecht grote gevolgen heeft. En voor veel mensen ongunstige gevolgen. **Met al vastgestelde plannen is er geen open participatie van bewoners mogelijk.** Tot slot: De Omgevingswet schrijft voor dat het omgevingsplan bij nieuwe ontwikkelingen rekening moet houden met het bevorderen van de **toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor mensen met een beperking**[3]: **Besluit Kwaliteit Leefomgeving, Artikel 5.158** Voor zover een omgevingsplan voorziet in nieuwe ontwikkelingen met gevolgen voor de inrichting van de De omgevingsvisie heeft invloed op de kwaliteit van de leefomgeving van iedereen. Daarom is het belangrijk dat mensen met een beperking meepraten over de omgevingsvisie van de gemeente. De	Voor het optoppen van een gebouw is een omgevingsvergunning vereist. Alle aanvragen om een omgevingsvergunning dienen te voldoen aan het Bouwbesluit. Hierin zijn ook eisen ten aanzien van brandveiligheid opgenomen. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Door de centrale (autovrije) as wordt de bereikbaarheid van de verschillende buurten door nood-&hulpdiensten via de busbaan juist verbeterd. **Parkeerhubs** Hoe we in Overvecht willen omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. De veiligheid bij parkeerhubs en de routes daar naar toe is onderdeel van de ontwerpopgave. Naast autobereikbaarheid is met name ook voor ouderen het goed kunnen lopen (al dan niet met hulpmiddel), fietsen (of bv scootmobielgebruik) en openbaar vervoer van groot belang. Zeker ook omdat niet alle ouderen (op een bepaald moment meer) de mogelijkheid hebben gebruik te maken van een auto. Maar ook autogebruik blijft in Overvecht mogelijk en er blijven parkeerplekken in de wijk. Ten aanzien van AGP's doen we in de omgevingsvisie geen uitspraken over het aantal, hierin volgen we voor Overvecht het stedelijk beleid.

[3] https://vng.nl/sites/default/files/2020-10/20200924_presentatie_webinar_omgevingswet_inclusie.pdf p.22

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omgevingsvisie Overvecht moet daarom helder maken wat de ambities en plannen zijn voor het verbeteren van toegankelijkheid. Belangenbehartigers kunnen belangrijke thema's inbrengen, zoals: - voldoende geschikte woningen voor mensen met een beperking; - het plannen van geschikte woningen zoveel mogelijk in de buurt van voorzieningen; - het verbeteren van de toegankelijkheid van gebouwen; - het toegankelijk inrichten van de openbare ruimte; - veilige routes voor voetgangers. Dit essentiële contact met belangenbehartigers is niet opgenomen in de Omgevingsvisie Overvecht. **-> Hoe gaat de gemeente met deze belangenbehartigers het overleg vormgeven bij de verdere uitwerking van de plannen van de Omgevingsvisie?** Samenvattend Zéker omdat de gemeente haar eigen inspanning om de mening van bewoners op te halen te mager vindt, mogen op deze basis zulke ingrijpende wijzigingen wat mij betreft, en naar mening van iedereen die een handtekening geplaatst heeft, niet doorgevoerd worden. **Eerst is een betere draagvlakmeting nodig.** Ga met veel meer bewoners in overleg, ga naar hen toe en vraag wat zij willen en pas daarop de plannen aan. Volg de aanbeveling van PlanMER (p.258): stel een beeldregieplan op om de verdichting van de wijk in goede banen te leiden. Doe dit dan **sámen met bewoners**. Of anders gezegd: maak waar wat wethouder Eelco Eerenberg zegt: "Niet meedenken, niet meepraten, maar écht zeggenschap voor mensen om wie het gaat. Dan komt er iets uit dat vele malen mooier en beter is dan als een	Mantelzorgers en thuiszorgmedewerkers hoeven niet in een hub op afstand van de bestemming te parkeren. **Wonen** Uitgangspunten voor toegankelijk wonen zijn opgenomen in o.a. het Actieplan Thuis voor Ouderen. Op pagina 36 van de omgevingsvisie onder 'bouwen aan gemeenschappen' benadrukken we het belang van de gemeenschap en dat we inzetten op het ontwikkelen van verschillende bijzondere woonvormen. **Geluidshinder/luchtkwaliteit en conclusies PlanMER** Op basis van de zienswijzen en adviezen (o.a. van de Commissie mer) is nogmaals gekeken naar de verschillende berekeningen en onderzoeken die zijn uitgevoerd. In het eerdere voorkeursalternatief was verkeersveiligheid een belangrijke reden om bepaalde keuzes te maken. De nadere beschouwing en prioriteiten die uit de zienswijzen naar voren zijn gekomen hebben geleid tot een andere mobiliteitsaanpak waarbij monitoring en gerichte maatregelen centraal staan. Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER en aanvullende milieu-informatie wordt verwezen naar de Aanvulling MER. **Samenvattend participatieproces en inhoudelijk** Een niet geheel ingevulde enquête kan ook betekenen voor 95% ingevuld. De ingevulde antwoorden zijn dan wel meegenomen bij de totale opbrengst. Het percentage niet volledig ingevuld is normaal en gemiddeld voor online enquêtes.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wethouder of een professional het zelf verzint.” (de Volkskrant, 25 april 2024, p.13). INHOUDELIJK Dat de groei van de Utrechtse bevolking, en dus ook noodzakelijkerwijs van Overvecht, de stad voor een grote opgave stelt, is een stevige uitdaging. Deze dient sámen met de bewoners vormgegeven te worden. Wat ziet het overgrote deel van de Overvechters als de beste oplossing? Omdat het participatieproces op zo’n manier ingericht is dat het de meeste bewoners in Overvecht niet bereikt, ben ik met hulp van enkele buurtbewoners huis-aan-huis naar bewoners gegaan om hun te vertellen over de plannen in de Omgevingsvisie Overvecht en hun te vragen hoe zij over deze plannen denken. Unaniem waardeerden bewoners de persoonlijke uitleg en toelichting op de Omgevingsvisie. **Het viel op dat 95% van de benaderde bewoners niets wist van de plannen.** Van alle benaderde bewoners konden acht mensen met de plannen instemmen en tekenden daarom niet; drie twijfelden, zowel qua mening over de plannen, als ook omdat zij de gemeente niet vertrouwden om hun gegevens door te geven. De overige benaderde bewoners (402 = 97,54 % van de steekproef) hebben op de handtekeninglijsten aangegeven tegen een aantal plannen te zijn: - afsluiten van straten voor autoverkeer - weghalen van parkeerplekken op straat in woonbuurten - versmallen van de Brailledreef naar 1 rijbaan per rijrichting - verdwijnen van de huidige buslijnen door de wijk. Een selectie van hun reacties: - “Rampenplan” - “Verschrikkelijke plannen” - “Hoe moet ik dan op mijn werk komen”	Uitgangspunt is dat er wel bussen blijven rijden in de buurten, zodat het openbaar vervoer goed bereikbaar is, ook voor mensen die minder goed ter been zijn. Dit staat beschreven in de omgevingsvisie in de paragraaf Veilig en verbonden. In de Omgevingsvisie Overvecht kiezen we ervoor om waar nodig aanvullende verkeersmaatregelen aan te brengen in de verkeersstromen, zodat in de woonwijken vooral bestemmingsverkeer komt te rijden. Hiermee dragen we bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de woonwijken, en kunnen we tegelijkertijd inzetten op het verbeteren van fiets- en wandelroutes door de wijk. Hiermee willen we het voor de inwoners van Overvecht aantrekkelijker maken om te fietsen en te wandelen. Het klopt inderdaad dat in de milieueffectrapportage wordt beschreven dat de verkeersintensiteit op de wegen die Overvecht ontsluiten verder zal toenemen. Daarbij wordt ook benoemd dat, hoewel er langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, er nog altijd ruim voldaan wordt aan de normen uit de Wet milieubeheer. De WHO-normen waaraan de gemeente Utrecht wil voldoen worden niet op alle plekken gehaald. Uit de analyses blijkt ook dat verwacht wordt dat de concentraties schadelijke stoffen in de toekomst zullen afnemen. Omdat we het belangrijk vinden om de luchtkwaliteit zo goed mogelijk te houden, worden er in de milieueffectrapportage een aantal mitigerende maatregelen voorgesteld voor verkeer. Er wordt voorgesteld om een extra scherp parkeerbeleid te voeren, om autogebruik actief te ontmoedigen. Zo wordt ontmoedigd om de routes die Overvecht ontsluiten te gebruiken om alleen in Overvecht te parkeren. Daarnaast wordt voorgesteld om in te zetten op het overstappen op het gebruik van fiets en OV, om zo het autogebruik terug te dringen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- “Extra kilometers rijden is duur” - “Ze doen toch wat ze (de gemeente) willen” - “Langere reistijd voor auto’s is slecht” - “Overstappen op een buurtbus is onhandig” - “Zijn ze gek geworden” - “Tekentafelbeleid”. **De respons van deze veelzeggende steekproef**, die in korte tijd en met beperkte middelen is uitgevoerd, **geeft aanleiding voor grote zorgen**. Delen A en B, het Participatieverslag en PlanMER[4] heb ik bestudeerd. Door de eerder beschreven vertraging door de gemeente om mij de benodigde documenten op papier beschikbaar te stellen, is het ondoenlijk om te reflecteren op al mijn bevindingen, daarom een selectie. De opgehaalde meningen van bewoners in Overvecht heb ik daarin verwerkt. c. Mobiliteit Van het genoemde criterium van de tienminutenstad is al lang bekend dat dit voor veel ouderen niet haalbaar is. Realistischer is het om de in stedenbouwkundige kringen al jaren gehanteerde **pantoffelafstand (200-250 m)** te gebruiken. Op die manier wordt de door de gemeente gekozen Variant 1 (gebundelde verdichting) voor veel mensen heel wat minder optimistisch. Overvecht kent op dit moment **1222 houders van een gehandicaptenparkeerkaart** (GPK)[5]. Dit zijn allemaal bewoners voor wie autogebruik onontbeerlijk is. Omgerekend komt dat ongeveer	In uw reactie gaat u vooral uit van autobereikbaarheid. Juist de mogelijkheid om ook goed lopend, fietsend of met het openbaar vervoer te kunnen zorgt er voor dat iedereen mee kan doen. Naast mensen die afhankelijk zijn van de auto zijn er ook grote groepen die geen gebruik van de auto (meer) kunnen maken. Beter lopen en fietsen betekent ook ruimte voor gebruik scootmobiel, rollator, etc. Ook is het zo dat niet iedereen (meer) kan autorijden. Bijvoorbeeld door het ouder worden of doordat men geen rijbewijs heeft (oa kinderen). Ook daarom is het belangrijk te zorgen voor goede en veilige alternatieven voor de auto. Autoverkeer door buurten zorgt verder niet voor sociale binding in een buurt. Een aantrekkelijke straat/buurt met ruimte voor veilig lopen, verblijven, spelen, fietsen en ov draagt daar wel aan bij. En noodzakelijke autoverplaatsingen blijven mogelijk.

[4] In PlanMER staan taalfouten en de nummering bij tabellen en figuren klopt regelmatig niet. Dit gebrek aan zorgvuldigheid geeft geen vertrouwen in de degelijkheid van de rest van het onderzoek.

[5] Bron: gemeente Utrecht, Ontwikkelorganisatie Ruimte en Vergunningen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	neer op één kaart per veertien huishoudens. In PlanMER wordt deze groep bewoners van Overvecht niet genoemd[6]. Uitgaande van de gemeentelijke prognose[7] van het toenemend aantal 75-plussers (2040: + 28,3 %) is het niet moeilijk in te zien dat het aantal GPK-houders in de toekomst groter wordt. Op dit moment is er in Overvecht doorgaans genoeg ruimte om de auto dichtbij huis te parkeren, waardoor aanvraag van een GPK niet/minder noodzakelijk is. In de gepresenteerde Omgevingsvisie houdt de gemeente onvoldoende rekening met deze groep bewoners. De voorgeschotelde meer bankjes op straat maken de afstand tot parkeerhubs of voorzieningen voor deze aanzienlijke groep bewoners met een mobiliteitsbeperking nauwelijks beter bereikbaar. Bij de presentatie van de Merwedekanaalzone (MWKZ) kon nog gezegd worden “je hoeft er niet te gaan wonen” nadat ik soortgelijke problemen schetste voor de nieuwbouwbuurt. Hoewel dit een opmerking is die een bevolkingsgroep uitsluit en niet ‘inclusief bouwen’ te noemen is, ging het in de MWKZ over toekomstige bewoners. In Overvecht echter heeft de gemeente te maken met bestaande bewoners, die er vaak al lange tijd wonen. Voorgenomen wijzigingen in de gebruikelijke manier van wonen en noodzakelijke wijze van verplaatsen dienen met hen rekening te houden. Alle woningen en voorzieningen dienen voor iedereen bereikbaar te blijven. Dat betekent dat in de plannen de aanleg van veel Algemene Gehandicaptenparkeerplaatsten (AGP) opgenomen moeten worden. Anders gezegd: **-> hoe gaat de gemeente beter dan in de gepresenteerde plannen rekening houden met deze grote en groeiende groep GPK-houders, zodat voldaan wordt aan het VN-verdrag Handicap?**	

[6] PlanMer stelt (p.37) wél dat Overvecht minder 65-plussers kent dan de rest van de gemeente Utrecht en een groter aandeel in de categorie 45 tot 65 jaar oud. Dit komt niet overeen met ‘Utrecht in cijfers’: Overvecht telt in 2024 0,6 % meer bewoners in de categorie 45 tot 65 jaar oud, en 3,1 % meer 65-plussers dan de gemeente Utrecht.
[7] Op basis van ‘Utrecht in cijfers’.

Nr.	Reactie	Antwoord
	-> hoe gaat de gemeente Voetpaden voor iedereen toepassen? Naast GPK-houders zijn er bewoners in de wijk die voor hun werk afhankelijk zijn van hun auto. Hieronder zijn bewoners die – vertelden zij mij – 's nachts om 4:00 of 5:00 uur op hun werk moeten zijn. Op dat tijdstip is het OV niet beschikbaar, dus moeten zij in de toekomst lopend naar een parkeerhub, wat op dat tijdstip niet aantrekkelijk is en een langere reistijd betekent. In haar plannen voor Overvecht toont de gemeente weinig mededogen met deze groep bewoners. **-> Hoe gaat de gemeente hen tegemoetkomen?** Knips, wegafsluiting en versmalling van wegen Knips tussen woonbuurten en wegafsluitingen leiden tot langere reistijden voor bewoners die van de auto afhankelijk zijn. Voorbeeld: een vrouw schetst op een inloopavond dat zij om boodschappen te kunnen doen door de voorgenomen wegafsluiting veel meer tijd kwijt is dan nu, als zij met de auto naar de supermarkt gaat. De verkeersdeskundige aan de mobiliteitstafel vraagt waarom zij de drie autominuten niet lopend kan doen. Verbijsterd over het gebrek aan inzicht en kennis over hoe mensen in Overvecht leven antwoordt de vrouw: "ik ben een alleenstaande, werkende moeder. U denkt toch niet dat ik naast gebrek aan tijd ook nog energie heb om alle boodschappen voor mijn gezin lopend te halen?!". Daarop had de verkeersdeskundige geen antwoord. PlanMER (p.82) schrijft dat wel (Variant 2) of niet (Variant 1) doorgaand verkeer via woonstraten een "geringe invloed heeft op de verkeersafwikkeling van kruispunten in Overvecht.". Daarmee is **geen rechtvaardiging voor Variant 1** vastgesteld. Sterker nog: uit de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	beoordeling ‘gezondheid’ blijkt dat in Variant 2 (gespreide verdichting) sociale cohesie beter scoort dan in Variant 1 (PlanMER, p.136-140). Hoewel bewoners van Overvecht relatief vaak last hebben van gevaarlijk verkeersgedrag (PlanMER, p.68) vragen bewoners van bijvoorbeeld de Tigrisdreef níet om van hun belendende woonbuurten afgesloten te worden. **Zij vragen wél om zeer frequente handhaving op te hard rijden**. Terwijl tijdens de avondspits de verkeersafwikkeling bij de kruispunten Einsteindreef – Brailledreef en Brailledreef – Taagdreef volgens PlanMER (p.66) nu al in de avondspits onder aanzienlijke druk staat, is het niet verstandig (een deel van) de Brailledreef te versmallen. De inmiddels aangelegde stadsboulevards Marnixlaan en ’t Goylaan bevestigen dagelijks het beeld dat door wegversmallingen vele opstoppingen ontstaan zijn. Een HOV-buslijn is mooi, maar hoeft niet te betekenen dat de Carnegiedreef voor autoverkeer wordt afgesloten. Er is voldoende ruimte voor zowel twee rijstroken als voor een HOV-busbaan. Modal split Een Overvecht met minder autoverkeer en een betere oversteekbaarheid van straten is een loffelijk streven. Uitgaande van het aantal ouderen, mensen met een beperking en noodzakelijk werkgerelateerd verkeer is het echter een illusie en te veel wensdenken dat iedere bewoner in staat is te gaan lopen of fietsen. Verplaatsen in een auto blijft van belang. Het tekort aan personeel en materieel voor (H)OV draagt hiertoe bij. En helaas: “Het inzetten op de modal shift richting fiets- en OV levert mogelijk een belangrijke bijdrage aan het voorkomen van de toename van NO2, PM10 en PM2,5.” (PlanMER,	

Nr.	Reactie	Antwoord

p.215). “Mogelijk”: de vermindering van slechtere luchtkwaliteit staat dus niet vast door modal shift.
-> Hoe gaat de gemeente de plannen aanpassen aan de realiteit van de huidige bewoners van Overvecht?

HOV/OV
De gepresenteerde “keuze tussen twee bus-types” (deel A, p.24) wordt min of meer als een verrijking beschreven. PlanMER stelt “Daarnaast blijft er buurtgericht OV in de wijken voor de toegankelijkheid van ouderen en mindervaliden.” (p.222). De genoemde toegankelijkheid gaat voorbij aan de realiteit dat bewoners voortaan beide bus-types nodig hebben om op de plaats van bestemming te komen. Nu kunnen zij doorgaans redelijk dichtbij een bus nemen – als die tenminste rijdt, want ook dat is regelmatig niet het geval. ‘Straks’ is een buurtbus én HOV-bus nodig. Dat betekent overstappen, dus een of meer keren per dag een langere reistijd en het stapeleffect van lopen + OV + HOV + lopen. Ook het inzetten op een tienminutenstad in plaats van pantoffelafstanden heeft een nadelige uitwerking. Daarnaast is de overstap van de ene op de andere bus met een rolstoel, rollator, kinderwagen of boodschappentrolley voor reizigers belastend. De buschauffeur is doorgaans weinig bereidwillig te helpen bij in- en uitstappen. De huidige buslijnen door de wijk opheffen, betekent voor veel bewoners een verarming voor hun mobiliteit. PlanMER stelt zelfs over Variant 1 dat het toegenomen “aantal voorzieningen[8]in de wijk [...] mogelijk minder goed bereikbaar (is) voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn door het ontbreken van een fijnmazig OV-netwerk

[8] PlanMER is inconsistent ten aanzien van het grotere aantal voorzieningen in Variant 2: “[...] met gespreide verdichting (is) naar verwachting **meer** kans op de medeontwikkeling van (maatschappelijke) voorzieningen op meer plekken in de wijk.” (p.224). En vervolgens: “In dit alternatief (Variant 2) neemt het aantal voorzieningen in de wijk **minder** sterk toe dan in alternatief 1.” (p.225).

Nr.	Reactie	Antwoord
	door de hele wijk.” (p.225). Dit staat haaks op de bewering in Deel B “zodat de centrale OV-as goed bereikbaar is voor ouderen en mindervaliden” (p.166). **Behoud van de huidige buslijnen door de woonbuurten hoort bij een inclusieve stad.** Daarnaast is het zeer de vraag of de woonwijken, die van elkaar afgesloten door knips, niet te kleinschalig zijn voor buurtbusjes. **-> Hoe kan de gemeente het reizen per (H)OV werkelijk aantrekkelijk en toereikend houden/maken voor alle leeftijden en alle bewoners?** Rampenbestrijding In een recent rapport (29 april 2024) waarschuwen het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid en de brandweer voor de risico’s van o.a. ‘optoppen’. Voor deze mooie manier van extra woonruimte creëren is het noodzakelijk voor de bestaande draagconstructie dat lichter materiaal gebruikt wordt. Dus geen stenen, maar wel brandgevaarlijker. **-> Hoe houdt de gemeente rekening met deze brandveiligheidsrisico’s?** Nu volgens de plannen meerdere woonbuurten slechts één toegangsweg krijgen, geldt ook voor hulpdiensten (brandweer, ambulance, politie) en andere dienstverlenende professionals (o.a. artsen, verloskundigen, thuiszorg, vakspecialisten) dat zij langer op weg zijn om de plaats van bestemming te kunnen bereiken. Behalve een langere aanrijroute is slechts één in- en uitgang zorgwekkend als zich daar calamiteiten voordoen. Voor hulpdiensten geeft dit veiligheidsrisico’s (zie ook het voorbeeld van de gebrekkige doorgang op de versmalde Marnixlaan). Het is daarom de vraag of één toegangsweg tot een woonbuurt verantwoord is. Dat geldt zeker als er	

Nr.	Reactie	Antwoord
	meer woningen aan de buurt toegevoegd worden. Opheffen van de huidige gebiedsstructuur lijkt niet voor meer veiligheid te zorgen. Het afsluiten van onder andere Carnegiedreef, (deels) Zamenhofdreef, Marnedreef en Moezeldreef voor autoverkeer maakt veel bewoners bezorgd. **-> Hoe zorgt de gemeente voor behoud van veiligheid bij rampen?** Parkeerhubs De in Variant 1 gehanteerde A-norm (PlanMER, p.49) voor parkeren is in stedenbouwkundige termen van toepassing op drukke binnensteden. Overvecht is een buitenwijk van de stad, waardoor de B-norm van Variant 2 realistischer is. Dat parkeren in een parkeerhub voor de meeste GPK-houders door de afstand tot hun huis geen wenselijk alternatief is, heb ik al beschreven. Daarnaast voelen veel ouderen het 's avonds als onveilig om over straat te moeten. Dat maakt dat zij in de avond minder op pad gaan en in feite een **avondklok** opgelegd krijgen. Anderen noemen het risico dat parkeerhubs gebruikt worden als hangplek, en dat met weinig toezicht de kans bestaat dat auto's/werkbusjes leeggestolen worden. **-> Hoe zorgt de gemeente voor voldoende en gegarandeerde veiligheid in parkeerhubs en op straat?** **-> Hoe gaat de gemeente voldoende parkeerruimte onder/bij nieuw te bouwen woningen verplichten?** In de plannen wordt veelvuldig ingezet op mogelijkheden elkaar te ontmoeten in de openbare ruimte. "Het is dus van belang dat ontmoetingsplaatsen, of dit nu buiten of binnen is, goed ontworpen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	worden." (PlanMER, p.257). Maar ook: "Gevoel van onveiligheid[9] kan ervoor zorgen dat mensen minder graag naar buiten gaan om gebruik te maken van ontmoetingsplekken." (PlanMER, p.134). Er zijn echter al veel ontmoetingsplaatsen in de wijk, namelijk bij mensen thuis. Dat betekent dat ook leeftijdgenoten van de oudere bewoners, die eveneens van de auto afhankelijk zijn om op bezoek te kunnen komen, het in voorkomende gevallen nodig hebben om dichtbij het te bezoeken adres te kunnen parkeren. Als dat niet meer kan, dreigt minder bezoek voor oudere Overvechters en dus is er het risico van **toenemende eenzaamheid**. Er moeten daarom nóg meer AGP's geplaatst worden dan de geschetste één per veertien woningen. Voor mantelzorgers en thuiszorgmedewerkers geldt eveneens dat parkeren dichtbij het huis waarvoor zij komen noodzakelijk is. Indien er in de toch al niet overdadig beschikbare tijd ook nog twee keer heen en weer gelopen moet worden tussen huis en parkeerhub, zal er minder hulp aan huis geleverd kunnen worden. Dit leidt tot **verwaarlozing** van de hulpbehoevende en extra **overbelasting** van de hulpgevende. **-> Hoe gaat de gemeente deze dreiging voorkomen?** d. Wonen In Delen A en B en in het Participatieverslag staat op verschillende manieren 'wonen voor ouderen' genoemd: dat er **woningen voor ouderen** gebouwd moeten worden en bijzondere woonconcepten als groepswonen, kleinschalige woonvormen en woonzorgconcepten. In deze opsomming is er geen aandacht voor de **toegankelijkheid van nieuw te bouwen woningen**. In de Omgevingsvisie Utrecht wordt	

[9] PlanMER, p.134: "Van de Overvechters zelf ervaart 44% onveiligheid in de wijk."

Nr.	Reactie	Antwoord

hieraan in algemene termen wel een korte passage geweid[10], maar concrete uitwerking ontbreekt in de Omgevingsvisie Overvecht. Daarin zouden criteria en checklijsten opgenomen moeten zijn over toegankelijkheid, zowel kwalitatief als kwantitatief: wat is de basistoegankelijkheid (bezoekbaar voor mensen met een beperking), hoeveel procent van de woningen wordt toegankelijk met een rollator, bewoonbaar met een rolstoel en hoeveel woningen worden zorggeschikt gebouwd?

Naast aandacht voor woonvormen voor ouderen rept de Omgevingsvisie evenmin over **woonvormen die sociale cohesie stimuleren**. Denk daarbij niet alleen aan de geijkte standaardoplossingen, maar ook aan woonvormen waarbij diverse collectieve behoeftes mogelijk zijn. Bijvoorbeeld bewoners die in een groep willen samenwonen, of wonen en diverse activiteiten willen kunnen combineren. Dat hoeft niet alleen voor leeftijdgenoten, maar kan een mengvorm zijn van bijvoorbeeld ouderen en jongeren samen of gescheiden ouders met kinderen. Woningen voor mantelzorgers die dichtbij ouders wonen zou vanuit het oogpunt van noodzaak en efficiëntie ook mogelijk moeten zijn.

e. Geluidshinder/luchtkwaliteit
Deel B geeft de verschillen aan in verkeersintensiteiten voor Varianten 1 (p.167) en 2 (p.169). In de vergelijking van Variant 1 en 2 valt op dat in Variant 2 vijf van de acht weergegeven verkeersintensiteiten lager (en dus beter) scoren dan in Variant 1. Hierbij valt extra op dat Variant 1

[10] https://omgevingsvisie.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zz-omgevingsvisie/thematisch-beleid/wonen/2019-07-Woonvisie_Utrecht_beter_in_Balans__incl_amendementen_-_schoon.pdf
p.22 en p.34

Nr.	Reactie	Antwoord
	in totaliteit 4500 meer verkeersintensiteiten telt dan Variant 2. PlanMER laat zien dat qua luchtkwaliteit zowel de varianten 1 als 2 negatief scoren (p.110 en p.112). Ten aanzien van geluidsbelasting schrijft PlanMER (p.97): “Hiermee kan worden gesteld dat vanuit het oogpunt voor geluid alternatief 2 gunstiger scoort ten opzichte van alternatief 1.[11].” . In de studies is niet meegenomen dat waar woonbuurten die in de toekomst slechts één toegangsweg kennen, ook in die straten een toename van geluidshinder en verslechtering van luchtkwaliteit zal optreden. De mitigerende maatregelen om geluidsoverlast te beperken lijken niet reëel: - stil asfalt scheelt 3-4 dB, maar het is de vraag of daar voldoende geld voor is; - de gemeente kiest ervoor om geen schermen te plaatsen tussen bijvoorbeeld NRU en woonstraten; - zogenoemde ‘dove gevels’ (zonder te openen delen aan de straatkant) zullen niet toegepast worden in bestaande woningen. Daarnaast geeft PlanMER aan dat mede door de wijziging van inwonersaantal in Variant 1 de toename van CO2-uitstoot groter zal zijn dan in Variant 2. Op basis van deze conclusies die een verslechtering betekenen van leefkwaliteit is het **onbegrijpelijk dat de gemeente kiest voor Variant 1.** Dit komt niet overeen met de ambitie van een ‘vertraagd Overvecht’ met “stilte, rust en goede luchtkwaliteit” (PlanMER p.60), noch met de gemeentelijke Beleidsnota Geluid en Trillingen: “Wij staan en gaan voor het verbeteren van geluidskwaliteit en voorkomen van trillingshinder.” (PlanMER, p.87).	

[11] Zie ook: PlanMER, p.93, 96 en 98.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Conclusies PlanMER In de conclusie milieueffecten (PlanMER, p.231-232) scoort Variant 1 op zes thema's beter dan Variant 2. Variant 2 scoort op zes andere thema's beter dan Variant 1. In alle gevallen niet meer dan één punt verschil op een schaal van 1-5. De overige 31 thema's hebben in beide varianten een gelijke score. In de conclusie doelbereik onderzoeksalternatieven (PlanMER, p.233-234) worden diverse stadsprofielen weergegeven. Variant 2 scoort op meer punten beter dan Variant 1: Variant 1 Verbonden: betere verkeersveiligheid en betere verbinding met Utrecht-centrum Compact: meer voorzieningen langs HOV, maar lopend/fietsend minder bereikbaar Variant 2 Groen: op enkele ambities beter dan Variant 1 Verbonden: socialer ontwikkelperspectief door fijnmazig busnetwerk Compact: meer voorzieningen in de wijk en bereikbaarder Inclusief: meer voorzieningen in de wijk en beter bereikbaar Toekomstbestendig: meer circulariteit Vertraagd: minder toename geluidshinder **Op basis van deze conclusies ligt de keuze voor Variant 1 geenszins voor de hand.** SAMENVATTEND: Participatieproces en inhoudelijk	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het gehanteerde participatieproces is ontoereikend en voelt als een ontmoedigingsbeleid: - de gemeente heeft onvoldoende rekening gehouden met de mogelijkheden van Overvechters om te participeren; - de verzonden Wijkberichten geven te weinig informatie; - de informatie die in het Wijkbureau ter inzage ligt, is niet compleet; - op per mail gestelde vragen wordt niet of te traag gereageerd; De Omgevingsvisie is te rooskleurig en te optimistisch opgesteld: - zo staat in Deel A (p.3) dat 2433 bewoners enquêtes hebben ingevuld. Het klopt dat 2433 bewoners begónnen zijn aan het invullen van enquêtes. Slechts 999 echter hebben deze helemaal ingevuld. Dat is 2,85 % van het aantal Overvechters. Bij de laatste online enquête heeft nog net geen derde de vragenlijst hélemaal ingevuld, hetgeen een heel ander beeld geeft. Uit de genoemde aantallen blijkt ook niet of dit allemaal verschillende mensen zijn, of dat dezelfde mensen meerdere enquêtes invulden. **Met haar voorstelling van zaken geeft de gemeente geen eerlijk beeld van werkelijke participatie;** - meermaals wordt gezegd “In de buurten zal ook een bus (blijven) rijden. […] Het buurtgerichte openbaar vervoer wordt in principe uitgevoerd met standaard bussen of kleiner.” (o.a. Deel A, p.23). Getuige de uitspraak van een buschauffeur is dit **niet gegarandeerd**: “We hebben nu al niet genoeg mensen en materieel!”; - de aangelegde stadsboulevards in Utrecht zijn geen succes gebleken. Waar meer mensen komen te wonen is het **niet reëel wegen te versmallen of af te sluiten**. De versmalde Marnixlaan is een goed voorbeeld van hoe te vaak het verkeer vaststaat; - op de NRU staan bijna dagelijks files. Geld om deze drukke weg aan te passen is er niet. Toch kiest de gemeente voor een Variant 1 waarbij de verkeersintensiteit toeneemt;	

Nr.	Reactie	Antwoord

- rekening houdend met toenemende vergrijzing, het huidige en toekomstige aantal GPK-houders en noodzakelijk (werk)verkeer is het niet waarschijnlijk dat de gewenste modal split naar lopen en fietsen gehaald wordt;
- op basis van de conclusies in PlanMER krijgt Variant 2 in totaal een betere score.

Tot slot op basis van de beschreven knelpunten en bevindingen in de diverse documenten nu het antwoord dat ik aan het begin van deze zienswijze aankondigde. Hierin heb ik oordelen verwerkt van iedereen die een handtekening gezet heeft.



Onze stad
Gezond?
Onrust over deels vage plannen en dreiging van vaststaande plannen is niet gezond. Meer geluidshinder en een verslechtering van luchtkwaliteit op vastgestelde wegen is niet gezond voor de mensen die

Nr.	Reactie	Antwoord
	langs die wegen wonen. De gekozen Variant 1 is ongezonder dan Variant 2. **Gezond? Bij lange na niet voor alle Overvechters.** f.Bereikbaar? Voor hulpdiensten en Overvechters wordt bereikbaarheid een groot probleem indien de plannen van de Omgevingsvisie uitgevoerd worden. Dat geldt ook voor voorzieningen in de woonbuurten en woonbuurten onderling. Terwijl sociale binding met elkaar en met de wijk juist een ambitie van de gemeente is, zullen geïsoleerde buurten door parkeerhubs en wegafsluitingen eenzaamheid en minder binding tussen de woonbuurten onderling veroorzaken. **Bereikbaar? Alleen voor wie in staat is lopend of fietsend afstanden af te leggen. Met ouderen en mensen met een beperking wordt onvoldoende rekening gehouden.** Aantrekkelijk? De huidige Overvechters hebben niet gekozen om in één groot park te wonen waar ze alleen kunnen lopen en fietsen, maar voor een wijk waar ruimte is voor een manier van leven die zij nodig hebben. Plannen die voor een nieuwe wijk al twijfelachtig zijn, omdat het groepen bewoners uitsluit, zijn zeker niet van toepassing op een bestaande wijk. **Aantrekkelijk? De mening van de huidige bewoners van Overvecht is onvoldoende opgehaald, waardoor de aantrekkelijkheid van de plannen niet vastgesteld kan worden.** Voor iedereen? **Zeker níet voor alle bewoners die hun handtekening gezet hebben. Gezien de antwoorden hierboven: nee!**	

Nr.	Reactie	Antwoord
369	Wij zijn het absoluut niet eens met de omgevingsvisie Overvecht op vele punten. We zijn bij een info avond geweest en moeten voor de zoveelste keer constateren dat de gemeente niks met de ingebrachte ideeën en punten van de bewoners heeft gedaan. • Ik woon een paar straten van mijn dementerende moeder die veel zorg nodig heeft. Haar even ophalen om boodschappen te doen vereist straks een rondrit via de al vaststaande randweg. Extra milieu belastende kilometers waarbij we ook nog de meeste tijd stil staan. • De gemeente vergaderd al ruim 30 jaar over een oplossing voor de noordelijke randweg. Nu bedenkt men een onderdoorgang bij de Einsteindreef. Daar is wel geld voor? • Een busstation bij de Rio Brancodreef, midden in de wijk. Waarom niet gewoon op het Industrie terrein een stukje verder op. • Carnegiedreef afsluiten……Een belangrijke verkeersader voor Utrecht. Alsof de Noordelijke randweg deze extra capaciteit aankan. • Smallere straten en fietstraten in overvecht. Er zijn vele ouders in Overvecht die hun hun kinderen verplichten op de stoep te fietsen omdat auto's vaak vlak langs fietsers rijden en/of fietsers afsnijden. Eind resultaat kinderen, ouders, maaltijd bezorgers, ze fietsen allemaal over de stoep. • Veel verkeers beperkende maatregelen resulteren in nog meer betonblokken op straat omdat de gemeente zwaar tekort schiet in handhaven. • De plannen en tekeningen zijn van slechte kwaliteit, en het lijkt erop dat de gemeente redelijk wat woning bezitters moeten uitkopen. • Een groot winkelcentrum wat niet makkelijk bereikbaar wordt voor een deel van Overvecht. Ik vraag me af of ondernemers daar een hoge huur voor willen betalen.	We begrijpen dat er in afgelopen periode veel is gebeurd gedurende het maken van de omgevingsvisie. Dit kans soms zorgen oproepen. We hebben op verschillende momenten geluisterd naar wat bewoners van Overvecht belangrijk vinden en deze input meegenomen bij het maken van de omgevingsvisie. Bij sommige onderwerpen, zoals meer groen en betere verbindingen, was er veel steun. Bij andere onderwerpen, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, was er minder draagvlak onder bewoners. We hebben, waar mogelijk, de omgevingsvisie aangepast op basis van wat u heeft aangegeven. Toch zijn er soms keuzes gemaakt die niet door iedereen worden gesteund, bijvoorbeeld omdat er bredere belangen in de stad spelen of omdat we ervoor willen zorgen dat de wijk toekomstbestendig is. We beseffen dat dit niet altijd makkelijk is, en we waarderen uw betrokkenheid daarom des te meer. Voor het verwezenlijken van meerdere ambities op korte termijn zijn deels financiële middelen beschikbaar. Voor het merendeel van de ambities zijn deze middelen er nog niet. Voor aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen zoeken we dan ook nadrukkelijk naar financiële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma's. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn. Het gaat niet om een busstation, maar om een bushalte. De HOV-bus over de Rio Brancodreef zal doorrijden naar het bedrijvengebied of naar Zuilen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Parken moeten veiliger en toegankelijker worden. Hoe moeilijk is het om morgen al extra ing te plaatsen. Daar heb je geen visie voor nodig. En wellicht ook de zwervers uit de bosjes halen, en handhaven op fietsers. • De gemeente geeft aan dat er een paar duizend werplekken bij komen, maar ze kunnen niet vertellen waar of bij welk bedrijf. • Er wordt totaal voorbij gegaan aan de problemen op de huizenmarkt. Jonge twintigers met een baan en auto blijven noodgedwongen langer thuiswonen. Wat op zich geen probleem is, maar wat wel resulteert in meer auto's per woning. Om Overvecht beter, veiliger en leefbaarder te maken voor bewoners zijn er met name handhavers nodig om het volgende aan te pakken: • Fietsen op de stoep en in de parken • Parkeren op het trottoir. • Hard rijdende en herrie makende (V8) auto's • Zwervers uit het park • Vervuiling rond afval containers aanpakken. • Auto's parkeren in de tuin terwijl er geen oprit is Ik zou kunnen doorgaan door op iedere slak zout te leggen. De hele visie is een verspilling van tijd en geld. Steek de energie er eens in om te bouwen bij de Ivoordreef	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. We gaan de straten in Overvecht zoveel mogelijk inrichten als gewone 30 km/uur (of 15) straten en zetten in op het verminderen van de hoeveelheid autoverkeer in de buurten. Hiermee wordt het veilig voor fietsers om over de rijbaan te fietsen. In de komende jaren worden veel straten opnieuw ingericht. We willen maatregelen dan op een goede permanente manier nemen en niet met betonblokken. Betonblokken kunnen soms wel handig zijn als tijdelijke maatregel. We hebben vernomen dat sommige kaarten onduidelijkheden bevatten. Dit passen we aan in de definitieve versie. Uit de zienswijzen maken we op dat er onduidelijkheid bestaat en er meer duidelijkheid en aanscherping nodig is: waarom, waar en wat gaat er veranderen? Vooral de rode en oranje vlakken rondom HOV-knooppunten hebben geleid tot zorgen over sloop-nieuwbouw. Daarom hebben we per gebiedstype deze opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en aangescherpt. Ook hebben we daarbij de rode hoogstedelijke gebieden opgesplitst in twee gebiedstypen met verschillende spelregels; namelijk de rode "hoogstedelijke gebieden" (Overvecht Centrum en Stationsomgeving), en de rood-oranje

Nr.	Reactie	Antwoord
		gearceerde “Centrale as-gebieden”. Om de verschillende ruimtelijke impact van de programmatische opgave in beeld te brengen per gebiedstype is de verwachte verdeling van de programmatische opgave gevisualiseerd in een taartdiagram. Hieruit wordt duidelijk dat 55-60% van de totale opgave zal landen in de hoogstedelijke gebieden Overvecht Centrum en de Stationsomgeving. De stelling dat er redelijke wa woningbezitters uitgekocht moeten worden klopt daarom niet. In eerste instantie wordt daarnaast het ontwikkelen van een locatie overgelaten aan de eigenaren of een ontwikkelaar/investeerder (met instemming van de eigenaren). Indien de initiatiefnemers en de eigenaren niet tot overeenstemming komen over de planvorming dan kan de gemeente regie nemen voor de verdere planvorming. Het winkelcentrum blijft voor alle vervoerswijzen goed bereikbaar. Autoverkeer moet in de ontwerp omgevingsvisie soms omrijden (iets langere reistijd), maar kan gewoon naar het winkelcentrum rijden. Deels klopt het dat de gemeente nog niet weet waar de werkplekken worden toegevoegd en welke bedrijven dit zijn. De doelen uit de omgevingsvisie vragen nog nadere uitwerking. Dat geldt voor de werkplekken, maar bijvoorbeeld ook voor de extra woningen en de infrastructurele veranderingen. De buurtkaarten geven een indicatie van de aantallen werkplekken die we per buurt nastreven. In hoeverre dit daadwerkelijk haalbaar is, moet blijken uit ondernemersinitiatieven om bedrijven te vestigen of uit te breiden. De omgevingsvisie biedt de beleidsruimte om dergelijke initiatieven positief te beoordelen en te faciliteren.

Nr.	Reactie	Antwoord
		Met de toevoeging van 5.000 woningen willen we bijdragen aan het oplossen van de problemen op de huizenmarkt. We kiezen hierbij voor een divers aanbod van woningen, zowel huur als koop in verschillende prijscategorieën, wat doorstroming bevordert, zodat ook jongeren een woning kunnen vinden. Ook op korte termijn zijn al veel maatregelen denkbaar om de leefbaarheid te verbeteren. Wij hebben uw voorstellen doorgegeven aan wijkbureau Overvecht. Daarnaast zijn er ook lange termijn maatregelen nodig om de leefbaarheid in de toekomst verbeteren. Deze hebben wij opgeschreven in de omgevingsvisie Overvecht.
370	Hierbij geef ik mijn zienswijze op de ontwerp omgevingsvisie Overvecht 2040. Mijn zienswijze heeft betrekking op de volgende deelonderwerpen. 1. Aanleggen tunnels onder het spoor. 2. Knip in mr. Tripkade Ad 1. Aanleggen tunnels onder het spoor. Dit heeft een aantal negatieve gevolgen voor de wijk Tuindorp die in mijn visie niet of onvoldoende meegewogen zijn in de omgevingsvisie. Ik doel dan met name op: a. Toename verkeersonveiligheid. Zo zal aanleggen van de tunnel bij de Van Bemmelenlaan leiden tot een toename van verkeer over de Prof. Ritzema Boslaan richting Tuinwijk/centrum. Het wegennet binnen Tuindorp is niet ingericht op een toename van het (fiets)verkeer: de smalle straten met eenrichtingsverkeer zijn niet toegerust op een toename van (fiets)verkeer. Met name het aantal bezorgers op elektrische fietsen (denk aan Thuisbezorgd etc) leidt tot nu al tot een onveilige situatie. Met de aanleg van de tunnels zal het fietsverkeer en aantal fietsbezorgers dat door Tuindorp rijdt (of beter: racet) toenemen. Op dit moment neemt fietsverkeer met bestemming Overvecht de Mr. Tripkade of de Eijkmanlaan. Dit betreft beide	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wegen die ingericht zijn op de deze verkeersstromen. Verplaatsing van een deel van het fietsverkeer van Tuinwijk/centrum naar Overvecht naar het interne wegennet van Tuindorp leidt tot gevaarlijke situaties in Tuindorp. b. Sociale onveiligheid. In Overvecht speelt meer sociale onveiligheid dan in Tuindorp. Aan te nemen gevolg van de tunnels is dat de sociale onveiligheid in Tuindorp verder toe zal nemen. c. Kosten. Nadeel van aanleg van de tunnels is dat dit uitermate kostbaar is. Dit weegt niet op tegen de voordelen die de tunnels met zich brengen: er zijn immers reeds meerdere verbindingen tussen Tuindorp en Overvecht op slechts enige tientallen tot maximaal enige honderden meters van de geplande tunnels. Daarmee kunnen de schaarse middelen van de gemeente (betaalde belasting door haar inwoners) beter aangewend worden voor zaken die wel een reële (althans hogere) opbrengst met zich brengen. ad 2. Knip in Mr. Tripkade. Aanbrengen van een knip in de Mr. Tripkade zal tot gevolg hebben dat de verkeersdruk van autoverkeer in het oostelijk deel van de wijk Tuindorp toeneemt. Verkeer naar de ring Noord/Amsterdam gebruikt op dit moment 2 uitgangen uit de wijk Tuindorp: Eijkmanlaan en Mr. Tripkade. Bewoners van het oostelijk deel van de wijk gebruiken met de auto in principe de Eijkmanlaan. Bewoners van het westelijk deel van de wijk gebruiken met de auto in principe de Mr. Tripkade. Aanbrengen van de knip in de Mr. Tripkade zal tot gevolg hebben dat bewoners van het westelijk deel van de wijk Tuindorp met de auto door Tuindorp heen zullen rijden om via de Eijkmanlaan de wijk te verlaten. Dit brengt een aanzienlijke toename (verdubbeling?) van autoverkeer is diverse straten in het midden en westen van de wijk Tuindorp met zich mee. En dat brengt weer verdere verkeersonveiligheid met zich omdat de straten daar niet op toegerust zijn. Een eventuele gedachte dat	

Nr.	Reactie	Antwoord
	autoverkeer uit het westen van de wijk Tuindorp naar de Eijkmanlaan zal rijden via de Mr. Tripkade/Kardinaal de Jongweg/Eijkmanplein is niet reëel: dat kost deze bewoners onevenredig veel tijd met name omdat zij dan moeten omrijden en vier verkeerslichten moeten passeren. Ik merk dat bovenstaande punten breed leven in de wijk Tuindorp. Met name de aan te leggen tunnels leiden tot veel onrust onder de bewoners van de wijk Tuindorp. Ik verzoek u hierbij voorgaande punten mee te nemen bij het vervolg. In mijn visie zal dat er toe moeten leiden dat de voorgenomen tunnels niet opgenomen worden in het definitieve plan.	
371	Middels deze e-mail wil ik bezwaar maken tegen de ontwerp omgevingsvisie voor de wijk Overvecht, specifiek met betrekking tot de plannen voor de Zamenhofdreef. Als eigenaar van Dierenkliniek Zamenhofdreef, gevestigd op Zamenhofdreef 60, en tevens bewoner van dit pand, heb ik ernstige zorgen over de gevolgen van de voorgestelde veranderingen voor mijn woning en mijn bedrijf. De Zamenhofdreef behoort volgens de omgevingsvisie tot het rode, hoogstedelijke gebied. De plannen om deze weg autovrij te maken en te transformeren naar een groene boulevard, gecombineerd met de voorgestelde wegafsluitingen, zullen een grote impact hebben op de bereikbaarheid van mijn dierenkliniek. Hieronder geef ik enkele specifieke punten van bezwaar aan: • Toegankelijkheid voor auto's: Veel van mijn klanten zijn diereigenaren die afhankelijk zijn van een auto om bij de kliniek te komen. Dit geldt vooral voor ouderen, mensen die slecht ter been zijn, en eigenaren van grote honden met mobiliteitsproblemen. Het autovrij maken van de Zamenhofdreef zou de toegankelijkheid ernstig beperken en	Uw pand/ de Dierenkliniek zal ook in de toekomst bereikbaar blijven met de auto via de Lemnosdreef. Met het autovrij maken van de Zamenhofdreef bedoelen we vooral de hoofdstroom zoals die met name tussen Theemsdreef en Einsteindreef rijdt. Bestemmingsverkeer voor de bestemmingen langs de Zamenhofdreef blijft mogelijk, mogelijk in de toekomst wel via een iets andere route. Niet alle parkeerplekken verdwijnen uit de straten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Uw kliniek blijft goed bereikbaar met de auto. In de toekomst, waarbij in de omgeving meerdere aanpassingen worden gedaan in het autonetwerk, blijft de belangrijk(st)e toegangsroute vanaf de Einsteindreef via Humberdreef en Theemsdreef in ieder geval beschikbaar. Wij begrijpen uw zorgen goed. Sloop en nieuwbouw kunnen inderdaad impact hebben op de dagelijkse gang van zaken. In de beleidsnota beschrijven we de toekomst voor Overvecht in 2040. Dit proces verloopt

Nr.	Reactie	Antwoord
	daarmee de toegang tot noodzakelijke veterinaire zorg bemoeilijken. • Parkeergelegenheid: Momenteel is er voldoende parkeergelegenheid in de nabijheid van de kliniek, wat essentieel is voor het goed functioneren van de praktijk. De verwijdering van parkeerplaatsen in de buurt van de kliniek zal leiden tot een tekort aan parkeerplaatsen voor mijn klanten, wat hen verder ontmoedigt om naar de kliniek te komen. • Spoedgevallen: Mijn kliniek behandelt regelmatig spoedgevallen, waarbij snelheid cruciaal is voor de gezondheid en het welzijn van de dieren. In situaties waarin minuten het verschil kunnen maken, is een goede en snelle bereikbaarheid van levensbelang. De voorgestelde verkeersmaatregelen zullen deze spoedbereikbaarheid ernstig aantasten. • Bedrijfscontinuïteit: De mogelijke sloop en nieuwbouw in dit hoogstedelijke gebied kan niet alleen voor tijdelijke, maar ook voor langdurige overlast en verminderde toegankelijkheid zorgen, wat de continuïteit van mijn praktijk ernstig in gevaar kan brengen. Dit heeft niet alleen gevolgen voor mij en mijn onderneming, maar ook voor mijn werknemers. • Gezien de bovengenoemde bezwaren verzoek ik u dringend om de plannen voor de Zamenhofdreef te heroverwegen. Ik vraag u om rekening te houden met de unieke positie en functie van mijn dierenkliniek binnen de wijk Overvecht en om alternatieve oplossingen te zoeken die de bereikbaarheid en parkeergelegenheid waarborgen. Ik sta open voor een constructief gesprek en ben bereid om mee te denken over mogelijke oplossingen die zowel de ontwikkelingsdoelen van de gemeente als de belangen van mijn onderneming en mijn klanten kunnen dienen.	stap voor stap; de beleidsnota geeft daarbij richting, maar niet alles kan en gaat in één keer worden gerealiseerd. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie proberen we zoveel mogelijk rekening te houden met het behouden van de continuïteit van ondernemingen.
372	**Opmerkingen op de Omgevingsvisie** Wij vragen u om onderstaande opmerkingen te verwerken.	Wij herkennen het standpunt van de HDSR waarbij het volledig kunnen beschikken door HDSR over een nieuwe (alternatieve) locatie randvoorwaardelijk is om de huidige locatie te kunnen herontwikkelen. Zo

Nr.	Reactie	Antwoord
	1. In de Omgevingsvisie op blz. 73 staat een voorbehoud voor het ontwikkelen van de locatie van de rioolwaterzuivering (RWZI). Wij vragen u om dit voorbehoud uit te breiden met de volgende zin: "*Pas wanneer een alternatieve locatie en de logistieke verplaatsing van de RWZI 100% zijn uit onderhandeld, de nieuwe locatie planologisch verankerd is en de nieuwe RWZI operationeel is, kan het huidige RWZI terrein een alternatieve bestemming krijgen.* Deze formulering sluit aan op de gesprekken die de gemeente en HDSR bestuurlijk voeren over de toekomstige ruimtelijke invulling van het terrein. Juist omdat hierover in het verleden verschil van inzicht bestond, pleiten wij ervoor om ons voorbehoud zo compleet mogelijk in de visie op te nemen. 2. Op de buurtkaart voor Zamenhofdreef e.o. is helemaal geen voorbehoud opgenomen in de tekst over de zuivering: *"Een deel van het RWZI-gebied wordt op termijn een hoogstedelijk gebied met wonen, werken en voorzieningen dat aansluit bij Overvecht Centrum".* Wij vragen u om hieraan toe te voegen dat dit pas mogelijk is na verplaatsing van de zuivering.	nemen wij het op in de Omgevingsvisie. De voorgestelde suggestie nemen wij niet over, deze bevat gedetailleerde afspraken die nader moeten worden afgestemd. De buurtkaart Zamenhofdreef is conform uw voorstel aangepast.
373	1. Cliënten zijn reeds geruime tijd eigenaar van voorgenoemde locatie gelegen in Overvecht Centrum. Het pand is gelegen binnen het gebied waar de Omgevingsvisie betrekking op heeft. Naast de Omgevingsvisie vinden er sinds geruime tijd (in ieder geval sinds 2001) ook gesprekken plaats en worden er plannen gemaakt over de ontwikkeling van Overvecht Centrum. Een ontwikkeling die in beginsel wordt gesteund door cliënten, hetgeen niet het geval is wat betreft de concrete uitwerking ervan. Kortgezegd zijn cliënten het niet eens met het verloop van het proces en hetgeen nu is opgenomen in het Masterplan 1.5.Vaststelling van dit plan is een gemiste kans en leidt tot schade bij de cliënten. In dat kader wordt graag verwezen naar de brief van cliënte d.d. 17 mei 2024 omtrent dit Masterplan (zie bijlage 1). 2. Tot grote verbazing van cliënten lijken onderdelen van Masterplan 1.5 ook te zijn verwerkt in onderhavige Omgevingsvisie. Cliënten hebben derhalve eveneens bezwaar tegen de Omgevingsvisie. De inhoud van de brief d.d. 17 mei 2024 (bijlage 1, voornoemd) dient	Het Masterplan doorloopt een eigen traject. In september 2024 heeft er een gesprek plaatsgevonden met u en het team van het Masterplan waarin we dit besproken hebben. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden. De toegangsweg is ingetekend op de plek van de bestaande toegangsweg. In de omgevingsvisie Overvecht is niet aangegeven waar gebouwen zoals een parkeergarage komen. Wat in de omgevingsvisie Overvecht hier is opgenomen over parkeervoorzieningen klopt inderdaad niet. Dit zal worden aangepast. De bedoeling is dat het parkeren wordt ondergebracht in gebouwde

Nr.	Reactie	Antwoord
	daarom hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd. In aanvulling op deze brief treft u hieronder een nadere toelichting aan van cliënten waarom zij het niet eens zijn met de Omgevingsvisie. 3. Zo is in de Omgevingsvisie (zie p. 29 deel a) opgenomen dat ter plaatse van het pand van cliënten een toegangsweg voor de buurt wordt gerealiseerd. Met verwijzing naar de als bijlage 1 meegezonden brief zijn het hier niet mee eens. Het is niet onderbouwd waarom de weg hier moet komen. Het betreft een grote wijziging terwijl een meer voor de hand liggende toegangsweg voor de buurt is gelegen ter plaatse van het kruispunt met de Rhonedreef. De gronden rondom dit kruispunt zijn al van de gemeente en hier zijn ook al veel parkeerplaatsen gelegen. Parkeerplaatsen met de bestemming Verkeer, waar dus ook op een relatief eenvoudige wijzig op gemeentegrond een parkeergarage kan worden gerealiseerd. Kortom, cliënten verzoeken u de tekening te wijzigen en de toegangsweg hier te verwijderen althans te bevestigen dat op de locatie van cliënten geen parkeergarage zal worden gerealiseerd. 4. In de Omgevingsvisie is de locatie van cliënten aangewezen als hoogstedelijk gebied met bijbehorende functies en bouwhoogten (p. 36 en 30 deel A). Evenwel is in voornoemd Masterplan 1.5 voor Overvecht centrum ter plaatse van de locatie van cliënten een parkeergarage ingetekend en dus geen hoogbouw met een functie die overeenkomt met het programma zoals opgenomen op p.40 van de Omgevingsvisie. Daarbij is in de Omgevingsvisie voor het Hoogstedelijk gebied expliciet opgenomen dat functies als parkeren worden opgenomen binnen de te ontwikkelen gebouwen. Kortom een parkeergarage- /hub zoals opgenomen in het Masterplan 1.5 is hiermee in strijd. Graag verzoeken cliënten te bevestigen dat het Masterplan 1.5 in strijd is met de Omgevingsvisie zodat het Masterplan hierop kan worden gewijzigd. 5. Voorts is de afbeelding, weergegeven op pagina 5 van deel A, dat er ter plaatse van de locatie van cliënten alleen voorzieningen worden gerealiseerd. Dat is niet juist. Cliënten staan er in beginsel voor open om voorzieningen te realiseren op haar locatie (op begane grond),	parkeervoorzieningen. Dit kan in combinatie met andere functies zijn, maar ook losse parkeergarages, boven- of ondergronds. In de omgevingsvisie is het totale Masterplan Overvecht Centrum opgenomen als hoogstedelijk gebied, waarbij wordt verwezen naar het aparte planontwikkelingstraject van het Masterplan. Ook op de afbeelding waarnaar u verwijst is dit weergegeven als 1 gebied waarbij verwezen wordt naar het Masterplan. Op de kaarten op pagina 165 van deel B van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht 2040 stonden geen parkeergarages aangegeven. Dit past ook niet bij het abstractieniveau van de omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	maar op de verdiepingen is het voornemen om woningen te realiseren. Graag verzoeken cliënten dit in de Omgevingsvisie te verduidelijken. 6. Ten slotte, lijkt op de afbeeldingen in hoofdstuk Mobiliteit vanaf Deel B te zijn weergegeven (zie o.a. afbeelding op p. 165) waar het de bedoeling is dat parkeergarages/ -hubs moeten worden gerealiseerd. Hierbij lijkt ook de locatie van cliënten te zijn aangewezen als locatie voor het realiseren van een parkeergarage/ -hub. Cliënten zijn het hier niet mee eens. Het is onbegrijpelijk dat de gemeente een publieke functie voorziet op de locatie van een private partij terwijl de gemeente in hetzelfde gebied over voldoende grond beschikt met ook de juiste bestemming om een parkeergarage te realiseren (namelijk verkeer). Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar bijlage . Graag verzoeken cliënten deze tekeningen te wijzigen en te bevestigen dat er geen parkeergarage/ -hub is voorzien op hun locatie. 7. Cliënten verzoeken u met inachtneming van het voorgaande om de Omgevingsvisie te wijzigen.	
374	Het uitgangspunt voor dit Masterplan, zoals dat inmiddels op tafel ligt (zie bovenstaande stand van zaken mei ‘23), is een bijna totale sloop en nieuwbouw van het centrumgebied om te komen tot de gewenste verdichting en vernieuwing van dit centrumgebied. Daarvoor zullen forse desinvesteringen en investeringen gedaan moeten worden. Partijen in het gebied staan daar niet afwijzend tegenover, maar dan zullen wel de randvoorwaarden ‘goed’ moeten zijn. Met de **ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht** wordt ingezet op een aantal **keuzes** die naar onze overtuiging **negatief zullen gaan doorwerken op de hiervoor genoemde randvoorwaarden** en die ook op gespannen voet staan met de uitgangspunten die wij van de gemeente hebben meegekregen bij de start van het masterplanproces. Onderlegger van de ontwerp-Omgevingsvisie is het PlanMER. In dat PlanMER zijn twee in hoofdzaak verschillende varianten getoetst op (milieu)effecten.	*Publicatie NRD* Voor de zomervakantie (op 29 juni 2023, Gemeenteblad) is er een vooraankondiging geweest van de aanstaande publicatie van de NRD in het Gemeenteblad. Wij nemen uw opmerking mee in de evaluatie van de participatie. *Aanvulling MER* Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de Aanvulling MER. De genoemde maatschappelijke en economische effecten zijn inderdaad niet onderzocht in het MER omdat dit niet past binnen de scope en het detailniveau van het MER.

Nr.	Reactie	Antwoord
	NRD en PlanMER De voorloper van het PlanMER is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In het PlanMER staat in par. 2.3 dat de NRD van 28 juli tot 15 september ter visie heeft gelegen. Aan deze tervisielegging is geen enkele ruchtbaarheid gegeven: noch in een wijkbericht, noch op de projectpagina, noch in het participatieproces. Zie ook bijlage 1 (link). Achteraf hebben wij de publicatie in het Gemeenteblad d.d. 27 juli ’23 (midden in de zomervakantie van regio Midden) kunnen vinden. Maar had deze ons tijdig bereikt 1, dan hadden wij onszelf en de gemeente veel tijd en energie kunnen besparen door in een zienswijze op die NRD aan te geven welke effectonderzoeken in onze ogen van belang zijn. **PlanMER** Het PlanMER is nooit ter sprake geweest bij participatiemomenten, ook zijn er nooit concepten gedeeld. Ook bij het PlanMER geldt dat de bekendmaking van de tervisielegging, behalve in de officiële publicatie in het Gemeenteblad, nergens is genoemd in de door de gemeente gebruikte communicatiekanalen. Noch in het wijkbericht, noch op de projectpagina is íets gezegd over de tervisielegging van het PlanMER. Zie ook bijlagen 2a en 2b. **3. Twee varianten voor de Omgevingsvisie Overvecht** De raad heeft uitgangspunten en doelstellingen meegegeven in een uitgangspuntennotitie (mei 2023). Daarop zijn door het gemeentelijke projectteam gaandeweg twee in hoofdzaak verschillende varianten uitgewerkt – overigens zónder dat deze ook echt als twee verschillende varianten in het participatieproces benoemd zijn. (Daarover meer in onze zienswijze op de Omgevingsvisie.). Beide varianten zijn in het PlanMER doorgerekend / getoetst op basis van een toevoeging van 7.000 woningen en 4.300 arbeidsplaatsen. Met	*Meer ruimte voor lopen, fietsen en OV, maar auto blijft welkom* Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Deze en andere zienswijzen zijn gebruikt bij de doorontwikkeling van de omgevingsvisie. We hebben de omgevingsvisie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Een mobiliteitsaanpak waarbij monitoring en gerichte maatregelen centraal staan is nu opgenomen in de omgevingsvisie. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de omgevingsvisie. *Omgevingsvisie bevat onderdelen uit beide alternatieven* De onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd. *Knips* In het onderzochte alternatief 1 was ook op de Tiberdreef en de Amazonedreef geen doorgaand verkeer mogelijk. In alternatief 1 is voor de Amazonedreef uitgegaan van een knip meer naar het westen en voor de Tiberdreef meer in Overvecht (waardoor omgeving Rubicondreef

Nr.	Reactie	Antwoord
	beide varianten worden de meeste van de doelen volgens het PlanMER bereikt, en met beide varianten is de gewenste verdichting mogelijk. De twee varianten scoren verschillend op de verschillende thema's. De effectanalyses in het PlanMER bevatten diverse hiaten en tekortkomingen. Daar gaan wij hieronder nader op in. Toch laat ook dit gebrekkige PlanMER al zien dat een keuze voor **Variant 1 *allerminst* een logische keuze is**. Deze uitspraak wordt hieronder gestaafd. **Effectbeoordeling van de twee onderzoeksalternatieven** Met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water scoort Variant 2 volgens dit PlanMER beter dan Variant 1. Als bovendien de scoretabel zou worden gecorrigeerd op basis van de omissies, onjuistheden en subjectieve waarderingen die wij hieronder signaleren, dan zou **Variant 2 óók beter scoren** op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Tenslotte: Variant 2 draagt niet de zeer negatieve effecten in zich voor autobereikbaarheid van woonbuurten en van wijkvoorzieningen. Zie onderstaand de **effectbeoordeling van de twee Alternatieven** in het PlanMER (p.10/210/231), **voorzien van de correcties en aanvullingen** zoals in deze zienswijze gesignaleerd en onderbouwd. **Ontbrekende thema's / indicatoren** Het thema Ruimtelijke Kwaliteit is een vreemde eend in de bijt van te beschouwen *milieu*effecten in een PlanMER. Het geeft ons wel aanleiding om ook hier al te benoemen dat in dit kader meerdere **maatschappelijke en economische effecten niet zijn onderzocht**. Het gaat hier om:	afrijdt via Mr. Tripkade). In de (ontwerp) omgevingsvisie is het autonetwerk verder uitgewerkt en zijn onder andere deze voorgestelde knips inderdaad op een andere plek gelegd dan in alternatief, maar met de verwachting dat dit niet heel veel effect heeft op de effectbeoordeling. *Groen in het gebied* De indicator 'Groen in het gebied' is beoordeeld op een vijfpuntschaal. Op deze schaalverdeling heeft het relatief beperkte verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2 niet geleid tot een andere beoordelingsklasse. *Ruimtelijke kwaliteit* Het planMER richt zich in eerste instantie op de milieueffecten. Ruimtelijke kwaliteit is als onderscheidend effect toegevoegd om de effecten op de structuren, identiteit en herkenbaarheid van Overvecht inzichtelijk te maken. We begrijpen dat de indiener vragen heeft bij de beoordeling, omdat dit thema's zijn die op verschillende manieren kunnen worden geïnterpreteerd. Wij zien echter geen aanleiding tot aanpassing van de scores omdat: - Het grootschalig toevoegen van programma in de buurten mogelijk een groter negatief effect heeft dan knips in de wegenstructuur op de belevingswaarde. - De verschillen op de thema's identiteit en herkenbaarheid niet dermate groot zijn dat daar een verschillende effectbeoordeling tussen alternatief 1 en 2 bij horen. - Wij zien geen aanleiding om aan te nemen dat een toename van aanbod en functies rondom HOV-haltes onzekerder is dan de spreiding in de wijk. *Woningtypen*

Nr.	Reactie	Antwoord
	• **toename van reistijd** (auto) voor bewoners vanuit verschillende buurten naar de wijk- en buurtvoorzieningen • het negatieve effect op het **omzetpotentieel** van wijkvoorzieningen zoals ons winkelcentrum als gevolg van de toename van reistijd vanuit buurten binnen en buiten Overvecht • het effect van **omrijden door de wijken Zuilen, Ondiep en Tuindorp** (hetgeen verwacht mag worden omdat omrijden door deze wijken op veel tijdstippen minder extra tijd kost dan via de NRU) Voor bovengenoemde drie items kan op voorhand gesteld worden dat Alternatief 2 daar beter op scoort dan Alternatief 1. **Geen weging toegepast** Bij de effectbeoordeling is géén wegingsfactor toegepast. Op p.210 staat hierover letterlijk vermeld: "*Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de beoordeling van de milieueffecten van beide alternatieven. Hierbij is geen afweging gemaakt van het totaaleffect op het milieu van beide onderzoeksalternatieven, er is immers niet vastgesteld hoe zwaar indicatoren wegen binnen het planMER*." Nu is het geen verplichte figuur om wegingsfactoren te verbinden aan de verschillende thema's en indicatoren in een PlanMER. Maar door het ontbreken van wegingsfactoren in dit PlanMER is het nóg minder navolgbaar en transparant hoe het komt dat in de ontwerp-Omgevingsvisie enkel op een uitwerking van Alternatief 1 is voortgeborduurd! **Effectanalyses ingezoomd: omissies, onjuistheden en tekortkomingen** Hieronder gaan wij in op de omissies, onjuistheden en tekortkomingen die wij hebben gesignaleerd in het PlanMER na grondige bestudering hiervan. Dit doen wij per onderzoeksthema waar wat over te zeggen	Voor alternatief 1 en alternatief 2 zijn uitgangspunten bepaald t.a.v. percentages grondgebonden woningen en appartementen. Om een verdichting van 7000 woningen te behalen is er in beide alternatieven sprake van een hoog aandeel appartementen. Bij alternatief 2 is er iets meer ruimte voor grondgebonden woningen. Aangezien de alternatieven op dit punt weinig van elkaar verschillen is er ook geen onderscheid gemaakt in de uiteindelijke beoordeling van de alternatieven. De voordelen voor zowel energieverbruik als energieopwek zijn beide kanten op relatief beperkt. *CO2-uitstoot* In het MER is de indicator CO2-uitstoot kwalitatief beoordeeld om beide alternatieven te vergelijken. Het is de vraag of er inderdaad extra autokilometers gereden worden. Wij gaan uit van een verschuiving van auto naar fiets, ov, lopen doordat de alternatieven aantrekkelijker worden ten opzichte van de auto. Niet al het autoverkeer zal omrijden. Daarbij moeten we keuzes maken en hechten we daarbij veel waarde aan verkeersveiligheid. Daarbij is de visie op de knips aangepast. *PlanMER Overvecht Centrum* Het planMER dat betrekking heeft op Overvecht Centrum loopt gelijk op met het opstellen van het Masterplan en wordt ook dan ter inzage gelegd. Hierin zijn ook specifiekere uitgangspunten bepaald die aansluiten bij het open plan proces dat voor het Masterplan is gevoerd. Bij het opstellen van het MER is er alles aan gedaan om vooringenomenheid en subjectiviteit te voorkomen. Mede door een onafhankelijk adviesbureaus het planMER te laten opstellen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	valt. Daarbij verwijzen wij steeds naar bijlage 3. Daarin zijn onze annotaties weergegeven bij specifiek aangehaalde passages. **Verkeer** In par. 6.1 zijn de verkeersintensiteiten beschouwd, op kruispuntniveau en op wegvakniveau, in de huidige situatie, in 2030 volgens autonome ontwikkeling, en bij toepassing van Alternatief 1 resp. Alternatief 2. • Bij de beschouwing van verkeersafwikkeling is **niet onderzocht** wat in de ochtend- en avondspits het beeld zal zijn van de verhouding intensiteit/capaciteit (**I/C**) van de **éne toegangsweg die elke buurt** in Alternatief 1 zal krijgen. • In de ontwerp-Omgevingsvisie zijn ten opzichte van Alternatief 1 (netto) **nog twee extra knips** toegevoegd, te weten in de Amazonedreef en de Tripkade. Er heeft **geen effectbeoordeling** plaatsgevonden a.g.v. deze extra knips. Zie p.75. • De vergelijking in resultaten tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt nergens overzichtelijk naast elkaar gezet. Dat maakt deze hele paragraaf een **zoekplaatje**. • Onder de indicator ‘verkeersafwikkeling’ krijgt Alternatief 1 een positieve score en Alternatief 2 een negatieve. Die score volgt kennelijk op het gegeven dat in Alternatief 1 meer autoverkeer uit de buurten wordt geweerd (door de knips) dan in Alternatief 2 – zie de parameter ‘verschuiving van autoverkeer’. Maar bij deze score is niet gekeken wat die verschuiving betekent voor de verkeersafwikkeling (sic!) op de gebiedsontsluitingswegen. En daarbij scoort Alternatief 1 nou net negatiever dan Alternatief 2 (zie volgend punt). Ook willen wij nog wijzen op een heel rare kronkel in dit deel van de effectanalyse: onder de indicator ‘verkeersafwikkeling’ wordt aan Alternatief 1 een positieve score gegeven voor iets anders dan	In de aanvulling MER is in hoofdstuk 4 een reflectie op de milieueffecten van de laatste versie van de omgevingsvisie gegeven.

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkeersafwikkeling, namelijk voor ‘verbeterde leefkwaliteit’. Zie passage en opmerking op p.74. • Onder de indicator ‘kruispunten’ worden Alternatief 1 en Alternatief 2 allebei gelijkelijk negatief gescoord. Die ex aequo volgt NIET uit een objectieve vergelijking van de intensiteiten zoals weergegeven in de tabellen 6.8 en 6.10 (beschouwing kruispunten) respectievelijk in de tabellen 6.7 en 6.9 (beschouwing wegvakken). Om hier klare wijn in te schenken, hebben wij de ‘zoekplaatjestabellen’ hieronder gecombineerd en leesbaar gemaakt. Bij de beschouwing van de *kruispunten* (o.b.v. I/C-factor) is te zien dat bij beide alternatieven het wijkontsluitingsnetwerk op meerdere plekken gaat vollopen. De twee alternatieven laten afwisselend beeld zien op de verschillende kruispunten, en het ene alternatief scoort niet overduidelijk slechter of beter dan het andere. Maar bij de beschouwing van de *wegvakken* is goed te zien dat bij Alternatief 1 op twee beschouwde wegvakken de intensiteit boven de wegcapaciteit uit gaat (lees: daar ontstaat een structureel doorstromingsprobleem), terwijl dit bij Alternatief 2 niet het geval is. Op basis hiervan kan gesteld worden dat **Alternatief 1 negatiever scoort op doorstroming** dan Alternatief 2. NB bij vorig punt: Zie p.74 – daar wordt gesteld dat de wegvakken “*de intensiteiten (bij 2x2* *rijstroken als vormgeving) in principe prima aankunnen*”. Hierbij wordt niet vermeld dat in de Omgevingsvisie staat (Deel A, p.98 en Deel B, p.180) dat de Einsteindreef (geheel) en de Franciscusdreef (zuidelijk deel) zullen worden heringericht als 'stadsboulevard' met 2x1 rijstroken.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Gezondheid • Zie p.138 en p.139. Daaruit blijkt dat bij Alternatief 1 ca. 63,4 ha aan groen wordt toegevoegd, en bij Alternatief 2 ca. 67,7 ha. Dat is 7% meer bij Alternatief 2. Dat zou objectief gezien gewaardeerd kunnen worden met een hogere score bij Alternatief 2 op 'groen in het gebied' dan bij Alternatief 1. **Ruimtelijke kwaliteit** Zonder te weten of in dit PlanMER veel gewicht wordt toegekend aan het thema 'ruimtelijke kwaliteit' moeten we hier toch opmerken dat deze hele paragraaf 6.10 een **flink aantal subjectieve / niet objectiveerbare passages** bevat, en dat de verschillende scores met evenveel (of meer) gezag 'de andere kant op geschreven' kunnen worden: • P. 189: Voor de indicator 'belevingswaarde' wordt Alternatief 1 onder de parameter 'structuur' als neutraal beoordeeld. Maar daarbij ontbreekt het aspect dat de bestaande wegenstructuur niet wordt behouden (a.g.v. de vele knips). Gezien de opmerking op p.187 zou dat voor Alternatief 1 tot een negatieve score moeten leiden. • P.191: Voor de indicator 'belevingswaarde' wordt Alternatief 2 onder de parameter 'structuur' als negatief beoordeeld. Dat wordt opgehangen aan het gegeven dat er 'in meer buurten ingrepen' worden gedaan, maar waar dat negatief zou zijn wordt niet gemotiveerd. Tegelijk kan bij dit punt juist genoemd worden dat bij Alternatief 2 de bestaande wegenstructuur wordt behouden. Gezien de opmerking op p.187 zou dat voor Alternatief 2 tot een positieve score moeten leiden. • P.189/191/224: Alternatief 1 en 2 worden allebei als positief (+) beoordeeld onder de parameter 'identiteit' (ook vallend onder	

Nr.	Reactie	Antwoord

‘belevingswaarde’). Maar op p.224 is te lezen dat Alternatief 2 beter scoort op identiteit dan Alternatief 1. Dat zou dus een scoreverschil moeten opleveren tussen Alternatief 1 en Alternatief 2.

• P.191: Herkenbaarheid. Voor deze parameter krijgen beide alternatieven een neutrale score. Overvecht kent veel buurten met anonieme plinten en weinig herkenbaarheid en identiteit. Dan zou men verwachten dat het meer gespreid door de buurten toevoegen van vernieuwing en maatschappelijke functies (kenmerk van Alternatief 2) gaat zorgen voor meer herkenbaarheid (per buurt) en identiteit dan bij Alternatief 1.

• P.192. Voor de indicator ‘gebruikerswaarde’ wordt voor de parameter ‘diversiteit functies / aanbod’ gesteld dat bij Alternatief 1 de diversiteit aan functies / aanbod sterker zal toenemen dan bij Alternatief 2. Maar er zou óók gezegd kunnen worden: de toename van aanbod en functies rondom HOV-haltes in Alternatief 1 is onzekerder dan de toename van

(maatschappelijke) functies en voorzieningen in de per buurt gespreide nieuwe plinten. Daarmee kan de score tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 op dit item zomaar omdraaien.

Energie

Op p.13 staat vermeld: “*Bij een hogere verdichting, en daarmee meer stapeling van woningen, wordt het moeilijker om energieneutraal te bouwen. Zo is er minder dakoppervlak beschikbaar om zonne-energie op te wekken. Dit betekent dat Overvecht voor een groter deel afhankelijk is van energie die buiten de wijk is opgewekt.*”
Energieneutraal bouwen is niet opgenomen als parameter, maar dat zou dus wel moeten (met een negatievere score voor Alternatief 1 dan voor Alternatief 2).

• De parameter ‘totaal energieverbruik’: Het citaat uit vorig punt is ook benoemd op p.198 onder ‘energieverbruik’, maar daar wordt voor

Nr.	Reactie	Antwoord

Alternatief 1 aan toegevoegd dat appartementen een lager energieverbruik hebben dan grondgebonden woningen, waardoor het relatieve nadeel ten opzichte van Alternatief 2 zou worden opgeheven – vanuit de stellingname dat er “relatief veel” grondgebonden woningen zijn voorzien in Alternatief 2. Welnu, dit laatste is uit de lucht gegrepen: er wordt in de ontwerp-Omgevingsvisie NIET uitgegaan van de *toevoeging* van grondgebonden woningen (noch in Deel A noch in Deel B). Er wordt wel gesproken over de transformatie of renovatie van bestaande eengezinswoningen, maar niet over nieuwbouw daarvan. Zie Deel A, p.46: "*Uitdaging in de nieuwbouw is om kwaliteiten van eengezinswoningen mee te nemen in meergezinswoningen, denk aan maisonnettewoningen en ruime buitenruimtes.*" Daarmee kan niet gesteld worden dat Alternatief 1 op dit punt voordelen heeft t.o.v. Alternatief 2, aangezien ook Alternatief 2 gebaseerd is (lijkt te zijn) op enkel de toevoeging van gestapelde bouw. (Zie ook de tweede bullet onder 7.)

Daarmee blijft over de **negatievere score van Alternatief 1 op energieverbruik** dan die van Alternatief 2, omdat het bij meer stapeling moeilijker is om energieneutraal te bouwen.

CO2-uitstoot

• Bij de indicator CO2-uitstoot **ontbreekt geheel een beschouwing van de extra autokilometers** die per saldo gereden zullen worden als gevolg van de gemiddeld langere reistijd en -afstand tussen de woonbuurten en de verschillende wijk- en buurtvoorzieningen, wat weer een direct gevolg is van de knips tussen alle woonbuurten (in Alternatief 1). Zie p.207.

• Bij het vorig punt kan worden aangenomen dat het extra omrijden naar wijkvoorzieningen bij **Alternatief 1** gaat zorgen voor **meer uitstoot van CO2** (en NOx en fijnstof) dan bij Alternatief 2.

Conclusie milieueffecten

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op p.209 wordt voor Alternatief 1 een opsomming gegeven van de positievere scores volgens het PlanMER ten opzichte van Alternatief 2. Op basis van de hierboven opgesomde en nader toegelichte omissies, onjuistheden en tekortkomingen bij de effectbeoordeling zal het de lezer duidelijk moeten zijn dat het op p.209 geformuleerde **positieve effect van Alternatief 1 ten opzichte van Alternatief 2 niet aan de orde is** in de voorgestelde mate. **Onnavolgbare keuze naar ontwerp-Omgevingsvisie** In de eerste alinea onder 4 hebben wij aangehaald dat Alternatief 2 met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water volgens dit PlanMER beter scoort dan Alternatief 1. Onder 5 hebben wij duidelijk gemaakt dat Alternatief 2 óók beter scoort op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Op de hier niet genoemde thema's uit de effectbeoordeling zijn de scores van Alternatief 1 en Alternatief 2 gelijk aan elkaar. Met dit beeld zou normaal gesproken **Alternatief 2 het vertrekpunt** (geweest) moeten zijn voor verdere uitwerking naar de Omgevingsvisie. **Het doelbereik op ambities** In par. 8 (p.219 e.v.) wordt voor beide alternatieven het doelbereik beschreven tegen de achtergrond van de zes stadsprofielen / ambities uit de Uitgangspuntennotitie. Daar valt op te maken – nog zónder de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken bij een aan aantal effectbeoordelingen in aanmerking te nemen – dat ook deze beschrijving zeker niet vanzelf leidt tot een keuze voor Alternatief 1. Wanneer de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken bij een aan aantal effectbeoordelingen wel in aanmerking genomen worden, dan zal ook vanuit Doelbereik een keuze voor Alternatief 2 goed te volgen zijn. **Stap naar ontwerp-Omgevingsvisie?**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op p.209/210 wordt voor Alternatief 2 een opsomming gegeven van de positievere scores volgens het PlanMER ten opzichte van Alternatief 1. Op p.219 e.v. worden voor het doelbereik verschillende positieve resultaten voor beide Alternatieven beschreven. **Het is dan een vreemde gewaarwording om te zien dat ál deze positieve scores en resultaten van Altenatief 2 niet meer terugkomen in de zogenaamde 'onderbouwing' (deel B) van de ontwerp-Omgevingsvisie!** Het is zelfs zo, dat Alternatief 2 – in de 'onderbouwing' *Variant* 2 geheten – bij de beschouwing van de thema's (*) ruimte voor groei en behoud, (*) groen en profielen, (*) wonen, (*) werken en (*) maatschappelijke voorzieningen / opgaven geheel buiten beeld wordt gelaten, zónder dat dit ergens wordt benoemd of gemotiveerd. **7. Integratie met Masterplan Overvecht Centrum** In de zienswijze op de ontwerp-Omgevingsvisie gaan wij uitgebreider in op de relatie met het Masterplan Overvecht Centrum. Voor wat betreft het PlanMER maken wij nog wel deze opmerkingen: • Op p.44 staat vermeld: "*In verband met de ruimtelijke samenhang tussen de omgevingsvisie en het masterplan is besloten om de mer-procedure en het MER-rapport voor Overvecht Centrum samen te voegen met de mer-procedure voor de omgevingsvisie Overvecht. In een aanvulling op dit planMER worden de effecten van masterplan Overvecht Centrum beschreven*." Wij vragen ons af waar deze aanvulling is terug te vinden. • Op p.51 en p.53 wordt gesproken over een aandeel van 21% aan grondgebonden woningen (van het totaal aantal woningen binnen het Masterplan). Wij herkennen dit percentage geheel niet. **Subjectiviteit en vooringenomenheid**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Onder 1 benoemden wij de vooringenomenheid van de opsteller van het PlanMER. Een dergelijke term mag niet gratuit zijn. Daarom benoemen wij hier een aantal voorbeelden waar deze vooringenomenheid en subjectiviteit uit blijkt, ook weer onder verwijzing naar bijlage 3. • In par. 1.2, Methode PlanMER, staat dat "*voor beide onderzoeksalternatieven in beeld is gebracht wat de te verwachten milieueffecten zijn, eventuele mitigerende maatregelen om deze te voorkomen, [..]*". Maar zowel in par. 1.5 als in par. 6.1.4 wordt nagelaten om dé mitigerende maatregel te benoemen voor de vermeende slechtere score van Alternatief 2 op verkeersveiligheid, namelijk het aanpassen van wegprofielen en toepassen van snelheidsremmende maatregelen. • In par. 6.1, bij de effectbeoordeling van verkeersintensiteiten bij de twee alternatieven, worden de toenames bij Alternatief 2 enkel in aantallen uitgedrukt maar nergens vergeleken met de (veelal hogere) aantallen bij Alternatief 1, *behalve* bij Moldaudreef/Nijldreef, daar wordt expliciet benoemd dat de aantallen bij Alternatief 2 hoger zijn dan bij Alternatief 1. Dit laat de selectieve insteek zien van de opsteller en riekt naar *framing*. Zie p. 74 en p.80. • Vergelijkbaar met het eerste punt: Op p.213 (par.7, 'Mitigerende maatregelen onderzoeksalternatieven') wordt een mitigerende maatregel beschreven tegen de forse verkeerstoenames op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht – die bij Alternatief 1 pregnanter zijn dan bij Alternatief 2, zie onder 5, Verkeer. Die mitigerende maatregel wordt gevonden in "extra scherp parkeerbeleid" **2** en inzet op de *modal shift* richting fiets en OV. Maar hier blijft onvermeld de mitigerende maatregel die juist van Alternatief 2 de scherpe kantjes af kan halen: namelijk het aanpassen van wegprofielen en toepassen van snelheidsremmende maatregelen op de buurtverbindende wegen als daar geen knips in komen. Waarom het	

Nr.	Reactie	Antwoord
	ene wel er bij wordt gehaald en het andere niet, dat wordt niet duidelijk (gemaakt). **Procedure** Onder 2 hebben wij al wat gezegd over de gevolgde procedure bij de bekendmaking van de NRD en het voorliggende PlanMER. Over dit PlanMER is vanuit procedureel opzicht nóg een kanttekening te plaatsen of in elk geval een vraag te stellen: De gemeente is initiatiefnemer van dit PlanMER en bekleedt (straks) ook de rol van bevoegd gezag. Uit oogpunt van legitimiteit en draagvlak zou een heldere organisatorisch ambtelijke en bestuurlijke scheiding tussen de uitvoering van de m.e.r.-procedure en het opstellen van het PlanMER en de beoordeling en besluitvorming gemaakt moeten zijn. Wij hebben niet het beeld dat bij de ambtelijke voorbereiding een goede scheiding gemaakt is tussen de initiatiefnemersrol en de bevoegd gezagrol, en wij vragen ons af hoe de gemeente dit borgt. De punten zoals genoemd onder 8 geven aanleiding voor deze kanttekening / vraag. We onderschrijven de doelen om woningen toe te voegen in Overvecht, om buurten te vergroenen en om de wijk verkeersveiliger en beter bereikbaar te maken met fiets en OV. In het PlanMER, als onderlegger van de ontwerp-Omgevingsvisie, zijn twee Alternatieven naast elkaar gezet, Alternatief 1 ('transformatieve ontwikkeling') en Alternatief 2 ('organisch optimaliseren'). Het **PlanMER zelf leidt zeker niet automatisch tot een navolgbare keuze voor Alternatief 1**. Die keuze raakt verder uit beeld wanneer de in deze zienswijze gesignaleerde en onderbouwde omissies, onjuistheden en tekortkomingen in acht worden genomen. **Een keuze voor Alternatief 2 ligt dan voor de hand.**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Aangezien ook wij de wijsheid niet in pacht hebben, net zo min als de gemeente Utrecht, vragen wij u hier niet om nu 'dus maar' simpel te kiezen voor Alternatief 2. **Maar wij vragen u wél om één stapje terug te zetten en om met ons en alle andere betrokken Overvechters te werken aan een *best of both worlds*-Alternatief 3 dat enerzijds wel invulling geeft aan de doelen en ambities voor de wijk zoals hierboven genoemd, maar dat anderzijds niet de negatieve effecten met zich meebrengt (*) voor bewoners voor wat betreft langere rijafstanden en grotere kans op congestie, (*) voor ons winkelcentrum voor wat betreft slechtere bereikbaarheid voor autobezoekers, en (*) die een bedreiging vormen voor het welslagen van het Masterplan Overvecht Centrum.** De C.V.v.E. van Shopping Center Overvecht gaat graag constructief het gesprek aan met de gemeente voor een gedragen uitwerking van de Omgevingsvisie Overvecht.	
375	Als woningcorporaties die actief zijn in Overvecht dienen wij een gezamenlijke zienswijze in op de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Wij zijn eigenaar en verhuurder van 2/3 deel van alle woningen in de wijk. We zien dat het ondanks al onze investeringen nog niet goed gaat met Overvecht en de Overvechters. Een Omgevingsvisie zou moeten helpen om door ruimtelijke ingrepen de wijk Overvecht te verbeteren. De ontwerp visie die nu voorligt, dient dit doel onvoldoende en wel om de volgende redenen: ***De visie richt zich te weinig op de plekken die aandacht vragen*** Er is in Overvecht mooi groen dat we allemaal willen koesteren. Maar er zijn ook enorm veel verhardingen, overmatig laagwaardig groen, lelijke achterkanten en nare plekken waar mensen zich onveilig voelen. De corporatiewoningen, met een naar sociaaleconomische status steeds meer eenzijdige bewoners-samenstelling, staan geconcentreerd bij elkaar in de (gele) woonbuurten. Concentratie van de verdichting en	***De visie richt zich te weinig op de plekken die aandacht vragen*** We zijn het er over eens dat ook de gele woonbuurten echte verbetering nodig hebben en dat onderschrijven we ook in de omgevingsvisie. De omgevingsvisie kiest voor grote woningaantallen in Overvecht Centrum en het stationsgebied en in iets mindere mate langs de Centrale As. De omgevingsvisie kiest ook voor kleinschalige ontwikkelingen in de gele buurten. Juist kleinschalige transformaties van (corporatie)bezit (zoals optoppen, uitbuiken en bijbouwen) of kleinere nieuwbouw ontwikkelingen in combinatie met herinrichting van de openbare ruimte, levendige plinten en kleinschalige voorzieningen, zullen een kwaliteitsimpuls in leefbaarheid en veiligheid geven aan de gele woonbuurten. ***Het gekozen model van verdichting dient onvoldoende het bovenliggende doel***

Nr.	Reactie	Antwoord
	vernieuwing langs de centrale as, zoals de ontwerp omgevingsvisie nu voorstelt, draagt onvoldoende bij aan het verbeteren van deze buurten. De corporaties pleiten voortdurend voor ruimte om juist in de woonbuurten te vernieuwen. Daar waar de problemen liggen, ligt ook de sleutel tot verbetering. Het bouwen van nieuwe woningen voor diverse doelgroepen is een kans om bij te dragen aan betere leefbaarheid, veiligheid, veerkracht, doorstroomkansen voor Overvechters, minder eenzijdig maken van de bevolkingssamenstelling, draagvlak voor voorzieningen, een prettige openbare ruimte met een menselijke maat, ogen op straat en functiemenging. ***Het gekozen model van verdichting dient onvoldoende het bovenliggende doel*** De keuze voor het model met geconcentreerde verdichting gaat gepaard met zeer vergaande ingrepen in de verkeersstructuur van de wijk. Onze bewoners verzetten zich daartegen. En de herontwikkeling van shoppingcenter Overvecht, de grootste en belangrijkste verdichtingslocatie, komt ermee op losse schroeven te staan. Het alternatieve model met meer verspreide en organische ontwikkeling van de bestaande buurten is op dat vlak veel minder ingrijpend en past veel beter bij onze gezamenlijke doelstellingen voor Overvecht. De ontwerp omgevingsvisie kiest onverkort voor het geconcentreerde model. De onderbouwing daarvan is pas bij de ter inzagelegging gedeeld. Uit de onderliggende onderzoeken blijkt dat het tweede model een gelijkwaardige of zelfs betere score op de te realiseren doelen van de gemeente heeft. Onze oproep is dan ook om samen op zoek te gaan naar een model dat de realisatie van concrete plannen dichterbij brengt. ***De haalbaarheid staat onder druk*** De concept omgevingsvisie kiest voor geconcentreerde verdichting langs de centrale as, op plaatsen waar voor een groot deel goede, gerenoveerde corporatiewoningen staan. Wij achten het niet realistisch	De keuze voor de grootste verdichting in Overvecht Centrum, stationsgebied en langs de centrale as gaat hand in hand met de keuze voor de mobiliteitsstructuur. Voor de toevoeging van 5000 woningen is een mobiliteitstransitie noodzakelijk (relatief minder auto's). Er moeten goede alternatieven zijn zoals een centrale HOV-as en een fijnmazig fiets-en voetgangsnetwerk. Zo houden we de wijk ook met de auto bereikbaar. Een verspreide verdichting gaat niet samen met een goede mobiliteitstransitie en dit zal tot gevolg hebben dat de wijk niet meer bereikbaar en leefbaar zal zijn. Op basis van de zienswijzen over de knips hebben we de visie op dit punt aangepast. In plaats van de knips tussen de buurten (om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren) kiezen we voor mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. Eerst zullen we de buurten gaan herinrichten. De centrale as maken we zoveel mogelijk autovrij. ***De haalbaarheid staat onder druk*** De uitvoering van de Omgevingsvisie is geen eenvoudige opgave. Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen zijn veel verschillende partijen nodig. Samenwerking tussen deze partijen op gebiedsniveau is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen. Niet alles zal gerealiseerd kunnen worden maar de gemeente ziet voldoende kansen en mogelijkheden om richting 2040 de ambities te verwezenlijken. ***Integraal en samen*** De ontwikkeling van nieuwe woningen zal gaan over plannen op gemeentegrond, maar even zozeer zijn wij voor de uitvoering van deze omgevingsvisie afhankelijk van initiatieven van anderen. De omgevingsvisie biedt daarvoor het kader. Op de kaart ruimte voor groei

Nr.	Reactie	Antwoord
	dat op veel van deze plekken substantiële verdichting van de grond komt. De keuze voor geconcentreerde verdichting vraagt om compensatie van groen en parkeren in de woonbuurten. Onder andere daardoor zijn de randvoorwaarden om daar tot ontwikkeling te komen weinig realistisch. De haalbaarheid staat op voorhand al te veel onder druk. ***Integraal en samen*** De ontwikkeling van nieuwe woningen zal vooral gaan over plannen en projectvoorstellen op gemeentegrond. De gemeente heeft de regie maar bouwt niet zelf, dat doen de corporaties en marktpartijen. Het is belangrijk om ontwikkelingen in samenhang te zien, programmatisch en ruimtelijk, en integrale afwegingen te maken op gebiedsniveau, niet plot voor plot. We hebben goede partijen aan tafel die zich willen committeren aan de lange termijn, aan zoet en zuur, aan een gezamenlijke coalitie. Het hoeft niet exclusief, het kan zonder veel problemen Didam-proof worden afgesproken. Het tenderen van locaties past daar niet goed bij. Wij doen een dringende oproep aan de gemeenteraad om samen deze ontwerp omgevingsvisie bij te stellen tot een visie die meer en betere kansen biedt op concrete en haalbare plannen die Overvecht en de Overvechters vooruit helpen. Graag gaan wij hierover met de gemeente in gesprek.	staat daarover: Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Het klopt dat de gemeente een regierol heeft. Het is zeker niet de bedoeling plot voor plot te tenderen. En onderschrijven dat ontwikkelingen in samenhang gezien moeten worden, programmatisch en ruimtelijk, en integrale afwegingen moeten op gebiedsniveau gemaakt worden. We hebben dit overgenomen in de uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Voor de selectie van marktpartijen zijn we als gemeente gehouden aan regels en zullen het Didam-arrest daarbij in achtnemen. **Tot slot** In de gesprekken die we in de afgelopen periode gehad hebben over de ontwerp omgevingsvisie bleek dat we zien dat in alle verschillende gebieden (van geel tot rood) ingrepen nodig zijn. We hebben een aantal aanpassingen gedaan in de omgevingsvisie omdat duidelijker te omschrijven. We hebben gezamenlijk geconstateerd dat de haalbaarheid verder onderzoek vraagt met inspanningen van beide kanten. We hebben afgesproken om gezamenlijk het gesprek op te starten naar welke samenwerkingsvorm het beste past om uitvoering te geven aan de omgevingsvisie.
376	1- d**e fiets- en voetgangerstunnel naar Tuindorp die uitkomt op de Professor van Bemmelenlaan**: De noodzaak van deze tunnel zie ik niet in. Er is een onderdoorgang bij de Meester Tripkade op ca. 200 meter van de nu ingetekende tunnel voor fietsers en voetgangers. Deze tunnel komt midden in de wijk Tuindorp uit en deze wijk is alleen bestemmingsverkeer voor bestemmingsverkeer. Muv de personen die	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het

Nr.	Reactie	Antwoord
	aan de overkant naast het station wonen en in Tuindorp moeten zijn en vice versa zal deze tunnel m.i. geen toegevoegde waarde hebben. De kosten voor de aanleg van zo'n tunnel lijken mij niet in verhouding staan tot hetgeen het oplevert. Ook vanuit leefbaarheids- en veiligheidsoogpunt lijkt mij een tunnel op deze plek niet wenselijk. Een tunnel kan een aantrekkingskracht hebben op personen die zich graag buiten het zicht op houden (overlast door jongeren of andere personen) of een vluchtweg willen (inbrekers). Een tunnel is een ideale plek voor personen om te hangen/ zich op te houden omdat het in een tunnel droog is als het regent en verlicht in het donker. 2- **de hoogbouw rondom station Overvecht**: aan de oostkant van het station, naast de huidige kantoorpanden van de PO & VO raad. Voor alle huizen op de ALbrecht Thaerlaan betekent dit dat het zicht aanzienlijk verandert; van vrij weg kijken naar hoge woontorens. Dit betekent een waardevermindering van de huizen. 3. **Autoluw/vrij maken van tunnel Meester Tripkade**: Het is een mooi streven om de wijk groener te maken, maar m.i. komt het niet de leefbaarheid van de stad ten goede als auto's uit de stad worden geweerd. En dat lijkt wel het doel van dit plan. In de binnenstad begrijp ik dat auto's zoveel als mogelijk geweerd worden, maar in de stadswijken daaromheen moeten mensen hun auto kunnen parkeren en kunnen gebruiken voor woon-werkverkeer. De Meester Tripkade is een weg die Overvecht met de Kardinaal de Jongweg verbindt en ook met Tuindorp. Als hier geen auto's meer kunnen rijden, zullen automobilisten omrijden via winkelcentrum Overvecht of de Winklerlaan en dus meer kilometers rijden en meer vervuiling. Dit lijkt mij dus geen wenselijk plan.	aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. In de omgevingsvisie is het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. Ook is nog niet duidelijk of dit effecten heeft voor uw zicht en of dit waardevermindering van huizen tot gevolg heeft. Dit is nu nog niet te zeggen. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
377	**Ambities en keuzes volgens de ontwerp-omgevingsvisie** De ontwerp-omgevingsvisie, die sinds april 2024 is in te zien, legt de ambities vast voor de wijk Overvecht. Deze ambities zijn:	In de Ontwerp Omgevingsvisie is gekozen om ruimte voor bedrijvigheid en werkgelegenheid te behouden op bedrijventerrein Nieuw Overvecht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Toevoeging van minimaal 5.000 woningen • Toevoeging van minimaal 3.000 werkplekken • Versterking, verbetering en uitbreiding van groen met 80 hectare • Klimaatadaptief en toekomstbestendig maken van Overvecht • Uitbreiding sport- en speelvoorzieningen met 3-4 voetbalvelden • Uitbreiding onderwijs, zorg en cultuurvoorzieningen (groeien mee met het aantal woningen) • Betere verbinding binnen de wijk en met de rest van de stad • Iedereen (jong en oud) kan veilig deelnemen aan het verkeer • Verandering naar aardgasvrij en circulair bouwen. In grote lijnen kiest de gemeente er in de ontwerp-omgevingsvisie voor om langs de centrale as door Overvecht, rondom de haltes van het toekomstige Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV), hoogstedelijke gebieden te realiseren met veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen. Op het bedrijventerrein Nieuw-Overvecht wordt ingezet op intensivering van de productiefunctie. In de gemengde zone op het bedrijventerrein wordt ruimte gegeven voor een ander werkprogramma, zoals werkplekken en ateliers, gemengd met sportfuncties, perifere detailhandel en bijpassende voorzieningen, zodat optimaal gebruik kan worden gemaakt van de nabijheid van de toekomstige HOV-halte. In de ontwerp-omgevingsvisie kiest de gemeente ervoor om in deze gemengde zone geen woonfunctie toe te staan. **Overwegingen in de ontwerp-omgevingsvisie** • In de ontwerp-omgevingsvisie wordt uiteengezet dat de gemeente graag ruimte wil bieden voor zowel ‘groei’ als ‘behoud’. Op plekken die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer voorziet men kansen om meer woningen te bouwen. Daar is ruimte voor hogere gebouwen met daarin voorzieningen, woningen en werkplekken. Voor het bedrijventerrein Nieuw Overvecht geldt dit uitsluitend voor werkplekken.	Intensivering van het ruimtegebruik op het bedrijventerrein is noodzakelijk om het aantal bedrijven dat ruimte zoekt in de stad te kunnen huisvesten. We verwachten dat woningbouw op het bedrijventerrein een negatief effect daarop zal hebben. Daarnaast is er onvoldoende vertrouwen in de kwaliteit van het type woonklimaat dat hier zou kunnen ontstaan. Woningbouw heeft nadelige effecten op milieuruimte en het toekomstbestendig kunnen blijven functioneren van omliggende bedrijven. Woningbouw perkt (productie) bedrijfsmogelijkheden in. Daarnaast wordt verwacht dat woningbouw (of de mogelijkheid van woningbouw) voor een ongewenst extra prijsopdrijvend (speculatie-)effect zal zorgen. Dit beperkt bedrijven in hun (groei- of vestigings)mogelijkheden en beperkt transformatie van bedrijven naar andere bedrijvigheid. Grond- en vastgoedprijzen stijgen bij het openhouden van de woningbouwoptie in de hoop op een waardesprong, waardoor nieuwe bedrijfsvestigingen of uitbreidingsmogelijkheden van bedrijven minder kansrijk worden. Tot slot, er is een groot tekort aan woningen in de stad, maar ook een groot tekort aan bedrijventerreinen (74 ha tot 2040 tekort). We zien op veel plekken in de stad diverse bedrijfspanden en –percelen transformeren naar wonen. De hoeveelheid ruimte voor bedrijven met een gemiddelde of hogere milieucategorie (in dit geval 3.1 en 3.2) en de bijbehorende specifieke (MBO-)werkgelegenheid komt daardoor in de knel. Wij hopen met de keuze om geen wonen toe te staan op bedrijventerrein Nieuw Overvecht een bijdrage te leveren aan de benodigd ruimte voor werken en werkgelegenheid. Een expliciete keuze vóór bedrijvigheid en geen nieuwe woningen op bedrijventerrein Nieuw Overvecht draagt bij aan de

Nr.	Reactie	Antwoord
	• In de visie worden de Franciscusdreef en de Einsteindreef expliciet genoemd als stadsentrees van de wijk, terwijl deze dreven door veel bewoners nu nog als barrières worden ervaren. Ze zijn erg breed en ruim opgezet, het oversteken gaat moeizaam en er is weinig sociale controle. Door het toevoegen van bebouwing aan deze stadsentrees wil de gemeente zorgen voor meer levendigheid op straat en fijnere plekken. • De gemeente wil graag zorgen voor een fijne beleving op straatniveau. De bestaande anonieme begane grond (bijvoorbeeld de garageboxen) krijgt functies en wordt meer open. Bij nieuwbouw wil de gemeente een aantrekkelijke, levendige begane grond, met entrees aan de straat en zicht op de straat en het groen. De gemeente streeft naar prettige overgangen tussen gebouwen en straat en het groen en wil graag zorgen voor meer verbinding en contact met elkaar. Hiertoe wil de gemeente dat vooral de eerste twee bouwlagen aantrekkelijker maken. • De gemeente streeft er ook naar om af te stappen van grote verharde parkeervelden en wil bij nieuwe ontwikkelingen overgaan op gedeelde gebouwde auto- en fietsparkeervoorzieningen. Ook ziet de gemeente graag andere voorzieningen zoals het laden en lossen en afvalinzameling graag inpandig opgelost worden. • De gemeente zoekt in Overvecht ruimte voor tenminste 5.000 extra woningen. Deze woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Voor heel Overvecht streeft de gemeente naar een verdeling van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector (hoewel deze verdeling geen doel op zich is, meer een ontwikkelrichting). De ambitie is om met de woningbouw de anonimiteit in de wijk te verminderen en de sociale veiligheid te vergroten. Toekomstige bouwprojecten zullen worden getoetst op bijdrage aan de gemeenschap, in en om het gebouw. Ook is er de wens om specifieke woonvormen voor bepaalde doelgroepen mogelijk te maken. Met deze	investeringsbereidheid onder bedrijfsvastgoed-eigenaren en ondernemers. Dat draagt bij aan verduurzaming, intensivering van het ruimtegebruik en de werkgelegenheid, en daarmee een kwaliteitsverbetering van de stad. Bovenstaande uiteenzetting leidt ertoe dat het voor de gemeente op dit moment niet opportuun is om conform jullie verzoek het initiatief waarbij wonen en werken wordt gecombineerd te onderzoeken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	woonvormen bestrijdt de gemeente eenzaamheid en krijgen kwetsbaren een steuntje in de rug. **Gemeentelijke visie op werken** • Uitgangspunt in de ontwerp-omgevingsvisie is dat waar er woningen bijkomen, er ook commerciële, maatschappelijke en culturele voorzieningen en werkplekken bij moeten komen. Zo ontstaat een goed functionerende wijk. De gemeente streeft naar een goed woon-werkmilieu voor de inwoners van Overvecht, waarbij baankansen dicht bij huis te vinden zijn en er voldoende opleidings- en doorgroeimogelijkheden zijn. Om dit te realiseren moeten er 3.000 banen worden toegevoegd in Overvecht tot 2040. • Overvecht kent in vergelijking met Utrecht een lage participatie op de arbeidsmarkt. Daarom vindt de gemeente het belangrijk om sectoren en bedrijvigheid toe te voegen die in aard en omvang aansluit bij de kenmerken van de beroeps)bevolking in de wijk. De banen van de toekomst worden beïnvloed door digitalisering, robotisering en deeleconomie. De stad Utrecht ziet voor de toekomst de meeste vraag naar werkgelegenheid ontstaan in de marktgroepen Zorg, ICT, Bouw- en Energie en Onderwijs. Er is door de gemeente nog geen onderzoek gedaan naar wat dit precies betekent voor Overvecht. • Omdat Utrecht de groei van bedrijven en het vestigen van nieuwkomers wil blijven faciliteren (terwijl er vrijwel geen nieuwe bedrijfsterreinen meer bijkomen), kiest de gemeente voor intensivering van het ruimtegebruik voor economische activiteiten. De focus ligt en blijft liggen op stadsverzorgende bedrijven, (creatieve) maakbedrijven, bouw-, techniek-, circulaire- en verduurzamingsbedrijven, MKB en stadsdistributie. Door het niet toestaan van de woonfunctie wil de gemeente conflicten voorkomen tussen de functie wonen en de benodigde milieuruimte van bedrijven. **Ontwikkellocatie Franciscusdreef 82-90, Utrecht Overvecht**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Beleggingsmaatschappij De Hoge Dennen Vastgoed is eigenaar van het pand aan de Franciscusdreef 82-90 op bedrijventerrein Nieuw Overvecht. Het betreft een perceel van ruim 10.000 m2, dat deels is bebouwd en verhuurd aan commerciële partijen, zoals een grote Jumbo, Basic Fit, Jumper en Motomonks. De rest van het perceel is in gebruik als verhard parkeerveld. De bebouwing is aan het einde van haar technische levensduur en De Hoge Dennen heeft daarom medio 2022 aan ontwikkelaar Sustay gevraagd om een herontwikkelingsplan uit te werken. Initiatiefnemers hebben hierbij gezocht naar mogelijkheden die zoveel mogelijk aansluiten bij de ambities van de gemeente. In die periode, medio 2022, bood het geldende bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Overvecht 1e Herziening' de mogelijkheden om een herontwikkeling met woonfunctie mogelijk te maken. Over het hele plangebied lag de gebiedsaanduiding 'Wro – zone – wijzigingsgebied 5' waarbij burgemeester en wethouders bevoegd zijn om de bestemming 'Bedrijventerrein' te wijzigen ten behoeve van een woonfunctie, mits aangetoond kan worden dat er geen ruimtelijke en milieukundige belemmeringen optreden. In de Ruimtelijke Structuurvisie Utrecht (RSU2040) wordt bedrijventerrein Nieuw Overvecht aangeduid als werklocatie met als belangrijkste ruimtelijke ingrepen: verdichten, vergroenen en kwaliteit verhogen. De strook langs de Franciscusdreef wordt in de verbeelding aangeduid als 'gemengd stedelijk milieu' met als belangrijkste ruimtelijke ingrepen: transformatie en verdichting langs de Franciscusdreef. Om bovenstaande redenen (a. huidige bebouwing is aan het einde van haar technische levensduur, b. bestemmingsplan bood mogelijkheden voor functiewijziging naar wonen en c. aanduiding in de gemeentelijke structuurvisie van gemengd stedelijk milieu langs de Franciscusdreef) startte De Hoge Dennen Vastgoed een onderzoek naar een kwaliteitssprong voor deze locatie, dat bijdraagt aan zowel de woningbouwopgave als de ambitie om bedrijvigheid toe te voegen. Na	

Nr.	Reactie	Antwoord
	afronding van deze studie gaf de gemeente aan de plannen nog niet te kunnen toetsen aangezien eerst een omgevingsvisie moest worden opgesteld. In de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht wordt de eerdergenoemde strook langs de Franciscusdreef aangeduid als ‘gemengde zone bedrijventerrein’, waar bedrijvigheid kan worden gemengd met sport(voorzieningen), onderwijs en overige bedrijvigheid met actieve functies in de plint. Publieke bestemmingen en sport(voorzieningen) zijn dan ook mogelijk op hogere verdiepingen en daken. Er wordt in de ontwerp-omgevingsvisie voor gekozen om in deze strook geen woonfunctie toe te staan. In deze zone kan wel hoger gebouwd worden dan op de rest van het bedrijventerrein, de basishoogte is 4-6 bouwlagen, met in de nabijheid van HOV zorgvuldig ingepaste bouwhoogten tot 10 lagen hoog. Initiatiefnemers hebben er begrip voor dat de gemeente ervoor kiest om bestaande bedrijventerreinen te behouden, want zonder voldoende plaats voor stedelijke, productieve werkruimte verliest de stad één van haar aantrekkingskrachten. Een gemengd werkprogramma zorgt voor werkgelegenheid, voor economische ontwikkeling en vormt het voorzieningenniveau voor de stadsbewoners. Initiatiefnemers zien het echter als een gemiste kans als de strook langs de Franciscusdreef, die in de RSU2040 nog werd aangeduid als ‘gemengd stedelijk milieu’, nu wordt gezien als gemengde bedrijfszone (waarbij wonen niet meer wordt toegestaan). Door de strook langs de Franciscusdreef wel als gemengd stedelijk milieu te bestemmen, zien initiatiefnemers uitgelezen kansen om op de genoemde ontwikkellocatie gelijktijdig aan meerdere gemeentelijke ambities bij te dragen: • Toevoegen van (betaalbare) woningen en bijdragen aan variatie in woningaanbod • Verdubbeling van het aantal werkplekken • Klimaatadaptief en toekomstbestendig bouwen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Creëren van een aantrekkelijke stadsentree en een visitekaartje voor het bedrijventerrein (in het bijzonder voor de twee “kopentree’s”: locatie Van Wijnen en locatie De Hoge Dennen) • Versterken van de sociale controle en veiligheid • Bijdragen leveren aan de oversteekbaarheid van de Franciscusdreef • Bijdragen leveren aan meer levendigheid en verbeterde leefbaarheid in de wijk • Bijdragen leveren aan meer verbinding en meer contact met elkaar • Bijdragen leveren aan vermindering anonimiteit en bestrijding eenzaamheid • Bijdragen leveren aan een fijne beleving op straatniveau door op de eerste twee bouwlagen passende bedrijvigheid aan te bieden • Creëren van een goed woon-werkmilieu • Creëren van baankansen dichtbij huis • Toevoegen bedrijvigheid die in aard en omvang aansluiten bij de kenmerken van de lokale (beroeps)bevolking en daarmee bij te dragen van arbeidsparticipatie in de wijk • Mogelijkheid om verharde parkeerterrein inpandig op te lossen, evenals de mogelijkheid om voorzieningen zoals laden en lossen en afvalverzameling inpandig op te lossen. • Door de combinatie van de woonfunctie met de commerciële functies, kan dubbelgebruik van parkeerplekken worden ingezet, waardoor de druk op het gebruik van ruimte wordt gereduceerd. • Naast parkeerefficiëntie zijn er ook op het gebied van energietransitie synergievoordelen te behalen uit de combinatie wonen en werken. • De ontwikkeling kan bijdragen aan het kwalitatief verbeteren / vergroenen van de openbare ruimte van het bedrijventerrein en daarmee ook een betere kwalitatieve verbinding tussen woonwijk en bedrijventerrein.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De ontwikkeling draagt bij aan de verandering van uitstraling van de Franciscusdreef naar die van een binnenstedelijke stadslaan met levendigheid, landschappelijke betekenis en verbindende waarde. • Initiatiefnemers zijn in staat op relatief korte termijn (binnen drie jaar) op deze locatie tot realisatie te komen van circa 400 betaalbare woningen, en tegelijkertijd een bijdrage kan leveren aan de schuifpuzzel van de overige herontwikkelingen in Overvecht. Initiatiefnemers zijn bijzonder gemotiveerd om een bijdrage te leveren die aan zoveel van de in de ontwerp-omgevingsvisie genoemde ambities raakt en zijn ervan overtuigd dat die benoemde ambities in het bijzonder goed in te vullen zijn op de strook langs de Franciscusdreef. De Hoge Dennen ziet duidelijke kansen om voornoemde locatie een kwaliteitsimpuls te geven en bovendien het metrage bedrijfsruimte te verdubbelen. De noodzaak om juist ook “betaalbare” woningen toe te staan als economische drager zorgt ervoor dat de bovenstaande ambities daadwerkelijk kunnen worden uitgevoerd. Anders gezegd: indien de keuze van de gemeente blijft om hier geen woningbouw toe te staan, dan betekent dit automatisch dat er de komende 15-20 jaar, op wat groot onderhoud na, geen kwaliteitsimpuls aan de locatie zal worden gegeven en dat de situatie blijft zoals het nu is en derhalve niet de meest fraaie entree van het gebied blijft. Uit ambtelijk overleg begrepen wij dat de ondernemersvereniging geen woningen op het bedrijventerrein wenst. Met een eerlijke discussie over de haalbaarheid van de ambities denken wij dat de ondernemersvereniging hier ook anders tegenaan zal kijken. Uitgangspunt moet dan wel zijn de functie wonen niet conflicteert met de benodigde milieuruimte van bedrijven op de rest van het bedrijventerrein. Om aan te tonen dat verschillende functies elkaar niet per definitie hoeven te belemmeren, hebben we Rho Adviseurs onderzoek laten doen naar de richtafstanden van de omliggende bedrijven. Dit hebben	

Nr.	Reactie	Antwoord
	we zowel laten doen voor datgene wat er planologisch is toegestaan, als voor de feitelijke situatie (dus rekening houdend met de milieucategorie van de werkelijk aanwezige bedrijven). Ook hebben we laten uitzoeken wat het gevolg zou zijn als de gemeente de maximaal toegestane milieucategorie 3.2 zou terugbrengen naar milieucategorie 3.1. **Kavel Franciscusdreef 82-90** De Hoge Dennen Vastgoed ziet op de ontwikkellocatie de mogelijkheden om een klimaatadaptief en toekomstbestendig gebouw (bij voorkeur houtbouw) te ontwikkelen, waarbij het metrage bedrijfsruimte (supermarkt en sportschool) terugkomen en uitgebreid wordt met bijpassende bestemmingen en waarbij parkeren en overige voorzieningen inpandig opgelost worden. Als drager hiervan is het echter noodzakelijk dat woningbouw wordt toegevoegd. Gezien de ligging en de grote vraag uit de stad is een groot programma in betaalbare huur gewenst. Het beoogde programma voor deze locatie bestaat uit twee- en driekamer appartementen, zoveel mogelijk geclusterd via kernen om ruimte te creëren voor collectieve voorzieningen zoals bijvoorbeeld een gezamenlijke woonkamer, wasserette, klusruimte en daktuinen/terrassen. De doelgroep is met name jong, alleen- of samenwonend, soms nog studerend of net gestart met werken. Mensen met een actieve levensstijl, bereid om samen dingen op te pakken en te beleven. Uitgaande van een ontwikkelruimte van circa 9.500 (gebaseerd op de feitelijke richtafstanden van omliggende bedrijven) en een FSI van 5,6 (vergelijkbaar met Zijdebalen en Merwede aan de zijde van het Merwedekanaal) zou er een ontwikkelvolume realiseerbaar zijn van circa 52.000 m2 bvo. Hierbij is de plint twee lagen hoog. De begane grond wordt maximaal benut. Hier komt de Jumbo terug, samen met entrees voor de bovengelegen functies, technische ruimtes en fietsenstallingen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Langs de Franciscusdreef kan de ruimte worden bestemd voor andere publieksaantrekkende bestemmingen. De sportschool krijgt z'n belangrijkste ruimte op de eerste verdieping langs de Franciscusdreef. Hier is ook plek voor overige bedrijvigheid. De eerste verdieping wordt daarnaast gevuld met een tweelaagse parkeerruimte voor ruim 400 auto's. De zontoetreding, geluid en uitzicht op de groene omgeving geven verschillende opties voor invulling van de bovenbouw. Een aantal van circa 400 betaalbare appartementen lijkt haalbaar. Voor de herontwikkeling van de kavel aan de Franciscusdreef 80-92 met toevoeging van wonen hoeven geen bestaande woningen gesloopt te worden. We kunnen hier dus netto woningen toevoegen en deze nieuwe woningen kunnen dan ook bijdragen aan de overige woningbouw initiatieven in de naastgelegen woonwijk, waar mogelijk wel gesloopt moet gaan worden. We zijn graag bereid om hierover in gesprek te gaan met de in de omgeving actieve woningbouwcorporaties om hier nadere invulling aan te geven. **Verzoek aan de gemeente** De Hoge Dennen is bereid en in de gelegenheid om een substantiële bijdrage te leveren aan de transformatie van de Franciscusdreef naar een aantrekkelijke stadsentree en visitekaartje voor het bedrijventerrein. Dit kan echter alleen als gemeente, ontwikkelaar en grondeigenaar de handen ineenslaan. Het is daarbij van belang dat de partiële herziening van de ontwerp-Omgevingsvisie de voorwaarden schept waarbinnen deze ontwikkeling mogelijk is. Derhalve verzoeken we u de volgende voorstellen te verwerken in de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht: • Omarming van het idee om de Franciscusdreef te transformeren tot een levendig gebied met ruimte voor wonen én werken. Dit vanwege de ligging tegenover een bestaande woonwijk, nabij de toekomstige HOV-halte, nabij het park- en sportlandschap aan de Vecht en de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	landschappelijke stilte van het Gagelbos. De levendigheid kan worden versterkt door bedrijvigheid met een publieksaantrekkende werking. • Voor de kavel Franciscusdreef 80-92 een gemengd gebied met ‘bedrijvigheid, (sport)voorzieningen en wonen’ mogelijk te maken. Planologisch is milieucategorie 3.2 toegestaan in de nabijheid van dit kavel, maar in werkelijkheid zijn er geen bedrijven in deze categorie aanwezig die het toevoegen van de functie wonen zouden belemmeren. Door de maximale milieucategorie te verlagen naar 3.1 kan er een geleidelijke overgang gemaakt worden tussen de bestaande woonwijk en de rest van het bedrijventerrein. **Vragen & overleg** We gaan ervan uit dat we met deze inbreng een positieve bijdrage leveren aan de discussie rondom de Omgevingsvisie en blijven hierover graag met u in gesprek. Op dit moment zijn Van Wijnen en De Hoge Dennen i.c.m. Sustay wel in overleg met elkaar, maar kiezen vooralsnog voor om deze zienswijze apart te benaderen. Graag lichten we onze standpunten nader toe in een persoonlijk gesprek met wethouder Lot van Hooijdonk.	
378	**Bezwaarpunten** De zienswijze ziet formeel op een bezwaar tegen het plan om het bestaande fiets-/voetgangersgebied alsmede de éénrichtingsweg voor o.a. gemotoriseerde voertuigen welke gelegen is ter plaatse van de Prins Lanseloetdreef vanaf het bruggetje bij de Brailledreef naar het achterliggende parkeerterrein bij winkelcentrum Overvecht), te wijzigen naar een tweerichtingsrijweg. Stienstra is vanaf nedio 2022 actief betrokken bij de voorgenomen gebiedsontwikkeling van Overvecht, zijnde het Masterplan Overvecht Centrum. Er zijn diverse consultatierondes geweest, waarin wij bovenstaand bezwaar steeds naar voren hebben gebracht, echter hier is tot op heden onvoldoende rekening mee gehouden in de voorliggende ontwerp omgevingsvisie Overvecht.	In lijn met de RSU kiest de gemeente Utrecht voor het stimuleren van de mobiliteitstransitie en het faciliteren van HOV in de wijk Overvecht. Door inpassing van dit HOV en vergroten van ruimtelijke kwaliteit van de Zamenhofdreef is gekozen voor het afsluiten van deze dreef voor autopersonenverkeer. Een gevolg van deze keuze is de noodzaak voor realisatie van een extra auto-ontsluiting voor Overvecht Centrum. Hiervoor is zowel beoogd een aantakking op de Einsteindreef alsmede het omzetten van de aansluiting op de Brailledreef (Prins Lanseloetdreef) naar twee-richtingen. Het niet uitvoeren van deze maatregelen zorgt voor onbereikbaarheid (en overlast) van Overvecht Centrum alsmede het niet kunnen realiseren van de ambities van de gemeente Utrecht op het gebied van HOV.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bestaande situatie Thans bestaat de Prins Lanseloetdreef uit een eenrichtingsweg, welke grenst aan een prominent voetgangersgebied. Naast het prominente voetgangersgebied bevindt zich een zeer smalle overgangszone naar de maisonnettewoningen van BLEND. Een en ander zoals ook vanaf het begin van de ontwikkeling van de NPD strook beoogde en ontworpen door Flux Landscape Architecture, zie bijgevoegd VO Openbare Ruimte NPD strook d.d. 6 mei 2019 alsmede DO Openbare Ruimte NPD strook d.d. 19 november 2019. *Negatieve impact op verkeersveiligheid* Deze voorgenomen wijziging zal aanzienlijke negatieve gevolgen hebben voor de veiligheid en leefbaarheid van de woonomgeving van de bewoners van de maisonnettes, onze huurders. Het type woning welke programmatisch i.o.m. de gemeente hier beoogde en ook gerealiseerd is, de maisonnette, is bij uitstek geschikt voor gezinnen met kinderen. De vermindering of eliminatie van het prominente voetgangersgebied, hetgeen een overgangsgebied is tussen de maisonnette woningen en de rijweg, zal onze bewoners dwingen dichtbij de rijweg te verblijven c.q. spelen, waardoor de veiligheid in het gedrang komt en de kans op verkeersincidenten aanzienlijk toeneemt. Van een verhuurder mag worden verwacht dat hij een veilige leefomgeving ter beschikking stelt aan de huurder, deze wijziging staat hier wat ons betreft haaks op. Wij maken ons dan ook grote zorgen omtrent de veiligheid van onze huurders. *Verhoging verkeersintensiteit en geluidsoverlast* De omzetting van de eenrichtingsrijweg naar een tweerichtingsrijweg zal tevens leiden tot een toename van de verkeersintensiteit en daarmee gepaard gaande geluidsoverlast. Dit zal de woonkwaliteit voor de bewoners in de maisonnettes alsmede de erboven gelegen appartementen aanzienlijk verminderen. Bovendien druist de toename	Uiteraard heeft deze keuze effect op het functioneren van de Prins Lanseloetdreef en haar omgeving. In het Masterplan Overvecht Centrum wordt de schetsmatige inpassing van deze weg nader uitgewerkt en dient aandacht te zijn voor de door uw genoemde aandachtspunten met betrekking tot verkeersveiligheid en verdeling van intensiteiten. Verdichting en gebouwhoogte In de RSU is de ambitie voor toevoeging van woningen in de wijk Overvecht, specifiek Overvecht Centrum door de raad vastgelegd. De Omgevingsvisie Overvecht geeft hier nadere invulling in scherpt deze kaders aan. De verdichting van Overvecht en Overvecht Centrum als hoogtstedelijk gebied staat hierbij vanuit project niet ter discussie. De gewenste verdichting met woningen betekent meer hoogbouw en daarmee een verandering van de bestaande situatie. De exacte invulling van deze woningbouw, inclusief bouwhoogtes en inpassing van bouwplannen is niet opgenomen in de omgevingsvisie. Dit wordt nader uitgewerkt in het Masterplan Overvecht Centrum. Hierbij is goede inpassing van hoogbouw t.o.v. bestaand vastgoed een aandachtspunt en ontwerpuitdaging. Het waar mogelijk verminderen van de door u genoemde schaduwwerking, privacyverlies en uitzicht vindt in het planproces Masterplan Overvecht Centrum en nadere uitwerking van bouwplannen daaropvolgend plaats.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van verkeer in tegen de doelstellingen van de omgevingsvisie Overvecht waarin gestreefd wordt naar meer groen en autoluw. **De bestaande situatie handhaven** Stienstra verzoekt u dan ook – met inachtneming van onze zienswijze – het ontwerp omgevingsvisie Overvecht gewijzigd vast te stellen, waarbij de bestaande eenrichtingsrijweg behouden blijft, ongeacht of deze in- of uitgaand verkeer faciliteert. Een en ander met dien verstande dat het daarnaast van essentieel belang is dat het prominente voetgangersgebied behouden blijft om de veiligheid en leefkwaliteit van de bewoners van met name de maisonnettes te waarborgen. **Aanvullend punt van aandacht** Een ander punt van zorg betreft de voorgenomen gebouwhoogtes van de naastgelegen gebouwen, met name ter plaatse van de huidige Karwei. De geplande aanzienlijke verhoging van deze gebouwen zorgt voor o.a. schaduwwerking, privacyverlies en verstoring van het uitzicht. Dit alles heeft een negatieve impact op de leefkwaliteit van onze bewoners hetgeen wij niet wenslijk achten.	
379	Dank voor uw informatie over het ter visie leggen van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Hierbij geven we vanuit Staatsbosbeheer een eerste korte reactie. In het deelgebied Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauw Kapel hebben we als Staatsbosbeheer diverse gronden in eigendom en beheer. Daarin werken we (in het ‘overleg Noorderpark – Ruigenhoek’) al langer samen met gemeente Utrecht, gemeente De Bilt, provincie Utrecht en Recreatieschap SGL. Voor de gemeente Utrecht is dit een belangrijk (uitloop)gebied en ook opgenomen in de visie. Het is belangrijk dat de visie in goed overleg met deze partijen opgesteld wordt. U geeft in uw kaarten aan om de verbindingen, voor mens en dier, te willen versterken tussen de wijkdelen van Overvecht en dit deelgebied. Daarbij is het belangrijk dat dit op de juiste plekken en wijze gebeurt.	Bedankt voor uw reactie. We nemen bij toekomstige ontwikkelingen graag contact op met Staatsbosbeheer als belangrijke partner in het gebied voor het verder invullen van onze (gezamenlijke) ambities voor het Noorderpark. Het platform 'overleg Noorderpark-Ruigenhoek) zou daarvoor ook in toekomst een goed platform kunnen zijn naast een goede ambtelijke samenwerking op veel issues die zowel de gemeente als ook Staatsbosbeheer raken. Het Noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is

Nr.	Reactie	Antwoord
	En verbeteren van verbindingen voor mens en dier geldt ook voor het deelgebied Noorderpark en verdere omgeving. In de verbindingen is de aansluiting met het openbaar vervoer ook heel belangrijk, omdat er al een grote druk ligt op ontsluiting voor auto's en parkeren. Binnen het deelgebied ziet u ook mogelijkheden voor (verkenning naar) diverse ontwikkelingen. De door u beoogde ontwikkelingen kunnen van invloed zijn op het gebruik en daarmee op de doelen en het beheer van onze terreinen en op de aansluiting en functioneren van onze gebieden in het grotere geheel. Als algemeen uitgangspunt geven we mee dat vooraf inzichtelijk moet zijn als veranderingen invloed hebben op onze gebieden, met als insteek dat dit leidt tot een versterking van doelen en functies. En dat er vooral ook goede afspraken gemaakt moeten worden bij nieuwe ontwikkelingen en inrichting, bijvoorbeeld ook over het borging van het beheer voor de lange termijn. We vragen u om met ons in overleg te treden over de invulling van de door u beoogde zaken als dit onze doelen en gebieden betreft en/of daarop van invloed kan zijn. En we vragen u dit te doen in overleg en in combinatie met die collega's van gemeente Utrecht die al met Staatsbosbeheer (en met recreatieschap SGL) samenwerken en overleggen. Eerste ingang voor vragen of opmerkingen voor (gebieden) Staatsbosbeheer zijn Tineke Harlaar (boswachter publiek) en ik. Reacties via de mail svp verzenden naar de postbus SBB-west, zoals u gedaan had, en ook in cc naar mij. (PS: er is door drukte en verlof een kans dat u een vergelijkbare mail ook via SBB-west krijgt, maar beter dubbel dan niet)	onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
380	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Daarnaast is het mij onduidelijk waarom de vechtbrug die aansluit op het fietspad door het park (de onderste brug in Vechtzoom – Noord) en de fietsroute zijn aangeduid als Hoofdfietsroute, terwijl de andere bruggen in Vechtzoom- Noord en Vechtzoom-Zuid zouden aansluiten	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	op recreatieve hoofdfietsroutes (kaart op pagina 28). De eerstgenoemde fietsroute gaat namelijk door een park en vervolgens door een woonwijk en is daardoor minder herkenbaar, vaak langer en onveiliger dan de andere 2 routes. De andere 2 fietsroutes kenmerken zich juist door de duidelijke rechte verbinding met de rest van Overvecht. Het is daarom logischer de labeling van recreatief en hoofdfietsroute voor deze fietsroutes om te draaien. Kunt u dit voorstel overnemen? Daarnaast lijkt het erop dat op de kaarten in Deel B, pag 65 en 67 de mogelijke brug ter hoogte van de Klopvaart ontbreekt. Is dit bewust en zo nee, kan dit dan aangepast / verduidelijkt worden? Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: ● De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. ● De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. ● Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen **2. Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.	

Nr.	Reactie	Antwoord

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.
Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid

Nr.	Reactie	Antwoord
	Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. ● De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? ● Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. ● Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. ● Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	● De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. ● In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4. Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. ● Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. ● Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. ● De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.	

Nr.	Reactie	Antwoord

- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. Recreatie

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en

Nr.	Reactie	Antwoord
	langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. ● Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. ● Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. ● De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. ● Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. In de fasering is het mij nog onduidelijk wat er gaat gebeuren met de herinrichting van de fietsroute bij de Belo Horizontedreef en het	

Nr.	Reactie	Antwoord
	sportpark. Het lijkt erop dat in de eerste fase al wordt gewerkt aan het verbeteren van de fietsroute. Deze fietsroute ligt ter hoogte van een ingetekende brug in Vechzoom-Zuid. Kan het zo zijn dat de brug gelijk met de vernieuwing van de fietsroute wordt aangepakt? Ik kan me namelijk voorstellen dat u inschat dat dit efficienter is dan nu de boel open gooien voor een betere fietsverbdingin om dit een paar jaar later weer te doen voor een fietsbrug die juist op die route aansluit. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: ● De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. ● De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. ● De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. ● Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
381	Namens meer dan 1100 personen (huidig aantal) die de petitie tegen de huidige Omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben ondertekend, namens een groter aantal personen die de ondertekening niet hebben bevestigd (en daardoor niet op de teller staan) en een nog groter aantal bewoners wiens geluid wij vertegenwoordigen, maar om een of andere reden dit (nog) niet hebben ondertekend (https://omgevingsvisieovervecht.petities.nl/). Wij willen bij deze onze zienswijze indienen namens de meerderheid van de bewoners van Overvecht. Wij, de bewoners en ondernemers van Overvecht, constateren dat: • De Omgevingsvisie Overvecht 2040 extreem radicaal ingrijpende, nadelige en schadelijke effecten zal hebben voor de wijk Overvecht. • De huidige visie een verslechtering is van het woongenot, inperking van bewegingsvrijheid en zelfbeschikking, extreme hinder en stress zal veroorzaken in het dagelijkse leven zoals extreem langere reistijden en verkeersopstoppingen, mensen uit hun huizen weggejaagd worden door sloopplannen van sociale huurwoningen en de zwaksten en speciale doelgroepen zoals gehandicapten het hardst getroffen worden door het verdwijnen van verkeersefficiënte routes die hun leven met beperking nog moeilijker en ondraaglijker zal maken. • De gemeente direct tegen de wensen en behoeftes ingaat van de bewoners van Overvecht, deze onvoldoende in acht zijn genomen en er geen serieus, adequaat en verantwoord onderzoek is gedaan naar de wensen en behoeftes van de wijkbewoners (*zie blz.4 en 5 van het Participatieverslag*). • De gemeente bovendien bewust de wensen van de meerderheid van de kleine groep bewoners, die wel participeerden aan het zogenaamde onderzoek, aan de laars heeft gelapt (*zie het Participatieverslag blz.10 en 15*) waardoor	De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Daarnaast is het de vraag of er nog significant andere meningen spelen in de wijk. Op basis van de reeds opgehaalde inbreng van Overvechters, schatten wij in dat dit gering is. Met andere woorden; wij verwachten dat de opgehaalde meningen en belangen een redelijk beeld geven van wat Overvechters vinden. We hebben op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. De gemeente beseft dat dit soms lastig kan zijn voor bewoners, en waardeert de betrokkenheid van iedereen die heeft meegedacht en zijn of haar zorgen heeft gedeeld.

Nr.	Reactie	Antwoord
	er sprake is van een schijnparticipatie en er daarom in werkelijkheid nog minder draagvlak is voor deze Omgevingsvisie dan de gemeente pretendeert. • De gemeente in het openbaar geen eerlijke communicatie heeft uitgevoerd met betrekking tot de daadwerkelijke gevolgen van deze visie op het leven van de bewoners in Overvecht. Integendeel heeft de gemeente het rooskleuriger gepresenteerd en de valse indruk gewekt dat de bewoners van Overvecht hier gelukkig en blij mee zijn wat nu heeft geleidt tot een gevoel van misleiding bij de bewoners van Overvecht. Wij verzoeken van de gemeente dat de huidige (concept) Omgevingsvisie Overvecht 2040, zoals die nu gepresenteerd is, verworpen wordt en de gemeente met een andere en/of gewijzigde Omgevingsvisie komt waar de wijkbewoners wel tevreden mee zijn, zich in kunnen herkennen en vooral een visie waar er echte draagvlak voor is. Bij deze willen we jullie namens de grote meerderheid van de bewoners van Overvecht onze zienswijze en kritiek kenbaar maken via onder andere deze kanaal op de e-mail. Tevens zullen wij ook andere wegen bewandelen om onze weerstand en verwerping te laten blijken van het huidige concept Omgevingsvisie Overvecht 2040.	
382	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerpvisie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een zeer belangrijke functie voor veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sport is er een belangrijke rol weggelegd voor het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor de verzorging en het welzijn van de pony's	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij veel. Manege 't Hoogt speelt een belangrijke rol in ons gezin. Onze dochter van 10 jaar heeft dankzij Manege 't Hoogt het paardenvirus opgelopen en haar wekelijkse les is een belangrijk hoogtepunt in de week. Naast dat ze echt geniet van het paardrijden, werkt het ook ondersteunend en vormend ten aanzien van haar executieve vaardigheden. We hebben sterk de indruk dat het een cruciale invloed heeft gehad op de ontwikkeling van onze dochter tot een sociaal, initiatiefrijk, verantwoordelijk en zelfstandig persoon. Ook het Young Leaders programma heeft hieraan bijgedragen. Mijn vrouw is ook met lessen begonnen vanuit het idee dat het leuk is om samen met onze dochter in de natuur te kunnen rijden. Een mooi doel, met daarnaast een vergrote betrokkenheid bij de hobby van onze dochter en een aanzienlijke bijdrage in het uitbreiden van sociale connecties. Mijn vrouw heeft dankzij het paardrijden een aanzienlijk betere conditie gekregen, geniet er zichtbaar van, en heeft door het paardrijden minder gezondheidsklachten. Voor ons is Manege 't Hoogt dus een essentieel element in ons gezinssysteem en absoluut onmisbaar. Daarbij komt dat de manege wordt gerund door een passievol team met duidelijk oog voor paardenwelzijn. We zijn ervan overtuigd dat de positieve impact die de manege op ons gezin heeft gehad, veel verder reikt en dat er talloze gezinnen zijn waar dit ook geldt. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
383	Graag delen wij met u in deze zienswijze nog twee zorgen, waarvan wij het belangrijk vinden dat u deze kent. 1. Wij zijn positief over de insteek om geen extra woningbouw op bedrijventerrein Nieuw Overvecht te faciliteren. Dit voorkomt speculatie van ontwikkelaars en/of beleggers, wateen prijsopdrijvend effect heeft. Dat effect is voor ondernemers die op ons terrein een (betaalbare) plek zoeken of willen uitbreiden ongewenst. Daarnaast betekent extrawoningbouw op het bedrijventerrein ook forse beperkingen voor de milieuruimte van omliggende bedrijven. Met de enorme krapte op de bedrijfsvastgoedmarkt nu en in de toekomst, is dat buitengewoon nadelig en wat ons betreft dus ook zeer ongewenst. Bedrijfsvestiging, -verplaatsing en -uitbreiding is door deze krapte buitengewoon lastig geworden. Dat doet de ondernemende regio Utrecht geen goed. Uit onze gesprekken met de ambtenaren van gemeente Utrecht begrijpen wij dat vastgoedeigenaren, ontwikkelaars en/of beleggers met (concept) plannen voor woningbouw vermoedelijk bezwaar gaan maken tegen de insteek van de ontwerpomgevingsvisie om het bedrijventerrein voor bedrijven te behouden. Wij maken ons grote zorgen om de druk die op u uitgeoefend gaat worden vanuit deze vastgoedeigenaren, ontwikkelaars en/of beleggers. De woningnood is immers ook groot in de stad en we zien dat veel bedrijfspanden in de stad afgelopen jaren al getransformeerd zijn naar woningen. Dat vergroot de enorme krapte op de bedrijfsvastgoedmarkt steeds verder en drukt ondernemers en bedrijven de stad uit, waardoor het vinden van personeel, onder andere voor de technische beroepen, nog problematischer wordt dan het nu al is. Onze oproep aan u is daarom: houd het bedrijventerrein daarom bedrijventerrein, zoals nu in de ontwerp-omgevingsvisie staat!	Dank voor uw reactie en de steun die u uitspreekt in de uitvoering van deze omgevingsvisie Overvecht. 1. Wij houden vast aan de lijn dat er geen woningbouw wordt toegelaten op bedrijventerrein Nieuw Overvecht en hopen hiermee het prijsopdrijvende effect en/of speculatie tegen te gaan. Daarnaast hopen wij dat we door o.a. deze keuze te maken zorgen voor transformatie van het bestaande bedrijventerrein naar een duurzaam en toekomstvast bedrijventerrein. 2a. We erkennen het belang van een heldere koppeling tussen ambities en benodigde financiering. We realiseren ons dat zonder concreet uitvoeringsprogramma en budget de ambities moeilijk vorm krijgen. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsrogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen. We beschrijven de mogelijkheden en acties die nodig zijn om tot uitvoering te komen. De visie verplicht de grondeigenaren en de gemeente niet om de verschillende onderwerpen uit de visie uit te voeren. b. bij prioritering van werkzaamheden ten behoeve van klimaatadapatie gaan we uit van een integrale aanpak en werk met werk maken. Omdat de vervangingsopgave riolering in woonbuurten eerder gepland staat dan in Nieuw Overvecht zijn de woonbuurten eerder aan de beurt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. Onze tweede zorg zit in de uitvoerbaarheid van deze ontwerp-omgevingsvisie. We missen concrete handvatten, waarmee de uitvoering van alle positieve ambities vorm kan krijgen. a. Denk bijvoorbeeld aan een duidelijkere koppeling van ambities aan de bijbehorende financiën, zodat inzichtelijk wordt wat wanneer aan de orde komt. Bij de omgevingsvisie Werkspoorkwartier – waar enkele betrokkenen op Nieuw Overvecht ook aan hebben meegewerkt – zien we die koppeling als een belangrijk verbeterpunt, dat we in Overvecht direct kunnen toepassen. Het parkeren in hubs lijkt bijvoorbeeld een goede oplossingsrichting, maar wie kan dit betalen en gaat dit aanjagen? Hetzelfde geldt voor de ambitie om het bedrijventerrein te vergroenen. b. Daarnaast denken we ook aan de wijze van prioritering. Onze ervaring van afgelopen jaren is dat bij bijvoorbeeld klimaatadaptatie door de gemeente gezegd wordt dat de woonbuurten voorrang krijgen, terwijl de impact die gemaakt kan worden op een plek als het bedrijventerrein veel groter is, omdat dat een hitte-eiland is. c. Verder gaat het ook om concreetheid van welke functies op basis van de ontwerpomgevingsvisie toegestaan worden. Dat vraagt een actualisering van het geldende bestemmingsplan. Wij vinden een doorvertaling van de omgevingsvisie naar het detailniveau van een omgevingsplan daarom noodzakelijk. Wanneer staat dat op de planning van de gemeente? Afgelopen jaren heeft ONO veel ondernemers gesproken die prima op het bedrijventerrein passen, maar niet werden toegestaan vanuit gemeentelijk handhaving. Veelal zijn dat bedrijven die juist wel iets toevoegen als het gaat om sociale veiligheid (ogen en oren in het gebied buiten kantoortijden), imagoverbetering (nieuw type ondernemers of partijen die investeren in de uitstraling van het vastgoed), etc. Een coffeeshop vestigen op het bedrijventerrein is echter mogelijk wel aan de orde. De omgevingsvisie benoemt weliswaar mogelijke functies op het bedrijventerrein, maar we vinden de uitvoerbaarheid tekortschieten als elke nieuwe bedrijfsvestiging of -uitbreiding steeds op basis van een losse omgevingsvergunning door	c. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in concrete projecten, zal in veel gevallen en nieuw omgevingsplan worden gemaakt. Het is op dit moment nog niet bekend wanneer dit zal zijn. d. Mobiliteitsvraagstukken en netcongestie kunnen inderdaad van invloed zijn op het kunnen behalen van ambities. De ruimtelijke impact van mogelijke oplossingen zal op stadsniveau worden beoordeeld, maar ook in Overvecht is ruimte nodig voor de uitbreiding van de energie infrastructuur. Op projectniveau zal ook na 2030 netbewust moeten worden ontworpen. De omgevingsvisie Overvecht richt zich daarnaast vooral op ruimtelijke en strategische thema's maar niet op specifieke thema's zoals netcongestie. We weten nu nog niet of alle ambities betaalbaar zijn. De realisatie van de ambities is naast de gemeentelijke beschikbare middelen ook afhankelijk van de mate en snelheid waarin door private partijen ontwikkeld wordt. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is in hoofdstuk C de financieringsstrategie omschreven.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de gemeente geregeld wordt. Zeker ook omdat functiemening binnen een pand zorgt voor effectief ruimtegebruik en in veel gevallen een gewenste invulling oplevert. d. De beoogde intensivering van het ruimtegebruik en het aantal banen juichen we toe. Daar verwachten we komende jaren echter ook nog forse uitdagingen als gevolg van netcongestie, bereikbaarheid en betaald parkeren. Dat maakt het realiseren van de ambities er niet makkelijker op. Zijn alle ambities wel betaalbaar? En wat is het effect hiervan op de uitvoerbaarheid van de omgevingsvisie?	
384	Bij het doornemen van de omgevingsvisie heb ik vooral gelet op twee aspecten die niet alleen van maatschappelijk belang zijn, maar die ik ook persoonlijk belangrijk vind als bewoner van de wijk Overvecht. Het gaat hier als eerste om het realiseren van meer (betaalbare) woningen en ten tweede het behoud, of zelfs de toename, van de hoeveelheid ‘groen’ in de wijk. Zoals aangegeven zijn er in de wijk Overvecht weinig mogelijkheden tot het realiseren van extra woningen binnen de bestaande grenzen van de wijk. Mijn vraag aan u is dan ook of er al “ INside the box ” gedacht werd? Ik bedoel hiermee te zeggen dat, naast de aanwezige expansiedrift, er wellicht gekeken kan worden naar gebieden die eigenlijk niet meer in de wijk thuishoren doordat ze werden opgeslokt als gevolg van de jarenlange groei van de wijk. Naar mijn mening hoort in een wijk, die uit haar (ouderwetse) jasje groeit en waar woningnood is, geen industrieterrein/autoboulevard meer thuis. Dit soort bedrijven kunnen naar de periferie van de stad verplaatst worden om ruimte te maken voor woningbouw en andere faciliteiten zoals winkels en zorgcentra. Daarnaast liggen in het verlengde van dit gebied de uitgestrekte weilanden richting Zuilen/Maarssen die eventueel op een later moment ter uitbreiding	In de Ontwerp Omgevingsvisie is gekozen om ruimte voor bedrijvigheid en werkgelegenheid te behouden op bedrijventerrein Nieuw Overvecht. Intensivering van het ruimtegebruik op het bedrijventerrein is noodzakelijk om het aantal bedrijven dat ruimte zoekt in de stad te kunnen huisvesten. We verwachten dat woningbouw op het bedrijventerrein een negatief effect daarop zal hebben. Daarnaast is er onvoldoende vertrouwen in de kwaliteit van het type woonklimaat dat hier zou kunnen ontstaan. Woningbouw heeft nadelige effecten op milieuruimte en het toekomstbestendig kunnen blijven functioneren van omliggende bedrijven. Woningbouw perkt (productie) bedrijfsmogelijkheden in. Er is een groot tekort aan woningen in de stad, maar ook een groot tekort aan bedrijventerreinen (74 ha tot 2040 tekort). Daarom hebben we gekozen voor het behoud en de intensivering van het bedrijventerrein. Het Noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een

Nr.	Reactie	Antwoord
	aangekocht zouden kunnen worden voor het realiseren van woonwijken en sportvelden (beide hieronder weergegeven met de gele omlijning). Verder is het prettig om in een groene omgeving op te kunnen groeien, te kunnen leven en te recreëren. De stad Utrecht heeft door de jaren heen erg haar best gedaan om van Overvecht een groene wijk te maken. In de omgevingsvisie geeft de gemeente Utrecht aan het belangrijk te vinden dat er sprake moet zijn van “uitzicht op het landschap”. Als bewoner van de Gageldijk zitten we voor dit aspect van de visie op één lijn. Toch vind ik het vreemd dat de gemeente Utrecht in diezelfde gedachte vervolgens ook windmolens en velden met zonnepanelen vindt passen. Zeker als het hier gaat om een gebied waar meerdere zaken samenkomen zoals: Unesco werelderfgoed, Natura 2000 gebied, Noorderpark, Gagelbos. Dit prachtige gebied, waar wandelaars en fietsers kunnen genieten van de natuur, willen we toch niet te niet doen door precies in deze kwetsbare ecosystemen duurzame energie op te gaan wekken. Ieder weldenkend mens is voorstander van “groene” energie, maar hier wordt voorbij gegaan aan het feit dat zonnepanelen en windmolens alles behalve een natuurlijke of groene uitstraling hebben. Zo zijn zonnepanelen funest voor plantengroei als gevolg ook voor de insecten die hierin leven of vogels die hier broeden. Volgens mij zijn er veel meer alternatieve vierkante meters aan oppervlak te behalen voor het plaatsen van zonnepanelen op alle platte daken in de gemeente Utrecht. Vervolgens is het ook vreemd dat ditzelfde gebied aangemerkt wordt als zoeklocatie voor sportvelden. Maak de Gageldijk en de achterliggende parken, bossen en polders zo aantrekkelijk mogelijk	zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	voor wandelaars en fietsers door mooie wandelroutes aan te leggen en nieuwe fietspaden te realiseren (denk daarbij aan het sluipverkeer op de Gageldijk richting Fort de Gagel en de gevaarlijke situaties die daar ontstaan voor de zwakke weggebruiker). Maar sportcomplexen, kantines met parkeerplaatsen en sportvelden horen toch niet thuis in een natuurgebied. Dit soort ontwikkelingen gaan toch volledig in tegen “een vrij uitzicht over het landschap”. Erg fraai zijn de waterlinie bunkers niet meer tussen hekwerken en lichtmasten. Ik begrijp volledig dat er binnen de wijk Overvecht nood is aan ruimte om beoogde plannen te realiseren, maar om daarvoor de noordelijke rand van Utrecht te gebruiken met de prachtige natuur is alles behalve wenselijk. Alternatieven zijn mogelijk zoals ik eerder heb aangegeven. Of men moet accepteren dat de wijk Overvecht in oppervlak niet zal vergroten en haar buitengrenzen moet respecteren. Dan kan er beter gekeken worden naar verbeteringsmogelijkheden in de bestaande buurten van de wijk.	
385	Namens de ondernemers van Winkelhart De Klop en de eigenaar van de winkelpanden van het winkelgebied De Klop schrijven we deze “Brandbrief” , zienswijze, om de visie welke er nu ligt te heroverwegen en anders in te vullen, we begrijpen heel goed dat we met z’n allen onze leefomgeving zo moeten inrichten dat er meer ruimte is voor groen en indien mogelijk verkeersbewegingen op fossiele brandstoffen worden beperkt. Ons winkelgebied heeft een dermate functie in “onze” omgeving dat naast het voorzien in de dagelijkse levensbehoeften ook de verbinding met elkaar in de wijk, breder dan alleen Vechtzoom-Zuid, van groot maatschappelijk belang is. In de visie welke er nu ligt is de “verbinding” letterlijk en figuurlijk gedwarsboomd. Daar waar we, bewoners en ondernemers, allen dagelijks heel hard werken en verbinden, wordt dit “Even geparkeerd” voor het grote plan: de Omgevingsvisie. Dit is een gemiste kans. We gaan er dan ook vanuit dat de Gemeente Utrecht ook meedenkt en oog heeft voor de werkelijke impact welke dit zal hebben op bepaalde	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De ontwerp omgevingsvisie zet in op het verbeteren en aantrekkelijker maken van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Zeker voor relatief korte verplaatsingen. U geeft aan dat de bereikbaarheid van Winkelhart De Klop met de omgevingsvisie zwaar onder druk komt te staan. U doelt dan waarschijnlijk op de bereikbaarheid met de auto. Slechts een deel van de bezoekers van het winkelcentrum komt met de auto (ter referentie: 18% van de consumenten georiënteerd op het Shopping Center Overvecht Centrum komt met de auto). Wij verwachten dat de gevolgen van de verschillende maatregelen voor autoverkeer niet of nauwelijks effect heeft op het winkelgebied.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wijken en ondernemers. Voor winkelcentrum De Klop kan de ontwerp Omgevingsvisie die er nu ligt desastreus zijn. Het verzorgingsgebied is immers groter dan alleen Vechtzoom-Zuid. Met de voorliggende visie komt de bereikbaarheid van De Klop zwaar onder druk te staan. De ondernemers zijn ook de verbinders van een wijk, zij staan letterlijk en figuurlijk in verbinding met de omgeving en hebben daarmee dus grote maatschappelijke impact. U kunt ons altijd bereiken wanneer er vragen zijn, sterker nog wij nodigen u uit met ons het gesprek aan te gaan om tot een breed gedragen omgevingsvisie voor Overvecht te komen.	
386	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. Ontbrekende onderbouwing Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: ● De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. ● De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. ● Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. Mobiliteit	het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. ● Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. ● Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. ● Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. Veiligheid Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. ● De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? ● Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. ● Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een	

Nr.	Reactie	Antwoord
	nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. ● Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. ● De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. ● In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. Natuur Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. ● Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark	

Nr.	Reactie	Antwoord
	is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. ● Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. ● De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. ● Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. ● Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer	

Nr.	Reactie	Antwoord
	dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. Recreatie De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. ● In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. ● Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. ● Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. ● De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. ● Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. Alternatieven Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: ● De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. ● De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een	

Nr.	Reactie	Antwoord
	groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. ● De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. ● Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
387	**Onze zienswijze en zorgen:** Wij pleiten ervoor om geen hoogbouw rond het station te plannen, om de volgende redenen: 1. **Hoogbouw, Sociale Veiligheid en Drukte:** □ De bouwdoelstelling van 5.000 nieuwe woningen zal het totale aantal woningen verhogen naar 21.000, een stijging van 30% ten opzichte van de huidige 16.000. Dit zal naar verwachting leiden tot een bevolkingsgroei tot bijna 50.000 inwoners, een toename van circa 12.000 mensen. Deze groei zal zich voornamelijk concentreren rond de hoogbouwcentra: het winkelcentrum Overvecht en het stationsgebied, waar wij wonen; er wordt gesproken over ca. 750 extra woningen en 475 extra werkplekken in het stationsgebied en directe omgeving. □ In een woonwijk als Overvecht, met haar problematische geschiedenis, is het essentieel dat bewoners elkaar kennen en zich veilig voelen. Hoogbouw en hoge bevolkingsdichtheid leiden tot anonimiteit, verminderde sociale cohesie en ondermijnen de sociale veiligheid in het stationsgebied. □ Het beperken van het autoverkeer, de verwachte toename van het aantal bewoners en de toevoeging van 3.000 nieuwe werkplekken, zal leiden tot meer mensen en intensiever openbaar vervoer, wat de drukte	Wij begrijpen uw zorg. De locaties voor hoogbouw zijn gekoppeld aan de knooppunten die in de RSU2040 zijn vastgelegd. Deze (nieuwe) knooppunten kennen een hoge dichtheid, waarbij hoogbouw als een van de middelen ingezet kan worden om deze dichtheid te bereiken. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 verdichten we op de best bereikbare plekken. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting met grotere en hogere gebouwen op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. Hiervoor zijn wel in het hoofdstuk ”Ruimte voor groei” van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 spelregels opgenomen voor structuur, ontwikkeling, architectuur, programma, woonmix, parkeren, groen en openbare ruimte. Ook is er een paragraaf opgenomen over de

Nr.	Reactie	Antwoord
	in het stationsgebied aanzienlijk verhoogt. Dit heeft nadelige gevolgen voor de woon-leefbaarheid. **Onze zorgen en vragen:** □ **Nieuwe woningen:** Indien men 750 woningen en 475 werkplekken in het stationsgebied en omgeving wil bouwen, dan schatten wij dat dat neerkomt op circa 5 tot 8 woontorens en een kantoorgebouw. Op welke plaatsen denkt de gemeente dit te kunnen realiseren, zonder sloop van bestaande gebouwen? □ **Consequenties voor ons gebouw:** In de omgevingsvisie wordt het woord 'slopen' slechts twee keer gebruikt, maar in de omgeving maakt men zich zorgen dat er hele woonblokken worden afgebroken. Bestaat er een mogelijkheid van onteigening en afbraak? Indien het antwoord ja of mogelijk is, dan ontvangen wij graag een gedetailleerde toelichting en ook een overzicht van de regels en procedures, die van toepassing zijn, wanneer het naast een VvE ook de individuele bewoners betreft. □ **Uitzicht/zichtlijn:** We zijn hier komen wonen vanwege het huis, de locatie bij het station en het groene uitzicht. We maken ons zorgen over de zichtlijnen en de groene spoorzoom, alsmede de groene strook van de moskee tot en met het spoor. Als op deze plaatsen hoge gebouwen worden gebouwd, dan kijken straks we naar een stenen muur, wordt ons uitzicht beperkt tot de Mr Tripkade en verliezen we ook alle zon □ **Veiligheid:** Hoe verhouden de veranderingen die voorgesteld worden zich met het aangenomen beleid van de gemeente met betrekking tot criminaliteit en sociale cohesie? 2. **Behoud van Groen:** □ Overvecht is primair een woonwijk met behoefte aan meer woonplekken en voorzieningen voor alle leeftijdsgroepen. Het behoud van groene ruimtes is van groot belang. □ Hoewel het doel is om Overvecht groener te maken, dreigt de hoogbouw in het stationsgebied ten koste te gaan van het al schaarse groen, die onder anderen onderdeel is van de spoorzoom, alsmede het groen in de strook tussen de Winterboei- en de Tiberdreef met de scholen en de moskee. In buurten met hoge gebouwen is	zorgvuldige inpassing van hoogbouw. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. We zijn het met u eens dat sociale cohesie en veiligheid essentieel zijn in de herontwikkeling van de wijk. Hoogbouw leidt niet per definitie tot anonimiteit maar kunnen de leefbaarheid, de sociale veiligheid en de cohesie juist ook versterken. In het hoofdstuk "ruimte voor groei" worden uitgangspunten gegeven die hier aan bijdragen; 1 het zorgdragen bij ontwikkelingen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied. 2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In de rode hoogstedelijke gebieden kunnen ontwikkelingen ten koste gaan van bestaand groen, maar we gaan uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. De voetganger krijgt prioriteit en de

Nr.	Reactie	Antwoord
	aantrekkelijke groene buitenruimte essentieel om criminaliteit als gevolg van gebrek aan sociale controle tegen te gaan. **Onze zorgen en vragen:** □ **Groene ruimte:** We vinden het belangrijk om het groen in onze wijk te behouden, vooral het groen langs het spoor en tussen de Tiberdreef en de Winterboeidreef, dat een onderdeel vormt van de spoorzoom die ons dagelijks uitzicht verrijkt (zie foto's). Gaat de gemeente de nodige maatregelen treffen om deze groene ruimte te beschermen en zo ja, welke? □ **Sociale veiligheid:** Het thema 'sociale veiligheid' wordt in de Omgevingsvisie alleen benoemd in de toelichting op pagina 38 en 39 en alleen bijwoonbuurten, wat vragen oproept. We vragen de gemeente om duidelijkheid over hoe zij de veiligheid willen handhaven en criminaliteit willen voorkomen, vooral in relatie tot hoogbouw en beperkt groen. **Kortom:** *Wij hechten grote waarde aan het behoud van de groenstrook, die zich uitstrekt van de moskee, langs de scholen, tot aan het spoor en een integraal onderdeel vormt van de spoorzone. Het is voor ons essentieel dat ons groene uitzicht niet beperkt wordt tot slechts de Mr Tripkade door de komst van (hoog)bouw. Wij pleiten er dan ook voor om daar geen* *gebouw te plaatsen. Mocht de gemeente toch besluiten tot bouwen op die plek, dan verzoeken wij de de gemeente om met onze zichtlijnen rekening te gehouden en dat nieuwe gebouwen **achter** de groenstrook gesitueerd worden, in tegenstelling tot de huidige tekeningen in de omgevingsvisie die een groenstrook achter hoogbouw ter hoogte van de Tannenhauserdreef laten zien. Op deze manier blijft het gewaardeerde groene uitzicht behouden en versterken we de groene entree van Overvecht, zoals de Tiberdreef die momenteel biedt.*	openbare ruimte is zoveel mogelijk autovrij. Overall zal in Overvecht het groen fors toenemen. Het Spoorzoompark is een groene verbindingszone parallel aan het spoor die Fort Blauwkapel verbindt met de Vecht, Overvecht en de binnenstad. Centraal in het Spoorzoompark ligt Station Overvecht. Dit is één van de hoogstedelijke gebieden waar we woningen, werkplekken en voorzieningen willen toevoegen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden. Op de kaart zijn hiervoor groene pijlen aangegeven.
388	De ambitieuze plannen voor Overvecht, waaronder de bouw van **5000 nieuwe woningen**, het creëren van **arbeidsplaatsen** en de aanleg van	De gebieden die hiervoor in aanmerking komen zijn de 'stedelijke buurten' (oranje) en de hoogstedelijke gebieden (rood). Op pagina 99

Nr.	Reactie	Antwoord
	groenvoorzieningen, zijn prijzenswaardig. Echter, de geplande hoogbouw rondom het station roept vragen op over **veiligheid**, toename van drukte en mogelijk verlies van groen, wat zorgen baart. De verwachte bevolkingsgroei zal de druk op zowel **winkelcentrum Overvecht** als het stationsgebied verhogen, wat de sociale cohesie kan belasten en mogelijk de sociale veiligheid en het risico op criminaliteit verhoogt. Dit brengt de leefbaarheid van het stationsgebied in gevaar. Volgens de visie worden in het stationsgebied en de directe omgeving **750 extra woningen** en ongeveer **500 nieuwe werkplekken** gecreëerd. Dit zou neerkomen op ongeveer zes woontorens van **60 tot 70 meter hoog**, aangevuld met laagbouw. Voor de realisatie van de werkplekken is een aanzienlijk kantoorgebouw nodig. Ik vraag me af hoe deze ontwikkelingen kunnen plaatsvinden zonder bestaande gebouwen te slopen. Het behoud van uitzicht en groene omgeving is voor mij essentieel. Het idee dat hoge gebouwen dit uitzicht kunnen belemmeren en ons van natuurlijk zonlicht beroven, is onaanvaardbaar. Ik ben benieuwd naar de maatregelen die de gemeente neemt om het groen te waarborgen, vooral gezien de geplande bouw van **750 woningen** in onze directe leefomgeving. Hoogbouw in het stationsgebied vind ik niet wenselijk. Er zijn genoeg mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling in andere delen van Overvecht. Een woontoren bij de **P+R bij het station** of elders in Overvecht zou kunnen, maar een concentratie van zes hoogbouwflats van **50-70 meter** in het stationsgebied, plus een extra kantoorgebouw, is onacceptabel. De uitbreiding van werkplekken lijkt een onnodige stimulans voor de economie en gaat ten koste van het tuinengebied '**Ons Genot**'. Ik twijfel aan de vraag naar deze werkplekken en zie meer kansen voor ontwikkeling aan de randen van **bedrijventerrein Overvecht Noord**, met uitzicht over de **Vecht** en de weilanden.	staan deze gebieden aangegeven op de kaart behorend bij de buurt 'stationsgebied'. Per kleur gebiedstype geeft de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht spelregels in het hoofdstuk "Ruimte voor groei" voor ontwikkeling, bebouwingshoogte, structuur, architectuur, programma, woonmix, parkeren, groen en openbaar gebied. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Sloop / nieuwbouw is in deze gebieden niet uitgesloten. In de rode gebieden is daarvoor waarschijnlijk op sommige plekken sloop nodig. In oranje gebieden doen we dit alleen onder strenge voorwaarden. Waar de nieuwe bebouwing precies moet komen is nog niet duidelijk. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Wij begrijpen uw zorg. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. Wel geven we in de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 spelregels voor ontwikkelingen per kleur gebiedstype in het hoofdstuk "Ruimte voor groei". Daarbij gaan we ook specifiek in op een zorgvuldige inpassing van hoogbouw en het microklimaat (bezonning, wind). Of de ontwikkeling tot hoogstedelijk gebied effecten heeft voor uw uitzicht en de bezonning van uw woning is nu nog niet te zeggen. Per plek is de verdichting maatwerk en wegen we

Nr.	Reactie	Antwoord
	De **Gambiadreef** en **Kasiadreef** bieden kansen voor stedelijke vernieuwing. Het vervangen van de huidige laagbouw en vierverdiepingenflats door moderne hoogbouw en groenvoorzieningen zou een verbetering zijn. Eerdere ervaringen met het herhuisvesten van bewoners uit gebieden met veel sociale woningbouw zijn positief. *Ik hoop dat onze wijk groen en leefbaar blijft en niet verandert in een stenen dystopie. Ik kijk uit naar aanpassingen in de **Omgevingsvisie**, geïnspireerd door onze feedback, en naar een constructieve dialoog en actieve betrokkenheid bij de toekomst van onze wijk. Ik verzoek u mij te informeren over wijzigingen in de visie op basis van ingediende zienswijzen, voordat deze ter goedkeuring aan de raad wordt voorgelegd.* *Het behoud van de **groenstrook**, die van de moskee via de scholen naar het spoor loopt en een cruciaal deel van de spoorzone vormt, is uiterst belangrijk. Het is essentieel dat mijn groene uitzicht niet beperkt wordt door nieuwe bouwprojecten. Ik pleit voor het behoud van onze zichtlijnen en stel voor dat, als de gemeente besluit te bouwen, de nieuwe* *gebouwen achter de groenstrook worden geplaatst, in plaats van ervoor, zoals nu getekend in de omgevingsvisie.*	dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk in de hoofdgroenstructuur omdat dit kansen biedt voor een belangrijke kwaliteitsverbetering van deze plekken. Dat zal effect hebben op de hoofdgroenstructuur (zie ook De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, waarin dit verder wordt toegelicht). Waar de hoofdgroenstructuur wordt geraakt, zorgen we voor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding behouden blijf en een aantrekkelijke, sociaal veilige inrichting. Als er hoofdgroenstructuur verdwijnt compenseren we dit op een andere plek in de wijk. Welk effect nieuwe bebouwing precies op het bestaande groen heeft kunnen we op dit moment nog niet zeggen en zal duidelijker worden als we de visie in concrete plannen uitwerken. Uiteraad proberen we bij locaties die effect hebben op de groenstructuur dit zoveel mogelijk te beperken. Dat zal op de ene locatie anders zijn dan op een andere locatie. De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (RSU). Daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Ook in andere delen van Overvecht die daarvoor geschikt zijn

Nr.	Reactie	Antwoord
		worden woningen toegevoegd. Waar de nieuwe bebouwing precies moet komen, om hoeveel woongebouwen het gaat en wat de hoogte zal zijn is nog niet duidelijk. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. De beoogde werkplekken dragen bij aan de bestaanszekerheid en de professionele ontwikkelingsmogelijkheden van de mensen die die werkplekken gaan invullen. We delen niet uw stelling dat de werkplekken ten koste zouden gaan van volkstuinencomplex 'Ons Genot'. Insteek is vooral om op het bestaande bedrijventerrein het vastgoed te vernieuwen, te verduurzamen en te intensiveren. Om op die manier meer werkplekken te creëren. Het slopen van woningen is iets waar terughoudend mee om wordt gegaan. De opgave om woningen toe te voegen, zonder daarbij het groen aan te tasten, maakt dat er lastige keuzes gemaakt moeten worden. Op sommige plekken kan sloop van enkele (eengezins)woningen een grote bijdrage leveren aan de ambities uit de beleidsnota omgevingsvisie 2040, waaronder het toevoegen van 5.000 woningen. De rode en oranje kleuren geven aan dat áls dit aan de orde is, het plekken zijn voor stedelijke verdichting in hogere dichtheid. We maken bij de keuze voor sloop gebruik van de Leidraad bij sloop of renovatie. Sloop is daarmee alleen aan de orde als de meerwaarde voor de ambities groot is en eigenaren/bewoners hier in meerderheid achterstaan.

Nr.	Reactie	Antwoord
		Wij begrijpen dat het behoud van uw uitzicht op het groen voor u belangrijk is. Deze groenstrook behoort tot het Stationsgebied. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is dit gebied aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden. Hoe en waar deze loopt en of /welk deel van het bestaande groen daarbij behouden kan blijven is nog niet duidelijk. We proberen zorgvuldig om te gaan met het bestaande groen en de buitenruimtes zo groen mogelijk in te richten maar kunnen in deze fase niet garanderen dat het uitzicht op het groen zoals het nu is behouden blijft. Wel is op de kaart aangegeven dat we een robuuste groenverbinding hier belangrijk vinden om in te passen. Per plek is de verdichting maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.
389	Tijdens deze inloopavonden konden er geen concrete antwoorden gegeven worden op onze ingebrachte punten en daarom vraagt het bestuur van de VVE Pascalplein namens de eigenaars meer informatie over de volgende voorgestelde wijzigingen. A. In ons gebied wordt de Carnegiedreef afgesloten voor al het gemotoriseerde verkeer omdat hier een HOV lijn wordt aangebracht. De parallel lopende Amazonedreef met het einde een bussluis wordt niet opengesteld voor gemotoriseerd verkeer richting centrum. Al het gemotoriseerde verkeer wijk in en uit moet in het plan via de Noordelijke Rondweg Utrecht (NRU) naar het centrum, Tuindorp rijden. De medewerkers van de gemeente Utrecht gaan er van uit dat de	A. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. B. De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier

Nr.	Reactie	Antwoord
	mensen met een auto nu allemaal met de nieuwe HOV lijn gaan en de auto laten staan. Wij denken dat dit een utopie is. De mensen die nu een auto hebben, hebben die met de redenen: onregelmatig werk, werk elders, familiebezoek, overige redenen etc. Fietsen , OV kan maar er blijven veel redenen en ritten over waarvoor de auto het meest geschikt is. Ouderen die auto- afhankelijk zijn en niet meer ver kunnen lopen of fietsen, kunnen alleen met een auto nog ergens komen en zich vrij bewegen. Een bushalte bereiken is daardoor niet vanzelfsprekend voor deze ouderen. Politiek en Gemeentelijk beleid is dat ouderen steeds langer zelfstandig thuis moeten blijven wonen. Dit langer zelfstandig thuis blijven wonen wordt belemmerd als zij zich niet meer per auto kunnen verplaatsen. Het gemeentelijk beleid werkt hier tegenstrijdig aan haar eigen beleidsregels . De NRU is nu al overvol omdat de eerder gewenste aanpassingen niet gerealiseerd gaan worden door de gemeente en rijksoverheid. De aansluiting Rio Brancodreef, Francisdreef, NRU is druk en in het plan staat dat de Franciscusdreef nog verder ingeperkt wordt kwa doorstroming om voetgangers en fietsers makkelijker te laten oversteken. Met de toevoeging van al het gemotoriseerde verkeer wijk in en uit wordt de leefbaarheid in de wijk slecht. Er zullen veel wachttijden en daarmee uitlaatgassen van auto's de lucht in gaan. Verkeerslichten zijn niet afgesteld op zoveel verkeer. Bij de kruising Rio Brancodreef / Franciscusdreef zijn veel kruisende wegen die allemaal op elkaar moeten wachten met verkeerslichten. Alternatieven die de VVE voorstelt zijn: 1. Om de Amazonedreef open te houden voor gemotoriseerd verkeer wijk in en uit en een maximum snelheid van 30 km. in te stellen, te handhaven en rotondes aan te leggen om doorstroming te borgen. Verwijder de bus sluis zoals al eerder is geopperd in plannen van de gemeente. 2. De Rio Brancodreef richting Francisdreef en NRU aanpassen door er een 30 km. weg van te maken en alle verkeerslichten	waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden): in Overvecht Centrum, rondom het station, bedrijventerrein Nieuw Overvecht (alleen werken) en bij de HOV-haltes. Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit en parkeren en buitenruimte. We stimuleren het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hierdoor kunnen wegen versmallen, parkeerplaatsen verdwijnen, het openbaar gebied vergroenen. En we gaan over naar hogere compacte bebouwing en zo veel mogelijk gebouwde parkeeroplossingen. Zo stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer en verminderen we het autogebruik. Deze verdichting geeft niet alleen draagvlak voor een goede HOV-lijn, maar ook draagvlak voor goede voorzieningen, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. Leefbaarheid en sociale cohesie zijn ook in de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "Ruimte voor Groei" en “Verschillend voor iedereen” uitgangspunten gegeven die ingaan op: - een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen

Nr.	Reactie	Antwoord
	kruisende wegen om te bouwen naar rotondes waardoor de doorstroming veel beter wordt. Tevens moet de NRU aangepast worden om al het verkeer van Zuilense Ring richting A27 beter te laten doorstromen middels gescheiden rijbanen van het verkeer richting Zuilense ring/ A27 en richting centrum wijk uit/in. B. In het plan worden 5.000 woningen bijgebouwd in Overvecht. In het plan van de Tigrisdreef staat ook hoogbouw gepland rondom de HOV baan. Overvecht is vol en nog meer bebouwing draagt niet bij tot de veiligheid en leefbaarheid van de wijk. Het aantal auto's in de wijk is nu al te veel en de overlast die jongeren brengen neemt elk jaar toe. In Overvecht wonen veel bewoners voor wie auto's, motoren, brommers, scooters en fatbikes status symbolen zijn. Zij laten dit helaas graag zien en horen. Handhaving van leefregels is een probleem voor de overbezette BOA's en politie. Drugshandelaren, hangjongeren, vuil naast containers, snelheidsovertredingen zijn aan de orde van de dag bij de huidige wijkbewoners. Recente ongeregeldheden in winkelcentrum Overvecht zijn een voorbeeld van de stand van de wijk. Burgemeester en politie doen wat ze kunnen maar de mentaliteit van jongeren en hun ouders is niet datgene wat we in onze samenleving gewoon waren. Respect voor gezag ontbreekt steeds meer. Moreel besef holt achteruit. De gemeente medewerkers gaan ervan uit dat door toevoegen van nog meer woningen dit bewoners zijn die de balans in de wijk gaan terug brengen naar goede bewoners en dat zij geen auto hebben omdat ze gaan wonen aan de HOV lijn. Bouwen van ondergrondse parkeergarages zou een optie zijn om de druk op de straat te verminderen. De VVE Pascalplein adviseert om, als er al nieuwe woningen moeten komen, de nieuwe woningen bijvoorbeeld op Nieuw-Overvecht te gaan doen. Daar is ruimte en geeft gelijk de mogelijkheid om de sociale controle in dat gebied te verbeteren. Dit stuk van de wijk is nu niet de	- het zorgdragen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied). - bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen) - Bedrijventerrein Nieuw Overvecht is de plek voor bedrijven die met hun milieucategorie niet passen in de woonwijk Overvecht. Om ruimte beschikbaar te houden voor deze milieucategorie wordt er geen woningbouwontwikkeling toegestaan op het bedrijventerrein. C. We onderschrijven dat o.a. door de toename van online winkelen, het winkelaanbod in de wijken/buurten verandert. Dat is met name het geval bij non-food winkels, zoals kleding-, schoenen- of electronicawinkels, omdat daar de concurrentie met internetverkoop het grootst is. De food winkels doen het een stuk beter, maar kunnen de verschraling niet in hun eentje tegenhouden. Buurtbewoners kunnen winkels in de buurt ondersteunen en overeind houden door lokaal te kopen. De gemeente stimuleert en faciliteert functiemenging bij buurtwinkelcentra door bijvoorbeeld sportfuncties als fitnesscentra toe te staan, zorgvoorzieningen of gezondheidscentra. Verder heeft de gemeente afgelopen jaren vanuit de subsidie vitale winkelgebieden 60.000 euro bijgedragen aan de vernieuwing van de naamborden bij winkelcentrum De Klop, die samen met de eigenaar en ondernemersvereniging is opgepakt. Daarmee is een verbetering van de uitstraling van het winkelcentrum uitgevoerd. De nieuwe woningen die gepland worden in Overvecht dragen bij aan meer draagvlak voor behoud en versterking

Nr.	Reactie	Antwoord
	plek voor een veilig en prettig verblijf. Een woonwijk, als gebouwd, op het oude Overvecht ziekenhuis gebied zou een welkome toevoeging zijn aan een betere balans van type eigenaars. We willen geen extra hoogbouw meer in Overvecht. C. Winkels en winkelcentra Het winkelcentrum de Klop, welke dichtbij ons complex ligt, is in de afgelopen 10 jaar ernstig achteruit gegaan kwa winkelsamenstelling. Ook het groot Winkelcentrum Overvecht is niet meer het winkelcentrum waar je prettig gaat winkelen. Voor speciaalzaken moet je tegenwoordig uitwijken naar Vleuterweide, Tuindorp of Zuilen. Er zijn plannen om de winkelcentra op te knappen en weer aantrekkelijk te maken maar de vraag is of er ondernemers zijn die willen investeren in deze winkelcentra omdat de verdeling van het type inwoners van Overvecht steeds meer uit balans raakt. Prioriteit zou moeten zijn om Overvecht weer interessant te maken voor alle Utrechters zodat we niet langer “de wijk van de kanslozen” zijn zoals in de media komt. Overvecht is de groenste wijk van Utrecht en dat willen we graag zo houden. Er is ruimte voor fietsen en wandelen maar er moet ook ruimte blijven voor prettig leven. Lokaal winkelen is beter voor het milieu door minder auto bewegingen en een bloeiende economie ook voor nieuwe ondernemers. Als eigenaar van één van de appartementen van de St. Eustatiusdreef 300-388 en lid van de VVE Pascalplein, verzoek ik de gemeente Utrecht de hierboven beschreven alternatieven en bezwaren te bestuderen en mij, via het bestuur van de VVE Pascalplein, te informeren wat de reactie van de gemeenteraad is. Samenvattend: • Afsluiten van de Carnegiedreef en de Amazonedreef leidt tot onveiligheid en milieugevolgen in heel Overvecht-Noord • Het bouwen van 5.000 woning leidt tot nog meer onbalans van de type bewoners en de wijk is al te vol en leidt tot nog meer auto’s.	van de buurtwinkelvoorzieningen en voor een diversere en draagkrachterige buurtbevolking.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Opvoeden van ouders en jongeren is een maatschappelijk vraagstuk waar gemeenteraad, BOA's en Politie hun handen al aan vol hebben. Willen we Overvecht leefbaar houden dan moet dit prioriteit krijgen van eenieder. • De winkelcentra verliezen steeds meer traditionele ondernemers waardoor inwoners van Overvecht hun boodschappen elders in Utrecht of Vleuten gaan doen. De veiligheid op en rond de winkelcentra holt achteruit.	
390	Ik ben het eens met: - minder auto's in de woonbuurten. Er wordt nu vaak veel te hard gereden. Punt van zorg: blijven de woonbuurten wel goed bereikbaar voor hulpdiensten? - Ook vind ik het een goed idee om de Zamenhofdreef helemaal af te sluiten voor auto's. Er helemaal een groene boulevard van maken lijkt mij vooral prettig als er veel woningen bij komen bij het winkelcentrum. Ik ben het niet eens met: De Carnegiedreef afsluiten voor autoverkeer. Want dan missen we een belangrijke weg om de wijk in en uit te komen. Nu staat het verkeer al vaak vast op de Marnixlaan en de ring. Dit wordt dan nog veel erger, zeker als het aantal bewoners van Overvecht nog veel toeneemt door de geplande extra woningen. Ook de bereikbaarheid voor hulpdiensten wordt dan een probleem. Ik zie ook geen noodzaak hiervoor. De Carnegiedreef gaat niet door een woonbuurt. De enige reden die ik hiervoor in de omgevingsvisie lees is dat Park de Watertoren en Park de Gagel zo worden verbonden. Maar dat is volgens mij helemaal niet nodig. Beide parken functioneren prima los van elkaar. Ik ben het eens met: Bouw van extra woningen. Dit is echt nodig.	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2021) is het winkelcentrum Overvecht al aangegeven als transformatielocatie en intensiveringslocatie. In het Overvecht Centrum samen met het stationsgebied denken we zo'n 55-60% van de totale opgave voor Overvecht te kunnen realiseren. We zien hier een hoogstedelijk aantrekkelijk aanvullend woonmilieu voor de Overvecht op een van de best bereikbare plekken, met voorzieningen in de directe omgeving en met een aanvullende woningtypologie. Hoger bouwen en hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Hoogbouw dient zorgvuldig te worden ingepast, waarbij rekening gehouden wordt met de specifieke

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik ben het niet eens met: - sloop van mijn flat (portaalflat aan Gloriantdreef), dit is een prima flat die voorlopig (zeker de komende 15 jaar) echt niet gesloopt hoeft te worden - veel heel hoge woontorens vlak bij elkaar, zoals nu gepland bij Winkelcentrum Overvecht. Dit is niet goed voor de bewoners zelf: te veel mensen in één flat, niet goed voor de omwonenden: groot deel van de dag geen zonlicht, en ook niet goed voor de sfeer op straat. Hiervoor loopt een apart traject 'masterplan Overvecht centrum'. Maar het lijkt mij goed dat er ook in deze omgevingsvisie voor heel Overvecht in elk geval wordt nagedacht over de maximale hoogte van de geplande extra woningen in de wijk. 70 meter vind ik echt te hoog.	kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte om te komen tot een prettige omgeving. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden.
391	Hierbij geef ik mijn BEZWAAR op en ben TEGEN de plannen omgevingsvisie Overvecht als bewoner van Overvecht! Dit zal een hele boel mensen BENADELEN!	Dank voor uw zienswijze. Deze is echter te globaal om op te antwoorden. Afzien van vaststelling van de hele beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht is niet aan de orde.
392	Met belangstelling las ik het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Ik maak graag van de gelegenheid gebruik mijn zorgen te uiten over en bezwaar te maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Prof. Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De nadelen van deze nieuwe routes zoals kosten, verkeersveiligheid (scooters/fatbikes) en het breed gedragen idee in de wijk Tuindorp dat dit het algehele gevoel van onveiligheid op straat doet toenemen, wegen niet of nauwelijks op tegen de voordelen van zeer beperkte tijdswinst die deze routes opleveren ten opzichte van bestaande routes. Hierbij speelt meer dat Tuindorp zelf zelden het eindpunt van deze route zal zijn. De doorstekende fietsers moeten daarom vanuit Tuindorp toch grotendeels weer afbuigen naar bestaande routes, omdat ze richting oversteekplaatsen van de Kardinaal de Jongweg moeten. Met andere woorden: de noodzaak van deze nieuwe verbindingen is tamelijk onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen en zeer beperkte tijdswinst opleveren ten opzichte van bestaande	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietsroutes. Bovendien weegt de zeer beperkte tijdswinst (als die er al is) niet op tegen de nadelen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer en hangjeugd. Mijn vrouw en ik zijn in deze wijk gaan wonen omdat kinderen hier op straat kunnen spelen, ook in de avonduren, en er nauwelijks doorgaand verkeer is. Deze bijna karakteristieke eigenschap van Tuindorp wordt door de toevoeging van de tunnels beperkt, waarbij er als gezegd nauwelijks voordelen tegenover staan. Kunt u verder toelichten waarom voor deze doorsteekplekken is gekozen? De aansluiting op de Hugo de Vrieslaan bijvoorbeeld, gaat vanuit Overvecht gezien 'tegen het (eenrichtingsverkeer)verkeer in' wat met name in de relatief drukke ochtenduren tot gevaarlijke situaties kan leiden. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Kunt u uitleggen waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden en hoe het voordeel van het toevoegen van deze schakels opweegt tegen de nadelen (kosten, veiligheid)? In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Ik hoop dat deze email voor u mede aanleiding is het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen hebben zeer beperkte toegevoegde ten opzichte van bestaande routes en realisatie ervan zal	

Nr.	Reactie	Antwoord
	leiden tot overlast, (verkeers)onveiligheid in de toch al zeer smalle straten en verspilling van belastinggeld. Bovendien tast het het karakter van Tuindorp als verkeersveilige, beschutte, kindvriendelijke wijk aan.	
393	Daarbij richt ik mij specifiek op de visie over het uitbreiden van voorzieningen voor sport. Het gebied waar nu Tuinvereniging Ons Genot is gevestigd wordt genoemd als mogelijke locatie voor sportvelden. Het idee is dan om de vereniging te verhuizen naar het Noorderpark. Als voordeel wordt onder andere genoemd bereikbaarheid en parkeren. Moestuinen zouden beter bij het Noorderpark passen Waaraan onder meer aan voorbij wordt gegaan is het feit dat Tuinvereniging Ons Genot niet alleen een functie vervult voor bewoners uit Overvecht maar met name ook voor bewoners uit Zuilen • Een groot deel van de tuiniers komt uit Zuilen. Een wijk die aan alle kanten toch al onder druk staat door verkeer en overlast van industrieterrein Lage Weide • Het verplaatsen naar het Noorderpark maakt dat de tuinvereniging op grote afstand van de wijk Zuilen komt te liggen. • Zuilen heeft maar een beperkte hoeveelheid groen voor recreatie en ontspanning, dat wordt dan nog beperkter. • In het participatieverslag is vermeld dat 33% van de bewoners in Overvecht de voorkeur geeft aan sportvelden op de plek van Ons Genot. Aan de bewoners van Zuilen zijn hierover echter geen vragen gesteld. • Het terrein van Ons Genot wordt niet alleen door tuiniers gebruikt. Ook bewoners uit o.a. Zuilen zoals gezinnen met jonge kinderen komen graag op het complex. Er is een leuke speeltuin waar kinderen veilig kunnen spelen. • De tuinvereniging vormt een bufferzone tussen het industrieterrein en het natuurgebied Zuilen. • Het complex is van grote waarde voor de biodiversiteit in het gebied. Het is een belangrijke voedselbron en broedplek voor	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord

	diverse vogels, insecten, amfibieën en kleine zoogdieren in een verstedelijkt gebied met verder weinig biodiversiteit. Er is een grote interactie met natuurgebied Zuilen.
	• Het complex bestaat niet alleen uit moestuinen, maar bevat een veelzijdigheid aan verschillende soorten sierbeplanting waaronder bijzondere soorten bomen zoals Sequoia en Edel zilverspar.
	• Andere verenigingen en instellingen maken graag gebruik van de faciliteiten van de vereniging mede door de locatie dicht bij Zuilen/ Utrecht Noord en de goede bereikbaarheid. Zo is/wordt de vereniging en het complex o.a. gebruikt voor:
	  ○ Natuurworkshops voor kinderen door natuurgidsen van het IVN.
	  ○ Oefenruimte voor muziek en zangverenigingen
	  ○ Tuinieren voor mensen met beperking
	  ○ Ingeplande rustplek voor wandelverenigingen
	  ○ Vergaderruimte voor diverse organisaties
	  ○ Teambuilding voor medewerkers gemeente Utrecht
	  ○ Filmlocatie voor diverse programma's en series zoals De Volkstuin (omroep 24kitchen), Ons Tuintje (omroep ONS). Rust en Vreugd (De NPO gaat hier de nieuwe serie van Hendrik Groen op deze locatie gaan opnemen)
	  ○ Mogelijkheden voor sociale activiteiten voor ouderen en alleenstaanden.
	• De volwassenheid van het complex m.b.t. waarde voor de natuur is niet in enkele jaren terug te brengen in het Noorderpark of andere plek. Voor veel tuiniers zal het een onmogelijkheid zijn om weer een gelijksoortige plek te creëren als zij nu hebben gerealiseerd op de huidige locatie.
	• Het verhuizen van de vereniging naar een nieuwe locatie zal ook forse kosten met zich meebrengen. Een vergelijkbaar idee voor een tuinvereniging in de gemeente Schagen kwam op 5	

Nr.	Reactie	Antwoord
	miljoen euro. Het plan werd door deze hoge kosten dan ook niet uitgevoerd. Zoals gezegd wordt de infrastructuur zoals ook een bushalte en parkeermogelijkheid als voordeel gezien voor de aanleg van sportvelden. Er moet echter niet vergeten worden dat voor een tuinverenging net zo goed een infrastructuur aangelegd moet worden. Doordat bij een verhuizing naar het Noorderpark de afstand naar Zuilen veel groter wordt zullen ook meer tuiniers met de auto naar de vereniging komen. Dit is niet in lijn met de visie om Utrecht autoluw te maken. Mijn visie is dat Tuinvereniging Ons Genot op de huidige locatie niet alleen van meerwaarde is voor de bewoners uit Overvecht en Zuilen maar voor heel Utrecht. De vereniging levert op de huidige locatie een belangrijke bijdrage aan de positieve uitstraling van de stad Utrecht. De mogelijkheden voor sociale activiteiten en recreatie voor Overvecht en Zuilen op de huidige locatie van Ons Genot kunnen verder versterkt worden. Daarmee kan een nog grotere bijdrage worden geleverd aan een verbetering van onderlinge verbinding en kwaliteit van leven in zowel Overvecht als Zuilen/Utrecht Noord	
394	Hierbij geef ik mijn BEZWAAR op en ben TEGEN de plannen omgevingsvisie Overvecht als bewoner van Overvecht! Dit zal een hele boel mensen BENADELEN!	Dank voor uw zienswijze. Deze is echter te globaal om op te antwoorden. Afzien van vaststelling van de hele beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht is niet aan de orde.
395	In de Omgevingsvisie Overvecht wordt er (net als in de Ruimtelijke Strategie Utrecht) vanuit gegaan dat iedereen jong, sportief en gezond is, en zich zonder enige beperking of moeite fietsend of lopend van A naar B kan verplaatsen. Dat is echter niet de realiteit (en jongeren hopen ooit ook oud te worden). Vooral in Overvecht -maar ook in de rest van de stad- wonen veel mensen met een lichamelijke beperking. Velen van hen zijn afhankelijk van hun eigen auto, van vervoer per Regiotaxi of Buurt Mobiel, of de	In uw reactie gaat u vooral uit van autobereikbaarheid. Juist de mogelijkheid om ook goed lopend, fietsend of met het openbaar vervoer te kunnen zorgt er voor dat iedereen mee kan doen. Naast mensen die afhankelijk zijn van de auto zijn er ook grote groepen die geen gebruik van de auto (meer) kunnen maken. Beter lopen en fietsen betekent ook ruimte voor gebruik scootmobiel, rollator, etc. Ook is het zo dat niet iedereen (meer) kan autorijden. Bijvoorbeeld door het ouder worden of

Nr.	Reactie	Antwoord
	hulp (auto) van een bekende. In de Omgevingsvisie Overvecht wordt hier (weer eens) aan voorbij gegaan: wegen binnen de wijk en binnen buurten worden afgesloten voor auto's waardoor deze groep mensen zich moeilijk kanverplaatsen, of zelfs in een isolement komt. Daarnaast zijn veel mantelzorgers (van zowel zelfstandig wonende mensen als van mensen in verzorgings- of verpleeghuizen) afhankelijk van een auto, al was het maar vanwege die mantelzorgtaken. En vergeet in dit kader ook niet de wijkverpleging en medewerkers in de zorgcentra. STOP DUS MET HET AFSLUITEN VAN WEGEN BINNEN OVERVECHT! En zet eens in op handhaving van snelheidslimieten en eenrichtingverkeer waar dat van toepassing is. En handhaaf ook eens op de linksrijders / snelheidsmaniakken op verschillende dreven van Overvecht. Om wat te noemen: op de Neckardreef, Theemsdreef, Marnedreef links langs de verkeersgeleiders racen om een ander in te halen. □ Overvecht is ontworpen met een visie. O.a. het idee dat het veel groen moet zijn, en veel uitzicht als compensatie van de hoogbouwflats. Dan moet je dat groen ook in ere / in stand houden, en niet volplempen met nieuwe flats. Stel je eens voor dat je een vergelijkbaar plan zou maken voor het Wilhelminapark, door het gras daar vol te zetten met (nood-)woningen. Dat zou toch geen enkel gemeenteraadslid accepteren (of aandurven)? Om nog maar te zwijgen van de omwonenden, advocatenkantoren, e.d.. Dus houdt het groen in Overvecht, één van de grote pluspunten van de wijk, in stand. □ Op pagina 14: "Leggen we een snelle OV-verbinding met de rest van Utrecht centraal door de wijk, met ondersteunend OV door de buurten. Rondom de haltes van het snelle OV maken we nieuwe stedelijke buurten." Dat klinkt aardig, maar het betekent dat vanuit 'de buurten' de verbindingen slechter worden, want er moet vaker overgestapt worden.	doordat men geen rijbewijs heeft (oa kinderen). Ook daarom is het belangrijk te zorgen voor goede en veilige alternatieven voor de auto. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Behouden en verbeteren van de kwaliteit van het groen en het aantrekkelijker maken voor sporten, spelen en ontmoeten is voor ons een groot belang. Met deze omgevingsvisie laten we zien waar we door het toevoegen van nieuwe woningen keuzes moeten maken en leggen uit waarom we soms toch voor bebouwing kiezen en hoe we het groen op andere plekken kunnen compenseren. Dit doen we zowel mogelijk naar waarde. Het is niet de bedoeling dat bij verplaatsingen met de bus binnen Overvecht men twee keer moet overstappen. Het buurtgerichte OV rijdt ook routes door de wijk naar de belangrijkste bestemmingen. Zie hiervoor ook de toelichting in de paragraaf Veilig en verbonden van de beleidsnota omgevingsvisie 2040. De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het

Nr.	Reactie	Antwoord
	En dat geldt zeker als je van de ene ‘buurt’ naar de andere ‘buurt’ (of van Zuylenstede naar Nieuw Tamarinde) wilt: dat wordt dan al snel twee keer overstappen (buurtbus – snelle OV – buurtbus), en waarschijnlijk een lange reistijd, want hoe vaak (weinig) gaan die buurtbussen rijden? Er wordt voor de route van het snelle OV wel een vreemde oplossing gekozen van de Zamenhofdreef naar de Moezeldreef. De Marnedreef wordt zo te zien opgeheven, en de bus wordt door het bestaande park gestuurd, vlak langs de school en huizen van de La Bohemedreef. Niet alleen een grote kapitaalvernietiging aan bestaande infrastructuur, maar ook levensgevaarlijk voor de kinderen uit de buurt tussen Marnedreef en Rubicondreef (of verder tot de Othellodreef): die moeten straks de busbaan oversteken naar de speeltuin of ijsbaan Siberia. We kennen al enkele van dit soort gevaarlijke routes in Utrecht (o.a. in Leidsche Rijn, en de Vleutenseweg); er hoeft er echt niet nog één bij te komen (tenzij je iets tegen kinderen hebt), of zelfs twee als je de omvorming van de Carnegiedreef mee telt. • Op pagina 72 wordt vermeld dat de Zamenhofdreef helemaal voor auto’s afgesloten wordt, o.a. om de oversteekbaarheid te verbeteren. Wat vreemd: pas enkele jaren geleden is de Zamenhofdreef versmald met hetzelfde doel. Van afsluiten kon toen al geen sprake zijn, want dan zou (de parkeerplaats en de bevoorrading van de winkels van) het Shoppingcenter Overvecht onbereikbaar worden. Daarbij (m.b.t. buurt Taagdreef / Rubicondreef, pag. 78): als de Zamenhofdreef helemaal autovrij wordt gemaakt en de route via de Marnedreef ook vervalt, wordt de bereikbaarheid van de buurt rond de Taagdreef / Rubicondreef wel heel slecht: er blijft dan nog slechts één toegang open. Bij de plannen voor herinrichting van deze buurt is juist steeds uitgegaan van toegang tot de buurt via Taagdreef én Rhonedreef. Daarbij zal de RAVU hier ook niet blij mee zijn, want veel ambulances maken juist gebruik van de route via de Rhonedreef / Marnedreef voor spoedritten.	Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”. De ontwerp omgevingsvisie (en de maatregel om de Zamenhofdreef autovrij te maken) is in afstemming met het project Overvecht Centrum (https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/bouwprojecten-en-stedelijke-ontwikkeling/bouwprojecten/overvecht-centrum-plan-maken/) gemaakt. In de plannen voor het centrumgebied vervalt de toegangsweg via de Zamenhofdreef. De bereikbaarheid voor nood-&hulpdiensten is bij alle maatregelen een randvoorwaarde. Het stationsgebied wordt voor autoverkeer ontsloten via de Tiberdreef/Moezeldreef. Wat betreft de fietsverbindingen onder het spoor: wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Met alle afsluitingen: hoe wordt de nieuwbouw bij station Overvecht ontsloten voor(bedrijfs-)auto's? 300-500 woningen + 400 banen op werklocatie, geeft minimaal 900 dagelijkse woon- /werkbewegingen en nog eens werkverkeer, en dat voor zeker 50% per auto. • Er staat ter hoogte van de Nabuccodreef / Winterboeidreef vermeld dat daar een nieuwe fietsverbinding over het spoor komt. Het spoor ligt daar al iets hoger dan de Winterboeidreef, en zeker hoger dan de straten in Tuindorp. Dat wordt dan een hele klim voor de fietsers. Past dit ook wel in de plannen voor de Christiaan Krammlaan? Is het niet beter / eenvoudiger om de aansluiting op de tunnel bij de Tiberdreef te verbeteren? • Voor het gebied Neckardreef e.o. valt mij op dat er bij park de Watertoren wel wordt gerept over het groen en het water, maar niet over de paden. Bij het park de Watertoren wonen en verblijven veel ouderen en mensen met een beperking (o.a. in Nieuw Tamarinde, de Warande, en de seniorenwoningen aan de Werradreef). Voor degenen die afhankelijk zijn van rollator of rolstoel zijn de huidige paden en trottoirs zeer slecht te berijden. De paden in het park zijn aan de randen dusdanig verzakt, dat ze bol liggen. Langs de Neckardreef zijn de trottoirs ronduit slecht. Doe daar wat aan, en houdt bij de uitvoering van de plannen ook rekening met mensen met een beperking.	Toegankelijkheid voor iedereen is een speerpunt van de gemeente Utrecht en van deze beleidsnota omgevingsvisie 2040, zie ook de paragraaf Verschillend en voor iedereen. Dit aandachtspunt zullen we meenemen bij het regulier onderhoud. Als dat niet mogelijk is zullen we het oppakken bij het opstellen en uitwerken van bijvoorbeeld herinrichtingsplannen. Hierbij betrekken we de bewoners.
396	Ik heb kennis genomen van de Omgevingsvisie Overvecht en met name naar het het stuk over Bedrijventerrein Overvecht Noord. daat dat verbeterd wordt en vergroend, daar sta ik helemaal achter. Maar als tuinierder bij de paradijselijke Volkstuinvereniging Ons Genot sloeg de schrik mij om het hart toen ik het zinnetje las dat onderzocht wordt om de plaats van de volkstuinen van 'Ons Genot' sportvelden te realiseren en de tuinen te verplaatsen naar het Noorderpark. Wat verschrikkelijk! Aan de rand van de niet al te mooie wijken Zuilen en Overvecht liggen prachtige stukken stille natuur, die van zichzelf en in zichzelf een grote waarde hebben en waar de buurtbewoners en	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we

Nr.	Reactie	Antwoord
	andere wandelaars bijzonder veel genoegen aan beleven. En dat ontzetten mooie volkstuinencomplex, zo mooi, zo weinig schreeuwerig. De eenvoud, het vanzelfsprekende, het sociale, het vriendelijke, verwelkomende. Waar dat nog aanwezig is zonder dat er een groot door programma aan te pas hoeft te komen? Waar de mensen het zelf en met elkaar realiseren. Tot mijn grote vreugde heb ik er sinds twee jaar zelf ook een tuin. Maar toen ik nog geen tuin had liep ik er vaak doorheen en omheen. De aanwezigheidis zo mooi, troostrijk en inspirerend. Vreselijk idee om deze natuurrijke plek op te heffen ten behoeve van doodse sportvelden. Vreselijk ook om op de tekening (p 58) een fietspad diagonaal door het park getekend te zien. Why? Je kunt er toch gewoon omheen fietsen! Laat de tuinvereniging waar hij is! Het heeft zoveel decennia gekost om dit te realiseren. Dat is niet te verplaatsen, dat is vernietigen.	keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
397	Over het algemeen wordt ik erg enthousiast van de plannen. Ik denk dat de inrichting met meer ruimte voor groen, OV, en daarnaast minder auto 'snelwegen' bijdrage aan een prettige wijk waarin met name mensen zonder auto (kinderen, ouderen en mensen die bewust geen auto hebben vanwege kosten of milieu overwegingen) meer bewegingsvrijheid krijgen, zonder geconfronteerd te worden met de gevaren van scheurende auto's.	Dank voor uw positieve reactie.
398	Tot ons genoegen zal er volgens deze Omgevingsvisie niet gebouwd worden in (de lobben van) park de Gagel. Diversiteit in bomen en beplanting vinden ook wij van belang en verdere ontwikkelingen daarin juichen we toe. Vergroenen van de speeltuin? Daarvoor maken we al plannen en dat voornemen kan dus op onze instemming rekenen.	De fietsroute waar u aan refereert is in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 aangegeven als recreatieve hoofdfietsroute waar de exacte ligging nog niet van bekend is. Zodra deze verbinding concreter uitgewerkt wordt, gaan we met belanghebbenden in gesprek om de juiste ligging te bepalen. Daarin nemen we uw suggestie mee.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Twijfel bestaat er bij de wens om sporten in het park ‘veilig’ te maken. Het oormerken van bepaalde stukken park mag vooral niet leiden tot verharding en/of afsluiting. Het leggen van kunstgras op het trapveld naast de heuvel vonden en vinden we al bezwaarlijk. De meest westelijke lob is tot onze spijt nagenoeg helemaal getransformeerd tot speelkooi. De beheergroep koestert de vrije groene ruimte, waar steeds nieuwe generaties steeds nieuwe spelletjes of activiteiten bedenken; weg met het kant-en-klare en voorgekauwde. De ervaring leert dat de aantrekkingskracht daarvan minimaal is. Veiligheid zit eerder in goede begeleiding. Ons bezwaar tegen een fietspad door het park is ten dele gehonoreerd. Over het nu ingetekende fietspad willen we graag het volgende opmerken: Het voorliggend voorstel tast het hart van het park aan en daarom maken we er bezwaar tegen. Een fietspad langs de heemtuin is een uitnodiging om door het hele park te fietsen. Park de Gagel is niet voor fietsers. Dat willen de fietsers misschien wel, maar daarmee is het nog geen goed idee. In het spoor van de rustige fietser komen de e-bikes, e-steps, scooters en wat nog maar meer uitgevonden wordt om vooral weinig te bewegen. Deze verkeersdeelnemers verstoren nu al de rust en stichten nu al gevaar, terwijl fietsen niet eens is toegestaan. We hebben de eerste auto’s al gezien in het park. Daar dan ook maar een weg voor aanleggen? Ons voorstel: kies een betere route, leid fietsers – en hun gevolg - over de Mekongdreef. Een route over de ‘speelstraten’ om het park is te verkiezen boven een weg door het park.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een route over de Gambiadreef maakt het ook overbodig om tussen de woonblokken van Braziliedreef en Sao Paulodreef en de parkeerplaats te moeten rijden. En let wel: nog steeds kan men vanuit het noorden na de fietsbrug linksaf of rechtsaf slaan en over een vrij liggend fietspad, resp. langs Klopvaart of over Einsteindreef, naar de Vecht fietsen. Zelfs helemaal zonder het ingetekende fietspad; een optie die veruit onze voorkeur heeft. Een voetpad door de zuidelijke lob over het veld tussen de blokken van Pernambucodreef en Sao Paulodreef zou een mooie verbinding kunnen vormen met Vechtzoom-Zuid, op voorwaarde dat het strikt een smal voetpad is – niet geasfalteerd en absoluut verboden/ontoegankelijk voor fietsers en ruim verwijderd van de woningen op de begane grond. Een mogelijke verbetering, die hoog op onze verlanglijst staat, is het openstellen van de ooit afgesloten grote ingang aan de Cobradreef. De ingang is afgesloten op verzoek van enkele bewoners daar, die overlast vreesden. Dat is (helaas) toegestaan. Voorwaarde voor de afsluiting was wel dat diezelfde bewoners voor het onderhoud van de aangelegde groenbak zouden zorgen. Aan dat deel van de afspraak hebben de bewoners zich nooit gehouden en ondanks ons aandringen heeft de gemeente hier niet gehandhaafd. Een open ingang daar zou een grote verbetering zijn. De beheergroep maakt zich tenslotte enige zorgen over mogelijke hoogbouw direct naast de speeltuin en eventuele annexatie van het Krajicekcourt aan de overzijde. De grens bij het court staat niet helder afgebakend. We veronderstellen dat eventueel bouwen niet verder gaat dan de grens van het erf van de huidige kerk daar. Versmalling van de doorgang zal de zichtlijnen en ruimtelijkheid aantasten. Bouwen direct aan de speeltuin kan leiden tot klachten van toekomstige bewoners en eventueel een bedreiging vormen voor de speeltuin en het cluster Gagelsteede als geheel.	

Nr.	Reactie	Antwoord
399	We hebben al veel gesproken met ambtenaren en wethouders die bij de omgevingsvisie betrokken zijn. Ondanks al deze gesprekken voelen wij ons niet gehoord. Er wordt ontwijkend gereageerd op de vragen die over onze zorgen gaan. Er is in het begin van het hele proces slecht gecommuniceerd over de plannen, het enige wat we thuis hebben ontvangen zijn folders over het meedenken over de buurt. In deze folders werd niet vermeld dat het over de bouw van 5000 woningen en eventueel sloop van woningen ging. Wij zelf hebben een woning aan de Arnodreef met twee garageboxen achter ons huis, in deze boxen kan ik mijn hobby uitoefenen. Ruimte die ik nergens in Utrecht meer terug kan krijgen, dus als we onteigend worden hoe gaat de gemeente dit compenseren. Boven dien is het voor ons onmogelijk om in ons huis te investeren, bijvoorbeeld een nieuwe keuken. Er wordt heel makkelijk gezegd, het duurt nog tot 2040 dat het zover is. Maar er wordt vergeten dat wij tot die periode helemaal geen kant meer op kunnen met ons huis Wij zijn het niet eens met de plannen van stedelijk bebouwing op de plek waar ons koopwoning staat en willen hier ook zeker niet aan meewerken. Wij vinden het ook niet kunnen dat aan de Overvecht kant van het station 1000 woningen bijgebouwd moet worden en dat aan de tuindorp kant geen plannen zijn terwijl op de plek waar de studentenflats staan ook plek is om ruimte te creëren. Het plan om 1000 woningen op een plek te plaatsen is al een krankzinnig idee. Maar bij de laatste bijeenkomst werd er verteld dat er ineens ook nog een school bijgebouwd moet worden. Ook jullie zullen moeten leren keuze te maken. Verder zijn we het niet eens met de auto hubs. Ik ben een timmerman en werk vanuit mijn bus, waar ik niet zonder kan. Als ik mijn bus op een parkeerhub neerzet zal deze wekelijks opengebroken worden en dus al mijn gereedschap gestolen worden.	U geeft aan dat u, zelfs na meerdere gesprekken, zich niet gehoord voelt. Dat vinden we vervelend, want we vinden het belangrijk dat wij aanspreekbaar zijn. Een omgevingsvisie is een integraal document waarin alle ruimtelijke thema's terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee is de beleidsnota omgevingsvisie 2040 geen exact plan. Er zijn veel afhankelijkheden en dingen die we nu nog niet weten. Bijvoorbeeld: we willen dat er op bepaalde plekken meer woningen bij komen. Maar of er wordt gebouwd, hoe hoog dat gebouw precies wordt en wanneer er wordt gebouwd, is afhankkelijk van de eigenaar, financiën en ontwikkelingen in de omgeving. Sommige dingen kunnen we als gemeente zelf doen, andere dingen zijn we afhankelijk van individuele eigenaren, het Rijk of de Provincie. We hebben met teksten, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zo duidelijk mogelijk laten zien wat de voorgestelde keuzes kunnen gaan betekenen. Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. Hierdoor kunnen we ook nog niet aangeven of er onteigend gaat worden. Wel hebben we aangegeven dat deze kans klein is. Ook zijn er geen redenen om niet te investeren in uw huis. Omdat u en uw buurtgenoten zoveel onzekerheid ervaren, willen wij aanbieden om met u in contact te blijven over de verdere ontwikkelingen in uw buurt. Zo houden we elkaar op de hoogte en blijven we in gesprek. U geeft daarnaast aan dat u de communicatie slecht vond. We hebben op twee momenten in het proces een wijkbericht naar alle adressen in Overvecht gestuurd. Sommige Overvechters vonden deze wijkberichten te algemeen en te weinig de urgentie en impact van de omgevingsvisie benadrukken. Om deze reden hebben we bij de start van de inspraakperiode weer een wijkbericht naar alle adressen gestuurd, met daarbij een kaart van hun buurt met de belangrijkste voorstellen uit de omgevingsvisie. Op die manier was duidelijker te zien wat de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tot slot, willen wij benadrukken dat wij niet achter de huidige omgevingsvisie van Overvecht staan en hier dus niet aan mee te willen werken.	omgevingsvisie voor elke Overvechter betekent. Ook voor vervolgprojecten blijft het een aandachtspunt om in de communicatie de urgentie van meedenken en de impact van projecten goed te laten zien. De opgave van 1000 woningen in het stationsgebied is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (vastgesteld 2021) als opgave voor Overvecht benoemd. Dit is dan ook verwerkt in de uitgangspuntennotitie als basis voor deze beleidsnota omgevingsvisie 2040. Deze omgevingsvisie gaat alleen over Overvecht. Dat betekent niet dat alleen hier de verdichting gaat plaatsvinden. In de hele stad zullen er 60.000 woningen bij moeten en komen en daarbij wordt er ook gekeken naar andere gebieden. De Winterboeidreef is één van de drie locaties die verder onderzocht wordt voor de VO school. Als de VO school hier komt zal er minder ruimte zijn voor woningbouw. Parkeren in de wijk blijft ook mogelijk. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.
400	We hebben al veel gesproken met ambtenaren en wethouders die bij de omgevingsvisie betrokken zijn. Ondanks al deze gesprekken voelen wij ons niet gehoord. Er wordt ontwijkend gereageerd op de vragen die over onze zorgen gaan. Er is in het begin van het hele proces slecht gecommuniceerd over de plannen, het enige wat we thuis hebben ontvangen zijn folders over het meedenken over de buurt. In deze folders werd niet vermeld dat het over de bouw van 5000 woningen en eventueel sloop van woningen ging. Wij zelf hebben een woning aan de Arnodreef met twee garageboxen achter ons huis, in deze boxen kan ik mijn hobby uitoefenen. Ruimte die ik nergens in Utrecht meer terug kan krijgen, dus als we onteigend worden hoe gaat	U geeft aan dat u, zelfs na meerdere gesprekken, zich niet gehoord voelt. Dat vinden we vervelend, want we vinden het belangrijk dat wij aanspreekbaar zijn. Een beleidsnota omgevingsvisie 2040 is een integraal document waarin alle ruimtelijke thema's terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee is de beleidsnota omgevingsvisie 2040 geen exact plan. Er zijn veel afhankelijkheden en dingen die we nu nog niet weten. Bijvoorbeeld: we willen dat er op bepaalde plekken meer woningen bij komen. Maar of er wordt gebouwd, hoe hoog dat gebouw precies wordt en wanneer er wordt gebouwd, is afhankkelijk van de eigenaar, financiën en ontwikkelingen in de omgeving. Sommige dingen

Nr.	Reactie	Antwoord
	de gemeente dit compenseren. Boven dien is het voor ons onmogelijk om in ons huis te investeren, bijvoorbeeld een nieuwe keuken. Er wordt heel makkelijk gezegd, het duurt nog tot 2040 dat het zover is. Maar er wordt vergeten dat wij tot die periode helemaal geen kant meer op kunnen met ons huis Wij zijn het niet eens met de plannen van stedelijk bebouwing op de plek waar ons koopwoning staat en willen hier ook zeker niet aan meewerken. Wij vinden het ook niet kunnen dat aan de Overvecht kant van het station 1000 woningen bijgebouwd moet worden en dat aan de tuindorp kant geen plannen zijn terwijl op de plek waar de studentenflats staan ook plek is om ruimte te creëren. Het plan om 1000 woningen op een plek te plaatsen is al een krankzinnig idee. Maar bij de laatste bijeenkomst werd er verteld dat er ineens ook nog een school bijgebouwd moet worden. Ook jullie zullen moeten leren keuze te maken. Verder zijn we het niet eens met de auto hubs. Ik ben een timmerman en werk vanuit mijn bus, waar ik niet zonder kan. Als ik mijn bus op een parkeerhub neerzet zal deze wekelijks opengebroken worden en dus al mijn gereedschap gestolen worden. Tot slot, willen wij benadrukken dat wij niet achter de huidige omgevingsvisie van Overvecht staan en hier dus niet aan mee te willen werken.	kunnen we als gemeente zelf doen, andere dingen zijn we afhankelijk van individuele eigenaren, het Rijk of de Provincie. We hebben met teksten, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zo duidelijk mogelijk laten zien wat de voorgestelde keuzes kunnen gaan betekenen. Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. Hierdoor kunnen we ook nog niet aangeven of er onteigend gaat worden. Wel hebben we aangegeven dat deze kans klein is. Ook zijn er geen redenen om niet te investeren in uw huis. Omdat u en uw buurtgenoten zoveel onzekerheid ervaren, willen wij aanbieden om met u in contact te blijven over de verdere ontwikkelingen in uw buurt. Zo houden we elkaar op de hoogte en blijven we in gesprek. U geeft daarnaast aan dat u de communicatie slecht vond. We hebben op twee momenten in het proces een wijkbericht naar alle adressen in Overvecht gestuurd. Sommige Overvechters vonden deze wijkberichten te algemeen en te weinig de urgentie en impact van de omgevingsvisie benadrukken. Om deze reden hebben we bij de start van de inspraakperiode weer een wijkbericht naar alle adressen gestuurd, met daarbij een kaart van hun buurt met de belangrijkste voorstellen uit de omgevingsvisie. Op die manier was duidelijker te zien wat de omgevingsvisie voor elke Overvechter betekent. Ook voor vervolgprojecten blijft het een aandachtspunt om in de communicatie de urgentie van meedenken en de impact van projecten goed te laten zien. De opgave van 1000 woningen in het stationsgebied is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (vastgesteld 2021) als opgave voor Overvecht benoemd. Dit is dan ook verwerkt in de uitgangspuntennotitie als basis voor deze omgevingsvisie. Deze omgevingsvisie gaat alleen over Overvecht. Dat betekent niet dat alleen hier de verdichting gaat plaatsvinden. In de hele stad zullen er 60.000 woningen bij moeten en

Nr.	Reactie	Antwoord
		komen en daarbij wordt er ook gekeken naar andere gebieden. De Winterboeidreef is één van de drie locaties die verder onderzocht wordt voor de VO school. Als de VO school hier komt zal er minder ruimte zijn voor woningbouw. Parkeren in de wijk blijft ook mogelijk. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.
401	Ik ben lid van de tuinvereniging Ons Genot. Naast de prachtige natuur, die ik ook als educatie gebruik is de historische waarde voor mij van groot belang. De vele foto's maar zeker ook de verhalen van de oude tuinders zijn een stukje geschiedenis van Utrecht. Ik ben daar trots op. Ik ben geboren en getogen in Utrecht. Ik woon op een bovenwoning met een balkonnetje van 2 vierkante meter. De tuin is een groene oase vol geluid van vogels. Er zijn vele vogelnesten, eenden kikkers slangen etc. De tuin is voor ons een ontmoetingsplek waar we graag mensen van laat meegenieten. In deze gejaagde en individualistische maatschappij is het een mooie tegenhanger. Het gaat hier niet om competitie, winst, uiterlijk of de maatschappelijke ladder. Het gaat hier om burgerschap, saamhorigheid en de kracht van de natuur in een historische omgeving g. Mijn zoon en dochter met vrienden komen hier graag. Het is een plek waar ik mijn bejaarde vrienden of familie mee naartoe neem die anders veel thuis zitten. Uiteraard komen ook mijn vrienden, kennissen om te genieten van de sfeer, de natuur rust en het tuinieren. De natuur, flora en fauna is op onze tuin bijzonder te noemen. Ik werk daarom graag in mijn tuin of de gemeenschappelijke, het is mij nooit teveel omdat ik bijdraag aan dit onvervangbare stukje natuur.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wat ik als extra wil vermelden is de invloed die de tuin heeft op mijn welbevinden. Ik heb een drukke baan, fulltime in het onderwijs. De tuin en de gemeenschap daar geven mij de mogelijkheid om dit werk vol te houden. Het brengt evenwicht. Sinds ik de tuin heb ben ik minder vaak ziek. Voor mij is deze tuin en omgeving onvervangbaar, het is een thuis geworden. Een mengeling van mensen, diversiteit , een hechte gemeenschap ,vriendelijk, gastvrij en hulpvaardig naar elkaar. Dat straalt de gehele tuin en vereniging ook uit. Er komen mensen van buitenaf wandelen of een drankje doen. Het kan allemaal. Ik kan wel zeggen dat deze plek uniek is waar veel mensen van (mee)genieten. Een plek voor jong en oud, vol flora en fauna. Nogmaals het is ons thuis waar de deur open staat voor vele mensen die het net als ons mogen (mee)genieten van deze unieke plek in Utrecht.	
402	Ik ben het niet eens met de plannen betreft Overvecht. Er wordt te weinig/helemaal niet rekening gehouden met de mensen die afhankelijk zijn van de auto. Autoluw is niet de oplossing! Verkeersveiliger wel, meer eenrichtingsverkeerstraten, 1 kant wijk in, andere kant wijk uit. OV goedkoper en zorgen dat de bus ook rijdt. Fietsstraten maar dan wel veilig voor de fietser. SNELHEID VERLAGEN. MEER PAKKANS VOOR DE F1 RIJDERS. STOEPEN ZIJN VOOR VOETGANGERS, REKENING HOUDEN MET ROLSTOEL, ROLLATOR, BUGGY.VEILIGER OVERSTEEKPLAATSEN.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
403	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om

Nr.	Reactie	Antwoord
		ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
404	Graag maken wij van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen betreffende het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In het bijzonder het gebied Taagdreef, Rubicondreef e.o. Wij zijn bewoners van de flat aan de Tannhàuserdreef en kijken vanuit de woonkamer uit op het spoor bij station Utrecht Overvecht. Diversen van ons hebben uw uitnodiging aangenomen om langs te komen in april op 1van de 3 loóatíes in Overvecht voor inzage in en overleg over uw ontwerp. Wij vinden het goed dat er plannen worden gemaakt ter vernieuwing van onze gehele wijk. Ook accepteren we de taakstelling om meeí woningen en werkplekken te realiseren. Hoogbouw bij het grootwinkelcentrum lijkt ons ook prima. Voor het gebied tussen de Winterboeidreef (ter hoogte van de Tannhàuserdreef) en het spoor willen wij onze visie geven. Wij vrezen dat: - Ons uitzicht op de groene bomen verdwijnt, - De inval van zsnlicht in onze woonkarners sterk vermindert, - Inkijk in onze woonkamers onze privacy aantast. Daarom stellen wij voor: - De gebouwen zo ver mogelijk van de Winterboeidreef af, zo dicht mogelijk tegen het spoor aan. - Maximaal 4 verdiepingen hoogte. - Variatie in woontypen: 1-persoons, 2-persoons, gezinsvolume, gehandicapten-vriendelíjk, senioren, etc.	Fijn dat u waardeert dat er plannen worden gemaakt voor de vernieuwing van de wijk. Het gebied ten zuiden van Tannhauserdreef is in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 aangegeven als Hoogstedelijk. Hier wordt ingezet op de ontwikkeling van een sterk gemengd, hoogstedelijk milieu. Dit biedt kansen voor het ontstaan van nieuwe gebieden met een combinatie van woningen, werkplekken en voorzieningen. Verdichting met bebouwing is onderdeel van de aanpak. Wij begrijpen uw zorg over uw uitzicht, bezonning en privacy. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 geven we spelregels in het hoofdstuk "Ruimte voor groei" hier spelregels voor die ingaan op type ontwikkeling, structuur, architectuur, bouwhoogten, programma, woonmix, parkeren, groen en openbaar gebied. Ook voor hoogbouw specifiek is een aparte paragraaf opgenomen waarin het microklimaat (bezonning, wind, geluid) belangrijke aspecten zijn. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer zal verder moeten worden uitgewerkt. Als het zover is dan zullen omwonenden hierbij betrokken worden en nemen we uw suggesties mee.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Parkeren van auto's uitsluitend onder de gebouwen. - Van de toegangsweg tot de nieuwbouw voor auto's een doodlopende weg maken. - Winkels, horeca e.d. te concentreren nabij het station en het huidige buurtwinkelcentrum. - Alle bomen die verwijderd 'moeten' worden, herplaatst worden in de buurt of vervangen worden door nieuwe bomen.	
405	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en verspilling van belastinggeld.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	
406	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Graag zou ik antwoord ontvangen op onderstaande vragen: 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Waarom is er geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten? 2. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef. 3. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen deze schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 4. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan / Professor Hugo de Vrieslaan en de overige lanen in de wijk. De groenstrook aan de Thaerlaan zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? Tevens omdat er geen laadpalen geplaatst mogen worden, omdat er niet aan het groen gekomen mag worden. Is dit niet meten met twee maten? 5. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 6. Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer sluipfietsverkeer door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de huidige routes. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden? Ik verzoek u dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: • Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en daarna plus verspilling van belastinggeld. • Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg. Ook ben ik bang voor toenemende criminaliteit en een toename van het aantal inbraken door handige vluchtroutes die dan beschikbaar worden.	
407	In deze omgevingsvisie wordt gesproken over de mogelijkheid om Amateurtuindersverenging Ons Genot aan de 2de Polderweg te verplaatsen naar het Noorderpark om zodoende plaats te maken voor sportvelden. Wij hebben moeten constateren dat de gemeente ons niet vanaf het begin heeft betrokken bij de totstandkoming van de Omgevingsvisie. Pas in een later stadium zijn wij – nadat wij zelf de noodklok hebben geluid – door de gemeente geïnformeerd. Hiervoor heeft de projectleider inmiddels zijn excuses aangeboden; waarmee hij ons inziens heeft aangegeven niet de juiste weg te hebben bewandeld. Daardoor hebben wij niet van begin af aan onze bezwaren tegen dit voornemen kunnen uiten.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we

Nr.	Reactie	Antwoord

	Negatieve gevolgen voor mens, milieu en omgeving
	Amateurtuindersvereniging Ons Genot bestaat dit jaar 70 jaar en is inmiddels 60 jaar gevestigd op de huidige locatie.
	In deze zestig jaar is de bodem aantoonbaar verbeterd en zorgt het terrein voor een bijzondere bijdrage aan de biodiversiteit van Overvecht.
	In de omgevingsvisie wordt meerdere malen gesproken over een groene en gezonde stad, over samenwerken en behoud van de karakter van de wijk. Wij vinden het niet te begrijpen dat Ons Genot hierbij niet als voorbeeld wordt genoemd omdat:
	
	- wij zorgen voor een groene oase
	- wij vanwege de biodiversiteit bijdragen aan een gezonde leefomgeving
	- wij als tuinders onderling samenwerken maar wij ook samenwerken met organisaties buiten onze verenging, zoals:
	  ○ wij ontvangen bewoners uit Huis aan de Vecht met hun begeleiders voor wandelingen en een rustpauze op het terras
	  ○ wij vormen een (verplichte) rustplek voor wandelsportvereniging Jong en Vrolijk, 2x in het jaar organiseren zij een lange wandeltocht
	  ○ de groene golf, activerende zorg in het groen, werkt in het winterseizoen van oktober tot maart op woensdag met de bikkelgroep me. We hebben voor ongeveer 10 personen werkplekken.
	- wij al zestig jaar mede bepalend zijn voor het karakter van de wijk.
	- wij lid zijn van Ondernemersvereniging Nieuw Overvecht (ONO). Er is bij onze vereniging veel kennis aanwezig over planten en dieren en hebben onze kennis aangeboden i.v.m. het vergroenen van het industrieterrein.
		keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook wijzen wij u graag op het feit dat het waterschap in 2021 natuurlijke oevers heeft aangelegd bij de 2 fruitlanen op ons terrein. Deze dienen in eerste instantie voor extra Wateropslag. Wij behoren namelijk tot een klein watergebied en kunnen op deze manier helpen met het minderen van extreme schommelingen van de waterstand. Een mooie bijkomstigheid van deze natuurlijk oevers is dat er een moerasachtig gebied is ontstaan, waar andere soorten planten en dieren een kans krijgen. Tevens heeft ons team Natuurlijk Tuinieren wadi's aangelegd, die vormen een plek voor bruine kikkers en salamanders om te overwinteren en hun eieren te leggen Alleen al om bovenstaande redenen heeft het verplaatsen van Ons Genot negatieve gevolgen voor mens, milieu en omgeving. Het duurt immers jaren en jaren voordat op een andere plek een groene bio diverse oase als de onze kan worden opgebouwd. **Maar we zijn meer..** Natuurlijk is Ons Genot in de eerste plaats een Amateurtuindersvereniging voor onze 200 leden. Deze leden zijn een afspiegeling van onze samenleving: variërend in leeftijd en (culturele) achtergrond. Er wordt echter getuinierd door veel meer mensen. Op een aantal tuinen wordt inmiddels gezamenlijk getuinierd door meerdere families en verder komen bij de meeste leden regelmatig vrienden en familie leden helpen met tuinieren. Alles bij elkaar opgeteld zijn dit alleen al zeker 500 mensen uit Utrecht en directe omgeving die gebruik maken van ons complex. Daarnaast zijn wij van1 april tot 1 oktober dagelijks open (in de winter op zaterdag) en weten vele niet leden de weg naar Ons Genot te vinden om: - met kinderen te spelen in de speeltuin - een snoei- of zeiscursus te volgen - een wandeling te maken over ons terrein - iets te eten of te drinken in ons Polderhuis	

Nr.	Reactie	Antwoord
	- een kijkje te nemen bij ons wormenhotel, onze paddenpoel, onze broedende ooievaars en ons insecten-en vlinderhotel - zelf opgekweekte plantjes of tuinbenodigdheden te kopen in onze tuinwinkel. **Laat Ons Genot voortbestaan op de huidige locatie** Wij verzoeken de gemeenteraad van de gemeente Utrecht dringend om Ons Genot voort te laten bestaan op de huidige locatie. Deze groene oase draagt juist bij aan vele punten die worden genoemd in de ontwerp omgevingsvisie en gaat teniet bij het verplaatsen van Ons Genot. Wij dienen niet alleen het belang van onze leden maar vooral ook een maatschappelijk belang. Onze biodiversiteit, onze groene bijdrage aan de stad Utrecht en onze openstelling voor publiek zijn hiervan getuige.	
408	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Graag zou ik antwoord ontvangen op onderstaande vragen: 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Waarom is er geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten? 2. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef. 3. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen deze schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 4. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan / Professor Hugo de Vrieslaan en de overige lanen in de wijk. De groenstrook aan de Thaerlaan zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? Tevens omdat er geen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	laadpalen geplaatst mogen worden, omdat er niet aan het groen gekomen mag worden. Is dit niet meten met twee maten? 5. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 6. Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer sluipfietsverkeer door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de huidige routes. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden? Ik verzoek u dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: • Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en daarna plus verspilling van belastinggeld. • Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg. Ook ben ik bang voor toenemende criminaliteit en een toename van het aantal inbraken door handige vluchtroutes die dan beschikbaar worden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
409	Op deze manier hoop ik te kunnen voorkomen dat Ons Genot plaats moet maken voor voetbalvelden en moet verplaatsen naar het Noorderpark. Sinds ongeveer acht jaar ben ik lid van Amateurtuindersvereniging Ons Genot aan de 2de Polderweg in Utrecht Overvecht. Ik heb daar een tuin met een huisje waar ik – zodra het weer het maar even toe laat – ben. Een plekje waar ik – na mij werk en in het weekeind – tot rust kom. Waar ik (helaas heb ik al jaren last van chronische spanningshoofdpijn) mijn hoofd leeg kan maken en regelmatig met hoofdpijn heen ga en zonder hoofdpijn weer weg ga. Het is een plek waar ik inmiddels vrienden en kennissen heb gemaakt, waar ik mensen tegen kom uit alle lagen van de bevolking en met diverse (culturele) achtergronden. Mensen met één gemeenschappelijke gezamenlijk interesse: tuinieren. We leren van en met elkaar, wisselen ervaringen uit en delen planten en zaden. We leveren allemaal op onze eigen manier een bijdrage aan het prachtige complex waar natuurlijk tuinieren hoog in het vaandel staat. Waar we gezamenlijk zorgen voor een enorme biodiversiteit, waar we ons gezamenlijk verantwoordelijk voelen voor de algemene delen van het complex en waar we met evenveel plezier bezoekers ontvangen van buiten de vereniging. Zelf heb ik een aantal jaar gewerkt in het Polderhuis (onze kantine, die ook openstaat voor bezoekers van buitenaf) en sinds een jaar zet ik me in als adviseur van het bestuur. Iets wat ik met veel plezier doe om onze zo bijzondere verenging te steunen. Het is in mijn ogen niet te bevatten dat een plak waar zoveel biodiversiteit is, waar broedende ooievaars te vinden zijn, waar een klein watergebied te vinden is die een bijdrage levert aan het verminderen van extreme schommelingen van de waterstanden, waar kikkers, salamanders, ringslangen en vele vlinders, bijen en andere insecten een leven hebben als God in Frankrijk, plaats zou moeten maken voor voetbalvelden. Dat kan een gemeenteraad die graag een groene en gezonde stad wil toch niet toestaan?	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u daarom dringend op om Ons Genot te laten voortbestaan op de huidige locatie. Niet alleen voor mezelf maar ook voor mijn medetuinders, de bezoekers, de kinderen uit de omgeving die komen spelen in onze speeltuin, mijn (klein) kinderen en vrienden die regelmatig op mijn tuin te vinden zijn en vooral voor de maatschappelijke bijdrage die Ons Genot levert aan de stad Utrecht.	
410	Onze vragen en opmerkingen richten zich voornamelijk op deelgebieden ‘Tigrisdreef e.o.’ en‘Zambesidreef e.o.’ en ‘Park de Gagel’; al jaren onze directe woon- een leefomgeving. Een aantal van onze en opmerkingen komt samen in onderstaande afbeelding ‘Park de Gagel’ uit de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht, deel A, pag. 84. **1. Ligging van het fietspad (nieuwe recreatieve route)** Het fietspad dat in het park in 2014 is gerealiseerd, loopt nu van de Tigrisdreef parallel aan de Papyrusdreef tot onder andere de oversteek over de NRU richting het Noorderpark. Op de afbeelding volgt de rood gestippelde lijn ‘nieuwe recreatieve route’ niet de lijn van het bestaande fietspad. -> Is het de bedoeling het huidige fietspad meer op te schuiven richting de bomen en ons huis, of is dit een ‘schematische weergave’ van de route, en is het de bedoeling het bestaande fietspad te handhaven op de huidige plek? Op voorhand geven wij bij deze graag aan tegen het nog verder opschuiven van het fietspad richting de bebouwing te zijn. Temeer daar naar verwachting dit fietspad een stuk drukker zal worden; zowel als onderdeel van de recreatieve route alsmede als ontsluiting van in de toekomst mogelijk te realiseren sportvelden aan de overzijde van NRU, ter plaatse van het Noorderpark. **2. Gearceerde zone ‘transformatie in het groen’** a. **Omkadering, plangrens** De groen-oranje gearceerde zone ‘transformatie in het groen’ ter plekke van de Papyrusdreef is niet erg duidelijk wat betreft de omkadering of plangrens.	**1. Ligging van het fietspad (nieuwe recreatieve route)** We weten nog niet waar het fietspad precies zal lopen, dat wordt op een later moment onderzocht. In die fase gaan we ook het gesprek aan met de buurtbewoners, zodat we alle wensen en meningen kunnen meenemen. Juist gezien de eventuele toevoeging van functies is een goede verbinding voor langzaam verkeer, dus voor voetgangers en fietsers, van groot belang. De precieze ligging van het fietspad is nog niet bepaald. **2. Gearceerde zone ‘transformatie in het groen’** Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten -evenals u- veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Met de groen-oranje arcering spreekt de omgevingsvisie daarom de ambitie uit tot verandering (transformatie) op deze locaties, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar, en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding of kleiner bebouwd oppervlak. Hiervoor zijn spelregels aangegeven in het hoofdstuk "Ruimte voor groei", deze zijn aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbare ruimte. Dit groen-oranje gebiedstype heeft een nieuwe, beter passende naam gekregen "groene buurtranden". Door het abstractieniveau van de Omgevingsvisie betreft

Nr.	Reactie	Antwoord
	-> Is het juist geconcludeerd dat de grens van dit gearceerde gebied aan de zijde van het park, bij de bestaande bebouwing van de huisnummers 56 tot en met 68 gelijkloopt met de erfgrens? -> En is het dus niet de bedoeling om tussen de bovengenoemde bestaande bebouwing en het bovengenoemde fietspad onder voorgaand punt 1, een mogelijkheid tot 'transformatie in het groen' te realiseren? Op voorhand geven wij bij deze graag aan dat wij tegen een mogelijke 'transformatie in het groen' zijn tussen de genoemde bestaande bebouwing en het genoemde fietspad; en juist voor het behoud van het park op die plek. b. **Fasering** Op pagina 32 van deel B van de ontwerp-omgevingsvisie zien wij de gearceerde zone 'transformatie in het groen' ter plekke van de Papyrusdreef als 'ontwikkelingszone' aangeduid voor het eerst terug in fase 3 'Later (t/m 2040)'. In de afbeelding ervoor op pagina 28, fase 2 'Straks (t/m 2035)' is deze zone niet opgenomen. Wij concluderen hieruit dat eventuele ontwikkelingen in de genoemde zone niet eerder plaats zullen hebben dan 2035, en mogelijk erna. -> Graag vernemen wij of onze conclusie wat betreft de fasering juist is ten aanzien van de gearceerde zone 'transformatie in het groen' ter plekke van de Papyrusdreef, en dat deze op zijn vroegst zal plaatsvinden vanaf 2035. c. **Begrip ontwikkelingszone** Zoals in voorgaand punt genoemd, wordt de gearceerde zone in deel A van de ontwerpomgevingsvisie 'Transformatie in het groen' genoemd (met een begripsomschrijving) en komt deze zone in deel B van de ontwerp-omgevingsvisie terug als 'Ontwikkelingszone'. Terwijl in deel B ook gesproken wordt over transformaties. De term 'Ontwikkelingszone' wordt niet toegelicht in het document. -> Graag vernemen wij of met de term 'Ontwikkelingszone' in deel B van de ontwerpomgevingsvisie hetzelfde wordt bedoeld als (de	het hier schematische weergave. Als er een nadere uitwerking plaatsvindt, dan zullen grenzen en nieuwe routes preciezer worden afgewogen. Bij de uitwerking van deze beleidsnota omgevingsvisie 2040 worden belanghebbenden betrokken. Over elk plan zal apart worden besloten. In de Uitvoeringsstrategie is het gebied rondom de Papyrusdreef aangegeven als Ontwikkelzone op de kaart van Fase 3 "Later". Dit is hetzelfde als het groen/oranje gebied in deel A, en daarvoor gelden dus de regels voor Groene buurtranden (eerder 'Transformatie in het groen'). Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier

Nr.	Reactie	Antwoord
	begripsomschrijving van) ‘Transformatie in het groen’ in deel A van de ontwerp-omgevingsvisie. **3. ‘Park de Gagel’ in relatie tot ‘transformatie in het groen’ en het parkgedeelte aan de Papyrusdreef** U geeft aan op pagina 43, deel A ontwerp-omgevingsvisie, dat transformatie in het groen wenselijk is mits ‘het zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied’. Reeds eerder al (december 2020) hebben wij vanuit de buurt (Papyrusdreef) aangegeven dat het park aan de (hoek) Papyrusdreef/ Tigrisdreef dat nu wederom opgenomen is als gebied voor ‘transformatie in het groen’, wellicht verbeterd kan worden wat betreft overzicht en groeninrichting. Maar een nieuwbouw op deze locatie zal zeker niet bijdragen aan een kwalitatieve – laat staan kwantitatieve – verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied. -> Naar ons inzicht dient het gedeelte dat nu park is, gelegen in de hoek ‘Papyrusdreef/Tigrisdreef’ ook als park aangemerkt te worden en niet als zone voor transformatie in het groen (alleen nieuwbouw zou op die plek aan de orde kunnen zijn, er is immers geen bestaande bouw in het park). Uitgangspunt voor het park is onder meer: ‘De kenmerkende groene structuur van het park strekt zich uit tot in de aangrenzende buurtjes en blijft waar mogelijk behouden of wordt versterkt.’ Een voorstel in het plan voor hoe dit gedeelte van het park door groeninrichting nog beter aansluit bij enerzijds het park en anderzijds als ‘steppingstone’ naar de wijk, is hier gewenst; in plaats van het wegnemen van groen voor nieuwbouw. Aanvulling dd 20 mei Wij ontvingen van [indiener 514] een kopie van hun zienswijze van 20mei24.	meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij sluiten ons graag aan bij deze zienswijze en vragen u ook deze zienswijze namens ons verzonden te beschouwen. Vandaar dat u deze als bijlage bij deze mail vindt. Wellicht overbodig te benadrukken dat deze zienswijze van [indiener 514] GEEN vervanging betreft van onze eigen zienswijze, maar een aanvulling. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo'n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: 'Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.' Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen." De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd	

Nr.	Reactie	Antwoord
	met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen 'Transformatie in het groen.'	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’	

Nr.	Reactie	Antwoord
	(Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
411	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.

Nr.	Reactie	Antwoord
412	De VvE Trinidaddreef 1-15 wil bij deze reageren op het ontwerp Omgevingsvisie Overvecht. Wij verzoeken om afzonderlijk op elk van onderstaande zeven punten inhoudelijk te reageren. 1. Weergave Experimentele Flat Trinidaddreef Het gebouw van de VvE Trinidaddreef is een van de tien Experimentele Flats en is sinds 2017 een gemeentelijk monument. Slechts op 1 kaart is de Trinidaddreef als monument weergegeven. Op alle andere kaarten staat het blok (in tegenstelling tot de andere Experimentele Flats) in het plekkenplan als stedelijk gebied. Pas alle andere afbeeldingen in de documenten aan en visualiseer de Trinidaddreef vergelijkbaar met de andere Experimentele Flats. 2. Omgeving als stedelijk gebied Het gebied wordt in de Concept Omgevingsvisie gekenmerkt als stedelijk gebied waarbij gezocht wordt naar een parkeervoorziening. Wij zijn fel tegen een transformatie van het gebied naar stedelijke bebouwing met een bouwhoogte van 10 woonlagen. In deze omgeving van Overvecht-Noord staan al veel 10-hoog complexen. Als er een diversiteit aan woningen moet zijn (is een ambitie van de gemeente), dan zijn de gewilde eengezinswoningen in het gebied noodzakelijk. Nog meer hoogbouw leidt tot meer monotone bebouwing. Daarnaast vinden wij hoogbouw rondom de Experimentele Flats, die vanuit de filosofie gebouwd zijn in een groene omgeving (ook wel eens parkwonen genoemd) niet passen en dus ook niet wenselijk. Het voornemen tot transformatie kan dat leiden tot waardevermindering van de woningen in het hele gebied en mogelijk niet meer investeren in goed onderhoud. Kwalificeer het gebied met de lage eengezinswoning als Woonbuurt en visualiseer dit in geel. 3. Voorzieningen Aansluitend op het vorige punt, zijn wij ook geen voorstander van voorzieningencluster aan de Marowijnedreef. Om het winkelcentrumpje	1. De buurt waarin het gebouw aan de Trinidaddreef is gelegen wordt in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 aangeduid als ‘stedelijke buurt’. Het vormt een overgang tussen de woonbuurt en het hoogstedelijke gebied bij de toekomstige HOV halte. Verdichting is een belangrijk onderdeel van de opgave voor deze gebieden. Wij zijn ons bewust van het feit dat het gebouw aan de Trinidaddreef één van de 10 experimentele flats is. Dit is voor ons geen reden om de afbeeldingen van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 aan te passen. Uitgangspunt is dat alle initiatieven en plannen bijdragen aan de gewenste bredere wijk- en buurtverbetering en dat we behouden wat goed is, versterken, en vernieuwen waar nodig. Cultuurhistorische elementen zoals monumenten, karakteristieke bebouwingsensembles en groenplekken zijn kwaliteiten die we koesteren. Dit staat beschreven in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 in het hoofdstuk ‘Overvechtse karakteristiek’. Op de bijbehorende kaarten op pagina 49 en op pagina 50 staan de monumenten en de bijzondere complexen in de wijk aangeduid. Het gebouw aan de Trinidaddreef maakt hier ook onderdeel van uit. Wij zien hier kansen om in deze buurt nieuwe woningen en voorzieningen toe te voegen en een aantrekkelijk stedelijk milieu te creëren en daarbij tegelijkertijd de waardevolle monumentale bebouwing en de karakteristieke bebouwingsensembles te behouden. 2. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving . Op deze manier kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect op de leefbaarheid en klimaatadaptatie en groen van de hele wijk. Dit gebied is in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 aangeduid als "stedelijke buurt'. Het vormt een overgang tussen de woonbuurt en het hoogstedelijke gebied bij de toekomstige HOV halte. Verdichting is een belangrijk onderdeel

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Klop levensvatbaar te houden, is het beter om daar de voorzieningen te concentreren. Een deel van de Experimentele Flat aan de Trinidaddreef zou volgens het ontwerp Omgevingsvisie ook getransformeerd kunnen worden naar voorzieningen. Gezien punt 1 hierboven lijkt ons dat onmogelijk en op voorhand zal de VvE Trinidaddreef daar niet aan meewerken. *Verwijder de voorzieningencluster langs de Marowijnedreef uit de afbeeldingen. En zeker uit het deel van de Experimentele Flat.* 4. **Groen verbinden = KANS!** Het is de ambitie om groen toe te voegen in de wijk. Het groen rondom de Experimentele Flats wordt doorsneden door de Marowijnedreef. In de Omgevingsvisie komt een afsluiting op de Rio Branco-dreef. Het Pascalplein wordt getransformeerd en daar rijden geen auto's meer. Het is dan niet mogelijk om met de auto van de Marowijnedreef naar de Gangesdreef te rijden. Die route is nog wel mogelijk voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). Dit biedt de mogelijkheid ter hoogte van de Experimentele Flats het groen te verbinden en daarmee extra groen toe te voegen conform de ambitie. *Geef in de bijgestelde visie aan dat ruimtelijk door groen alle Experimentele Flats worden samengevoegd.* 5**. Participatie-inbreng genegeerd** Er zijn inloopbijeenkomsten geweest en één van de bewoners van de VvE heeft bovenstaande punten eerder mondeling ingebracht. Dit heeft niet tot bijstelling geleid. De reactie in het participatie-document gaat daarbij niet in op een inhoudelijke reactie met motivatie op het ingebrachte punt. Gewezen wordt op de voorgenomen stedelijke bouw in het gebied. Zoals hierboven in punt 2 en 3 aangegeven kan dit niet gelden voor de Experimentele Flat aan de Trinidaddreef (monument) en is er dus wel degelijk een kans om met een groenzone deze bijzondere bouw te verbinden. Daar wordt niet op ingegaan. *Uit participatieverslag pagina 35*	van de opgave voor deze gebieden. Dat hoeft niet per sé in de vorm van hoogbouw. De basishoogte van bebouwing is 4 tot 6 lagen (stedelijke laag) met ruimte voor accenten tot 10 lagen. Dat deze bebouwing de monotonie van het gebied versterkt zijn we niet met u eens. Wij denken dat dit gebied in de toekomst juist een aanvulling kan zijn op de bestaande buurten. Een goede woningmix is daarbij een belangrijk uitgangspunt. Het behoud van de menselijke maat, versterken van de leefbaarheid en de cohesie zijn daarbij belangrijke doelstellingen. 3. In de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 maken we onderscheid in winkelcentra (met een winkelwagen op de kaart) en andere voorzieningenclusters. Overvecht Centrum wordt een sterk hart van de wijk en ook voor de stad . Daarnaast zijn er 3 buurtwinkelcentra aangegeven. Overige voorzieningenclusters zijn aanvullend op deze winkelcentra, denk daarbij aan bijvoorbeeld aan maatschappelijke (buurt)voorzieningen (zorg, opvang), passende werkfuncties, ontmoetingsplekken etc. dichter bij huis. U heeft gelijk dat er wellicht te veel concrete roze vlekken waren getekend. We hebben dit aangepast in de visie. Het beoogde doel van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is een levendige route te creëren tussen de twee winkelcentra en naar de HOV halte, met ruimte voor andere passende voorzieningen. Dit doel hebben we nu anders passender weergegeven op de kaart "Verschillend en Iedereen", namelijk door middel van een stippelzone rond der route. 4. Het vergroenen van overbodige infrastructuur past goed bij de uitgangspunten van de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Bij een toekomstige herinrichting van de openbare ruimte zullen we kijken wat de mogelijkheden zijn voor vergroening met betrekking tot de benodigde ontsluiting.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Zie hieronder nogmaals de kans om groen toe te voegen. Toevoegen van groen is ook één van de uitgangspunten van de Omgevingsvisie. *Wij pleiten alsnog met deze inbreng voor een bijstelling en verwachten een alsnog een concreet inhoudelijk antwoord op dit specifieke punt.* 6. Meer autokilometers De Carnegiedreef wordt afgesloten voor autoverkeer en de woning is met de auto alleen nog via de Franciscusdreef en Rio Brancodreef te bereiken. Dit leidt tot meer autokilometers en langere reistijden, bijvoorbeeld van/naar het centrum Overvecht of van/naar de polikliniek op de Neckardreef. *Graag een inhoudelijke reactie op dit punt.* 7. Sociale veiligheid Als er 's avonds geen autoverkeer meer en af en toe een bus over de Carnegiedreef rijdt, wordt dit een sociaal onveilige route om daar te lopen of te fietsen. Het wordt dan een no-go-area. *Graag een inhoudelijke reactie op dit punt.*	5. In het participatieverslag zijn vele duizenden meningen en reacties uit verschillende gesprekken, bijeenkomsten en enquêtes gebundeld en samengevat. Deze hebben we voorzien van een reactie hoe daarmee is omgegaan in de ontwerp beleidsnota omgevingsvisie 2040. In deze reactienota reageren we op alle ingediende zienswijzen en lichten we toe hoe deze wel of niet zijn meegenomen in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. 6. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 7. De Carnegiedreef wordt een groene promenade met levendigheid. Door de toevoeging van gebouwen met een combinatie van functies zijn er meer ogen op de straat op verschillende tijdstippen. Daarnaast verwachten we ook meer drukte op straat vanwege de toegevoegde bebouwing. Ook helpt goede verlichting om het gevoel van sociale onveiligheid te verminderen.
413	Ik wil bij dezen mijn mening geven over de plannen die er nu liggen voor de toekomst van Overvecht. Ik ben grotendeels voor! Heerlijk al dat groen! Ik heb het alleen niet zo op hondenpoep. Dus ik zou wel duidelijke plekken willen waar honden wel en niet vrij mogen rennen en poepen. Misschien zelfs de hondenpoepzakjes nog eens onder de aandacht brengen. Ik ben ook helemaal voor het afsluiten van de racebanen door de wijk. Goed plan! Ik vind dat ik al heel snel vanaf mijn huisje in het centrum ben met de bus of de fiets. Maar blijkbaar kan het nog beter!	Ook in de nieuwbouw worden sociale huurwoningen gerealiseerd. Wel is het streven om het aandeel sociale huurwoningen in Overvecht te laten afnemen, het aantal sociale huurwoningen moet minimaal gelijk blijven. Landelijke regelgeving zorgt er voordat in nieuwbouw binnen een portiek geen sociale huur (in eigendom van een corporatie) en vrije sectorhuur naast elkaar kunnen worden gerealiseerd. Op blokniveau is dit wel mogelijk. We willen dan ook dat binnen een blok meerdere segmenten worden gerealiseerd.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het lijkt me prima om meer woningen te bouwen in Overvecht maar ik heb vraagtekens bij de wens om geen of weinig sociale huurwoningen toe te voegen. Een mix van sociale huur en duurdere huur of koop komt de leefbaarheid van een wijk ten goede. Dat is algemeen bekend. Maar dan moeten die woningen wel door elkaar heen staan. Een flat met 80 sociale huurwoningen met daarnaast een flat met 80 vrije sectorwoningen geeft op papier een verhouding van 50/50. Maar in de praktijk zal het prettiger wonen zijn in de flat met vrije sectorhuur dan in de flat met sociale huur. Dan heb je niet bereikt wat je wil. Ik ben bang dat je gewoon nog meer van die fancy flats rond Winkelcentrum Overvecht krijgt vol met jonge tweeverdieners en dat de oude 10-hoge flats waar mensen met een uitkering, migranten of mensen met een rugzakje wonen nog aftandser lijken.	
414	In de ontwerp-omgevingsvisie staat dat volkstuincomplex Ons Genot aan de 2e Polderweg mogelijk verplaatst wordt naar het Noorderpark, om plaats te maken voor sportvelden. Bij de totstandkoming van de visie is echter geen invulling gegeven aan participatie en de visie gaat voorbij aan de bijzondere kwaliteiten van het volkstuincomplex. Wij lichten dit graag verder toe in deze brief en willen u vragen een visie op te stellen die uitgaat van behoud van Ons Genot. **Achterwege blijven van participatie** Participatie is een belangrijke pijler onder de Omgevingswet. Ook voor omgevingsvisies is participatie zeer relevant. “Met participatie kunnen overheden bij inwoners of gebruikers van een gebied perspectieven en toekomstbeelden ophalen”[12]. Als gemeente heeft u participatie eveneens hoog in het vaandel staan volgens uw participatiebeleid. “In Utrecht kan iedereen meedenken, meedoen en invloed uitoefenen op wat de gemeente doet”[13]. Daar hebben wij weinig van gemerkt helaas.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

[12] https://iplo.nl/regelgeving/omgevingswet/participatie/participatie-instrumenten/participatie-omgevingsvisie/
[13] https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/beleid/participatiebeleid/

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het voornemen in de ontwerp-omgevingsvisie om Ons Genot te verplaatsen kwam als een donderslag bij heldere hemel. Onze vereniging is niet betrokken bij de totstandkoming van de ontwerp-omgevingsvisie. De gemeente geeft hiermee een signaal af dat er geen belang wordt gehecht aan de betrokkenheid en mening van de volkstuinvereniging. Het gevolg is dat er veel onrust is ontstaan. Mogelijke verplaatsing heeft nu al een verlammend effect op plannen van leden om hun huisje of tuin op te knappen. En hoe kan een vereniging geloofwaardig zijn bij het handhaven van regels, als de gemeente totaal geen belang hecht aan de toekomst van het volkstuincomplex? **Kwaliteiten van de fysieke leefomgeving** Als gemeente bent u verplicht om een goed beeld te vormen van alle belangen die spelen in een plangebied. Dit valt onder het zorgvuldigheidsbeginsel van de Omgevingswet en staat ook opgenomen in de Nota van toelichting Invoeringsbesluit Omgevingswet. Een omgevingsvisie moet op hoofdlijnen een beschrijving van de kwaliteiten van de fysieke leefomgeving bevatten. Ontwikkelingen op het gebied van cultureel erfgoed, natuur, landschap, natuur, water en andere (niet-ruimtelijke) zaken die relevant zijn moeten volgens de wet beschreven en meegewogen worden.[14] Het bereiken van 'een goede omgevingskwaliteit' is opgenomen in de centrale doelstelling (artikel 1.3) van de Omgevingswet. “Omgevingskwaliteit duidt op het belang van aspecten als cultureel erfgoed, architectonische kwaliteit van bouwwerken, stedenbouwkundige kwaliteit en kwaliteit van natuur en landschap. Het gaat daarbij zowel om de menselijke beleving van de fysieke leefomgeving als om de intrinsieke waarden die de maatschappij	

[14] https://vng.nl/sites/default/files/publicaties/2018/omgevingsvisie_20180531.pdf

Nr.	Reactie	Antwoord
	toekent aan de identiteit van gebieden en aan dier- en plantensoorten."[15] Vreemd genoeg wordt in de ontwerp-omgevingsvisie voor Overvecht met geen woord gerept over de bijzondere kwaliteiten van Ons Genot. Hoe tot de locatiekeuze voor sportvelden is gekomen wordt ook niet duidelijk. Dat het volkstuincomplex over bijzondere kwaliteiten beschikt staat echter buiten kijf. De ontwerp-omgevingsvisie staat vol met quotes en volzinnen over een groene en gezonde stad, over samenwerken en behoud van het karakter van de wijk. Juist op Ons Genot is dit allemaal van toepassing. **Sociaal-maatschappelijke waarde** Vele decennia al is Ons Genot een plek waar mensen uit de wijk, stad en ver daarbuiten samen komen. Het is een terrein waar leden met verschillende achtergronden en uit alle lagen van de bevolking elkaar vinden. Samen onderhouden zij de tuinen en het terrein. De vereniging organiseert verschillende evenementen en het terrein is een belangrijke sociale ontmoetingsplek voor jong en oud. Ons Genot is een samenleving in het klein met vele connecties in de wijk en ver daarbuiten. Verplaatsing van het complex duurt jaren en tot die tijd zal nagenoeg niemand nog investeren in zijn tuin. Verplaatsing vraagt uiteindelijk om veel grotere investeringen. Voor veel leden zal dit niet haalbaar of wenselijk zijn vanwege de hoge leeftijd, de grote tijdsbesteding of de kosten die hiermee gepaard gaan. Verplaatsing van Ons Genot betekent dus het verdwijnen van een bestaande sociale ankerplaats en doet inbreuk op het bestaande sociale weefsel van de wijk. **Ecologische waarde**	

[15] https://www.mooinederland.nu/abc/omgevingskwaliteit

Nr.	Reactie	Antwoord

Landelijk is er nog maar weinig onderzoek gedaan naar de ecologische waarde van volkstuinen. Het Algemeen Verbond van Volkstuinverenigingen in Nederland (AVVN) is hier samen met Naturalis Biodiversity Center wel mee bezig. Van onderzoek uit het buitenland is bekend dat volkstuinen de hoogste biodiversiteit kennen van alle vormen van stadsnatuur. Daarnaast zal bij verplaatsing een vergelijkbaar niveau aan soortenrijkdom pas na ongeveer tien jaar bereikt worden.[16]

Ook op Ons Genot is de flora en fauna indrukwekkend en is sprake van een enorme soortenrijkdom. De afwisseling van natte en droge natuur en de overgang van veen- naar rivierkleigronden versterken de diversiteit aan plant- en diersoorten des te meer. Op een groter schaalniveau draagt het complex bij aan de biodiversiteit van de Vechtzone en dus de natuurgebieden rond de Vecht. Verplaatsing van Ons Genot en vervanging door sportvelden betekent dus onmiskenbaar de vernietiging van biodiversiteit op het terrein en in de directe omgeving.

Cultuurhistorische waarde
In het buitenland is een bescherming van volkstuinen als monument niet ongewoon.[17] In Nederland komt dit nagenoeg niet voor en zeker niet voor volkstuincomplexen die gerealiseerd zijn in de jaren zestig en zeventig. Met de toenemende aandacht voor het erfgoed uit de Post 65 periode kan dit gaan veranderen. Volkstuinen kunnen gezien worden als materieel erfgoed, groen erfgoed, en de volkstuincultuur als belangrijk immaterieel erfgoed.[18]

Ons Genot is nauw verbonden met de geschiedenis van Overvecht en Utrecht. Met de komst van de grote uitbreidingswijken in de zestiger en

[16] https://stadszaken.nl/artikel/5920/soortenrijke-volkstuinen-nu-ook-op-de-rode-lijst
[17] https://www.canonsociaalwerk.eu/1784_nut/2009-Marian-Lenshoek-historie-van-de-volkstuin.pdf
[18] https://erfgoedstem.nl/presentatie-volkstuinenkaart-zuid-holland/

Nr.	Reactie	Antwoord

zeventiger jaren zijn verschillende volkstuincomplexen gerealiseerd in de stad. Burgemeester De Ranitz opende Ons Genot in 1967. “Vooral voor de flatbewoners, die geen eigen tuin hebben, is dit werk een uitstekende recreatie”, aldus de burgemeester tijdens de opening.[19] De gemeentelijke bouwdienst verzorgde de terreinaanleg en tuinhuisjes omdat de gemeente zich ‘moreel verplicht’ voelde te helpen.

Als ergens het verhaal van de naoorlogse volkstuincultuur in Utrecht verteld kan worden dan is het wel bij Ons Genot. De aanleg van het terrein is goed bewaard gebleven. De regels voor het type tuinhuis en het groen hebben er aan bijgedragen dat het oorspronkelijke karakter niet ingrijpend is veranderd. Op andere volkstuincomplexen is dit minder het geval. Omdat de regels relatief streng zijn bij Ons Genot is de volkstuincultuur kenmerkend voor de Post 65 periode. Ons Genot is sociaalhistorisch, typologisch, qua gaafheid en qua volkstuincultuur dus een waardevol ensemble. Verplaatsing betekent het verdwijnen van de cultuurhistorische kwaliteiten van het complex.

Conclusie
Verplaatsing van volkstuincomplex Ons Genot leidt tot een aantasting van de sociaal-maatschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarde van het terrein. Dit is niet betrokken bij het opstellen van de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht. De ontwerp-omgevingsvisie voldoet daarmee niet aan het zorgvuldigheidsbeginsel en sluit niet aan bij het bereiken van een goede omgevingskwaliteit conform de Omgevingswet.
Behoud van de bijzondere kwaliteiten en het bereiken van een goede omgevingskwaliteit is alleen mogelijk door behoud van het volkstuincomplex op de huidige locatie. Wij willen u dan ook vragen de ontwerp-omgevingsvisie hierop aan te passen.

Alternatieven

[19] https://hetutrechtsarchief.nl/collectie/38FB4F867D6D4ABFA923072B7314CCE3

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het is duidelijk dat de stad groeit en sportvoorzieningen mee moeten groeien. Maar het is niet duidelijk waarom dit ten koste moet gaan van bestaande kwaliteiten en ook niet wat de alternatieven zijn. Ontwerpend onderzoek kan tot creatieve opties leiden die vooraf niet bedacht zijn, zoals meervoudig ruimtegebruik en de combinatie met verdichting op het bedrijventerrein Overvecht. Dit kan prachtige voorstellen opleveren. De sportvelden boven op de IKEA aan de andere kant van de stad zijn hier een goed voorbeeld van. Wij willen u dan ook meegeven breder te kijken naar de locatiekeuze van de sportvelden en Ons Genot uit te sluiten als mogelijke locatie. **Van vernietiging naar versterking** Aanvullend willen wij u vragen een ambitie op te nemen in de omgevingsvisie die de kwaliteiten van Ons Genot juist benut! Een ambitie die niet in het teken staat van vernietiging maar juist van versterking van de bijzonderheid van het complex: - De relatie versterken met de wijkbewoners van Overvecht via natuureducatie en onderwijs, of andere activiteiten. Hierbij kan een link gelegd worden met het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid waar Overvecht onderdeel vanuit maakt. - Met Naturalis onderzoek uitvoeren naar de ecologische waarde van het complex, deze beschermen, het beheer daarop afstemmen en daarmee van Ons Genot een voorbeeld maken voor andere terreinen in Nederland. - Samen met het AVVN een cultuurhistorische analyse en waardering opstellen. Het terrein en de volkstuincultuur vervolgens te erkennen en te beschermen als erfgoed, en de principes achter deze cultuur verder uit te dragen vanwege het belang voor een groene, gezonde en betere wereld.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ons Genot is een parel in Overvecht, te bijzonder en te waardevol om te grabbel te gooien. Zijn we als samenleving niet ‘moreel verplicht’ om dit te behouden?	
415	Met veel interesse hebben wij – Utrechtse ondernemers en samenwerkingspartners van de gemeente – kennis genomen van de ter inzage liggende ontwerp-omgevingsvisie Overvecht. Met elkaar en in overleg met MONK Architecten hebben wij de ontwerpvisie bekeken. Aangezien wij momenteel uitgebreid met de gemeente in gesprek zijn over een ontwikkellocatie (aan de Taagdreef), lijkt het ons zinvol om onze gedachten te delen. Bij dezen maken wij graag onze zienswijze aan u kenbaar. Allereerst spreken wij graag onze waardering uit voor de kwaliteit en volledigheid van het stuk, dat met zichtbare zorgvuldigheid tot stand is gebracht en een mooi beeld toont van hoe Overvecht er in de toekomst uit kan komen te zien. Ook zijn wij verheugd te lezen dat er veel overeenkomsten zijn tussen de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht (hierna: omgevingsvisie) en onze eigen visie op hoe onze plannen en activiteiten kunnen bijdragen aan de ambities van de stad Utrecht en in het bijzonder de wijk Overvecht. Om Overvecht op een gezonde manier te laten meegroeien met de stad zijn tot 2040 minimaal 5000 extra woningen nodig, voor verschillende doelgroepen. De omgevingsvisie beschrijft de behoefte aan gemengde wijken voor verschillende typen bewoners en legt nadruk op het behoud van diversiteit. Om zowel huidige als nieuwe wijkbewoners op een passende en toekomstbestendige manier te kunnen laten wonen, zijn zowel meer betaalbare huur als koopwoningen nodig. Naast de ambitie om meer woningen bij te bouwen – die wij volledig kunnen onderschrijven – is een aantal specifieke punten ons in positieve zin opgevallen: - Er wordt ruimte geboden voor enkele hoogstedelijke gebieden waar wonen, werken en voorzieningen in een prettige mix samenkomen;	Dank voor uw positieve reactie. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is bewust gekozen om de grootste verdichting te situeren op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gebieden) en dit te beperken tot een aantal specifieke gebieden waar de hoogstedelijkheid bijdraagt aan het versterken van de ruimtelijke hoofdstructuur. Zo is de Carnegiedreef – Zamenhofdreef ruggengraat van Overvecht van noord naar zuid. Hier komt Hoogwaardig Openbaar Vervoer en nieuwe hoogstedelijke bebouwing. Deze Centrale as wordt getransformeerd tot een aantrekkelijke en levendige groene autovrije promenade. Hier is op specifieke plekken ruimte voor zorgvuldig ingepaste hoogteaccenten. In de oranje "stedelijke gebieden" is ook verdichting mogelijk, mits dit bijdraagt aan de herkenbaarheid van stedelijke structuren als de Franciscusdreef, Einsteindreef en Brailledreef en het verbeteren van gebieden die (van oorsprong) een wat onduidelijkere stedenbouwkundige structuur hebben. We bouwen daar voort op bestaande kwaliteiten en vernieuwen waar kan. Voor de spelregels en bouwhoogten verwijzen wij u naar de aangepaste Beleidsnota omgevingsvisie 2040, hoofdstuk "ruimte voor groei". Bouwhoogten zijn daarin niet veranderd ten opzichte van de ontwerp omgevingsvisie, wel verduidelijkt. Wij zijn het met u eens dat verdichting op de locatie van de squash de levendigheid in het gebied kan verbeteren en een positieve invloed kan hebben op de sociale veiligheid. Wij zien ook dat de squash een belangrijke sociale functie heeft en kan bijdragen aan de gezondheid van

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Er wordt slimmer omgegaan met de bestaande ruimte. Dat betekent o.a. hoger bouwen en meer ruimte voor functiemenging binnen gebouwen. Door hoger te bouwen waar het kan, worden de openbare ruimte en het groen zoveel mogelijk gespaard. Ook worden mogelijkheden gezien voor het toevoegen van woningen in en op bestaande bouw; - Met woningbouw wordt bijgedragen aan wijkverbetering, bijvoorbeeld door het creëren van gemeenschappelijke voorzieningen en hierdoor anonimiteit te verminderen en de sociale veiligheid te vergroten; - Het autogebruik wordt ontmoedigd ten behoeve van milieu én veiligheid. Er blijft voldoende oog voor een goede bereikbaarheid. Bij nieuwbouw worden lagere parkeernormen gehanteerd en kleinere ontwikkelingen in de buurten worden gezien als maatwerk; - De visie heeft oog voor een goede mix van verschillende doelgroepen, waaronder jongeren, middeninkomens en studenten, die kunnen bijdragen aan de draagkracht van de wijk. Er worden daarom vooral woningen voor kleine huishoudens toegevoegd. Verder hebben wij met veel belangstelling naar de kaart en toekomstige gebiedsindeling gekeken. Dit geeft een helder beeld van de verschillende typen buurten en ontwikkelrichtingen. De ambities staan duidelijk beschreven en de visuele ondersteuning geeft er extra kleur aan. Naast alle beschreven ambities en keuzes die wij als positief, geruststellend of ten minste begrijpelijk kunnen bestempelen, zijn er ook enkele onderwerpen die ons inziens meer aandacht en/of toelichting verdienen in de omgevingsvisie: Er zijn nu drie hoogstedelijke gebieden voorzien, waar ook ruimte is voor hoogbouw. Tegelijkertijd wordt aangegeven dat er spanning zit tussen de verschillende ambities en opgaven, zoals groenbehoud enerzijds en het bouwen van voldoende woningen anderzijds. Dit	meer Overvechters. Welke vorm deze verdichting hier zou moeten krijgen onderzoeken we graag verder. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 geeft daarbij de spelregels en uitgangspunten. We zien dat het huidige aanbod aan sociale huurwoningen en andere segmenten onvoldoende aansluit bij de behoefte van ouderen, jongeren en studenten. In de nieuwbouw zien we daarom kansen om ook in de sociale huur meer op deze groepen in te zetten. Tegelijkertijd zien we in de huidige voorraad ook juist grote woningen die op moment sociaal verhuurd worden, maar ook goed zouden passen bij middeninkomens. Het is dan ook de combinatie van nieuwbouw en aanpassingen in de bestaande bouw die voor al deze doelgroepen meer keuze moeten bieden voor Overvechters en andere woningzoekenden om een passende woning te vinden. Voor wat betreft het vergroten van de financiële haalbaarheid van projecten door gemeenten verwijzen wij naar de Utrechtse Aanpak. Binnen de Utrechtse Aanpak wordt gestructureerd onderzocht welke projecten wel of niet haalbaar zijn binnen de marktomstandigheden, in combinatie met de gemeentelijke beleidseisen. Als het project ondanks de optimalisaties geen haalbare businesscase oplevert, dan kijken we naar gerichte maatregelen (maatwerk) om alsnog te komen tot een haalbare businesscase. We doen dit niet bij ieder project. Zie voor nadere informatie de raadsbrief Stappenplan Utrechtse Aanpak op gang houden woningbouw, dd. 11 september, kenmerk 1272100. Dank dat u zich wil blijven inzetten voor een mooi en toekomstbestendig Overvecht voor iedereen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	spanningsveld kan in onze ogen worden overbrugd door ook in andere delen van Overvecht ruimte te maken voor hoogteaccenten tot 70 meter (met waar mogelijk meer dan 10 bouwlagen). Vooral het oranjekleurige stedelijke gebied in het zuidwesten van de wijk, rondom de Taagdreef, leent zich hier ons inziens goed voor, mede door de ligging tussen Overvecht en andere meer stedelijke wijken met hoogteaccenten (zoals aan de Van Lieflandlaan en Gerbrandystraat). Naast het stationsgebied zien wij ook deze buurt als poort naar Overvecht en zijn wij van mening dat een hoogstedelijk karakter deze buurt goed past. Bovendien denken wij dat hoogbouw aan de Taagdreef goed passend is omdat het de directe omgeving van het squashcentrum verbetert. Door veel woningen toe te voegen op deze locatie ontstaat meer sociale controle op straat. Zo zorgt de functiemenging die typerend is voor een hoogstedelijk gebied voor meer veiligheid in de openbare ruimte. En dat is niet het enige voordeel. Ook de verbinding tussen Squash Utrecht en de wijk zal groeien, waar beiden baat bij hebben. Het zou mooi zijn als de doelgroep van het squashcentrum, die nu voor een groot deel van buiten de wijk komt, zich uitbreidt naar meer Overvechters. Dit hoeft absoluut niet ten koste te gaan van de regiofunctie maar aanvullend daarop meer lokale binding zou volgens ons goed zijn voor de wijk, die voor de gezondheid van de inwoners belang heeft bij een gevarieerd aanbod aan sportvoorzieningen in de nabijheid. Daarnaast zijn, zoals genoemd, zowel de beschreven ambities als de kaart en illustraties helder en in onze ogen veelbelovend. Tegelijkertijd lijken de ambities op sommige punten enigszins tegenstrijdig. Zo worden ouderen, jongeren en studenten genoemd als belangrijke doelgroepen voor nieuwbouw terwijl het niet de bedoeling is dat het aandeel sociale huurwoningen (waar deze groepen in verhouding juist veel voor in aanmerking komen) in de wijk stijgt. Een ambitieuze visie verdient an sich geen commentaar wat ons betreft maar wij maken ons	

Nr.	Reactie	Antwoord
	op sommige punten wel zorgen om de realiseerbaarheid, mede door het detailniveau waarop bepaalde zaken in de visie worden vastgelegd. Het is goed dat de gemeente een heldere visie heeft en deze bekendmaakt bij inwoners en andere belanghebbenden. Ons inziens is een visie vooral richtinggevend en kaderstellend en daardoor op een lager schaalniveau (bijvoorbeeld binnen een project) vooral behulpzaam bij het maken van afspraken. Wij hopen van harte dat de ambities en gemaakte keuzes elkaar niet in de weg zitten dan wel belemmerend werken in de realisatie ervan. Verder wordt, wat betreft de realiseerbaarheid van de benodigde nieuwbouwwoningen de afhankelijkheid van financiële bereidheid van derden om te investeren in extra woningen genoemd als voorwaarde. Met als toevoeging dat de financiële haalbaarheid per project zal worden onderzocht. Dit is een vanzelfsprekend onderdeel van elk project, waarbij wij graag de kanttekening plaatsen dat de gemeente – hoewel inderdaad afhankelijk van derden – de financiële haalbaarheid zelf kan vergroten door bijvoorbeeld een gunstige berekening van leges en door stapeling van eisen te voorkomen. Daar wij een gedeeld belang hebben om bij te dragen aan een verbetering van de wijk, hopen we dat u ontvankelijk bent voor onze mening, zorgen en suggesties. Tot slot benadrukken wij graag dat wij ons graag blijven inzetten om, in samenwerking met de gemeente en andere partners, bij te dragen aan een mooi en toekomstbestendig Overvecht voor iedereen.	
416	Het betreft hier de voorstellen voor de buurt Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel en omvat een drietal punten: 1. In het ontwerp omgevingsvisie wordt voorgesteld om het Noorderpark als mogelijke locatie in te richten voor verschillende functies zoals opwekking van duurzame energie, recreatie, sport en wateropvang. Ons inziens is het niet wenselijk om in dit gebied deze verschillende functies vorm te geven. Er is nu sprake van een agrarisch gebied en	1. Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie

Nr.	Reactie	Antwoord
	een natuurlijke, parkachtige omgeving met kleinschalige recreatie, waarin veel verschillende planten en bomen voorkomen en zich veel vogels en ander wild bevindt. Als deze grootschalige functies hier ingericht zouden worden, schaadt dat de natuur, het wild en de agrarische functie. Daarnaast is het naar ons idee ook niet passend om in deze omgeving waarin diverse objecten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie staan (Unesco Werelderfgoed!), zaken zoals windmolens, zonnepanelen, voetbalvelden, etc. geplaatst worden. Graag zouden wij deze groene zone aan de rand van Overvecht willen behouden zoals het nu is ingericht. 2. Er wordt op het kaartje een gewenste nieuwe fiets-/wandelroute ingetekend in het Noorderpark. Deze zou dan de agrarische percelen doorsnijden. Aangezien wij een agrarisch bedrijf hebben op dit perceel gaat ons dit direct aan. Een nieuw fiets-/wandelpad is niet verenigbaar met onze bedrijfsvoering (het vee moet vrij in- en uit kunnen lopen naar de stal-weiland, landbouwmachines moeten zich vrij over het perceel kunnen begeven). Er staan diverse mogelijke over- en onderdoorgangen getekend over/onder de NRU richting het Noorderpark. Wij vragen u om kritisch naar de aantallen te kijken en verzoeken u om minder verbindingsroutes te maken omdat er nu al voldoende zijn en het een grote kostenpost is om ongelijkvloerse verbindingen te realiseren. Daarnaast zijn fietstunnels (sociaal) onveilig en trekt dit ook hangjongeren aan.	opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. 2. De fiets/wandelroute waar u aan refereert is in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 aangegeven als Fiets/wandelroute waar de exacte ligging nog niet van bekend is. Zodra deze verbinding concreter uitgewerkt wordt, gaan we met u als belanghebbenden in gesprek om de juiste ligging te bepalen. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
417	Hoi utrecht, uuuuuu! Ik vind het een supergoed plan!	Dank voor uw positieve reactie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit gaat op de lange termijn veel bijdragen aan de mentale en fysieke gezondheid van mensen. Hard nodig! Laten we samen de wereld verbeteren.	
418	Als verontruste tuinder op het tuinencomplex van amateurtuindersvereniging Ons Genot wil ik u het volgende laten weten. De plannen om onze vereniging te verplaatsen ten gunste van aan te leggen sportvelden lijken gemaakt te zijn zonder rekening te houden met de volgende feiten. - Al 70 jaar lang bouwt de vereniging gestaag aan de ontwikkeling van meer natuurlijk groen dat als een buffer werkt tussen het stedelijk gebied en het buitengebied. - Waar in de bebouwde kom door de klimaatverandering steeds meer risico ontstaat voor oververhitting en wateroverlast, werkt ons terrein als een spons die het teveel aan water opzuigt en voor verkoeling zorgt. - In de loop der jaren in een zeer gevarieerd terrein ontstaan met prachtige volwassen bomen, sloten met natuurlijke oevers, veel insecten, vogels, amfibieën, kleine zoogdieren enz. Kortom zeer veel biodiversiteit. - Het mooie is dat dit kostbare stuk natuur voor iedereen toegankelijk is. Er wordt veel gewandeld in de omgeving en de wandelaars komen vaak het terrein op om rond te kijken, voor een kop koffie of toiletbezoek. Iedereen is welkom. - Aan cursussen die gegeven worden kan iedereen meedoen, ook niet-leden. Ook het winkeltje op zaterdag met zelfgekweekte plantjes is niet alleen voor leden maar voor alle tuinliefhebbers. Dat geldt ook voor de tuinwerkzaamheden waar ook belangstellenden aan meewerken. - Er is zeer veel belangstelling voor een tuin, zodat er een wachtlijst is. Het leuke is dat er steeds meer jonge gezinnen komen tuinieren, die allemaal ook hun kinderen meenemen die	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	op die manier kennis maken met de natuur en leren hoe hun voedsel wordt verbouwd. Ook is er speciaal voor de kinderen een door de leden gebouwde speeltuin. - Er is niet alleen biodiversiteit, maar ook veel diversiteit in de achtergrond van de leden. Doordat er verschillende leden zijn met een migratieachtergrond is er ook veel afwisseling in hoe de tuinen gebruikt en bewerkt worden en wat er wordt verbouwd. - Al het groenafval wordt op het terrein zelf gecomposteerd en is weer voor de leden beschikbaar. Omdat alles biologisch verbouwd wordt, dus zonder gif of kunstmest, blijft de grond gezond. - Perfecte kringloop! Ik zou de gemeenteraad willen vragen om toch vooral dit plan niet te laten doorgaan. Zo'n gebied moet je koesteren en niet vernietigen! Ik, en velen met mij, kunnen er niet van slapen dat zoiets rampzaligs ten uitvoer kan worden gebracht. Alstublieft, laat Ons Genot blijven!!!	
419	Ik ben een tuinierder bij tuindersvereniging Ons Genot, gelegen aan de 2e Polderweg 5 in Overvecht, Utrecht. Ik schrijf deze zienswijze om mijn ernstige zorgen te uiten over de mogelijke gevolgen van de Omgevingsvisie Overvecht voor ons geliefde tuinencomplex. In een gemeente die streeft naar een groenere, gezondere wijk en die de ecologische waarde van haar gebieden wil verbeteren, is het onbegrijpelijk dat een waardevolle plek als Ons Genot mogelijk plaats moet maken voor sportvelden of andere recreatieve zaken. **Belang van Ons Genot** - Ecologische bijdrage: Ons Genot bevordert de biodiversiteit aanzienlijk. Het complex is een toevluchtsoord voor een breed scala aan vogels, egels, insecten, eekhoorns en zelfs	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord

ringslangen. Dit is een directe bijdrage aan de ecologische waarde van Overvecht.
- Educatieve waarde: Kinderen leren hier op een praktische manier over de natuur, voedselteelt en gezonde voeding. Dit zijn onschatbare levenslessen die zeker in een stad veel waarde hebben.
- Sociale cohesie: Ons Genot brengt mensen van verschillende achtergronden en leeftijden samen. Dit bevordert sociale cohesie en creëert een hechte gemeenschap die elkaar ondersteunt en samenwerkt.
- Historische waarde: Ons Genot bestaat sinds 1963 op de huidige locatie en heeft een rijke geschiedenis. Het is opgebouwd door generaties tuinders en is een cultureel erfgoed dat gekoesterd moet worden.
- Gezondheid en welzijn: De tuinen bieden een ruimte voor ontspanning, beweging en frisse lucht, wat essentieel is voor de fysieke en mentale gezondheid van de inwoners. Dit zou zelfs een kostenbesparing kunnen opleveren voor de overheid. De gezondheidsvoordelen van groene ruimten leiden namelijk tot lagere zorgkosten. Mensen die toegang hebben tot groene ruimten zoals Ons Genot zijn doorgaans gezonder en hebben minder medische zorg, waaronder geestelijke gezondheidszorg, nodig. Ons Genot biedt bewoners de mogelijkheid om hun eigen voedsel te verbouwen. Dit draagt bij aan voedselzekerheid en vermindert de afhankelijkheid van externe voedselbronnen, wat belangrijk kan zijn in tijden van economische onzekerheid.

Argumenten tegen herontwikkeling
- Diverse milieu-gerelateerde argumenten:
    - Verlies van biodiversiteit: De aanleg van nieuwe infrastructuur zoals fietspaden zou de biodiversiteit

Nr.	Reactie	Antwoord

verstoren en de veiligheid van spelende kinderen in gevaar brengen.
    - Hittestress: In stedelijke gebieden is hittestress een groeiend probleem. Groenvoorzieningen zoals Ons Genot helpen om de omgevingstemperatuur te verlagen, wat bijdraagt aan een leefbaarder en comfortabeler stedelijk klimaat.
    - Watermanagement: De tuinen spelen een cruciale rol in waterinfiltratie en verminderen het risico op overstromingen door regenwater op te vangen en geleidelijk in de grond te laten zakken.
    - Fijnstofreductie: De planten en bomen in Ons Genot dragen bij aan de vermindering van fijnstof en andere luchtverontreinigende stoffen. Dit is essentieel voor de luchtkwaliteit en de gezondheid van de bewoners, vooral in een stedelijke omgeving als Overvecht.
- Onherstelbare schade: Het verplaatsen van Ons Genot zou een onherstelbare schade toebrengen aan het zorgvuldig opgebouwde ecosysteem en de sociale structuren. De waarde van de jarenlange inspanning kan niet zomaar op een andere plek worden gerepliceerd. Denk hierbij ook aan oude bomen, de jarenlang met liefde bewerkte grond en de dieren die hierop leven.
- Huidige betrokkenheid: Ons Genot is volledig geïntegreerd in de gemeenschap van Overvecht. Het wordt dagelijks gebruikt door buurtbewoners, scholen, en andere organisaties voor educatieve en recreatieve doeleinden.

Concrete voorstellen

- Behoud van Ons Genot: Behoud het tuinencomplex op de huidige locatie als een essentiële groene long voor de wijk Overvecht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Verbetering zonder vernietiging: Zoek naar alternatieve locaties voor nieuwe sportvelden en recreatieve faciliteiten die niet ten koste gaan van bestaande ecologisch waardevolle gebieden. - Inclusieve planning: Betrek Ons Genot en haar leden actief bij de verdere ontwikkeling van de wijk om gezamenlijk duurzame en verantwoorde beslissingen te nemen. **Conclusie** Ons Genot is een uniek en waardevol onderdeel van de wijk Overvecht, zowel ecologisch, sociaal als historisch. Het behoud van deze tuinen is cruciaal voor het welzijn van de huidige en toekomstige inwoners van Overvecht. Ik dring er bij u op aan om de plannen te heroverwegen en Ons Genot te behouden als een groene oase en bron van biodiversiteit en gemeenschap.	
420	Bij deze nog een toevoeging aan mijn bezwaren tegen het omgevingsplan voor Overvecht: Als mijn moeder of ik bezoek krijgen zijn dat personen met een auto omdat ze verder weg wonen en/of fysiek gezien de auto voor hen een passend vervoermiddel is. Met de plannen wordt het voor hen lastig om op bezoek te komen en betekent dit dus dat zowel mijn moeder als ik minder bezoek zullen ontvangen.....	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Bestemmingen blijven ook in de toekomst bereikbaar met de auto.
421	Wij constateren dat de huidige opzet van de Omgevingsvisie Overvecht voor Ons Genot negatieve gevolgen heeft en dat daarmee belangrijke zaken verloren dreigen te gaan. - Ons Genot is een openbaar terrein en vrij toegankelijk voor iedereen. Het terrein wordt structureel bezocht door wandelaars, voorbijgangers en ouders met kinderen in de buurt. De speeltuin is erg populair. De	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de

Nr.	Reactie	Antwoord
	plannen voor verbetering van Natuurgebied Oud-Zuilen kunnen dit nog verder versterken waardoor Ons Genot zeer waardevol kan zijn op de plek waar we nu zitten. - In de afgelopen 60 jaar dat Ons Genot gesitueerd is aan de 2e Polderweg hebben we hard gewerkt aan bodemverbetering met als resultaat een grote biodiversiteit voor het gebied en een thuis voor vele dieren. Zo hebben we elk jaar een paar broeiende ooievaars, een bijenstal, een insectenmuur, paddenpoel, een wormenhotel en fruitlanen met natuurlijke oevers. Langs de natuurlijk oevers wadi's die salamanders en kikkers maar al te graag gebruiken om te overwinteren. Daarnaast leven er egels, eekhoorns, ringslangen andere kleine reptieln, uilen en diverse soorten vogels, diverse insecten. - Op het terrein is een grote verscheidenheid aan inheemse bloemen voor insecten en vogels. - De actieve leden zorgen zelf grotendeels voor het onderhoud van de stroken bosplantsoen die eigenlijk onder het beheer van de gemeente vallen. Wij als gezin constateren dat: de huidige opzet van de Omgevingsvisie Overvecht voor Ons Genot negatieve gevolgen heeft en dat daarmee belangrijke zaken verloren dreigen te gaan. - Ons Genot is een openbaar terrein en vrij toegankelijk voor iedereen. Het terrein wordt structureel bezocht door wandelaars, voorbijgangers en ouders met kinderen in de buurt. De speeltuin is erg populair. De plannen voor verbetering van Natuurgebied Oud-Zuilen kunnen dit nog verder versterken waardoor Ons Genot zeer waardevol kan zijn op de plek waar we nu zitten. - In de afgelopen 60 jaar dat Ons Genot gesitueerd is aan de 2e Polderweg hebben we hard gewerkt aan bodemverbetering met als resultaat een grote biodiversiteit voor het gebied en een thuis voor vele dieren. Zo hebben we elk jaar een paar broeiende ooievaars, een bijenstal, een insectenmuur, paddenpoel, een wormenhotel en	eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	fruitlanen met natuurlijke oevers. Langs de natuurlijk oevers wadi's die salamanders en kikkers maar al te graag gebruiken om te overwinteren. Daarnaast leven er egels, eekhoorns, ringslangen andere kleine reptielen, uilen en diverse soorten vogels, diverse insecten. - Op het terrein is een grote verscheidenheid aan inheemse bloemen voor insecten en vogels. - De actieve leden zorgen zelf grotendeels voor het onderhoud van de stroken bosplantsoen die eigenlijk onder het beheer van de gemeente vallen. - Naast al dit moois hebben we ook de eerste zadenbibliotheek van Utrecht op ons terrein. Voor ons persoonlijk als gezin en actieve tuinleden, wij zijn een gezin die na een aantal jaren gelukkig een mooi stukje grond hebben kunnen bemachtigen op Ons Genot. Op onze tuin genieten wij van een oase aan rust en ruimte. Het gevoel even te kunnen ontsnappen aan de drukte van de stad en ontspanning na een week hard werken. Mensen te ontmoeten die ook dezelfde passie delen van tuinieren en de schoonheid van de natuur. Onze kinderen leren hoe mooi de natuur is en wat dat ons als mens brengt. Naast dat wij ecologisch zelf onze groente en fruit verbouwen in een mini voedselbos zorgen we er ook voor dat op ons stukje grond inheemse flora en fauna kan en mag wonen. Wij hebben een grote natuurlijk vijver waar salamanders en kikkers leven, regelmatig zwemmen er op een mooie zonnige dag ook ringslangen in. Kleine insectenhotels en ondergrondse nesten voor de hommels, een broedhoop voor ringslangen. De afgelopen 2 jaar hebben wij 2 grote nesten ringslangen gehad. Tijdens het broedseizoen weten vogels ook onze tuin te vinden door de verschillende bomen en struiken op ons stukje grond. We hebben diverse inheemse planten en bloemen speciaal voor de insecten en we verbouwen altijd wat extra groente en fruit zodat ook de dieren mee kunnen smikkelen. Kortom op een klein stukje grond van de 8,6 hectare van Ons Genot al een hele belangrijke ecologische voetafdruk.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	en verzoeken dan ook Ons Genot voort te laten bestaan op de huidige locatie. Zodat deze ruim 8 hectare openbaar groen, deze ecologische voetafdruk in Overvecht beschikbaar blijft voor de dieren, de tuinders en zeker ook voor de bewoners en bezoekers vanuit de diverse wijken rondom Overvecht. Ook het aanleggen van een fietspad verstoord de biodiversiteit en brengt de veiligheid van de spelende kinderen op het terrein in gevaar.	
422	Graag wil ik hierbij reageren op het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Het betreft een eventuele fiets/looptunnel onder het spoor ter plekke van de hugo de vrieslaan. Ik zie de toegevoegde waarde hiervan niet vanwege onderstaande redenen Fietstunnel Fietsers die hierdoor heen gaan zullen daarna direct links of rechts afslaan naar links of rechts en uitkomen op de bestaande routes. De fysieke ruimte voor een fietstunnel is beperkt en zal relatief steil zijn (voor fietsers niet fijn)en zal ten koste gaan van groen aan de overvechtzijde. Voetgangerstunnel In Overvecht zou deze uitkomen in een relatief groen gebied met relatief weinig bewoners die hiervan gebruik maken. Voor mensen die niet heel dichtbij de tunnel wonen is het handiger van de bestaande routes gebruik te maken. Kortom: ik denk dat het voor weinig mensen meerwaarde biedt en wel geld kost maar erger nog ten koste gaan van groene ruimte. En ik begrijp uit de visie dat jullie juist meer groen willen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
423	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege ‘t Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony’s en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege ‘t Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een fijne plek waar mensen samen kunnen komen, leren omgaan met dieren op een manier dat ze meer bewegen en de natuur zien. Deze manege heeft het dierenwelzijn hoog in het vaandel staan, waar veel andere maneges veel van kunnen leren. Als er een manege weg zou moeten is dit wat mij betreft een van de laatsten die op de lijst zou moeten staan. Hun bijdrage aan de samenleving is erg belangrijk. Voetbal is ook een manier van sporten en omgang met elkaar. Maar op deze manege leren verschillende soorten mensen ook sporten, maar vooral op een goede manier en met respect omgaan met dieren. Uit onderzoek blijkt ook dat omgang met dieren belangrijk is voor ontwikkeling en gezondheid. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege ‘t Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
424	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Professor van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. Hiernaast zijn er geen faciliteiten in de wijk Tuindorp waar gebruik van zou kunnen worden gemaakt. Alle beschikbare faciliteiten, waaronder winkels zijn in Overvecht zelf beschikbaar. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: · creëren van onveilige situaties, met name voor de kinderen die nu zorgeloos op straat kunnen spelen;	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	· onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw; · verspilling van belastinggeld; · gebruik door de verkeerde doelgroep (fat bikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	
425	In deze brief geef ik u drie redenen waarom mijn volkstuinvereniging Ons Genot op de huidige locatie 2e Polderweg moet blijven. 1. Verdwijnen van Ons Genot betekent minder bewegen door bewoners. In de omgevingsvisie wordt veel waarde gehecht aan bewegen van inwoners van Overvecht. Ik kan u vertellen dat het onderhoud van een volkstuin met huisje en schuurtje een gezonde vorm van bewegen is. Buiten zijn, rustgevend en ontspannend tuinieren is tegelijk een goede manier om je gezondheid te verbeteren. Bij tijd en wijle is het ook topsport, vooral na de winter aan het begin van het nieuwe (moes)tuinseizoen. Tuinieren vermindert stress en verlaagt de bloeddruk. Daarbij speelt de locatie aan de 2e Polderweg een belangrijke rol; gelegen aan een weiland, bij het bos van Oud Zuilen. Zou Ons Genot verdwijnen, dan gaat dat ten koste van dit gezonde bewegen van meer dan 500 inwoners van Utrecht. Daarbij heb ik nog niet eens de wandelaars en spelende kinderen meegeteld die het park bezoeken. 1. Verplaatsen van Ons Genot naar een andere locatie heeft een groot verlies aan biodiversiteit tot gevolg. De meer dan 8 ha groen herbergt veel dierenleven. Laatst hoorde ik nog een zwartkop zingen, brutale roodborstjes komen het terras op, eekhoorns rennen door de bomen. Je ziet buizerds in de lucht, we hebben een nest van een broedend paar ooievaars. In de sloot foerageren aalscholvers, reigers en eenden. ‘s Avonds gaan vleermuizen op jacht naar insecten. En dan is er nog veel dierenleven	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	in de grond en zijn er veel insecten. Op Ons Genot wordt natuurlijk getuinierd met als gevolg een grote biodiversiteit. Ons Genot verplaatsen en vervangen door monocultuur gras voor sportvelden betekent een groot verlies aan biodiversiteit. Dit niveau biodiversiteit behalen op een andere locatie duurt zeker 60 jaar. 1. De herinnering aan mijn man blijft levend. Onlangs is mijn man overleden aan de gevolgen van uitgezaaide darmkanker. Hij heeft de laatste 3 jaar van zijn leven van de volkstuin genoten. Nog iedere keer als ik er ben met hond Bobbie verwacht ik dat hij komt op zijn elektrische fiets om (al is het maar even, want zijn kracht werd allengs minder) in de tuin in de zon te zitten. U begrijpt dat verdwijnen van Ons Genot aan de 2e Polderweg voor mij persoonlijk een groot verdriet zou zijn.	
426	Wij hebben grote moeite met het maken van extra verbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp middels 2 extra tunnels. • Ten eerste is het ergerlijk dat een dergelijk grote voorgenomen investering (het gaat hier om miljoenen euro per tunnel) met een grote invloed op een buurt, maar zeer summier wordt onderbouwd en met twee kleine pijltjes op een kaart in de visie gefietst wordt. Het woord tunnel komt welgeteld slechts 1x voor in de visie. • Het betreft een papieren wensdenken vanuit bureaupolitiek waar vanuit bewoners van Tuindorp en vanuit Overvecht helemaal geen actuele behoefte bestaat of in een vraag voorziet. Er wordt helemaal niet aangetoond dat het spoor op dit deeltraject een negatieve invloed heeft op het woongenot, de bereikbaarheid van bewoners van Overvecht of Tuindorp, noch voor de natuur. Er zijn diverse verbindingen al aanwezig. Misschien wordt het spoor voor omwonenden, dieren of wat dan ook, wellicht juist wel als prettig ervaren. Maar door het stukje spoor tussen Overvecht en Tuindorp zonder argumenten te benoemen als “barrière” wordt het spoor negatief geframed	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en wordt er maar vanuit gegaan dat er een oplossing moet komen voor een niet bestaand probleem. • Wie heeft aangegeven dat er een zogenaamde barrièrewerking doorbroken moet worden? Er is ons inziens helemaal geen behoefte aan extra tunnels. Er zijn al 3 verbindingen (Tripkade, spoorovergang bij Rietveld en NS station). Dit zijn logische routes naar voorzieningen. Waarvan er 1, de NS tunnel, nota bene in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. • Tunnels staan er niet om bekend dat dit de veiligheid bevordert. Bijvoorbeeld omdat er geen sociale controle is. Gebruik als hangplek, onveilig 's nachts, wordt regelmatig zwaar vuurwerk afgestoken, veel onderhoud vanwege vandalisme/ graffiti, gebruik crimineel gedrag/vluchtroute etcetc. • Tuindorp is, net als de Marie van Hongarijedreef, een rustige woonwijk zonder bijzondere (buurtoverstijgende) voorzieningen. De wijkoverstijgende voorzieningen die er in Tuindorp zijn, het Gerrit Rietveld en WC De Gaard, liggen direct buiten/aan de rand van de wijk. De bereikbaarheid hiervan ten opzichte van Overvecht is prima en de fietspaden zijn net nieuw en worden goed gebruikt. Het winkelstripje nabij Station Overvecht ligt ook aan de rand van de buurt Maria van Hongarijdreef. Ook dit stripje is prima bereikbaar. De bereikbaarheid van de voorzieningen (aan beide zijden van het spoor) wordt niet positief beïnvloed door het maken van extra tunnels op de beoogde plekken midden in het rustige woongedeelte van de beide wijken. De nieuw beoogde fiets- of looproutes vanuit Overvecht naar de voorzieningen, of vanuit Tuindorp naar de winkeltjes in Overvecht Station, worden niet ineens veel korter of logischer. Er is dus helemaal geen noodzaak om meer verbindingen te maken. • Een tunnel (inclusief de bijbehorende hellingbaan) heeft een aanzienlijke ruimtelijk impact en daarmee een groot	

Nr.	Reactie	Antwoord
	ruimtebeslag, het gaat samen met nieuw aan te leggen fietspaden juist ten koste van het aanwezige groen. Dit draagt niet bij aan het tegengaan verstening en verbeteren klimaatadaptatie. • Als er al gebruik gemaakt zou worden van deze nieuwe tunnels, zorgt dit voor een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en daarmee meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert juist het buitenspelen (bewegen) van kinderen, waar de gemeente zo prat op gaat. • Als er al een extra verbinding zou moeten komen, zou het in het kader van duurzaam gebruik van materialen en van zuinig omgaan met belastinggeld meer voor de hand liggen om de bestaande NS tunnel weer voor iedereen (dus zonder NS kaartje) toegankelijk te maken en te verbeteren. Als de NS de perrons wil afsluiten, kunnen ze de poortjes op een andere wijze plaatsen om de veiligheid en bereikbaarheid te waarborgen. Deze tunnel ligt ook veel logischer ten opzichte van de winkeltjes in Overvecht direct nabij het station. Dit betreft bovendien een tunnel waar veel meer sociale controle is/zal zijn. Kortom, extra tunnels = wensdenken zonder concrete behoefte vanuit bewoners, betreft enorme geldverspilling, is een verslechtering van de veiligheid, zorgt voor onnodige verkeersbewegingen door de rustige woonwijken, draagt niet bij aan bereikbaarheid voorzieningen, neemt een groter ruimtebeslag in dan nu, zorgt voor verstening en verslechtert de klimaatadaptatie.	
427	Bij deze maak ik gebruik van mijn recht mijn zienswijze op de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht onder uw aandacht te brengen. Mijn zienswijze heeft betrekking op één onderdeel van deze ontwerp Omgevingsvisie, te weten de tunnel c.q. onderdoorgang onder de spoorlijn tussen de Plutodreef in Overvecht en de Prof. Hugo de Vrieslaan in Tuindorp.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het

Nr.	Reactie	Antwoord
	Uit de informatie in uw ontwerp omgevingsvisie Overvecht maak ik op dat u voornemens bent een tunnel of onderdoorgang voor fietsers te creëren tussen de Plutodreef en de Prof. Hugo de Vrieslaan. De laatste straat is, mede gezien het aantal geparkeerde auto's, een smalle straat. De straat wordt gebruikt door de bewoners om zich te verplaatsen. Het is een kindvriendelijke straat waar kinderen op straat kunnen spelen. De Prof. Hugo de Vrieslaan is niet geschikt als doorgaande weg voor fietsers tussen Overvecht en de rest van de stad. De straat is, zoals gezegd, smal met de geparkeerde auto's. Dat maakt meer verkeer in deze straat niet wenselijk. De aansluiting op de prof. Van Bemmelenlaan is gevaarlijk en niet geschikt voor meer verkeer. Fietsers dienen daar een scherpe bocht te maken, zowel naar links als naar rechts, als ze verder willen. Het zicht op dat punt is erg beperkt. Ongelukken kunnen gemakkelijk gebeuren, zeker bij personen die deze verkeerssituatie minder goed kennen. Deze aspecten maken de straat ongeschikt als doorgaande weg. Op korte afstand van de Prof. Hugo de Vrieslaan liggen enkele straten die zich veel beter lenen als doorgaande weg tussen Overvecht en de rest van de stad. Dat zijn de Eijkmanlaan, de Prof. Jordanlaan en de Prof. Reinwardtlaan. Deze straten hebben deze functie nu reeds. Enkele aanpassingen maken deze straten tot voor de hand liggende doorgangswegen. Zoals gezegd, is de afstand tot de Prof. Hugo de Vrieslaan van deze alternatieven zeer gering. De genoemde straten kunnen die functie van doorgaande weg dus goed overnemen. De door u voorziene tunnel kan onveilig zijn. Voor de bewoners van de Prof. Hugo de Vrieslaan kan dat daarom een element van onveiligheid met zich mee brengen. Al met al kom ik tot de conclusie dat uw ontwerp Omgevingsvisie Overvecht op dit punt in het geheel niet bijdraagt aan de bevordering van de verbindingen van Overvecht met de rest van de stad. Er zijn veel betere alternatieven.	aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
428	Ik, mijn partner en een goede vriendin tuinieren op Ons Genot. Wij en onze aanhang genieten heel erg van onze tuin. We waren dan ook erg	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geschrokken toen we hoorden dat de vereniging mogelijk plaats moet maken voor sportvelden. We snappen ook niet goed waarom. Voor ons 50tiggers is het buitenzijn en bewegen naast onze drukke banen erg belangrijk. Voor onze medetuinders, jonger en ouder, geldt dit ook. In die zin is het wellicht te vergelijken met sport? Het gezamelijke tuinwerk geeft ons de mogelijkheid mensen te ontmoeten die misschien verschillen qua opleiding/werk/afkomst/voorkeuren etc. We vinden elkaar in de liefde voor tuinieren. We delen onze oogst, ruilen zaden en planten. We nodigen regelmatig vrienden uit op de tuin. En rond lunchtijd wandelen er regelmatig mensen langs van het bedrijventerrein. Zonder uitzondering geniet iedereen van de verschillende tuinen en ook de verschillende dieren die je er ziet. Ooievaars, eekhoorns, vele insecten (een tijgerspin! Ik had die nog nooit gezien) vlinders, salamanders en soms een ringslang) naast natuurlijk muizen, ratten en slakken. In de omgevingvisie voor Overvecht wordt nadrukkelijk ook het belang van groen in de wijk genoemd. Wij vinden het juist daarom onbegrijpelijk dat een oud Volkstuincomplex als Ons Genot naast een grijs bedrijventerrein plaats zou moeten maken voor eenzijdig groen van sportvelden. Bewaar alstublieft deze bijzondere plek!	Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
429	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan	

Nr.	Reactie	Antwoord
	worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
430	**Inleiding** De omgevingsvisie Overvecht heeft een aantal mooie en lovenswaardige uitgangspunten. We begrijpen dat er meer huizen gebouwd moeten worden en dat Overvecht met al die extra bewoners nog steeds een mooie groene en (verkeers-)veiliger wijk moet zijn of worden. Een van de krachtpunten van Overvecht is dat er zo veel groen is en we delen het uitgangspunt dat het ‘groen (en blauw) verbeterd en versterkt’ moet(en) worden en bij voorkeur ook gebundeld. Maar juist hierin lijkt de visie bij het Janssenpark de plank flink mis te slaan, mogelijk doordat er op basis van (de papieren werkelijkheid van) kaarten wat lijnen op plattegronden zijn getekend, maar misschien ook omdat de waarde van het Janssenpark niet wordt onderkend en begrepen. Voor ons, de bewoners die in en aan dit park wonen is dit	De gevoeligheid rond de verbinding door het Janssenpark is bekend, daarom is er voor gekozen om in de ontwerp omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen. Fijn dat u mee denkt over en betrokken bent bij het groen in uw buurt. Het vergroenen van overbodige infrastructuur en het verbeteren van de groenkwaliteit past goed bij de uitgangspunten van de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Bij een toekomstige herinrichting van de openbare ruimte zullen we samen met omwonenden kijken wat de mogelijkheden zijn voor het verbeteren van het Janssenpark en het meer betrekken bij Park de Gagel.

Nr.	Reactie	Antwoord
	echter heel belangrijk. Wij vrezen voor ons woongenot, maar ook voor de aantasting (= verzwakking) van groen, wat tegengesteld aan de visie zou zijn. We leggen dithieronder uit en doen alternatieve voorstellen die recht doen aan de waarde van het Janssenpark én aan de goede uitgangspunten van de omgevingsvisie. **Onze zienswijze** Op basis van de plattegronden lijkt de gemeente Utrecht twee fietspaden en een nieuw voetpad in het Janssenpark te willen realiseren in het kader van de Omgevingsvisie Overvecht. Wat het voor de bewoners van de experimentele flats betekent en waar we mee te maken zullen krijgen, leest u hieronder. De bewoners wijzen de plannen in deze vorm dan ook af. Er zijn betere voorstellen, die meer recht doen aan zowel de visie, áls de waarde van het Janssenpark. Het Janssenpark is de naam die we het park bij het 50-jarig bestaan van de Experimentele flats gaven. Het is een park dat rondom aansluit bij de Experimentele woningen. Al 53 jaar is dit park aan ons toevertrouwd, en is er een innig contact tussen wonen en natuur. Ons park is aangelegd door de bewoners zelf. In samenwerking met een bioloog van de Universiteit, en in direct contact met de plantsoenendienst van de gemeente. De bedoeling van Janssen, directeur van de gemeentelijke dienst Bouw & Wonen, was de bewoners te betrekken bij hun omgeving. Dat is gelukt. Binnen en buiten. Door de jaren heen ontstonden golvingen, kronkelpaden, wildgroen en bosschages. Een glooiende houtwal werd de natuurlijke afscheiding van de Carnegiedreef. Het leven met de natuur en daar ook iets voor doen is een vast onderdeel van het wonen in de Experimentele flats. Mettertijd hebben talloze dieren en planten zich hier gevestigd. Het plan om twee nieuwe fietspaden dwars door het Janssenpark aan te leggen betekent een grote inbreuk op het hier aanwezige ecosysteem.	De fietsroute door Park de Gagel bij de experimentele flats waar u aan refereert is in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 aangegeven als recreatieve hoofdfietsroute waar de exacte ligging nog niet van bekend is. Zodra deze verbinding concreter uitgewerkt wordt, gaan we met belanghebbenden in gesprek om de juiste ligging te bepalen. Daarin nemen we uw suggestie mee.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In de afgelopen 53 jaar is het Janssenpark een oogwaardig stukje groen geworden. Laten we dat niet afbreken of verarmen in het kader van een visie die groen juist zou moeten versterken en bij elkaar brengen. De bewoners van het experiment spannen zich in voor dit kleine en intieme park. We houden elkaar op de hoogte en zijn goede buren. Er is de jaarlijkse schoonmaakdag waarin zwerfvuil wordt verzameld. Meerdere groepen bewoners zorgen voor klein groen onderhoud. In de zomer zijn er diverse activiteiten in het park, georganiseerd door en voor de bewoners. Het is een fijne plek om te zijn. Men kent elkaar. Waar men elkaar nog niet kent, komen de bewoners van de buurt ook samen. Zoals bij volleybaldagen, fitness in het park, het picknicken of feestjes vieren, daarmee is het contact gauw gelegd. In het park ligt ook een pierenbadje in zelfbeheer dat in de steeds langere en warmere zomers druk bezocht en benut wordt voor afkoeling, plezier en ontmoeting. Deze badjes zijn door iedereen gratis te gebruiken, iets wat in Overvecht zeer nodig is, en ze worden in de zomer zeer goed gevonden, waaruit ook weer blijkt dat een van de genoemde redenen voor de extra paden door het park - namelijk vindbaarheid - niet correct is. Het unieke van de bouw van de Experimentele woningen heeft 4 jaar geleden geleid tot een monumentenstatus. Maar het park waarin de woningen liggen, is ondeelbaar van dit cultureel erfgoed. Het is groen erfgoed. Het is samen met de woningen ontworpen. Eigenlijk zou het Janssenpark ook een monumentenstatus moeten krijgen. We vinden het vreemd dat op de plek van het pad dat dwars door het midden van het Janssenpark staat ingetekend, nu al een wandelpad ligt. Een mooi kronkelend klinkerpad. Zeker geen fietspad, maar het pad ligt er al. De fietspaden en wandelpaden zijn sowieso ingetekend op onnodige plekken. 50 meter verder is de Rio Negrodreef, die ook een hoofdverbindingsweg zal worden voor fietsers en wandelaars. Om de fietspaden te realiseren zal er flink veel groen, waaronder een aantal volwassen bomen, moeten	

Nr.	Reactie	Antwoord
	worden gekapt. Van de bewonerstuinen tot aan het pad is er niet meer dan 6 meter, tellen we het huidige voetpad er bij, dan is er 7,5 meter breedte om een fietspad te realiseren. Om van voetpaden of stoepen en verlichting nog maar niet te spreken. Bewoners zullen met hun woningen en hun balkon pal op de paden uitkomen. Onze kinderen kunnen niet meer vrijelijk naar buiten rennen. De experimentele flats zijn bewust gebouwd in stervorm vanuit het uitgangspunt van privacy. De diverse zichtlijnen vanuit de appartementen, en de zichtlijnen in het park zijn zo bedoeld. De huidige plannen lijken hier onbekend mee te zijn en houden geen rekening met de geschiedenis en functie van dit park. We vrezen onveilige situaties voor de bewoners en hun kinderen. Het zal scooters, brommers en fatbikes aantrekken. Ook hangjongeren en dieven kunnen makkelijker uit het zicht raken. Er zal, net als bij reguliere fietspaden, met grote snelheid gefietst worden. Bovendien verwachten we meer zwerfvuil, terwijl we met de bewoners nu al zo ons best doen om het park schoon te houden. Door dit drastische plan verwachten we ook fietsers op de wandelpaden. Hoe zouden we dat kunnen voorkomen? Hoe ziet u de handhaving? Het is nu een wandelgebied waar veel buurtbewoners gebruik van maken. Daar is dit park voor bedoeld. We nodigen u graag uit voor een schouw samen met de bewoners. Dan kunt u met eigen ogen zien dat dit plan op deze manier meer kapot maakt dan toevoegt. **Alternatieven/Suggesties** We waarderen de aandacht voor het versterken, behouden en bundelen van groen inde wijk. Als bewoners denken we graag mee om Overvecht, en specifiek de omgeving van de Experimentele Flats, verder te vergroenen, groen te sparen en te creëren. De experimentele flats dragen bij aan de diversiteit aan woningen in de wijk maar verliezen hun uniciteit als ze ingeklemd raken door geplande hoogbouw	

Nr.	Reactie	Antwoord
	op de Trinidaddreef. Wij richten ons juist op een groene verbinding tussen deze experimentele flat en de rest van het complex. Suggestie 1: Janssenpark meer betrekken bij Park de Gagel Het Janssenpark is voor iedereen. Het is een veilig en beschut park. De zorg waarmee het park is aangelegd is voelbaar. Als bewoners delen we dit park graag met mede-buurtbewoners en liefhebbers. Dit typeert de bewoners van de experimentele flats. Het Janssenpark zou meer betrokken kunnen worden bij Park de Gagel, zodat de groenstrook een duidelijker geheel wordt. Het intieme natuurspeeltuintje aan de punt van het Janssenpark, in de buurt van de HAT-eenheden aan de Braziliëdreef, kan toegankelijker en herkenbaarder gemaakt worden zodat meer buurtbewoners ervan kunnen genieten. Het Janssenpark als geheel kan uitnodigender gemaakt worden met bijvoorbeeld educatieve informatie in samenwerking met Utrecht Natuurlijk. (Speurtocht, informatiebordjes en dergelijke.) Ook nu al komen scholen in het park langs om te vertellen over het groen en de dieren. Bovendien gebruiken scholen de paden graag als rustige looproutes. Suggestie 2: Fietspaden naast het Janssenpark Voorstel: Leg de hoofdfietsroute van Overvecht-Noord naar Zuilen aan over de bestaande Rio Negrodreef en andere bestaande fietsroutes (Zie bijgevoegde kaart) Leg deze fiets- en wandelroutes dus niet aan dóór het Janssenpark, maar er meteen naast (slechts 50 meter verder). Maak deze routes herkenbaar door meer groen, waardoor groen gecreëerd én gespaard wordt. Hierdoor kunnen veel bomen bij de natuurspeeltuin en de HAT-eenheden blijven staan en blijft het park hier één geheel. Maak de fiets(- en/of wandel)routes herkenbaar met tegels, kleuren,	

Nr.	Reactie	Antwoord
	plantenbakken of langgerekte perkjes in het trottoir zelf, wellicht op andere manieren die we kunnen ophalen met een wedstrijd voor kinderen of die door planologen kunnen worden bedacht.. Voorgestelde hoofdfietsroute vanaf park de Gagel tot aan de Vecht: Rio Negrodreef - Amazonedreef - Incadreef - Pampadreef2) - Belo Horizontedreef3) - Vechtdijk4) Opmerkingen 2) Bij de kruising naar de Belo Horizontedreef zou het huidige 'olifantenpaadje' een aanwijzing voor verbetering kunnen zijn, waarbij de scherpe hoek naar rechts zou verdwijnen. 3) Over het bestaande fietspad en dus niet dóór het Vechtzoompark. 4) Als bewoners die de fiets veelvuldig gebruiken vinden wij de extra voorgestelde fietsbrug overbodig en zonde van de investering.Bespaar op de fietsbrug en maak waar nodig de wegen naar de twee omliggende bruggen prettiger en herkenbaarder. De Vechtdijk is tegenwoordig een prachtige fietsroute, waar je makkelijk even naar een van de twee dichtbijgelegen bestaande bruggen kan fietsen. Als de gemeente de fietsbrug toch wil realiseren, stellen we voor om deze in het verlengde van de Belo Horizontedreef te bouwen, aansluitend op de hierboven voorgestelde fietsroute. **Samenvatting en conclusie** We vragen de gemeente Utrecht met klem om geen fietspaden door het Janssenpark te plannen en aan te leggen. De snelle fietsverbinding kan via de Rio Negrodreef worden gepland. In het Janssenpark zou mogelijk alleen een kleinschalig voet- of wandelpad kunnen komen, met mogelijk een doorsteek naar de Carnegiedreef en	

Nr.	Reactie	Antwoord
	het Gagelpark, maar dan wel passend in het park: kleinschalig, smal en kronkelend zodat het totaal niet aantrekkelijk is voor fietsers. Volgens uw eigen schrijven is er overeenstemming met de bewoners nodig. Wij denken graag mee over hoe we dit prachtige stukje groen bereikbaar kunnen maken voor meer mensen zonder het unieke karakter ervan en het woongenot van de bewoners van het park aan te tasten.	
431	Ik constateer dat de tuinvereniging Ons Genot op de locatie waar zij nu al bijna 60 jaar zit, een prachtige biodivers stuk groen heeft. Ik las dat de gemeente als doel heeft om het groen kwalitatief te verbeteren. Onze huidige locatie is al op een fantastisch kwalitatief hoog niveau. Waar nog steeds kijken hoe het beter kan, door bijvoorbeeld verlaging van slootkanten, inzaaien met inheemse zaadmengels, composteren van al ons eigen tuinafval, etc. Op onze vereniging kom ik mensen uit alle lagen en culturen van onze bevolking tegen. Samen werken we aan de gezamenlijke groenstroken, we wisselen weetjes uit over het kweken van groenten en bloemen. Ik verzoek hierbij de gemeente om Ons genot voort te laten bestaan op de huidige locatie.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
432	Tegenover de Parel van Zuilen, aan de overkant van de Vecht, ligt een prachtig tuinencomplex, een van de Parels van Overvecht. Hier liggen ruim 90 mooie tuinen waarin al vele tientallen jaren met veel enthousiasme wordt getuinierd. Veel van deze tuinierders (velen uit Overvecht) hebben bij hun woonplek geen tuin/ buitenruimte. Deze mensen zijn ontzettend blij met deze mogelijkheid om buiten te kunnen zijn, groenten en bloemen te kunnen kweken en dit alles met elkaar te kunnen delen. En dit te delen met mensen uit alle lagen van de bevolking. En open voor bezoekers. Het is een plek waar gemeenschapszin en burgerschap opbloeit ! Laat dit behouden blijven op deze plek.!!!!!!	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we

Nr.	Reactie	Antwoord
		keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
433	Met deze mail wil ik reageren op het ontwerp voor de Omgevingsvisie Overvecht. Met name op het voornemen om het volkstuincomplex van Vereniging Ons Genot met de grond gelijk te maken en daarvoor in de plaats een (andere) sportaccomodatie te vestigen. De afgelopen 3 jaar heb ik het voorrecht om lid te mogen zijn van de vereniging Ons Genot en daar samen met mijn vriendin te tuinieren en een stukje grond te bewerken. Als bewoner van de binnenstad fiets ik langs de Vecht naar deze heerlijke plek, midden naast een natuurgebiedje met ooievaars, hazen, aalscholvers en heerlijke rust. In onze tuin geniet ik van heerlijke dagen buiten zijn, met mijn voeten in de klei en mijn handen in de grond. De prachtige bomen, de gezellige buren, de vogels en de fantastische rust die ik mis in de binnenstad. Hier komt mijn geest tot rust en mijn lichaam krijgt de broodnodige beweging. Als beloning kan ik onbespoten groenten aan mijn dieet toevoegen, extra lekker omdat ze zelf geteeld zijn. Met dit stukje groen geniet niet alleen ik, onze tuin en ook die van onze andere tuiniers draagt bij aan veel waarden waar de gemeente Utrecht, een SDG-gemeente toch?, ook voor staat: • We verbouwen gezonde en onbespoten groente, voor ons eigen plezier en genot, maar wat over is gaat naar anderen (SDG2) • We werken aan een gezonde en mooie leefomgeving (SDG3), waar ouderen kunnen ontspannen en bewegen (een groep waar niet veel ontmoetingsplaatsen en sportvoorzieningen voor zijn), waar kinderen buiten en veilig kunnen spelen • We leren elkaar en anderen over het hoe je gezond en duurzaam kunt tuinieren en leren elkaar over de waarden van de natuur (SDG4) • Iedereen is welkom en even belangrijk man, vrouw, hen of hun, jong en oud (SDG5)	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Met onze tuinen zonder bestrijdingsmiddelen zorgen we dat water schoon blijft en met onze organische stof rijke tuinen houden we water goed vast (SDG 6 en 13) • Bij ons op de tuin is iedereen welkom. Alle sociale klassen en leeftijden vinden elkaar op de tuin en in het plezier om samen te tuinieren en kennis en ervaring uit te wisselen. Het maakt niet uit of je roots in Utrecht liggen of elders en ook wat je opleidingsniveau is doet er niet toe. We vieren samen feest en helpen elkaar. Hoe fijn is dat? (SDG10) • Zoals uit bovenstaande al blijkt zijn we een hechte en inclusieve gemeenschap. Ook al heeft iedereen zijn eigen tuin, we helpen elkaar en werken samen aan de gedeelde speelplaats, de compostering, het wormenhotel, de paddenpoel en de andere mooie elementen van ons prachtige terrein. Sommige tuinders zitten er al enkele generaties. We tuinieren al jaren op een duurzame wijze, zodat we met het groen en de biodiversiteit als hechte gemeenschap bijdragen aan een stukje duurzaam Utrecht en Overvecht (SDG 11). • We dragen ook bij aan SDG 12, duurzame productie en consumptie met onze ecologische wijze van tuinieren, respect voor onze omgeving en kunnen dan ook genieten van biologische groenten zonder gif • Onze tuin draagt bij aan klimaatmitigatie en adaptatie. Het terrein met de vele bomen legt veel CO2 vast en houdt dat ook vast. Hout van het terrein komt via de compostering weer op de tuinen. Onze organisch stof rijke tuinen zijn niet alleen een bron voor bodemleven, maar houden water goed vast, zodat in droge tijden bij ons de sproeiers niet continue aan hoeven te staan omdat de vochthuishouding door deze organisch rijke bodem goed is. Daarnaast kan je hier heerlijk genieten van de schaduw door de mooie oude bomen en dat mogen anderen uit de buurt ook, want de tuin is overdag open. Check SDG 13!	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Met onze mooie oevers en goede bodemkwaliteit zorgen we dat de waterkwaliteit van het ons omringende water goed blijft. Op ons terrein dan ook veel waterinsecten, eenden, aalscholvers en zelfs ooievaars! Kikkers en padden en laatst zag ik nog een watersalamander op ons eigen terrein. Ook SDG 14 is een doel waar ons terrein aan bijdraagt • En natuurlijk dragen we met Ons Genot en ook met ons eigen stekkie bij aan SDG 15, leven op land. Onze tuin is oase van rust enerzijds en een bron van leven anderzijds. Vogels zoals eerder aangegeven, maar ook op en onder de grond krioelt het van het leven. Onze bodem lijkt op zichzelf wel een wormenhotel, veel vlinders, bijen, libellen, kevers, lieveheersbeestjes, mollen en woelmuizen, het is er allemaal. Op het terrein zijn zelfs ringslangen. Onze organisch rijke bodem is een voedingsbron voor veel leven, maar ook vele planten, algemene maar ook wat minder voorkomende planten als de ratelaar staan bij ons in de tuinen en langs de oevers. • Onze gemeenschap heeft partners in andere tuindersverenigingen en binnen onze vereniging zijn verschillende groepen die samen werken. SDG 17 hoort er daarom ook bij. Het idee alleen al dat deze mooie veelzijdige plaats, waar Utrechtse burgers met hart en ziel dagelijks samen bezig zijn, zou moeten verdwijnen is een gotspe. Het kan toch niet zo zijn dat het feit alleen dat de grond eigendom is van de gemeente, en daarmee een makkelijke oplossing is om een ander doel te realiseren, voor de gemeente aanleiding is om de tuinders van Ons genot in de kou te zetten en alle waarden die het terrein vertegenwoordigt te vernietigen? Het moge duidelijk zijn dat dit oude waardevolle en biodiverse terrein en plaats van rust nooit vervangen kan worden door een stuk weiland langs de snelweg.	
434	“Een omgevingsvisie voor de hele wijk. We maken een omgevingsvisie om plekken die we **goed vinden te behouden** om plekken die we	De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in

Nr.	Reactie	Antwoord
	minder goed vinden te verbeteren. Ook zijn er vanuit de stad opgaven om bijvoorbeeld 5000 woningen en 3000 werkplekken te maken in Overvecht"[20] Op bovenstaande motivatie (goed, minder goed) van de gemeente Utrecht en de invulling van de Omgevingsvisie Overvecht kom ik in mijn zienswijze regelmatig terug. Ik zal mijn bezwaren, zorgen en vraagtekens in deze zienswijze beschrijven en onderbouwen. Op basis van een participatieproces waarbij bewoners te weinig gehoord zijn en een inhoudelijk gebrekkige motivatie van de in de Omgevingsvisie beschreven ingrijpende gebiedswijzigingen is mijn zienswijze dat deze **niet** mogen worden doorgevoerd. Aan de hand van wijkberichten, informatiebijeenkomsten, wijkbijeenkomsten, overleggen met de ambtenaren van de gemeente en wethouder R. Streefland, ervaring als wijkbewoner vanaf 2017, de delen A en B van het Omgevingsvisie Overvecht, het Participatieverslag, en berichten in de media geef ik een reflectie op de tekortkomingen in het gehanteerde participatieproces en zal ik de Omgevingsvisie inhoudelijk bespreken. Voor expertise op het gebied van PlanMER, Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht en het Mobiliteitsplan 2040 zal ik verwijzen naar noeste arbeid van Miriam Sterk (medebewoner , Overvecht centrum gebied). De thema's zoals geformuleerd in de wijkfolder van april 2023: groen, wonen, verkeer, werkplekken en het klimaat worden hierin voornamelijk behandeld. Andere thema's als Participatieproces, informatieverstrekking etc. zijn toegevoegd. Helaas heb ik nu geen puf meer om de nummering van de bijlagen nog volledig weer te geven. Ze zijn allen toegevoegd en zijn makkelijk te	de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Wij snappen goed dat u zich zorgen maakt en begrijpen de mogelijke impact van de omgevingsvisie op uw buurt. Dit hebben we ook in gesprekken en brieven aan u geuit. We hebben zo goed mogelijk geprobeerd uit te leggen wat de omgevingsvisie voor u betekent en wat niet. Een omgevingsvisie is een integraal document waarin alle ruimtelijke thema's terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee is de omgevingsvisie geen exact plan. In tekst, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zijn we zo duidelijk mogelijk geweest over wat de voorgestelde keuzes betekenen. Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. Wij snappen dat dit onbevredigend kan voelen, omdat u wel graag deze 100% duidelijkheid zou willen. Inmiddels heeft u een definitief antwoord op uw brief ontvangen. Wij betreuren het ten zeerste dat deze brief zo lang op een antwoord heeft moeten wachten.

[20] In: Wijkbericht april 2024: Omgevingsvisie Overvecht: wat betekent dit voor de buurt Taagdreef, Rubicondreef e.o.?

Nr.	Reactie	Antwoord
	herkennen aan hun titel. Uit de tekst is voldoende duidelijk naar welke bijlage ik verwijs. De bijlagen zijn even belangrijk en hebben een zelfde gewicht als deze visie. Een dringend verzoek om u met dezelfde intentie in de bijlagen te verdiepen. Helaas heb ik niet alles kunnen verwoorden, maar de deadline nadert en ik wil nog even tot rust komen. Wellicht een wandelingetje maken om mijzelf uit de anonimiteit te halen? Verder wens ik u veel leesplezier. **Participatieproces?** “Gemeenten worstelen ermee hoe ze burgers kunnen betrekken (econoom Helen Toxopeus, Universiteit Utrecht). …Volgens Boon en Arcadis wordt participatie vaak gezien als verplicht nummer. “Er is veel wederzijds wantrouwen tussen gemeenteambtenaren en burgers.” Volgens hem werkt de traditionele voorlichtingsavond in het buurthuis niet meer, waarbij mensen kunnen reageren op een plan dat toch al min of meer vastligt. “In mijn ogen moeten gemeenten veel meer in een vroeg stadium achterhalen waar behoefte aan is. Wat willen burgers wel en niet? Er zijn veel modernere manieren om participatie op te zetten bijvoorbeeld met het gebruik van apps.”[21] “Geen draagvlak staat echter niet gelijk aan geen goede participatie. Het transparant maken van verschillende opvattingen en de keuzes is een belangrijke opbrengst van de participatie.”[22] De onderzoekers in het eerste citaat zijn nog vrij te spreken en baseren zich op onderzoeksgegevens en een wetenschappelijke interpretatie.	Op verschillende momenten in het proces hebben we alle adressen in Overvecht een wijkbericht gestuurd met de stand van zaken van de omgevingsvisie en de uitnodiging om mee te denken of te reageren. Daarnaast hebben we verschillende gesprekken met bewoners rondom de Arnodreef, Rubicondreef en Butterflydreef gevoerd over de plannen, hun wensen en zorgen daarbij en de impact die de plannen hebben op hun buurt. Op basis hiervan hebben we de plannen aangepast, bijvoorbeeld door wat eerst was aangewezen als rood gebied (hoogstedelijk), aan te wijzen als oranje gebied (stedelijk). We komen niet aan alle wensen en behoeften tegemoet, bijvoorbeeld omdat er keuzes gemaakt worden ten behoeve van de wijk of de stad, en om de buurt daarbij toekomstbestendig te maken. Uw naam is per ongeluk niet in het verslag terecht gekomen. Dit zullen wij alsnog doen. Als een ontwikkelaar u woning wil verwerven, is het aan hen op welke manier dit gebeurt. Indien de Gemeente tot verwerving overgaat, dan wordt in haar opdracht en voor haar rekening een taxatie opgesteld. Indien de Gemeente besluit tot minnelijke verwerving ter voorkoming van onteigening, dan wordt een bijdrage in de deskundigekosten vergoed. De kosten van een eventueel uit te voeren 'tegentaxatie' is dan onderdeel van de bijdrage in de deskundigenkosten. In het kader van een minnelijke verwerving ter voorkoming van onteigening wordt naar de marktwaarde van het object gekeken.

[21] NRC za. 17 februari 2024, Wetenschapsbijlage p.3, Groene Steden. Steden willen groen. Maar wat is dat?
[22] Bijlage Brief d.d. 25 maart 2024 (of 8 of 20 maart?), beantwoording van gemeente Utrecht op brief bewoners Arno, Rubicon en Butterflydreef d.d. 8 maart 2024

Nr.	Reactie	Antwoord
	De ambtenaar van de Gemeente Utrecht is gebonden aan de opdracht van de gemeente en reageert vanuit de eigen bubbel. Deze ambtenaar is duidelijk in de veronderstelling en overtuiging dat er “goede” participatie heeft plaats gevonden voor deze omgevingsvisie. Wij als bewoners, en bij rondvraag bij de Moskee, winkeliers, Tuindorpers ondervinden juist het gebrek aan participatie en een ondermaatse kwaliteit aan participatie. Het is ontluisterend hoe een gemeente kan recht praten wat krom is Bewoners en ondernemers vragen al veel langer om een rol te mogen spelen in de vele bouwplannen van de gemeente. O.a. op de “Dialoogavond “Bouwontwikkelingen in Overvecht, word je er (niet/wel) gelukkig van?” d.d. 11 mei 2022. Ook op die avond zijn vele bezwaren en zorgen geuit. “Begrijpen gemeente en Overvechters elkaar wel? Vertrouwen zij elkaar? Hebben we wel steeds over hetzelfde?” lees ik in het verslag. Met een aantal van 22 bewoners van de Arno-, Rubicon- en Butterflydreef hebben wij op 8 maart aan de gemeente een brief gestuurd (bijlage…). Daarin hebben wij onze ervaringen en bevindingen over het participatieproces, de impact die het heeft en onze vragen verwoord. Deze brief was een noodkreet en ingegeven door de ingrijpende en grootschalige vorm van de m.n. bouw- en verkeersplannen en de manier waarop wij door deze plannen zijn overweldigd. Inmiddels hadden we ook al meerdere overleggen met ambtenaren gevoerd (8-12, 22-12-2023 en 2-2-2024, zie ook de verslagen in de bijlagen). Voor mij persoonlijk en ook voor mijn getroffen buren spelen ook de directe en ontwrichtende impact op ons persoonlijke leven in onze motivatie voor deze brief een rol. De impact strijkt van onzekerheden die het met zich meebrengt, de zorgen, de stress, de eigen toekomstplannen (??, is het überhaupt nog mogelijk om plannen te maken?) voor verbetering en of verduurzaming van	Wij onderschrijven het belang van gezamenlijk met de corporaties en markt uitvoering te gaan geven aan deze omgevingsvisie. De gemeente is doorlopend in overleg met de Werkplaats over hun plannen voor de wijk en hoe we deze ook onder de omgevingsvisie verder kunnen uitwerken. De participatie voor de omgevingsvisie is volgens de toen (2022) geldende participatieleidraad van de gemeente Utrecht opgesteld. De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Het projectteam dat aan de omgevingsvisie heeft gewerkt vormt geen goede afspiegeling van de diversiteit van inwoners van Overvecht. Daarom is ingezet op een uitgebreid en divers participatietraject, waarbij we op veel verschillende manieren met veel verschillende Overvechters hebben gesproken. Op die manier hebben we een goed beeld gekregen bij wat Overvechters belangrijk vinden en welke wensen, ideeën en zorgen er leven. Mede op basis hiervan hebben we de omgevingsvisie vorm gegeven en afwegingen en keuzes gemaakt. Het toevoegen van woningen moet bijdragen aan meer keuzemogelijkheden om door te stromen binnen Overvecht. Daarnaast

Nr.	Reactie	Antwoord
	eigen huis, financiën en hoe moet het met mijn pensioen, hoe moet het met mijn hypotheek? waar kan ik nog wonen? Etc.etc. Afgezien van de tijdsinverstering en het verdiepen in gemeentelijke plannen, het voorbereiden van overleggen met de gemeente, jargon, verhullend taalgebruik, informeren, informeren etc.etc. *Hoe kan het toch dat de gemeente zich geen rekenschap heeft gegeven van omschreven impact, vraag ik me dan steeds af, u ook?* Het is positief dat een aantal raadsleden vragen hebben gesteld op woensdag 14 maart j.l. zoals te zien is in onderstaande mail van een buurtgenoot. Beste buren, Op onze brief van 8 maart zijn deze week twee reacties binnengekomen: 1. **De Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken** zal de brief op 4 april in de vergadering behandelen en dan voor behandeling doorsturen naar het college van B&W. We zullen daarna een antwoord ontvangen van het college. 2. **Rik Leenders van EenUtrecht** heeft het volgende laten weten: “Op basis van uw brief hebben wij mondelinge vragen opgesteld, zie bijlage. Deze zijn met andere partijen gedeeld en een aantal hebben aangegeven de vragen mede in te dienen. Morgen om 17.00 uur worden ze door ons raadslid, Gert Dijkstra, tijdens het vragenuur gesteld aan de wethouder die ter plekke antwoord zal geven. U bent van harte welkom zelf fysiek plaats te nemen op de publieke tribune bij het vragenuur op het stadhuis, maar u kunt	bieden meer inwoners draagvlak voor een meer gevarieerd aanbod aan voorzieningen. De combinatie met investeringen in de openbare ruimte moeten er toe leiden dat de wijk er als geheel op vooruit gaat voor zowel huidige als toekomstige Overvechters, en tegelijkertijd een bijdrage te leveren het grote tekort aan woningen. De woningnood is groot in Utrecht. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 spreekt de ambitie uit om met de stedelijke opgave de wijk te kunnen verbeteren op divers vlak: openbaar vervoer, openbare ruimte, aangenamere verbindingen, veiliger, meer voorzieningen en bijvoorbeeld Overvechters meer kans te geven om een volgende stap in hun wooncarriére te kunnen maken in de wijk in plaats van ongewenst uit de wijk te moeten verhuizen. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 heeft tot doel een meer gemengde wijk te worden, met verschillende woningtypen voor de Overvechter en voor andere woningzoekenden. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. De wens voor automobiliteit wordt Overvechters niet ontzegt. We geven in Utrecht voorrang aan gezonde en schone manieren van verplaatsen. De ontwerp omgevingsvisie richt zich daarom met name op het verbeteren van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Tegelijk zorgen we ervoor dat alles met de auto bereikbaar blijft, maar niet altijd meer via de kortste route. De mobiliteitstransitie zorgt er ook voor dat, ondanks de

Nr.	Reactie	Antwoord
	ze ook live meekijken via deze link: Gemeente Utrecht (connectedviews.nl) Op basis van de antwoorden gaan wij kijken of we schriftelijke vervolgvragen gaan stellen. Als dit het geval is doen we dat graag samen met u/ de ondertekenaars van de brief. Wij vinden het in ieder geval fijn om na de beantwoording alsnog even contact te hebben."[23] De antwoorden waren helaas teleurstellend. Wellicht heeft de korte tijd waarin vragen beantwoord moeten worden en het feit dat wethouder Streefland verhinderd was en werd vervangen, hier invloed op gehad. Een officieel antwoord op onze vragen hebben we nog steeds niet mogen ontvangen. Wel een conceptversie, twee dagen voor ons overleg op 30 april (gedateerd 8, 20 en 25 maart 2024??). Het is natuurlijk positief dat ambtenaren van de gemeente tijd en energie hebben genomen om direct met mijn buurtgenoten en mij in overleg te gaan. Zelfs direct met de wethouder op 22 december net voor het Kerstreces. Dat waren geen gemakkelijke overleggen. Voor mij persoonlijk energievretend. Ik heb mij zeker niet altijd van mijn beste kant laten zien. En dat spijt mij zeer. En op sommige puntjes zijn we zeker wel gehoord. Ook dat er vervolgoverleggen kwamen is positief. Het is dan ook meer dan teleurstellend dat deze overleggen nog **onvoldoende** bovenstaande impactfactoren en onzekerheden hebben kunnen wegnemen. De nadruk lag op de onzekerheid van de omgevingsvisie vanwege de vele variabelen, 'het is allemaal niet zeker, het duurt nog lang, etc.' Met name in de eerste overleggen van 08-12-2023, 22-12-2023 en 02-02-2024 werd door de ambtenaren steeds de term **fictief** gebruikt. De	groei van de stad, mensen die afhankelijk zijn van de auto deze kunnen blijven gebruiken. Vanuit de rijksoverheid worden subsidies verleent op de aanschaf van elektrische auto's. Dit doen wij niet als gemeente. Daarbij zetten wij vooral in op de mobiliteitstransitie naar lopen, fietsen en openbaar vervoer en niet op het subsidiëren van autogebruik (al dan niet elektrisch). Een van de doelstellingen uit de beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht komt uit de wijkaanpak 'Samen voor Overvecht': "Prettig wonen in een gemengde wijk". Wij proberen dit op verschillende manieren te bewerkstelligen. Wij willen bouwen voor de Overvechter die wooncarrière wil maken binnen Overvecht en voor studenten en ouderen, zodat zij kunnen blijven wonen in de wijk. Daarnaast bouwen we ook voor nieuwe Overvechters, die aangeven in de wijk te willen gaan wonen. Zo ontstaat er meer diversiteit. Binnen en buiten gebouwen zorgen we voor ontmoetingsplekken, zodat er meer contact is tussen bewoners. Voorzieningen op loopafstand dragen hier ook aan bij. Naast (ruimtelijke) voorstellen uit de ontwerp omgevingsvisie werken we bijvoorbeeld ook via het programma vervoersongelijkheid aan mogelijkheden voor Overvechters om zich te kunnen verplaatsen in de stad. We zijn het er niet over eens dat de beleidsnota omgevingsvisie 2040 kansenongelijkheid zal vergroten. Juist zetten we erop in om kansen te vergroten voor Overvechters en vinden het heel belangrijk dat

[23] Mail van buurtgenoot d.d. 13 maart 2024 over de reactie op onze brief van 8 maart 2023 door raadsleden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	plannen zouden fictief zijn.[24] Dit duidt gelijk op de enorme kloof tussen de beleving (gebrek aan inlevingsvermogen) van ambtenaren en de bewoners. Voor de bewoners is het niet fictief. Er staat immers een concrete streep op de kaart door het huis wat mijn eigendom is. Dat betekent dat ik meldingsplicht heb bij eventuele verkoop en alle andere zorgen, stress en onzekerheden die het met zich meebrengt. Op vragen antwoordt men steeds: Dat weten we (nog) niet. Informatie die we hebben gevraagd over wat onze **rechten** zijn, al op 2 december in 2023 aangevraagd, wordt ons pas **5 maanden later**, op het overleg op 30 april en ruimschoots nadat de periode van indienen van de zienswijze al is ingegaan, in papieren en **conceptversie** aangereikt. De digitale en eindversie van deze handreiking ontvingen we pas op **14 mei 2024**. Een verslag van het overleg op 22 december 2023 ontvingen we na lang aandringen pas op 19 februari, nadat het vervolgoverleg op 5 februari al had plaats gevonden. Op het overleg van 5 februari konden we dus niet terugkomen op de door wethouder Streefland gedane mondelinge toezeggingen in het overleg van 22 december. De wethouder zegde op 22 december mondeling toe dat de rode streep, überhaupt de streep, door onze huizen zou komen te vervallen. Deze mondelinge toezegging is niet opgenomen in het verslag van 19 februari 2024. Pas aan het einde van het overleg op 5 februari, nadat we al 1,5 uur in gesprek met elkaar waren geweest, en ik en mijn buren doorvroegen over de toezegging van de wethouder, werd ons verteld dat de rode streep nu was veranderd in een oranje streep (Stedelijk gebied). Dit zou ons dan moeten geruststellen. Wij zijn hierdoor nog **allerminst gerustgesteld**. Dat ons dit pas aan het einde van het overleg na lang aandringen om openheid van zaken te geven en ons	Overvechters zich thuis blijven voelen in hun eigen wijk. Dat Overvecht ook Overvechts blijft: een wijk met herkenbare buurten in een groen raamwerk. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om zo snel mogelijk te bouwen voor starters met relatief hoge inkomens. We willen juist kansen bieden aan Overvechters om wooncarrière te maken. Bij de keuze van de vier doelgroepen hebben we ook rekening gehouden met Overvechters. We zien dat er in verhouding nu veel sociale huur is in Overvecht. Het aantal sociale huurwoningen blijft ten minste gelijk. Verder vinden we betaalbaarheid essentieel. Dit borgen we in ons woonbeleid. Zodat Utrecht, en ook Overvecht, voor iedereen blijft. We werken in Overvecht in een brede integrale wijkaanpak Samen voor Overvecht. Samen met bewoners, professionals en ondernemers werken we aan verbetering van de wijk. De wijkaanpak betekent onder andere dat we extra geld steken in onderwijs, werk, zorg, veiligheid en de openbare ruimte. De fysieke vernieuwing zoals voorzien in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 past bij de Wijkaanpak Samen voor Overvecht. De inzet op de mobiliteitstransitie zoals opgenomen in het mobiliteitsplan geldt voor de gehele stad. De opgaves, maatregelen en fasering verschilt van wijk tot wijk. In Tuindorp is bijvoorbeeld al betaald parkeren ingevoerd. Vooralsnog neemt Utrecht geen maatregelen om grote auto's te weren. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen

[24] Heeft de gemeente dan veel geld gestoken in onderzoeken, niet te tillen plannen, dikke boekwerken etc.etc. opdrachten aan externe bureau’s en gaat hier om een sprookje in de Efteling? Of een Science Fiction film?

Nr.	Reactie	Antwoord
	niet met het kluitje in het riet laten sturen met antwoorden als we weten het nog niet, het is fictief, het moet nog door de gemeenteraad worden goedgekeurd , werd verteld dat rood zou worden veranderd in oranje ontnam ons de gelegenheid ook in dit mondelinge overleg om hierover uitgebreider in gesprek te gaan. **Gebrek aan betrouwbaarheid leidt tot verlies van een geen vertrouwen** Niet alleen ontvangen we verslagen pas laat (2 maanden verslag 22 december en 5,5 maand verzoek om rechten bewoners). Het verslag van het overleg van 22 december heeft **mij totaal uitgewist**. Ik was toch echt aanwezig bij het overleg. Mijn buurtgenoten kunnen dit beamen. Ik heb mijn naam en contactgegevens ook opgeschreven op een formulier. In dit verslag zijn mondelinge toezeggingen niet opgenomen. Ook worden wij van de informatie voorzien, maar die niet onze vraag beantwoordt, wat zijn onze rechten bij uitkoop door projectontwikkelaars? Onze huizen zijn in privé-eigendom en de gemeente heeft het nu overgegeven aan projectontwikkelaars (van rood naar oranje) om aan onze kant van de straat hoogbouw te ontwikkelen. Op ons verzoek om informatie over onze rechten ontvangen wij een schrijven over: “Als de gemeente uw eigendom wil verwerven. Grondonteigening, onteigening en vergoeding. “ Dit geeft dus **geen informatie** over de situatie waar wij mee te maken hebben. De gemeente laat het over aan projectontwikkelaars om onze huizen op te kopen. We tasten nog steeds in het duister wat in de situatie van opkoop door projectontwikkelaars onze rechten zijn. Wel staat er iets over de waarde. “De gemeente vraagt u in dit gesprek ook mee te werken aan de voor de verwerving nodige taxatie en eventuele onderzoeken”. **Wie betaalt de taxatie?** Vraag ik mij dan af? Wordt een second opinion door een onafhankelijke partij (bv. Eigen	en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Autogebruik blijft goed mogelijk. Met groei stad zal zonder maatregelen ook Overvecht minder goed bereikbaar worden. Aantrekkelijker maken alternatieven (OV, fiets, lopen) is noodzakelijk om de wijk ook per auto bereikbaar te houden. Parkeren blijft ook in de wijk op straat mogelijk. Met verbeteren alternatieven voor de auto werken we juist ook aan het verbeteren van de autobereikbaarheid zodat mensen die afhankelijk zijn van de auto deze ook kunnen blijven gebruiken. Mede door het kunnen gebruiken van de centrale HOV-as door nood-&hulpdiensten wordt de wijk juist goed en snel bereikbaar voor bijvoorbeeld een ziekenauto. Door het weren van (doorgaand) autoverkeer uit de buurten zal de leefbaarheid in de buurten (zoals rond de Arnodreef) juist verbeteren. Het voorstel is een knip voor autoverkeer in de Mr. Tripkade/Tiberdreef, de Moezeldreef blijft gewoon toegankelijk vanaf de Moldaudreef. Autoverkeer van/naar de winkels aan de Arno/Tiberdreef, het station, de school en de moskee gaan niet via de Arnodreef maar via de Moezeldreef.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Huis) ook vergoed door de gemeente?. De toelichting vermeldt **niets over waardevermindering** in de periode tussen dat de plannen zijn gemaakt (m.a.w. de strepen op de kaarten zijn geplaatst rood/oranje en bestemming Hoogstedelijk dan wel Stedelijk hebben gekregen? Voor ons bewoners vanaf november 2023), dus vanaf het moment dat er meldplicht is, totdat de plannen daadwerkelijk worden uitgevoerd. Ambtenaren zeggen nu steeds (vanaf de informatiebijeenkomst op 25 april j.l.) dat onze huizen niet onteigend kunnen worden. In het schrijven “Als de gemeente uw eigendom…..” staat vermeld “Bereikt u samen geen overeenstemming, dan start de gemeente een formele onteigeningstraject.” Zo worden we weer zogenaamd gerustgesteld met door gemeentelijke ambtenaren: uw huis kan niet worden onteigend. Een klinkklare onwaarheid. Ondertussen laat de gemeente de ontwikkelingen over aan projectontwikkelaars. Stelt geen garanties af voor bewoners dat de gemeente zich garant stelt om de huidige bewoners te compenseren voor eventuele waardedaling van hun eigendom, of voor huurders voor hun gedwongen verhuizing of voor ondernemers voor wie de huur te hoog wordt en hun onderneming wellicht moeten stoppen. *Dus de gemeente kan wel onteigenen in tegenstelling tot wat de ambtenaren nu mondeling zeggen doen voorkomen!!?* N.B. in een artikel in De Andere Krant, 11 mei 2024, Special: Omgevingswet verstikt Nederland. De grote verbouwing raakt ons allemaal, lees ik dat je als burger bitter weinig rechten hebt. Liever had ik de volledige waarheid van de Gemeente gehoord. Het is natuurlijk ook daarom dat we steeds het antwoord We weten het niet krijgen. We kunnen ons dan nergens op beroepen. Tevens staat een vetgedrukt tekst: “De verkoop van uw woning of grond is geen eenvoudige zaak. Het is aan te raden om zelf een deskundige	Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Met deze knip weren we ook doorgaand verkeer door dit deel van Overvecht. Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad Het uitbreiden van het aantal werkplekken in de wijk is bedoeld om ruimte te bieden aan ondernemers en maatschappelijke organisaties in de wijk. Bij de verdere uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 in projecten bekijken we hoe we dit kunnen vormgeven, zoals in uw voorbeeld van het plein met terrassen. Het Spoorzoompark is in de laatste jaren, na de herinrichting door de gemeente samen met bewoners, sterk verbeterd. In het zuidelijke deel is door clustering van bestaande gebouwen in een nieuwe school, sporthal en buurtcentrum bij de Teun de Jagerdreef veel nieuw en kwalitatief hoogwaardig groen gemaakt. Deze trend willen we doorzetten. We bieden ruimte voor nieuwe woningen en voorzieningen met behoud van de groene en ecologische recreatieve verbinding. Rondom station Overvecht kan een hoogstedelijk milieu ontstaat met 500 tot 750 nieuwe woningen en voorzieningen. De groene inrichting van de stationsomgeving en de Winterboeidreef zorgt voor een groene schakel tussen de twee delen van het spoorpark. Bij Fort Blauwkapel is geen verdichting gepland. Op twee locaties langs het spoor is sprake van bebouwing in het groen. Hierbij gaat het om ruimte voor ontwikkeling mogelijk maken, gekoppeld aan het versterken van de groenstructuur zie

Nr.	Reactie	Antwoord
	in te schakelen. In specifieke gevallen geeft de gemeente een bijdrage in de kosten voor een deskundige". Je wordt dus plotseling geconfronteerd met hoge kosten en het inroepen van een deskundige. Zeker niet iedereen in deze buurt, ikzelf zeker niet, kan de kosten voor een deskundige veroorloven. Wat de specifieke gevallen zijn waarin de gemeente een bijdrage in de kosten geeft, wordt niet verteld. Een bijdrage dekt bovendien slechts een deel van de kosten. *Wat zijn de specifieke gevallen waarin de gemeente een bijdrage in de kosten geeft?* *Hoe moet iemand de rest van de kosten die voor rekening zijn van de bewoner/huurder opbrengen?* *Waarom geeft de gemeente geen garantie voor vergoeding van alle kosten?* *Vergoed de gemeente ook de kosten wanneer sprake is van opkoop door een projectontwikkelaar?* **Waardevermindering en verzoek garantstelling door Gemeente Utrecht** Voor alle huiseigenaren is waardevermindering van de woning een reële zorg met grote impact. Het is niet iedereen gegeven om te wachten tot de definitieve uitkoop. Er zijn bewoners die gezien hun leeftijd of omdat ze ziek zijn of een handicap hebben genoodzaakt zijn eerder te verhuizen. Deze bewoners lopen dus financiële schade op als gevolg van de bestemmingswijzigingen van de gemeente. M.n. voor mensen met een beperking komt niet iedere woning in aanmerking. Het aanbod aan geschikte en aangepaste woningen die toekomst proof zijn is beperkt. Ik verwijs u hierbij naar art. 19 van het VN verdrag inzaken	ook spelregels 'Groene buurtranden' op in de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040. We vinden het belangrijk dat er voldoende aanbod van onderwijs is in de stad en ook specifiek in Overvecht. Op dit moment is het bijvoorbeeld niet mogelijk om havo of vwo onderwijs te volgen in Overvecht. Met de komst van een nieuwe VO-school wordt dat straks wel mogelijk. De definitieve locatie van de VO-school is op dit moment nog niet bekend. We proberen bij de keuze voor een locatie rekening te houden met de bestaande omgeving maar we willen de school ook graag bouwen op een plek die goed bereikbaar is en ook goed is voor de ontwikkeling van de leerlingen. Sommige plekken vallen daardoor af, bijvoorbeeld plekken langs een te drukke weg. Andere plekken vallen af omdat we daar bijvoorbeeld geen eigenaar zijn van de grond. Zodra er meer bekend is over de voorkeurslocatie voor de school wordt de buurt hierover geïnformeerd. Daarnaast zullen we in gesprek gaan met de omwonenden van de voorkeurslocatie om te zien welke bezwaren er liggen maar ook welke kansen er liggen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	rechten van personen met een handicap https://wijstaanop.nl/wp-content/uploads/2019/06/VN-Verdragtekst-IVRPH-NL.pdf “Artikel 19 Zelfstandig wonen en deel uitmaken van de maatschappij De Staten die Partij zijn bij dit Verdrag erkennen het gelijke recht van alle personen met een handicap om in de maatschappij te wonen met dezelfde keuzemogelijkheden als anderen en nemen doeltreffende en passende maatregelen om het personen met een handicap gemakkelijker te maken dit recht ten volle te genieten en volledig deel uit te maken van, en te participeren in de maatschappij, onder meer door te waarborgen dat:” *Stelt de gemeente zich garant voor ruimhartige financiële compensatie van de waardevermindering van de woning als gevolg van de bouwplannen en bestemmingsplannen van de gemeente voor bewoners die vanwege omstandigheden als ouderdom, handicap, ziekte of overlijden voordat de fase van uitkoop is bereikt moeten verhuizen, zoals conform art. 19 van het VN verdrag inzake rechten van personen met een handicap is vereist?* *Worden dan ook de taxatie en een onafhankelijke taxatie vergoed?* *Is er dan ook vergoeding mogelijk voor een deskundig advies?* **Als bewoners hebben we juist behoefte aan duidelijkheid, aan kaders, aan verduidelijking van onze rechten als huiseigenaars.** In het wijkbericht van oktober 2023 staat nog vermeld: “In mei en juni 2023 heeft de gemeente gesproken met inwoners en ondernemers uit de wijk. De uitkomsten van die gesprekken gebruikten we om voorstellen uit te werken voor veranderingen in Overvecht. Bijvoorbeeld	

Nr.	Reactie	Antwoord
	sloop en nieuwbouw.” De verschillende bezwaren die toen zijn gemaakt vind ik niet terug in de Omgevingsvisie Overvecht. *Heeft participatie? Meepraten dan eigenlijk wel zin??* Hoe is het mogelijk dat ik niet ben gehoord? Dat de gemeente mij en mijn buurtgenoten, de bewoners van mijn straat en de zijstraten, de bewoners van de flat aan de Tiberdreef, het bestuur van de moskee aan de Arnodreef, de winkeliers van het winkelcentrum aan de Arnodreef, de bewoners van de flats boven de winkels, de bewoners van de flat aan de Moezeldreef, de bewoners van Tuindorp langs de spoorlijn **niet heeft gehoord, niet rechtstreeks (en persoonlijk, via een gepersonaliseerde brief) heeft benaderd**? *Ben ik dan de enige die is overvallen?* Nee, ik blijk niet de enige te zijn. Dat is duidelijk. Ik citeer een buurvrouw verderop in mijn straat: “ “Wat mij ongelooflijk stoort is dat er uit deze informatie op geen enkele manier de urgentie en levensingrijpende mogelijke veranderingen voor mijn persoonlijke woning en woonplezier blijkt. Een keertje meedenken over het groen en verkeer in de wijk is wezenlijk anders dan mogelijke sloop van je woning,” Ook de bewoners van Tuindorp die op 50 meter afstand van 23 verdiepingen hoge flats aan de andere kant van de spoorlijn wonen, waren niet geïnformeerd. Het Wijkbericht dat in Tuindorp was verspreid ging alleen over een geplande fietstunnel. De Tuindorpers zijn pas deze week per mail nog gealarmeerd over de sluiting van de inbreng voor een zienswijze op 20 mei (3 dagen voor sluitingstijd), de informatieavond voor de buurt met de Gemeente vindt plaats op 27 mei. 7 dagen na sluitingstijd van de periode om een zienswijze in te	

Nr.	Reactie	Antwoord
	dienen. Bewoners van Tuindorp hebben dus geen rechtmatige kans gehad zich te verweren. De gemeente heeft al aangekondigd te starten met de bouw op de parkeerplaats naast het gebouw waar nu de PO/VO raad is gehuisvest. Participatie??? Inspraak?? Betrekken van bewoners??? Voor een verdere uiteenzetting over tekortkomingen in de procedure en de termijn van de zienswijze verwijs ik naar de zienswijze van [indiener 368] (La Bohemedreef). Ik voeg daaraan nog het volgende toe. [Indiener 368] noemt ook de late berichtgeving, nadat de termijn al is ingegaan. 2 a 1,5 week voorafgaand had ik nog op de site van de gemeente Utrecht, Omgevingsvisie gekeken of de ingang van de termijn voor indienen van de zienswijze al stond vermeld. Er stond nog geen specifieke ingangsdatum vermeld. Ook hadden we nog steeds niets van de gemeente gehoord. We zaten er echt op te wachten. We hebben nu toch de direct lijntjes? We hebben toch keer op keer verzocht ons goed en tijdig te informeren? En hadden de ambtenaren niet toegezegd dat ze dit zouden doen?? En is dit dan het resultaat?? Kaartjes die zijn opgenomen in de Omgevingsvisie en in eerdere communicatieuitingen van de gemeente zijn verspreid, veranderen voortdurend. Het is bijv. opmerkelijk dat in het kaartje van oktober/november 2023 (de kaarten die niet waren opgenomen in het wijkbericht, maar wel waren “in te zien” aan de muren van de ruimte waar de bijeenkomsten plaats vonden) de kleur rood in de legenda niet werd toegelicht. In het “Omgevingsprogramma Overvecht. Samen bouwen aan Overvecht van **02-02-2022**” zijn mij de volgende zaken opgevallen. Opvallend:	

Nr.	Reactie	Antwoord
	pag. 24: Arnodreef en achterliggende Carmendreef : Veiligheid vergroten in de buurten; aandacht voor kwaliteit op ooghoogte en levendigheid in de plint Ik kan me hierin niet herkennen. Ik heb geen last van onveiligheid in de straat noch vanaf het speeltuintje. pag. 27: verbinden. Er lijkt een groen/grijs blok door de Arnodreef te staan. Waarop dit duidt is niet duidelijk. *Waar duidt het groen/grijze blok op?* pag. 32: Gele vlek in de legenda: Ontwikkeling Overvecht station als knooppunt Arnodreef, Butterfly- en Rubicondreef valt buiten de Gele vlek en het gebied aangemerkt als te ontwikkelen. pag. 34: Combineren van wonen, werken, winkels: Gele markering in de legenda: Onderzoeken: waar mogelijk plint/ ruimtes op ooghoogte activeren en vullen met werken en voorzieningen. Is de oostkant van de Arnodreef hier aangemerkt met Geel? De kaart geeft weinig duidelijkheid. Maart 2022 vallen onze straten en omliggende straten nog buiten het te ontwikkelen/bebouwen gebied. In november 2023 blijkt het te ontwikkelen gebied aanzienlijk te zijn vergroot en is o.a. de Arno-, Butterfly, Rubicon en Carmendreef toegevoegd. In April 2024 is het gebied tussen de Tannhauser- en Othellodreef toegevoegd. *Hoe kunnen we ons verweren als de gemeente voortdurend kaarten blijft veranderen, onduidelijke kaarten verspreid waarin bv. de legenda de kleur rood niet toelicht (opvallend genoeg de meest gevoelige/omstreden bestemming (lees Hoog stedelijk gebied)?* **Geen volledige informatie en m.n. verslaglegging van participatie van bewoners ontbreekt** Al in een mail aan de gemeente gedateerd 25 januari hebben wij een bijlage toegevoegd met een lijst met ontbrekende documenten (bijlage …Ontbrekende documenten Omgevingsvisie). Het betreft hier m.n.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	verslaglegging van participatie/inbreng van bewoners en een terugkoppeling van wat de gemeente met de geleverde inbreng heeft gedaan. Welke inbreng is wel verwerkt in de volgende versie van de Omgevingsvisie en welke niet? Wij tasten in het duister. Als belanghebbenden en getroffenen die bereid zijn inbreng te leveren, mee te praten, (vrije) tijd te investeren, frustrerende gesprekken te voeren, geen antwoorden te krijgen op voor ons zeer relevante vragen en zorgen, is het ontluisterend te bemerken hoe met de inbreng door de gemeente wordt omgegaan. Als ik terug lees in de verslagen van de Dialoogavonden 11 mei 2022 en 13 september 2023 dan is bitter weinig van de inbreng van de bewoners verwerkt in de plannen. Het is diep treurig. Zeker omdat de vragen die toen zijn gesteld, de opmerkingen en suggesties die toen zijn gedaan, veelal overeen komen met onze vragen, adviezen en suggesties. Bovenstaande bevindingen staan in schril contrast met wat de Gemeente ons antwoordt in de conceptbrief van (8,20 of 25 maart 2024) “Afsluitend willen wij benadrukken dat het participatieproces veel verschillende input heeft opgeleverd, zowel voor heel Overvecht als voor de verschillende buurten. De opbrengsten van het participatieproces vormen een belangrijke basis voor de inhoudelijke keuzes in de omgevingsvisie.” Over welke opbrengst en input het participatieproces tasten wij nog steeds in het duister. In welke mate de opbrengst een “belangrijke basis” vormen voor de inhoudelijke keuzes is voor ons niet transparant inzichtelijk. Wel merken we in de bejegening, de betrouwbaarheid, openheid en transparantie onvoldoende verbeteringen. Daarbij is het	

Nr.	Reactie	Antwoord
	dan ook opmerkelijk (zacht uitgedrukt) dat wanneer wij op het overleg van 30 april wederom (nadat dit ook al in het overleggen van 8, 22 december 2023 en 2 februari, en in de mail van 25 januari 2024 en de brief van 8 maart 2024 was verzocht) het verhullende taalgebruik en presentatie in het Wijkbericht van april 2024 ter sprake brengen, de ambtenaar voorstelt een enquête uit te zetten. Het is de soort van ambtelijke reactie die boekdelen spreekt. Lees zelf de folder/marketing uiting van de gemeente terug, en vraag je af, is dit duidelijk rechtdoorzee taal die iedere lezer zal begrijpen en waaruit direct duidelijk wordt wat er staat te gebeuren? En als het zelf niet lukt, vraag 10 bewoners om de conceptfolder te becommentarieren (a la sensitivity readers) en feedback te geven op de transparantie van de informatie en de helderheid/leesbaarheid en begrijpelijkheid /die recht doet aan de diversiteit van bewoners. Liefst voordat de berichtgeving (marketinguiting) van de gemeente wordt verzonden. Het is nu als: **eet een mars, dat is gezond**. De Keuringsdienst van Waarde zou hier nog een heel smakelijke uitzending aan kunnen wijden. Om de meest prangende voorbeelden te noemen: o P. 3 Plattegrond Taagdreef, Rubicondreef e.o. nr. 4 Rondom het station komt een hoogstedelijk gebied met woningen en kantoren voor verschillende bedrijven. Op de begane grond komt ruimte voor een groene ecologische, recreatieve verbinding. Gewenste formulering: Het gebied rondom het station krijgt de bestemming Hoogstedelijk gebied met hoogbouw tot 23 verdiepingen. Het krijgt een uitstraling van Manhattan in Overvecht. In de gebouwen komen woningen en kantoren. De ontwikkeling hiervan wordt overgelaten aan	

Nr.	Reactie	Antwoord
	projectontwikkelaars. Op de begane grond komt ruimte voor winkels, horeca en reacreatie. Periode van vakantie: Een ander kwalijk punt is dat het een periode is van vakanties, van vrije dagen, dat is gunstig voor de gemeente, maar ongunstig voor de bewoners. De deadline voor inbreng valt nu in het Pinksterweekend. Wordt de bewoners geen vakantie/vrije dagen gegund? De Tuindorpers zijn natuurlijk helemaal de pineut. Wie ook de pineut zijn, zijn de bewoners van de flats tussen de Othellodreef en Tannhauserdreef. Op de kaart van november 2023 stonden deze flats nog niet aangegeven als te ontwikkelen gebied. Op de kaart van het Wijkbericht april 2024 blijken deze flats ineens wel aangemerkt als Stedelijk gebied. Deze bewoners weten dus pas vanaf 9 april dat hun woningen zijn aangemerkt als Stedelijk gebied. Wie ook de pineut zijn, zijn de huurders van de woonwijken van (voorheen Mitros) en nu Woonin die nu ineens te horen hebben gekregen dat hun woonwijk wordt gesloopt. In 2022 was het nog de bedoeling dat hun huizen zouden worden gerenoveerd en verduurzaamd. In 2023, een jaar later, is deze wijk ineens een plek die nu “niet aantrekkelijk is” om plaats te maken voor Hoog, dan wel, Stedelijk gebied. Waar moeten deze mensen naar toe? Hoe zo is deze buurt “niet aantrekkelijk”?? Voor wie is deze buurt niet aantrekkelijk? In ieder geval niet voor de huurders. Ik geef nog even het woord aan de directievoorzitter van (toen Mitros, nu Woonin) Directievoorzitter Henk Peter Kip: *”Deze investering draagt bij aan het verbeteren van de wijk en het programma Samen voor Overvecht. Voor*	

Nr.	Reactie	Antwoord
	onze huurders zou het helemaal mooi zijn als ook de openbare ruimte wordt aangepakt. Die is verschillend per buurt, maar in alle gevallen stenig, schraal, ouderwets en saai. ***Dit is het moment om daar verandering in te brengen****."* Hoe komt het toch dat deze buurtje van huurwoningen stenig, schraal, ouderwets en saai worden gezien, terwijl deze buurtjes onder huurders populair zijn? Het buurtje dat nu staat aangemerkt als te slopen **Overstelping van input** Opmerkelijk is overigens dat in april nog een wijkbericht ons bereikt: Denk mee (her)inrichten speeltuin Carmendreef. Terwijl de procedure voor indienen van de zienswijze op de Omgevingsvisie gaande is worden wij als bewoners ook benaderd voor het opknappen van het speeltuintje aan de Carmendreef/achterkant woningen Arnodreef. Ons wordt verzocht te reageren **voor 28 april**. Het is goed dat het speeltuintje wordt opgeknapt. Het is zeer ongelukkig dat deze twee inspraakrondes tegelijkertijd lopen. *Was het niet bekend bij de gemeente dat deze twee inspraakrondes tegelijkertijd lopen?* In het wijkbericht staat:…plekken die we goed vinden te behouden en om plekken die we minder goed vinden te verbeteren… 1. Wat wordt hier bedoeld met goed en minder goed? Waar kijk je dan naar? 2. Onze huizen zijn rood en oranje gekleurd. Zijn die minder goed of zo slecht dat ze weg moeten? 3. Er zijn inderdaad minder goede plekken in Overvecht. Dan hebben we het over onveiligheid, drugshandel, illegale activiteiten, dumpen van afval. We kennen die plekken. De gemeente kent die ook maar juist die slechte plekken lijken in het geel te staan. Waarom worden die niet gericht aangepakt? De meeste onveilige situaties doen zich toch voor in de hoogbouwbuurten? Waarom dan	

Nr.	Reactie	Antwoord
	hoogbouw neerzetten? Juist door de laagbouw hebben we een aangename leefomgeving. Waarom wordt die dan afgebroken? Spelen met aantallen Er staat dat er tussen Station Overvecht en het winkelcentrum Overvecht 1000 woningen moeten worden gebouwd. Naar onze schatting komt het aantal te slopen woningen op 600 uit. *Dan moeten er toch minstens 1600 woningen worden bijgebouwd?* *Waar moeten de mensen naar toe?* *Waar kunnen we die berekening vinden?* In de plannen van mei 2022 wordt nog gespreken van een opdracht van 6800 woningen voor Overvecht. Inmiddels zijn 1800 hiervan al gebouwd of bijna klaar. De woninglast/toename van het aantal woningen en woningdichtheid wordt dus vele malen groter dan de 5000 waarover nu wordt gesproken. Het is opvallend dat de extra te creëren woningen juist worden gepland in de wijken met de meeste sociaal/maatschappelijke problemen. Hoe zit het met de wijken waar mensen veel meer financiële draagkracht hebben. ?? Waarom wordt de opdracht tot te bouwen woningen onevenredig verdeeld over de buurten van Utrecht? En wordt er in de communicatie naar buiten gedaan of het om 5000 woningen voor Overvecht gaat maar in werkelijkheid om 6800 woningen. 6. Wat wordt bedoeld met “verbeteren van de woningmix”? Op blz. 17 van het ontwerp-Omgevingsvisie staat een onduidelijke alinea over de gemengde wijk. •	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Blijft het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk of blijft het percentage sociale huurwoningen minimaal gelijk? *Als de genoemde percentages geen doelstellingen zijn wat zijn dan wel de doelstellingen?* *Hoeveel koopwoningen komen er dan bij?* *Hoe wordt besloten waar welke soort woning komt? Hoe groot worden de nieuwe huizen?* Wordt bij het nieuwe aanbod met name gedacht aan de doorstroom van mensen die in Overvecht wonen? Het overgrote deel van de mensen heeft in de woonwensen enquete aangegeven te willen blijven wonen in de wijk. De gemeente kiest er nu voor om juist te bouwen voor mensen buiten de wijk. Dit is sociaal/Maatschappelijk onwenselijk en maakt de sociale tegenstelling en de kansenongelijkheid voor inwoners van Overvecht alleen maar kleiner. Hier wordt gebouwd voor kenniswerkers. Mensen die tegenwoordig veel thuis werken. Voor hen wordt wonen vlak bij het openbaar vervoer gereserveerd. Minder draagkrachtigen moeten maar oprotten en verder weg van een station gaan wonen. Dit terwijl kenniswerkers tegenwoordig ook flexibele werktijden hebben. Kortom dit is klasse politiek die hier gevoerd wordt. Met heeft het over een mix van doelgroepen. De meest draagkrachtige wijken hebben de meest eenzijdige mix van bewoners. De tweedeling in de maatschappij wordt met dit soort projecten alleen maar vergroot. *De plattegronden en de toelichting in het Wijkbericht april 2024 komen niet overeen met de plattegronden zoals die in het concept Omgevingsvisie staan. Van welke versie moeten we uitgaan?* **Gebrekkige informatievoorziening**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De eerste keer dat ik notie nam van het bestaan van de omgevingsvisie Overvecht is het wijkbericht van oktober 2023 genaamd “Uitnodiging: Praat mee over de toekomst van Overvecht”. Uit deze uitnodiging bleek geenszins welke impact de Omgevingsvisie Overvecht zou hebben voor mijn woning, mijzelf en mijn buren. Het was op 6 november dat mijn buurvrouw mijn ogen opende en de volle impact van dit plan mij duidelijk werd. De buurvrouw had het weer gehoord via een kennis en wijkbewoner die op een informatieavond was geweest en de kaarten had bekeken. Onze kant van de straat bleek met rood te zijn gemarkeerd. De kleur rood stond overigens niet uitgelegd in de legenda van de kaart. Wel de andere kleuren. Bij navraag bleek dat de kleur rood stond voor Hoogstedelijk gebied. Kortom, mijn huis moet plaats maken voor Hoogbouw. Boem, een donderslag bij heldere hemel. Gelukkig heb ik een buurvrouw die mij informeert. De gemeente is hierin in gebreke gebleven. Ik verwacht van de gemeente dat deze mij direct/persoonlijk benadert met een brief gericht aan mij dat de gemeente mijn huis/straat heeft aangemerkt als ontwikkelgebied voor Stedelijke dan wel Hoogstedelijk gebied. Ik voel me volstrekt niet serieus genomen door deze gemeente als huiseigenaar, als langdurig en betrokken bewoner van Utrecht en Overvecht. Onze ervaringen als direct getroffenen, bracht mij op het idee om eens een rondje te doen langs de huizen grenzend aan de spoorlijn aan de Tuindorp kant. Toen ik vroeg of de bewoners op de hoogte waren van de plannen van de gemeente Utrecht, was het antwoord ja, ze hadden iets gelezen in het Wijkbericht van april over een fietstunnel. Toen ik doorvroeg of men ook op de hoogte was van de hoogbouw aan de andere kant van de spoorlijn? Was het antwoord: Nee. Daar weten we niets vanaf. Dat stond niet vermeld in het Wijkbericht. In het overleg met de gemeente op 30 april j.l. (zie bijlage …Verslag bijeenkomst 30-04-2024 MN), heb ik mijn bevindingen als casus voor	

Nr.	Reactie	Antwoord
	informatieonthouding en onthouding van redelijke kans op inspraak gedeeld met de aanwezige ambtenaren. Een ambtenaar van de gemeente vertelde dat de opkomst uit de Wijk Tuindorp beste hoog was op de informatiebijeenkomst op 22, 23 en 25 april. Ze vertelde er niet bij dat deze bewoners voornamelijk kwamen om hun zorgen over de fietstunnel kenbaar te maken[25]. Niet over de hoogbouw (23 verdiepingen). Daar waren ze immers niet over geïnformeerd. Althans niet door de gemeente. Wellicht zijn er nog wat bewoners naar de bijeenkomst van 25 april gekund, nadat ze door mij waren geinformeerd. Zelfde ervaringen hebben buurtgenoten. Een buurtgenoot heeft een rondje langs de winkeliers van het winkelcentrum Arno/Tiberdreef gedaan. Geen van de winkeliers was op de hoogte. Ja, er was iemand langs geweest van de gemeente, die had een praatje gemaakt. Er was iets van plannen, maar wat het voor hen zou betekenen? Geen idee. Wat de plannen daadwerkelijk inhielden? Geen idee. Ik vermoed dat een ambtenaar van de gemeente raar zal opkijken als ik op een dag onaangekondigd op zijn werk verschijn om even een praatje te maken over zijn winkel en dat de gemeente plannen heeft om het winkelcentrum waar zijn winkel is gevestigd te verbouwen. De veel gepastere wijze waarbij respectvol met bewoners/ondernemers wordt omgegaan is bijv. eerst een keer op bezoek komen met een brief. Deze brief mondeling toelichten om daarna een afspraak te maken om nog eens in gesprek te gaan. Beter zou zijn om een gesprek te organiseren met alle ondernemers samen zodat zij gezamenlijk kunnen reageren. Bovendien van te voren de tijd krijgen om zich te verdiepen in de plannen en op gelijkwaardige voet te kunnen reageren. Ik weet niet hoe ik zo'n geïmproviseerd contactmoment, dat de gemeente beschouwd	

[25] Ik onderschrijf deze zorgen overigens volledig. De angst dat Tuindorp een doorgang wordt voor de vele scooters en daarmee de wijk onveilig maakt zijn zeer terecht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	als participeren en informeren moet kwalificeren. Participeren is het in ieder geval niet. Hoogstens is het een vluchtig participatiemomentje vanuit de Gemeente, maar meer ook niet. Vooraf dient gevraagd te worden of een vertaler aanwezig moet zijn wederom om op gelijkwaardige voet een gesprek te voeren. **Wat zijn nu de plannen?** In een bericht op de website van Werkplaats Overvecht van 16-02-2022[26] zie ik nog dat Mitros (inmiddels Woonin) plannen heeft om 1000 eengezins(huur)woningen in Overvecht Zuid te renoveren en verduurzamen. Op het kaartje is te zien dat de wijk van huurwoningen met voor en achtertuin ook in het plan van Mitros zijn opgenomen. Verderop vermeldt de site: “De **woningen zijn erg geliefd** onder huurders, ze wonen er lang. Mitros grijpt de kans aan om **samen** met de bewoners de identiteit van hun buurtje te versterken.” En “Elk jaar komen circa 200 woningen aan de beurt, zodat uiterlijk 2030 alle eengezinswoningen weer **klaar zijn voor de toekomst**.” Het is toch verbazingwekkend en schrijnend dat een jaar later, 2023, in de communicatie van de gemeente en de Omgevings”visie” (??)[27] Overvecht deze zelfde buurt als : “een plek die we minder goed vinden” of nog erger “plekken die nu niet aantrekkelijk zijn”. Voor wie zijn deze plekken niet aantrekkelijk? Vraag ik mij af. De huurders vinden ze in ieder geval aantrekkelijk. Mitros (met mede-weten en goedkeuring van	

[26] Mitros pakt eengezinswoningen aan in Overvecht-Zuid - Werkplaats Overvecht
[27] Zie hiertoe de kaarten die op de

Nr.	Reactie	Antwoord
	de Gemeente Utrecht, neem ik aan) vindt de woningen en buurten kennelijk ook aantrekkelijk genoeg om ze klaar voor de toekomst te maken. Tenminste in 2022 nog wel. Een jaar later ineens niet meer? *Vinden Woonin en de gemeente Utrecht in 2023 de socialehuurbuurt (Margarethe van Parmadreef, Donaudreef, Berenzinadreef) niet meer aantrekkelijk en een jaar daarvoor nog wel?* *Vinden de huurders in 2023 hun buurt en huizen ook niet meer aantrekkelijk en een jaar eerder nog wel?* *Wat is er overigens gebeurd met de Werkplaats Overvecht? Een initiatief gestart in 2018 en lijkt gestopt in 2022?* *Is met het afsluiten van het Wijkakkoord in 2022 ook de Werkplaats om zeep geholpen?* *Waarom is de Werkplaats overbodig verklaard?* *De werkplaats heeft een prachtige Participatie-en communicatieleidraad opgesteld. Wordt deze leidraad ook gehanteerd voor de Omgevingsvisie Overvecht?* Hier weet ik het antwoord eigenlijk al op. Nee. Op pagina 10 van de Leidraad staan tips voor de communicatie. Bv.” Zet middelen in die afgestemd zijn op de doelgroep.” Een app, zoals Boon van Arcadis (NRC 17-2-2024) suggereert als mogelijke verbetering in de communicatie tussen gemeente en bewoners, zou in de situatie van Overvecht onvoldoende werken. Daarvoor is een veel breder scala aan middelen nodig. Vraag het vooral de betrokkenen zelf wat nodig is, maar zou bij de Gemeente	

Nr.	Reactie	Antwoord
	hierover niet al veel bekend moeten zijn? Of spelen de vele wisselingen van ambtenaren (professionals) hierin parten?[28] De middelen die nu zijn ingezet, zijn voornamelijk gericht op een doelgroep. Mensen die behoorlijk taalvaardig zijn, gewend zijn naar wijkbijeenkomsten te komen etc.etc. De voornamelijk theoretisch opgeleide bewoners van Overvecht. Op de informatieavond van 25 april in het Johannescentrum was een grote opkomst maar van eenzijdige samenstelling (voornamelijk wit en huiseigenaar vermoed ik). Hoe zijn de huurders van het prachtige woonwijkje naast het Johannescentrum geïnformeerd door de gemeente? Wat organiseert de gemeente om deze getroffenen te ondersteunen, gerust te stellen en te garanderen dat hun rechten worden gerespecteerd? Ik vrees het ergste. Voor het bereiken van de volle breedte van de doelgroepen in Overvecht kan je denken aan heel andere middelen als het inzetten van de wijkambassadeurs, andere sleutelfiguren in de gemeenschappen, betrekken van belangengroepen van groepen met een migratieachtergrond, betrek de moskees, de kerken, de buurthuizen, buurtteams, organiseer focusgroepdiscussies (dit is wezenlijk anders dan een dialoogsessie of een soort open meepraatavond.) Er zijn allerlei methoden uit de Deep democracy, co-creatie die zich hiertoe goed lenen. Nu heeft het grootste deel van de bewoners geen idee wat er staat te gebeuren, wat de impact is en überhaupt hoe ze kunnen meedenken en bijdragen aan het vormgeven van hun eigen wijk. De rapporten zijn onleesbaar en zo dik dat ze niet te bevatten zijn. Bovendien zijn ze nergens in te zien. De kracht van de wijk wordt hierdoor niet versterkt maar verlamd. Uiteraard is communicatie in de taal van de buurtbewoners onontbeerlijk. Zowel schriftelijk als mondeling. Een voorwaarde is ook	

[28] Dialoogavonden 11 mei 2022 en 13 september 2023

Nr.	Reactie	Antwoord

gelegen in de samenstelling van het team van ambtenaren die zich met de Omgevingsvisie Overvecht bezighouden. Een samenstelling die recht doet aan de multiculturele samenstelling van de wijk en de diversiteit aan inkomensgroepen, de uitdagingen van een wijk als Overvecht van binnenuit kent en begrijpt, Die ook de mogelijkheden, potentie en de kracht van de wijk weet aan te boren en ziet om met Overvechters samen en aansluitend op de wensen van de Overvechters kan bouwen aan sociaal/maatschappelijk en economisch kansrijke, en groene woonbuurt.

In hoeverre is hier diversiteit (afspiegeling van de wijk Overvecht) gewaarborgd?

En gaat het werkelijk om verbetering?

Een paar cijfers op een rij.

"Inwonersaantal:

Aantal inwoners per jaar, De wijk Overvecht telt 34.910 inwoners in 2023.

GrafiekTabel
2013201420152016201720182019202020212022202326.00026.00028.00028.00030.00030.00032.00032.00034.00034.00036.00036.000

Jaar	Inwoners
2013	31.555
2014	32.220
2015	33.715
2016	34.235
2017	34.245

Nr.	Reactie	Antwoord

2018	34.260
2019	34.295
2020	34.295
2021	34.155
2022	34.560
2023	34.910

Bovenstaande grafiek toont het aantal inwoners per jaar op basis van de data van het CBS voor de wijk Overvecht.

De bevolking van de wijk Overvecht is met 3.355 personen gestegen van 31.555 personen in 2013 tot 34.910 personen in 2023 (dat is een grote toename van 11%). Het gemiddelde verschil per jaar over de hele periode van 2013 tot en met 2023 was 336 personen (1,03%). De ontwikkeling van de data in de tijd volgt een duidelijk stijgende trend: De cijfers stijgen bijna ieder jaar."[29]

In 10 jaar tijd is het aantal inwoners van Overvecht al gestegen met 11% en aangeduid als een **grote toename**. Een dergelijke toename versterkt ook de sociale en maatschappelijke druk op een wijk met een al bovengemiddeld aandeel aan achtergestelde bewoners. Is het bouwen van nog meer woningen in een wijk waarin de bevolkingsdichtheid al relatief hoog is de oplossing voor het verlagen van de Kansenongelijkheid? Het terugbrengen van de sociaal/maatschappelijke problemen die al in Overvecht zijn? Het creëren van mogelijkheden van opwaartse woonmobiliteit (de wens van de Overvechters), lokaal ondernemerschap en dus versterking van de gemeenschap met de focus op de Overvechters komt ook geheel Utrecht ten goede. Zo zal op de langere termijn en geleidelijk aan de inkomens van de Overvechters gemiddeld toenemen. En bouwen we samen aan een inclusieve en duurzame stad.

[29] https://allecijfers.nl/wijk/wijk-03-overvecht-utrecht/

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het gedeelte met de meest gunstige verdeling: inkomensverdeling, verdeling sociale huur/koop, wonen/werken wordt aangemerkt als te slopen gebied. Zeer opvallend aan de Omgevingsvisie van Overvecht is dat juist het gedeelte van Overvecht waar de verhoudingen tussen inkomens, verdeling sociale huur/koop en wonen en werken het meest evenwichtig zijn wordt opgeofferd voor Hoog Stedelijk gebied. In het Wijkbericht van de Gemeente Utrecht gedateerd april 2024 staat: “We maken een omgevingsvisie om plekken die we goed vinden (wat is goed?) te behouden en om plekken die we minder goed vinden te verbeteren” (wat is minder?). Zo daar staat nogal wat. Deze zin is veelzeggend maar is geen onderbouwing van de plannen die nu voorliggen in de omgevingsvisie. Immers juist het gedeelte van Overvecht waar de verdeling over inkomens, sociale huur/koop en wonen en werken het evenwichtigst verdeeld zijn wordt opgeofferd voor Hoogstedelijk en Stedelijk gebied. Voor een uitwerking van de ratio huur en koopwoningen die geen recht doet aan de huidige behoeften van Overvechters verwijs ik naar de zienswijze van Mw. Snijder, bewoner Butterflydreef, nr. 3 en 5 van haar pleidooi. *Is het gebied Taag/Rubicondreef dan een plek die minder goed is?* *Is dit dan de plek die verbetering nodig heeft?* “De armen bij de armen, de rijken bij de rijken….”Dat leidt tot kansenongelijkheid”[30] Zoals een krantenkop in de NRC luidt.	

[30] Krantenkop in NRC, pag. 11, Binnenland, vrijdag 5 april 2024. Volledige titel: Leefwereld. De armen bij de armen, de rijken bij de rijken. Arm en rijk hebben steeds meer eenzijdige leefwerelden, blijkt uit het SCP-onderzoek. “Dat leidt tot kansenongelijkheid”

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een van de onderbouwingen van de Omgevingsvisie Overvecht en de keuze om meer koop in het hoge en middensegment te bouwen is: “We willen meer verschillende inkomensgroepen naar Overvecht trekken.”[31] Dus toch bouwen voor mensen van buiten Overvecht!!? Ik vraag me dan altijd af: *Wat kan Utrecht doen om meer verschillende inkomensgroepen te trekken naar wijken als Wilhelminapark, Wittevrouwen, Tuindorp, Rijnsweerd?* *Is het niet even belangrijk dat in die wijken een goede gezonde evenwichtige mix komt van inkomensgroepen?* De fundamentele vraag is dan: *Wie bepaalt wat een evenwichtige mix is voor wie?* Wethouder Diepeveen geeft een onderbouwing waarom juist in Overvecht, een wijk met volgens hem relatief veel ruimte voor de auto en verkeer omdat in de jaren 60 de auto als vervoersmiddel in opkomst was. Er werd in die tijd dus volop ruimte gegeven aan de autochtone bewoners van Utrecht die snakten naar vrijheid in mobiliteit en zich voor het eerst een auto konden veroorloven. Kan het zijn dat bewoners van Overvecht met een migratieachtergrond vergelijkbare motivaties en wensen hebben voor het hebben van een auto als waar de wijk Overvecht destijds voor gebouwd was? En zijn bewoners van Overvecht die werkzaam zijn in cruciale beroepen o.a. in de bouw (waar Nederland zo veel behoefte aan heeft, juist voor de (ver)bouw van woningen voor de draagkrachtigen, voor de bouw van de industrie en toerisme? En zijn het niet o.a. de schoonmakers, de thuiszorgers, de mantelzorgers, de verplegers, het winkelpersoneel, horeca, inwoners van Overvecht van nu en in de toekomst nodig hebben? Hoe	

[31] Wethouder Kees Diepeveen in: Dreefnieuws, 2021-1, nr. 22, Overvecht in 2040: dit zijn de plannen. P. 4

Nr.	Reactie	Antwoord
	wrang is het dan dat juist die mobiliteitswens deze Overvechters ontzegt wordt. Denk eens out of the box en verleen subsidie aan bewoners van Overvecht om een elektrische auto te kopen. Voorzie de wijken van laadpalen. Dit scheelt de bewoners ook in de portemonnee en dus de maandelijkse financiële lasten. Het scheelt gelijk ook in geluidsoverlast. Tevens hebben gezinnen meer financiële ruimte om te besteden aan bijv. vrijetijdsactiviteiten, of gezonder eten. Meer financiële ruimte om zelf te kiezen voor een gezonder leven. Wethouder Diepeveen legt verder uit waarom de gemeente juist nu meer ruimte wil geven aan fietsers en wandelaars. “Bij auto’s kan je niet zien wie erin zit. Dat zorgt voor anonimiteit. Door het maken van een groen lint door de wijk hopen we dat mensen meer gaan wandelen en fietsen. Dat is goed voor je gezondheid, het klimaat en de natuur – en zo zie je elkaar tenminste.”[32] In de duurzame maatschappij en stad, zou je in alle wijken van Utrecht willen dat mensen elkaar zien. Dat bewoners van de eenzijdige en meer draagkrachtige wijken gemengd met bewoners die minder kansrijk in het leven zijn gezet elkaar al wandelend tegenkomen in de buurt en elkaar echt zien, echt met elkaar in gesprek raken, elkaars leefwerelden echt leren kennen. Zelf denk ik dat anonimiteit door heel andere factoren wordt veroorzaakt. Geef bewoners een kansrijke toekomst, waarbij een goede woning een van de basisvoorwaarden is. Bouw dus voor de Overvechters en betrek bewoners hierbij en de anonimiteit zal als vanzelf afnemen. De Gemeente Utrecht vergeet dat zij zelf een cruciale rol spelen in het voorkomen en verhelpen van anonimiteit. Dat kan ook	

[32] Dreefnieuws 2021-1

Nr.	Reactie	Antwoord
	met de gebouwde omgeving. Het is algemeen bekend dat de gebouwde omgeving van grote invloed is op de samenhang en structuur in een woonomgeving. Er zijn voldoende voorbeelden waarbij inclusie, diversiteit en kracht van de bewoners tot hun volle recht komen en daarmee een “ripple effect” kunnen creëren met een positief effect dat aan iedereen recht doet. Ik zie overigens in deze wijk heel veel mensen wandelen en fietsen. Wellicht zijn er heel andere maatregelen nodig om de mensen te doen wandelen en fietsen? Bijv. de mogelijkheid om een fiets te kopen. De mogelijkheid om je fiets veilig te stallen? Of door meer veiligheid op straat? Of hebben mensen fysiek zware beroepen en maken lange dagen waardoor ze geen tijd en energie meer hebben om te gaan wandelen en fietsen? Bovendien hebben ze gedurende de dag al lang en breed boven de minimale norm voor een gezond leven bewogen. Hoogst waarschijnlijk hoog boven de Arbonorm. Of moet een eenoudergezin bestieren waardoor er sowieso geen tijd en energie voor fietsen en wandelen is? Inderdaad, iemand die de hele dag op kantoor heeft gezeten heeft hier wellicht meer tijd en energie voor. Een lekker wandeling tijdens de lunch is dan zeker goed voor de gezondheid en productiviteit. De meeste Kenniswerkbanen bieden deze mogelijkheid. *Voor wie wordt er nu daadwerkelijk m.n. gebouwd?* Een Omgevingsvisie Overvecht zoals die nu wordt voorgesteld is precies wat nodig is om de **kansenongelijkheid te vergroten**. De Omgevingsvisie is dan ook geen visie. In ieder geval geen visie op een duurzame samenleving die recht doet aan iedere inwoner en de toekomst van deze stad. Het is slechts een platte kortzichtige visie zonder echt lange termijn denken voor een gelijkwaardige en	

Nr.	Reactie	Antwoord
	toekomstbestendige duurzame maatschappij en de stad Utrecht in het bijzonder. Er wordt hier een Olifantenpaadje/pad genomen om aan de opdracht van de overheid te voldoen. Een invulling die als enige motivatie heeft: hoe kunnen we zo snel mogelijk bouwen, waarmee de projectontwikkelaars zo veel mogelijk winst kunnen maken, waar we zo veel mogelijk starters op de woningmarkt met relatief hogere inkomens zo veel mogelijk kunnen bedienen (voor de kinderen van de “eigen” groep). Het levert de stad Utrecht bovendien een veel hoger inkomen aan WOZ waarden op. Een visie die niet aansluit bij het karakter van de wijk en de sociaal maatschappelijke noden die recht doen aan het vergroten van de kansengelijkheid. Dit is een plan (visie??) dat helaas ook veel schade aan kan brengen in de stad en m.n. aan de Overvechters. Mensen worden (voor de zoveelste keer) ontworteld, worden losgerukt van hun sociale netwerk, de mantelzorg, kinderen moeten naar andere scholen, voor een groep waarvoor dit soort formele en informele voorzieningen van groot belang zijn. Bewoners voelen zich nog meer achtergesteld en niet gehoord. Bewoners worden ook genegeerd en niet op hun waarde geschat en om hun kracht gewaardeerd, ingezet en betrokken. In het verleden was er de Werkplaats Overvecht. In die context leek de sociaal maatschappelijke component van het bouwen aan een gezonde duurzame wijk beter gewaarborgd. Er is de laatste tijd veel onrust in de wijk. Een wijk met grote sociale problemen als criminaliteit, drughandel, slechte gezondheid, weinig kansen, slechte woonomstandigheden brengt ook veel kosten met zich mee. Inzet van politie, gezondheidszorg, jeugdzorg, buurtzorg etc.etc. Echter bij een sociaal/maatschappelijke focus op een te ontwikkelen gebied is er meer kans dat deze mooie buurt een boost krijgt. Die boost	

Nr.	Reactie	Antwoord
	merk ik nu niet op uit deze Omgevingsvisie Overvecht. Bij het lezen van stukken van de Werkplaats was het in die tijd nog wel de bedoeling om met een sociaal maatschappelijke aanpak en insteek de wijk Overvecht en de Overvechters betere woonomstandigheden te geven en dus meer mogelijkheden voor opwaartse mobiliteit op eigen kracht. Overvecht verandert op deze manier in een soort van melkkoe. Om het gebrek aan groen in de rest van de stad te compenseren ten koste van de mobiliteit van het autoverkeer van de Overvechter. **Verkeer en parkeren: denk aan de noden van Overvechters!** Een ander terrein dat de Omgevingsvisie Overvecht bestrijkt is het verkeer. “Verminderen van autoverkeer door de wijk: aanpassing verkeersstromen en parkeren zoveel mogelijk onder gebouwen en aan de rand van de wijk” Ik fiets vaak door de wijk en door de wijk Tuindorp. De autodichtheid in de wijk Tuindorp is vele malen groter dan in de wijk Overvecht. Fiets ik langs de Cleopatradreef dan staan aan beide kanten auto’s geparkeerd, maar ten opzichte van het aantal bewoners in de flat zal dit meevallen t.o.v. Tuindorp. Wanneer ik door Tuindorp fiets staan beide kanten van de weg vol geparkeerd met auto’s. Negen van de tien keer komt een auto mij tegemoet (geen fietser, noch wandelaar). Meestal heel brede/grote elektrische auto’s en wordt ik als fietser in de kant van de weg gedrukt. *Wat gaat de gemeente doen aan de hoeveelheid auto’s in wijken als Tuindorp?* *Wat gaat de Gemeente Utrecht doen aan het aantal te grote auto’s in Utrecht?*	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Gaat de gemeente Utrecht grote auto's weren uit het Centrum van de stad? Onvoldoende aandacht voor afhankelijkheid auto en betekenis van autobezit. Voor veel bewoners zal het bezit van een auto het eerste gevoel van vrijheid geven. Je mag dan wel wonen in een huurwoning en voorheen altijd afhankelijk zijn geweest van het openbaar vervoer, dan geeft het bezit van een auto een gevoel van onafhankelijkheid. Voor veel bewoners is familiebezoek ook heel belangrijk. De auto geeft meer mogelijkheden voor familiebezoek. Het is bovendien belangrijk goed voor je ouders te zorgen, deze te halen en brengen naar artsen en ziekenhuis bezoeken. Ook de auto is hiervoor van cruciaal belang. Vele bewoners van Overvecht werken in de dienstensector of zoals dat vanaf de Coronatijd wordt genoemd "cruciale beroepen of sectoren". Dat kan zijn in de schoonmaak of thuiszorg, verpleging en ook in de bouwsector. Mensen zijn daarvoor afhankelijk van eigen autovervoer vanwege onregelmatige tijden, vroege tijden/tijdstippen waarop nog geen openbaar vervoer rijdt: 5 of 6 uur op het werk zijn, of moeten voor hun werk naar locaties die niet of nauwelijks te bereiken zijn met openbaar vervoer. Bovendien gaat het hier om fysiek zwaar werk. Reizen met openbaar vervoer van en naar werk zal een werkdag aanzienlijk zwaarder maken. Ook deze cruciale beroepen zijn belangrijk voor een stad. Het is niet wenselijk dat deze mensen de stad uit worden gestuurd. Niet voor de economie van de stad, niet voor de werkgelegenheid van deze mensen en hun kinderen. Het verminderen van parkeerplaatsen dicht bij de woningen en verplaatsen naar de randen van de wijk is extra nadelig voor mensen die de auto in het dagelijkse reilen en zeilen nodig hebben. Het plan sluit ook op dit punt niet aan bij de behoeften en noden van de bewoners. Parkeerplaatsen opofferen om extra groen te creëren? Het gaat veel te ver. Het lijkt er sterk op dat de gemeente Utrecht de wijk Overvecht ineens heft ontdekt om een belangrijke bijdrage te leven aan de klimaatdoelen. De wijk Overvecht is al groen, en kan zeker groener, m.n. in bepaalde	

Nr.	Reactie	Antwoord
	delen waar meer groen de wijk zeker zal opfleuren. Echter groen moet niet ten koste gaan van de noden van de bewoners. Het verwondert mij niet dat twee bewoners van de wijk een You tube filmpje hebben gemaakt om de mede-bewoners te informeren over de verkeer / en parkeerplannen voor de wijk[33]. Ook dat zij een demonstratie hebben georganiseerd en zelf een petitie hebben gehouden. De initiatiefnemers van het filmpje en de acties benadrukken ook dat het aantal gehandicapten, zieken en ouderen in Overvecht hoog is. Voor deze bewoners is een goede bereikbaarheid per auto noodzakelijk. Dit punt wordt ook goed beargumenteerd en onderbouwd door [indiener 368]. Met het verminderen van het aantal parkeerplaatsen komt mogelijk ook het aantal invalideparkeerplaatsen in de knel. Ook voor ziekenauto's moet de wijk goed en snel bereikbaar blijven. Het afsluiten van de wijken zal het verkeer op de rondweg alleen maar doen toenemen. Het staat er nu al veelvuldig vast. Bovendien is de geluidsoverlast ook hier aan de Arnodreef enorm. De geluidsoverlast, fijnstof uitstoot etc.etc. zal alleen maar toenemen. Dat voorgesteld wordt om de verkeerssnelheid omlaag te brengen. Ja, daar ben ik voorstander van. Tevens op meer handhaving. Er rijden veel te veel extreem hard rijdende, meestal en zwart kleiner model auto's rond in Overvecht, scooters en fatbikes. **Sluit de Moezeldreef en de Mr. Tripkade niet af voor autoverkeer** Het is een heel slecht voorstel om de Moezeldreef af te sluiten voor verkeer. Volgens de ambtenaar is het allemaal goed onderzocht door Verkeersdeskundigen. Ik heb gevraagd hoe het grotere aantal winkels aan de Arno/Tiberdreef kant en aan de kant van het station worden bevoorraad? Inderdaad moet allemaal door de Arnodreef. Hoe komen de leerlingen bij de geplande middelbare school aan de	

[33] **Bewoners zien niets in de plannen voor Overvecht: 'de wijk gaat op slot', RTV Utrecht, 10 mei**

Nr.	Reactie	Antwoord
	Winterboeidreef? Inderdaad door de Arnodreef. Hoe komen auto's die passagiers afleveren of ophalen bij het station? Inderdaad door de Arnodreef. Hoe komen de bewoners van alle woningen gepland aan het station bij hun woning? Inderdaad door de Arnodreef. Hoe komen de bezoekers van de Moskee ter plaatse? Inderdaad door de Arnodreef. De Arnodreef is slechts een smalle straat. Zwaarder verkeer (vrachtauto's, ook de kleinere bestelbussen) veroorzaken trillingen in de huizen. De Moezeldreef is een veel bredere straat en er is veel meer ruimte tussen de huizen en flats, veel meer afstand tot de straat. *Waarom hier geen verkeer meer toelaten, alleen openbaar vervoer?* Dat tevens ook de mr. Tripkade wordt afgesloten? Ik begrijp er werkelijk niets van. Dit is geen straat die heel veel verkeer heeft te verstouwen. Er staat nooit een file of opstopping. *Waarom wordt de mr. Tripkade afgesloten en deze toegang tot Overvecht ook dicht gemaakt?* Het vermindert de toegang tot juist het wijkje dat nu op de nominatie staat voor Hoog stedelijk en Stedelijk gebied aanzienlijk. Er is dan slechts een toegangsweg mogelijk. Zelf ben ik geen autorijder, doe alles op de fiets, ik erger mij zelf vaak aan het autoverkeer en ondervind dagelijks geluidsoverlast. En toch het ontkennen van het belang van een auto voor het leven en de noden van veel bewoners van Overvecht vind ik nog veel erger. Dan zijn er nog voorstellen voor betaald parkeren in parkeergarages in Overvecht. Ook een heel slecht plan. Het gaat hier weer alleen om geld. In Overvecht is het aantal grote gezinnen veel groter. Wordt deze mensen de mogelijkheid om te winkelen in Overvecht ontzegt? Om hier hun dagelijkse boodschappen te doen? Weer een maatregel die de kansenongelijkheid in Overvecht alleen maar zal doen toenemen. Tevens de contrasten tussen de verschillende bevolkingsgroepen in Overvecht alleen maar zal versterken. Een maatregel die niet aansluit bij de noden van de meeste Overvechters.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er is het plan om een plein te maken met terrasjes erom heen. Zorg dan dat de horecagelegenheden alleen kunnen worden gerund door ondernemers die in Overvecht wonen. Het wordt dan een plein waar Overvechters trots op kunnen zijn. Waar allerlei culinaire tradities van de culturele rijkdom van Overvecht getoond kunnen worden. Stel subsidies en ondersteuningsmogelijkheden beschikbaar voor startende ondernemers uit de wijk. Deze ondernemers zijn wellicht eerder geneigd om personeel vanuit de eigen groep en Overvecht aan te nemen. Mogelijk creëert het zo ook meer werkkansen, mogelijkheden voor stages en bijbaantjes voor Overvechtse jongeren. Kan dit een van de mogelijkheden zijn voor opwaartse mobiliteit? Het zou mooi zijn als het een soort uitstraling krijgt als de overdekte markthal in Rotterdam. **Versterken van het groen** Hoogbouw en toevoeging van 1000 woningen langs het spoor is tegenstrijdig met de natuurwaarden van de groene strook langs de spoorlijn. Deze groenstrook staat in verbinding met Fort Blauwkapel. Een aantal jaren geleden is de strook aanzienlijk verbeterd met de toevoeging van waterpoelen meer natuurlijke en bloemrijke grasranden en een gedeeltelijk minder frequent maaibeleid. Zelf heb ik wel eens een ijsvogel gezien langs de vaart. Nu al is het pad langs de spoorlijn een soort snelweg van wandelaars tijdens de lunch. Met 1000 nieuwe bewoners in de directe omgeving vrees ik dat de natuurwaarde/ecologische waarde (??) van het groen langs de spoorlijn ernstig in gevaar komt alsmede de ecologische waarde van Fort Blauwkapel. Ja, er staat ergens vermeld dat natuur zal worden opgeofferd om elders weer terug te brengen. Echter niet alle natuur is maakbaar. Het Fort heeft een unieke natuurwaarde bv omdat er vleermuizen huizen en ijsvogels wonen. Deze dieren hebben leefruimte nodig, net als mensen. Voor een verdere verdieping in natuurwaarden en hoe een stad hiermee omgaat of hoe waarden worden gewaardeerd (gedevalueerd), een tuin is ineens natuur, een Hoogstedelijk gebied van een aantal 23 meter hoge flats bij elkaar wordt in het Wijkbericht van april omschreven als dat tussen de flats ook nog “ruimte komt voor een groene, ecologische, recreatieve verbinding.” (???) Je moet toch	

Nr.	Reactie	Antwoord
	van goeden huize komen om een doorgang tussen 23 m. hoge flats een ecologische waarde toe te kennen. Het is te bespottelijk voor woorden. Een paar boompjes in bakken op balkons of tussen de flats of een groene wand langs een flat is nog niet van ecologische waarde, het geeft een groene uitstraling (om in marketingtaal te blijven) maar meer dan dat is het niet. **Niet nog een middelbare school aan de spoorlijn** Dit deel van Overvecht heeft momenteel al twee middelbare scholen. Het Pouwercollege en het Vader Rijn college. Met de impact van het Vader Rijn college op de buurt ben ik niet bekend. Wel weet ik dat de buurt/directe omwonenden veel overlast ervaart van de leerlingen van het Pouwercollege. Nog een derde middelbare school in deze buurt, waar het aantal inwoners al drastisch wordt verhoogd is dan ook geen goed plan. Leerlingen van deze middelbare school zullen ook veelvuldig rondhangen bij het winkelcentrumpje en de winkels rondom het station. Een moskee die veel bezoekers trekt en vlak daarnaast nog een middelbare school? Toenemend aantal reizigers. Het is te veel.	
435	Hartelijk dank voor de prettige manier van communiceren!	Dank voor uw positieve reactie.
436	Handhaaf de scholen aan de Winterboeidreef en de groenstrook daarbij tot de spoorlijn En laat de Meestertripkade open als verbindingsweg naar ons Overvecht!	De beleidsnota omgevingsvisie 2040 geeft aan dat groene inrichting van de stationsomgeving en de Winterboeidreef gaat zorgen voor een groene schakel tussen de twee delen van het Spoorzoompark. De beoogde verdichting en vergroening is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (beleidsnota omgevingsvisie 2040 is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. In de beoogde hoogstedelijke rode gebieden en stedelijke oranje gebieden blijft het oppervlak aan groen minimaal gelijk of wordt in de buurt gecompenseerd. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik voor bewoners in de ontwikkeling in te

Nr.	Reactie	Antwoord
		passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied of in de directe omgeving. Door in sommige gebieden de verdichting te concentreren kunnen de 'gele' versteende gebieden juist meer vergroend worden. Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade.
437	Naar aanleiding van het ontwerp Omgevingsvisie Overvecht willen wij onze zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Prof. Hugo de Vrieslaan en de Van Bemmelenlaan in Tuindorp. De noodzaak van deze verbindingen is ons onduidelijk, temeer omdat zij geen doorgaande routes vormen. Nieuwe routes dwars door een rustige en kindvriendelijke woonwijk, langs twee basisscholen, door smalle volgeparkeerde straten met eenrichtingsverkeer, zijn ongewenst en niet nodig. Hierdoor neemt de onveiligheid en tevens de (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer toe. In het ontwerp wordt “verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk” als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als “ontbrekende schakels” gezien worden. Ook wordt gesteld dat barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking is echter	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen dit niet oplossen. Extra doorsteken leveren weinig tijdwinst op. Als inwoners van Tuindorp ervaren wij geen belemmeringen via de bestaande dichtbij gelegen routes, die bovendien veel meer ruimte geven aan het verkeer, door gescheiden weggedeeltes voor fietsers en voetgangers. Wij zien daarom geen voordelen of noodzaak voor het bouwen van tunnels, waarbij miljoenen aan gemeenschapsgeld worden verspild. De tunnels zullen tijdens, maar ook na de bouw veel overlast veroorzaken voor omwonenden. Verder zetten wij grote vraagtekens bij de technische haalbaarheid. Kleine, lange tunnels staan bovendien niet bekend als plaatsen waar men zich sociaal veilig voelt. De geplande routes zullen het karakter, de rust en het woongenot van de wijk aantasten en veranderen. We hopen dat u hiermee meer inzicht heeft gekregen in wat de gevolgen van uw planningsvoorstel zullen zijn voor Tuindorp. De geplande verbinding is tussen Overvecht en Tuindorp, wij hebben gemist dat u de bewoners van Tuindorp tijdig betrokken heeft en van informatie heeft voorzien.	
438	Hierbij wil ik reageren op de omgevingsvisie Overvecht. Aangezien ik tuinder ben bij Amateurtuindersvereniging ‘Ons genot’ zal ik me beperken tot de zaken die de vereniging aangaan. Net zoals mijn medetuinders ben ik zeer ontsteld over het plan om op de plek van ‘Ons Genot’ sportvelden aan te leggen. Sinds het nieuws hierover ben ik erg verdrietig en boos dat dat er plannen gemaakt	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve

Nr.	Reactie	Antwoord
	worden waarin de ene vereniging zomaar aan de kant geschoven wordt voor een andere vereniging. Naast het feit dat het zonde is om zo'n mooi tuinenpark, waar mensen al jaren lang met hart en ziel en met zorg voor de natuur aan werken, te vervangen voor grasvelden. Vind ik de manier waarop dit in de plannen terecht is gekomen erg onzorgvuldig en respectloos naar de liefhebbers van de tuinvereniging toe. Terwijl we met de gemeente voor omgevingsvisie park Zuilen meegenomen werden in de gesprekken en we hard werken aan de wensen daaruit om meer mensen van buiten de vereniging te betrekken bij activiteiten en het binnenlopen aantrekkelijker te maken, schrijft omgevingsvisie Overvecht ons zonder ons in te lichten af, door een sportend persoon te tekenen op de plek van 'Ons genot'. En de optie voor ons om te verhuizen ergens verstopt in een alinea in een groot document. **De tuin als therapie** Ik ben sinds 4 jaar actief voor de vereniging, en ik heb nu 3 jaar een eigen tuin. Ik kan wel zeggen dat dit mijn leven heeft veranderd. Ik woon in een kleine eenkamerflat van 30m2 in de stad met een balkon van 1,5 m2. Aangezien het voor mij onmogelijk is om een huis met tuin in de omgeving te kopen, is de tuin bij 'Ons Genot' wel een beetje mijn redding geweest de afgelopen jaren. Met hoge werkdruk op kantoor had ik een plekje in de natuur nodig om me terug te kunnen trekken en weer op te laden. Ik ben introvert en wordt nerveus van grote groepen mensen, dus sporten in groepen of tuinieren in een boomsingel tuintje in de stad is niets voor mij. Bij de 'Ons genot' zitje in een mooie, natuurlijke en rustgevende omgeving en kom je op een prettige manier in contact met andere mensen. Ik ben gaan helpen bij de administratie waardoor ik meer mensen op de vereniging heb leren kennen, waar ik nu ook af en toe samen mee ga eten. Daarnaast zijn we met een groepje natuurliefhebbers een zadenbibliotheek begonnen. **Goed voor de natuur**	mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	De tuin die ik beheer, heb ik met veel zorg gemaakt zoals ze nu is. Hierbij gebruik ik de principes van de Permacultuur, waarbij je de grond zoveel mogelijk met rust laat en geen bestrijdingsmiddelen gebruikt. Ik probeer een eetbare tuin van mijn tuin te maken. Dat is een kleine variant van een voedselbos. Nu merk ik al een positieve uitwerking op de grond. Waar het boordevol wormen en andere beestjes zit. Ook zijn er veel insecten op de tuin. In de zomer zoemt het van de bijen bij de lavendel en de inheemse bloemen. En in het vroege voorjaar zie ik al bijen en hommels bij mijn fruitbomen. De eerste boom die elk jaar in bloei staat is de wilde perzik in de kas. Deze stond er al toen ik de tuin overnam en is de parel van mijn tuin. **Een tuinencomplex als dit kan je niet zomaar verhuizen**. Niet alleen de tuin zelf maar ook de omgeving is wat de plek zo mooi en ontspannend maakt. Van de fietstocht langs de vecht naar het park toe tot een wandelingetje over het park en een bezoek aan de kantine of tuinwinkel. De vereniging zit al meer dan 50 jaar op deze plek en heeft het met de leden opgebouwd tot wat het nu is. We houden met z'n allen het groen om de tuinen heen bij. Ook hier weer op biologische manier met zorg voor de natuur. De hoge bomen om het park heen geven je het gevoel dat je midden in de natuur zit en niet aan de rand van een drukke stad. Als dit alles wordt plat gegooid en er sportvelden zouden worden aangelegd dan gaat 8 hectare gecultiveerde natuur verloren. En de meeste insecten die er leven ook. Want grasvelden zijn geen natuur. En zeker op grasvelden die kort gemaaid worden en waar groepen mensen overheen rennen zullen niet veel insecten hun plekje kunnen vinden. In een tijd waarin de natuur al zo onder druk staat, zou je dat niet moeten willen. Utrecht is qua politiek 1 van de groenste gemeentes van Nederland en daar ben ik trots op. Ik zou dan ook niet verwachten dat juist in Utrecht een idee wordt gemaakt om bestaande natuur te vernietigen. Het plan lijkt alleen op de tekentafel te zijn gemaakt zonder kennis te hebben van de realiteit. De tuinvereniging is geen landbouw grond. Maar een plek waar mensen op een verantwoorde manier proberen de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	biodiversiteit te vergroten en daarnaast een plek te creëren waar we van de natuur en omgeving kunnen genieten en waar allemaal verschillende mensen elkaar ontmoeten om samen aan iets moois te werken. Het zou jaren duren om zoiets weer op een andere plek op te bouwen. **Kapitaalvernietiging** Het lijkt me logischer om een nieuw aan te leggen sportcomplex aan te leggen op een nieuwe plek, dan een bestaand complex te verhuizen en alles wat is opgebouwd kapot te maken. Dat is namelijk kapitaalvernietiging. Er staan ongeveer 170 huisjes op het complex en nog eens zoveel schuurtjes en kassen. Verder is de oude boerderij met de stallen ooit door de vereniging gekocht en opgeknapt tot wat het nu is. Daar is veel geld in gestoken. De vereniging houdt de prijzen van de huisjes laag, zodat ze ook voor mensen met weinig budget betaalbaar zijn. Maar om zo'n huisje nieuw te laten bouwen ben je al gauw €15.000 of meer kwijt. Met een snelle rekensom van nieuwe huisjes kassen, kantine, kantoor en winkel kom je al minimaal op € 6 miljoen euro uit. En dan heb je nog niet eens de kosten van alle planten en andere spullen die meeverhuisd moeten worden. **Tuinvereniging is in Algemeen belang** Dat onze tuinvereniging niet voor algemeen belang zou zijn en een sportvereniging wel is volgens mij onjuist. Naast dat de eigen tuinen van de tuinders veelal bijdragen aan de biodiversiteit en het klimaat ons allemaal aangaat. Komen er veel mensen op bezoek in mijn tuin waardoor niet alleen ik, maar ook mijn vrienden en familie er een ontspannende plek vinden. In de zomer en het najaar kan ik zoveel perziken, bessen, appels, pruimen ,bramen en meer oogsten dat ik deze ook deel met mijn buren in de stad of collega's op kantoor. Daarnaast zijn er ook veel gezamenlijke activiteiten bij de vereniging en doen we ook veel voor de mensen uit de buurt. Zo ben ik zelf met een aantal natuurliefhebbers een zadenbibliotheek gestart waar tuinders	

Nr.	Reactie	Antwoord
	maar ook mensen van buiten de vereniging zelf geoogst bloemen en groentezaad inleveren. Wij doen het in zakjes en labelen het zodat anderen weer zaad kunnen uitzoeken. Op deze manier ruilen mensen dus zaad uit wat ze zelf oogsten. Verder is de kantine op zaterdag een fijn rustpunt van wandelaars in het natuurgebied langs de vecht. En komen mensen die in de buurt werken en wonen vaak wandelen over het mooi terrein. Dit laatste zie ik bij sportvelden niet snel gebeuren. Ook is tuinieren een vorm van lichaamsbeweging die ervoor zorgt dat we gezonder blijven. Dat de tuinders gemiddeld genomen een wat oudere en meer introverte doelgroep zijn, maakt dit nog niet minderwaardig aan de teamsporters. Vanwege al bovengenoemde redenen hoop ik dat het verplaatsen van tuinvereniging 'Ons genot uit het ontwerp Omgevingsvisie ons genot wordt gehaald.	
439	De parken tussen de experimentele flats van Sao Paulodreef, Pernambucodreef en Marowijnedreef behoren tot het ontwerp van de architect, die dit toentertijd vooruitstrevende project realiseerde. Er zijn veel mooie bomen met diverse vogelsoorten en er zijn al wandelpaden waar soms gefietst wordt, wat gelukkig niet tot overlast leidt omdat de paden rustiek aangelegd zijn. Mijn dringend verzoek is deze oude (historische) groenvoorzieningen niet te verstoren door snelle geasfalteerde fietspaden aan te leggen. Fietspaden zullen de rust in deze parken verstoren door snorfietsen, fatbikes en andere motorische tweewielers de mogelijkheid te bieden hier rond te gaan rijden. Er zijn rond deze flats en in deze parken al incidenten geweest met hangjongeren en criminaliteit. Een grotere toegankelijkheid van deze parken zal zeker tot meer onrust zorgen en zal een vluchtroute voor criminelen bieden. Er zijn al wandelpadverbindingen met de Carnegiedreef bij de Marowijnedreef en Braziliëdreef. Deze zijn voor de bewoners niet storend want lopen langs de bergingen van de flats. Er zou als het	De gevoeligheid rond de verbinding door het Janssenpark is bekend, daarom is er voor gekozen om in de ontwerp omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de

Nr.	Reactie	Antwoord
	moet, hoogstens één extra doorsteek aangelegd kunnen worden als wandelpad die de parkeerplaats van de Sao Paulodreef verbindt met de Carnegiedreef, en dan ook zoals bij hiervoor genoemde dreven langs de berging van de flat aan Carnegiedreef zijde. Dit zal waarschijnlijk geen overlast veroorzaken en de bewoners niet te veel storen. Verder pleit ik voor een blijvende toegankelijkheid van Overvecht-Noord voor de auto. De wijk is tamelijk geïsoleerd als het om openbaar vervoer gaat. Het kost veel tijd om andere stadsdelen te bereiken. Bezoekers aan Overvecht-Noord zonder auto zijn niet snel te bewegen om de reis te ondernemen. Ik spreek uit ervaring: vrienden en bekenden zonder auto zal ik niet snel vragen om even langs te komen. Ook het invoeren van betaald parkeren zal dit isolement van de bewoners van de wijk doen toenemen. Het is mooi groen wonen in Overvecht-Noord aan de rand van de stad, fietsen en wandelen zijn goed mogelijk, maar zonder auto leeft men daar in een isolement.	Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
440	De voorgestelde ontwikkelingsplannen voor de wijk Overvecht, zoals uiteengezet in de Omgevingsvisie, tonen een aanzienlijke ambitie om de leefbaarheid en infrastructuur van de wijk te verbeteren. De plannen omvatten onder meer de bouw van 5000 nieuwe woningen, de ontwikkeling van groenvoorzieningen en de creatie van extra werkplekken. Onze algemene zorgen richten zich op het stationsgebied: geplande hoogbouw, veiligheid, drukte en het behoud van groen. **Onze zienswijze en zorgen:** Wij pleiten ervoor om geen hoogbouw rond het station te plannen, om de volgende redenen: Hoogbouw, Sociale Veiligheid en Drukte: • De bouwdoelstelling van 5.000 nieuwe woningen zal het totale aantal woningen verhogen naar 21.000, een stijging van 30% ten opzichte van de huidige 16.000. Dit zal naar verwachting leiden tot een bevolkingsgroei tot bijna 50.000 inwoners, een toename van	Wij begrijpen uw zorg. De locaties voor hoogbouw zijn gekoppeld aan de knooppunten die in de RSU2040 zijn vastgelegd. Deze (nieuwe) knooppunten kennen een hoge dichtheid, waarbij hoogbouw als een van de middelen ingezet kan worden om deze dichtheid te bereiken. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 verdichten we op de best bereikbare plekken. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 bewust gekozen voor grootste verdichting met grotere en hogere gebouwen op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Hoe we dat doen en waar is nog

Nr.	Reactie	Antwoord
	circa 12.000 mensen. Deze groei zal zich voornamelijk concentreren rond de hoogbouwcentra: het winkelcentrum Overvecht en het stationsgebied, waar wij wonen; er wordt gesproken over ca. 750 extra woningen en 475 extra werkplekken in het stationsgebied en directe omgeving. • In een woonwijk als Overvecht, met haar problematische geschiedenis, is het essentieel dat bewoners elkaar kennen en zich veilig voelen. Hoogbouw en hoge bevolkingsdichtheid leiden tot anonimiteit, verminderde sociale cohesie en ondermijnen de sociale veiligheid in het stationsgebied. • Het beperken van het autoverkeer, de verwachte toename van het aantal bewoners en de toevoeging van 3.000 nieuwe werkplekken, zal leiden tot meer mensen en intensiever openbaar vervoer, wat de drukte in het stationsgebied aanzienlijk verhoogt. Dit heeft nadelige gevolgen voor de woon-leefbaarheid. Onze zorgen en vragen: • Nieuwe woningen: Indien men 750 woningen en 475 werkplekken in het stationsgebied en omgeving wil bouwen, dan schatten wij dat dat neerkomt op circa 5 tot 8 woontorens en een kantoorgebouw. Op welke plaatsen denkt de gemeente dit te kunnen realiseren, zonder sloop van bestaande gebouwen? • Consequenties voor ons gebouw: In de omgevingsvisie wordt het woord ‘slopen’ slechts twee keer gebruikt, maar in de omgeving maakt men zich zorgen dat er hele woonblokken worden afgebroken. Bestaat er een mogelijkheid van onteigening en afbraak? Indien het antwoord ja of mogelijk is, dan ontvangen wij graag een gedetailleerde toelichting en ook een overzicht van de regels en procedures, die van toepassing zijn, wanneer het naast een VvE ook de individuele bewoners betreft. • Uitzicht/zichtlijn: We zijn hier komen wonen vanwege het huis, de locatie bij het station en het groene uitzicht. We maken ons	niet duidelijk. Hiervoor zijn wel in het hoofdstuk ”Ruimte voor groei” van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 spelregels opgenomen voor structuur, ontwikkeling, architectuur, programma, woonmix, parkeren, groen en openbare ruimte. Ook is er een paragraaf opgenomen over de zorgvuldige inpassing van hoogbouw. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. We zijn het met u eens dat sociale cohesie en veiligheid essentieel zijn in de herontwikkeling van de wijk. Hoogbouw leidt niet per definitie tot anonimiteit maar kunnen de leefbaarheid, de sociale veiligheid en de cohesie juist ook versterken. In het hoofdstuk "ruimte voor groei" worden uitgangspunten gegeven die hier aan bijdragen; 1 het zorgdragen bij ontwikkelingen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied. 2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In de rode hoogstedelijke gebieden kunnen ontwikkelingen ten koste gaan van bestaand groen, maar we

Nr.	Reactie	Antwoord
	zorgen over de zichtlijnen en de groene spoorzoom, alsmede de groene strook van de moskee tot en met het spoor. Als op deze plaatsen hoge gebouwen worden gebouwd, dan kijken straks we naar een stenen muur, wordt ons uitzicht beperkt tot de Mr Tripkade en verliezen we ook alle zon • Veiligheid: Hoe verhouden de veranderingen die voorgesteld worden zich met het aangenomen beleid van de gemeente met betrekking tot criminaliteit en sociale cohesie? 2. Behoud van Groen: • Overvecht is primair een woonwijk met behoefte aan meer woonplekken en voorzieningen voor alle leeftijdsgroepen. Het behoud van groene ruimtes is van groot belang. • Hoewel het doel is om Overvecht groener te maken, dreigt de hoogbouw in het stationsgebied ten koste te gaan van het al schaarse groen, die onder anderen onderdeel is van de spoorzoom, alsmede het groen in de strook tussen de Winterboei- en de Tiberdreef met de scholen en de moskee. In buurten met hoge gebouwen is aantrekkelijke groene buitenruimte essentieel om criminaliteit als gevolg van gebrek aan sociale controle tegen te gaan. 3. Bereikbaarheid: Mijn zorgen en vragen: • Afsluiting Tiberdreef richting Meester van Tripkade: In de Omgevingsvisie wordt melding gemaakt dat de aansluiting van de Meester Tripkade naar de Tiberdreef wordt afgesloten. (pag 28 onder "Veilig en verbonden"). Ik vind dat een ongewenste ontwikkeling, want hierdoor wordt de kortste manier om de binnenstad te bereiken alleen via de Brailledreef mogelijk, hetgeen een grote omweg is tov de huidige situatie. Daarnaast wordt de wijk Overvecht nog verder geïsoleerd tov de binnenstad van Utrecht. **Kortom:**	gaan uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. De voetganger krijgt prioriteit en de openbare ruimte is zoveel mogelijk autovrij. Overall zal in Overvecht het groen fors toenemen. Het Spoorzoompark is een groene verbindingszone parallel aan het spoor die Fort Blauwkapel verbindt met de Vecht, Overvecht en de binnenstad. Centraal in het Spoorzoompark ligt Station Overvecht. Dit is één van de hoogstedelijke gebieden waar we woningen, werkplekken en voorzieningen willen toevoegen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden. Op de kaart zijn hiervoor groene pijlen aangegeven.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij hechten grote waarde aan het behoud van de groenstrook, die zich uitstrekt van de moskee, langs de scholen, tot aan het spoor en een integraal onderdeel vormt van de spoorzone. Het is voor ons essentieel dat ons groene uitzicht niet beperkt wordt tot slechts de Mr Tripkade door de komst van (hoog)bouw. Wij pleiten er dan ook voor om daar geen hoogbouw te plaatsen. Mocht de gemeente toch besluiten tot bouwen op die plek, dan verzoeken wij de de gemeente om met onze zichtlijnen rekening te gehouden en dat nieuwe gebouwen achter de groenstrook gesitueerd worden, in tegenstelling tot de huidige tekeningen in de omgevingsvisie die een groenstrook achter hoogbouw **ter hoogte van** de Tannenhauserdreef laten zien. Op deze manier blijft het gewaardeerde groene uitzicht behouden en versterken we de groene entree van Overvecht, zoals de Tiberdreef die momenteel biedt.	
441	**Evenementen vergeten** De Vereniging Evenementen Utrecht heeft dan ook met teleurstelling moeten constateren dat er in de Omgevingsvisie Overvecht in het geheel niet gesproken wordt over (sport) evenementen of festivals, terwijl deze activiteiten van groot belang zijn voor de Utrechtse bewoners, stadsidentiteit en mentale gezondheid. Tevens heeft de gemeente Utrecht te kennen gegeven betere spreiding van evenementen over de stad mogelijk te maken. Daarom is het mogelijk maken van evenementen in Overvecht zeer belangrijk. Cultuur, sport en leefbaarheid Evenementen maken een belangrijk deel uit van de levendigheid van de stad en de diversiteit van het sport en cultuuraanbod. Uit een recent onderzoek naar de leefbaarheid van steden in het *Steden & Streken Merkenonderzoek* bleek dat Utrecht van plek 3 naar plek 1 is gesprongen, mede dankzij het evenementenaanbod. Sterker nog, één van de conclusies uit het onderzoek was: *"Om de bewonerstevredenheid een positieve impuls te geven en in de top 10 verder te groeien, moet Utrecht de sfeer in de stad verder verbeteren. Culturele festivals en andere evenementen die de brede bevolking aanspreken, blijken hiervoor een geschikt instrument."*	Door de beleidsnota omgevingsvisie 2040 verandert er niets op het gebied van evenementen. Die waren en die blijven mogelijk. Voor het organiseren van een evenement gelden regels. Participatie maakt onderdeel uit van het opstellen van een locatieprofiel evenementen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook Overvecht dient daarom te kunnen meegenieten van evenementen. **Tijdelijk, flexibel maar ook kwetsbaar** Het is voor het behoud van deze belangrijke evenementen in en rond de stad Utrecht van groot belang dat er in de omgevingsvisie ook aandacht is voor de unieke positie van evenementen. Evenementen maken tijdelijk gebruik van een gebied, en zijn daardoor kwetsbaar gebleken. Deze tijdelijkheid kan ook juist de kracht zijn van evenementen, aangezien de evenemententerreinen ook beschikbaar zijn voor reguliere recreatie en groenvoorziening. De tijdelijkheid zorgt voor flexibiliteit, met het gevolg dat er op één locatie een divers aanbod aan sport en cultuur beschikbaar gesteld kan worden. Helaas is de laatste jaren een aantal keer gebleken dat de ruimtelijke onderbouwing van evenemententerreinen vergeten wordt of gebrekkig is, waardoor het houden van evenementen op die terreinen moeilijk is of additionele vergunningen vereist. Aangezien evenementen bijvoorbeeld kunnen plaatsvinden op locaties met primair een groen, verkeer of sport bestemming is het belangrijk om evenementen breed op te nemen in de omgevingsvisie. **Ontwikkelen in samenwerking** Daarbij is niet alleen van belang dat het gebied formeel de bestemming evenementen krijgt, maar ook dat het terrein wordt ontwikkeld of (her)ingericht met het oog op dat gebruik. Hierbij valt te denken aan het aanleggen van (groene) stroomvoorzieningen, water en riolering, maar ook voldoende verstevigde paden en open ruimtes. Het is van belang dat de gemeente bij dit proces ook de branche betrekt, zodat de wensen en mogelijkheden op elkaar afgestemd kunnen worden. **Concreet**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij verzoeken dan ook dat er in de herziene versie van de Omgevingsvergunning expliciet aandacht zal komen voor evenementen. In het bijzonder: • Evenementen op te nemen en mee te wegen in de ontwikkeling Overvecht; • Actief op zoek te gaan naar geschikte evenementenlocaties binnen Overvecht en deze te faciliteren door bijvoorbeeld voorzieningen zoals stroom of wateraansluitingen; Actief in overleg te gaan met de branche om een beter beeld te krijgen van de ruimtelijke randvoorwaarden en wensen voor evenementen, zowel nu voor de omgevingsvisie, als in de toekomt bij het ontwikkelen van onderdelen van Overvecht.	
442	Naar aanleiding van de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten over een specifiek detail in het ontwerp, nl. de aanleg van een ‘ecologische en recreatieve verbinding tussen Zuilen en Maarsseveense plassen’, nr. 2 op afbeelding 1. Deze verbinding zou aangelegd moeten worden op een zeer smal perceel van 10 à 15 meter, op sommige plekken is het perceel zelfs nog smaller. Op een dergelijke smalle strook kan nooit een ecologische èn recreatieve verbinding gecombineerd worden, omdat iedereen weet dat recreatie zeer verstorend werkt voor de natuur. Niet alleen wandelaars werken verstorend, maar hondenuitlaters zullen ongetwijfeld ook van dit pad gebruik gaan maken. En honden worden op zeer veel plekken in Utrecht losgelaten waar ze dat eigenlijk niet zouden mogen. Weg rust! Als werknemer van 1 van de bedrijven waar het pad aan zal gaan grenzen, neem ik momenteel zeer veel vogels waar in en rondom het perceel, zoals zwartkop, tjiftjaf, roodborst, ijsvogel, merel, zanglijster, wilde eend, meerkoet, waterhoen, kraai, ekster, boomkruiper, pimpelmees, koolmees, vink, grote bonte specht, winterkoning, een	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	roepende koekoek. En dan zullen er zeker nog vele andere soorten aan mijn waarneming ontsnapt zijn. Ook (kleine) zoogdieren hebben daar ongetwijfeld nu een rustige plek. Is er wellicht niet een mogelijkheid om de strook te verbreden (zie de paarse strook op de afbeelding 2 hieronder)? Om zodoende, in navolging van de natuurbrug Zanderij Crailoo (die bij Hilversum de Bussummerheide verbindt met het Spanderwoud, en die 800 meter lang en vijftig meter breed is) ook iets dergelijks op deze locatie te situeren? Zeker nu er weer berichten zijn dat de ringweg ook aangepakt gaat worden; dan kan dit tegelijkertijd gerealiseerd worden. Bij een dergelijke aanleg (waar zowel een natte als een droge verbindingszone aangelegd kan worden) sorteert de gemeente Utrecht dan voor op de komst van de otter, de bever, het ree, in de toekomst wellicht de wolf. En alle andere kleine dieren die nu zich in het gebied bevinden (ringslang, marterachtigen, eekhoorns) profiteren hiervan mee. De dieren zullen u dankbaar zijn!	
443	**Participatieproces** De eerste keer dat ik notie nam van het bestaan van de omgevingsvisie Overvecht is het wijkbericht van oktober 2023 genaamd “Uitnodiging: Praat mee over de toekomst van Overvecht”. Wat mij ongelooflijk stoort is dat er uit deze informatie op geen enkele manier de urgentie en levensingrijpende mogelijke veranderingen voor mijn persoonlijke woning en woonplezier blijkt. Een keertje meedenken over het groen en verkeer in de wijk is wezenlijk anders dan mogelijke sloop van je woning, beperkte bereikbaar van je woning en enorme overlast van jarenlange bouwplannen voor, achter of naast je huis. Het is pas later dat ik via bewoners begreep wat er aan de hand was. De hele fase van	**Participatieproces** Wij zijn ons ervan bewust dat mogelijke sloop grote zorgen geeft bij bewoners. Een omgevingsvisie is een relatief abstract ruimtelijk document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat met name in fase 1 en 2 de impact op Overvechters te weinig duidelijk werd. In het bijzonder wanneer de impact een mogelijke sloop zou kunnen betekenen. De gesprekken gingen toen vooral over wijkbrede onderwerpen en modellen, zoals geclusterd of gespreid

Nr.	Reactie	Antwoord
	meedenken en daadwerkelijk inspraak hebben, is volledig langs me heen gegaan. Het was – mede door vaag en verhullend taalgebruik) een onoverzichtelijk oerwoud om boven tafel te krijgen wat er mogelijk met mijn woning en buurt kon gebeuren. Zelfs nu is het op de website nog flink doorklikken en zoeken naar de documenten waar het allemaal om gaat: “Ontwerp omgevingsvisie deel A (53p) en deel B (112 p)”. Mijns inziens is de gemeente ongelooflijk tekort geschoten in het verschaffen van voldoende informatie met de juiste boodschap en in het bereiken van iedereen die hier impact van gaat merken. Dit blijkt ook uit alle gesprekken die ik met buurtgenoten heb gevoerd. Daarmee durf ik ook te beweren dat de ‘instemming, participatie en meedenken’ van de bewoners en buurt zelf totaal niet ten grondslag liggen aan de huidige omgevingsvisie en er daarmee ook geen draagvlak is gecreëerd voor de plannen. **Nieuwe woningbouw** Er moeten 5000 woningen bij in Overvecht, waarvan 1000 rondom het stationsgebied. Hiervoor dienen bestaande woningen uitgebouwd of zelfs gesloopt worden, om hoogbouw voor terug te bouwen. We ontvingen een kaartje waarop eerst onze straten als rood, daarna als oranje stonden aangegeven. HELP! Opeens besef je dat er om je heen gebouwen tot 70 meter hoog gebouwd kunnen worden, of dat zelfs je eigen huis gesloopt wordt om woningen terug te zetten van max 10 verdiepingen. “Sloop/nieuwbouw is alleen mogelijk als dit een plek of buurt verbetert”, dit is zo’n vage zin; wie bepaalt dit? Wanneer heb je dan ooit zekerheid of het wel of niet gaat gebeuren? Hoe moet je als mens omgaan met de onzekerheid rondom de bestaanszekerheid van je huis, je toekomst? Hoe maak je nog plannen rondom investeringen in je huis? Hoe kun je je huis nog verkopen? Hoe weet je of je in de toekomst financieel nog in staat bent om eventueel een gelijkwaardig huis terug te kopen in een gelijkwaardige buurt?	bouwen. In fase 3 en tijdens de inspraakperiode werden de ideeën meer concreet op buurtniveau besproken. We hebben zo zorgvuldig en concreet mogelijk gecommuniceerd tijdens bijeenkomsten, in (online) berichten en in gesprekken met Overvechters. Desondanks heeft het sommige bewoners onaangenaam verrast. Wij hebben onderschat wat het effect van de ontwerp Omgevingsvisie op sommige bewoners is geweest. Bij een omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt. Vanaf fase 3 werden de ideeën concreter op buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten met tafelgesprekken per buurt zijn deze ideeën met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor deze bijeenkomsten duidelijker hadden kunnen zijn over de status en duiding van de voorgestelde ideeën voor de buurten, waaronder mogelijke sloop van woningen. **Nieuwe woningbouw** De beleidsnota omgevingsvisie 2040 voorziet in de grootste verdichting in het centrum en rondom het station in het rode hoogstedelijke gebied. Hier zal naar verwachting de dynamiek het meest toenemen rond mogelijke hoogbouw en voorzieningen. Als er een initiatief zich aandient voor transformatie in de oranje stedelijke buurten, dan geeft de beleidsnota omgevingsvisie 2040 daar handvatten voorin het hoofdstuk "Ruimte voor groei". Dit kan gevolgen hebben voor uw woonomgeving. Algemeen uitgangspunt is wel dat we voortbouwen op bestaande kwaliteiten en vernieuwen waar kan, met als doel de bredere wijkverbetering voor de bestaande bewoners van Overvecht. Verdichting

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op geen enkele manier heeft de gemeente geanticipeerd op deze vraagstukken en in informatie voorzien om met deze zorgen om te gaan. **Overlast plannen** Alle overlast in de vorm van stress en onzekerheid dusver daargelaten; hoe gaan we om met overlast in de toekomst? De kans dat er straks jarenlang om ons heen gebouwd wordt is groot, waaronder geluidsoverlast, uitzichten van stellages en bouwmateriaal. En wie gaat er op zo'n moment je huis kopen mocht je willen verkopen, om te leven in een bouwput? De waarde van onze huizen is per definitie al gedaald puur door de mogelijke plannen en zal de komende jaren alleen maar verder dalen. Hoe worden wij gecompenseerd voor deze financiële schade als wel overlast? Het zou fijn zijn geweest als de gemeente meteen informatie had verstrekt over een 'wat-als scenario', waarin dingen als nadeelcompensatie, schadestelling, juridische rechten, informatie over onteigening, meldingsplicht etc benoemd werden. **Verkeer** Hoewel ik absoluut het idee ondersteun om mensen te motiveren om meer gebruik te maken van het OV, de fiets of de benenwagen maak ik me ernstige zorgen over de verkeersplannen. Wanneer de moezeldreef een busbaan wordt en de Tripkade geen doorgang voor auto's meer bied is de Arnodreef de enige weg om Overvecht station (HUB), de winkeltjes, de kantoren en met name de moskee te bereiken. Nu al is er op drukke momenten enorme overlast en te weinig parkeerruimte; deze drukte heeft niks te maken met verkeer dat gewoon door de buurt wil rijden (dat verkeer zal inderdaad afnemen door de maatregelen), maar betreft juist het verkeer dat daadwerkelijk daar aanwezig moet zijn. **Parkeren**	is maatwerk, de mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Per plek wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Hoogbouw is een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. En ook een middel om de herkenbaarheid van belangrijke stedelijke gebieden, wegen of knooppunt ruimtelijk te accentueren en een bepaalde hiërarchie daar in aan te kunnen geven. Bovendien draagt het over het algemeen bij aan oriëntatie in de stad, levendigheid en imago van een plek. In rode en rood-oranje gearceerde gebieden wordt als basishoogte (de stedelijke laag) 6 bouwlagen aangehouden (lager indien nodig voor bezonning). Daarboven is ruimte voor zorgvuldig ingepaste hoogteaccenten tot 50 meter. Bouwhoogte tot 40 en 50 meter zijn dus mogelijk in deze gebieden. Hoogbouw van 70 meter is maar op enkele plekken denkbaar: namelijk voor het winkelcentrum en stationsgebied met bovenwijks stedelijk belang. De hoogte van 70 meter is een maximum, met de voorwaarde dat dit zorgvuldig ruimtelijk wordt ingepast in de omgeving en tot prettige plekken leidt. Hiervoor geeft de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht spelregels. In de stedelijke oranje gebieden wordt er een basishoogte van 4-6 bouwlagen beoogd. Daarboven is -afhankelijk van de ruimtelijke locatie- meer bouwhoogte mogelijk (tot 10 bouwlagen). In de ontwerp Omgevingsvisie hebben we op pagina 101 aangegeven wat de Omgevingsvisie betekent voor huiseigenaren en huurders. Voor de meeste zaken in de Omgevingsvisie zijn nog stappen en besluiten nodig om dit ook daadwerkelijk mogelijk te maken. Als er in de toekomst

Nr.	Reactie	Antwoord
	De parkeercapaciteit zit op dit moment al aan zijn max; als er nieuwe woningen bijkomen en dus vooral meer mensen; waar gaan die dan allemaal hun auto parkeren? Alles volgeparkeerd, auto's op stoepen en andere onveilige situaties, dat verslechterd het aanzien van de buurt enorm. Wat is groen waard, wanneer het omgeven wordt door auto's en hoogbouw? En hoe zit het met de bereikbaarheid van onze eigen huizen; kan ik straks nog mijn auto voor de deur parkeren? **Tot slot** Ik wil benadrukken dat ik een visie rondom duurzaam en toekomstbestendig, verschillend en voor iedereen (mijn inziens zijn de niet westerse culturen en mensen die de Nederlandse taal niet goed spreken al helemaal niet betrokken en op de hoogte van de plannen), groen, ruimte voor groei (ja, maar niet ten koste van bestaande koopwoningen), veilig en verbonden (ja, maar hoe verbonden zijn we nog door alle verkeersmaatregelen) volledig ondersteun! Ik had graag willen meedenken over al deze zaken, maar door het gebrek aan aandacht voor het grote verschil in onderwerpen (groen vs sloop bijvoorbeeld) en het grote verschil in impact van bepaalde zaken, gaat nu al mijn aandacht en energie naar stress en wantrouwen rondom dit project. Dat is zonde en had anders gekund en gemoeten. Samen hadden we misschien constructieve gesprekken met de buurt kunnen hebben om te komen tot goede opties voor extra woningbouw en verkeersverbeteringen. Ik zou die optie nog steeds graag openhouden, tot die tijd wil ik benadrukken dat ik **niet** achter de huidige omgevingsvisie Overvecht sta.	plannen komen die het eigendom van een ander raken, is altijd medewerking nodig van de eigenaren. Het uitgangspunt is dat we daarover in gesprek gaan en onderhandelen over aan-/verkoop. Op basis van deze Omgevingsvisie kan geen onteigeningsprocedure worden opgestart. Als een woning gehuurd wordt van een woningcorporatie zal de woningcorporatie contact zoeken als er plannen zijn voor renovatie, sloop of andere wijzigingen. Ook voor deze plannen is altijd medewerking nodig van de huurders. Voor renovatie bijvoorbeeld moet 70% van de bewoners instemmen. Voor sloop geldt dat er een draagvlakmeting moet worden gehouden waarbij 60% van de bewoners instemt. Op basis van deze Omgevingsvisie kan er dus geen woning worden gesloopt; er zijn altijd andere besluiten voor nodig. **Overlast plannen** Het beperken van bouwhinder en het voorkomen van onveilige situaties is al vastgelegd in het Bouwbesluit. Hierin staan bouwtechnische voorschriften waaraan alle bouw- en sloopwerkzaamheden moeten voldoen. In een bouwveiligheidsplan worden afspraken vastgelegd over onder andere bouwverkeer en logistiek, het bouwterrein, geluid- en trillingsnormen, communicatie, werktijden. De bouwinspecteur van de gemeente ziet er op toe dat deze afspraken nageleefd worden. **Verkeer** De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het

Nr.	Reactie	Antwoord
		stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. **Parkeren** Hoe we in Overvecht willen omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf over parkeren. Bij nieuwbouw ontwikkelingen worden ook parkeerplekken gerealiseerd. Hiervoor hanteert de gemeente normen die zijn opgenomen in de parkeervisie. Niet alle parkeerplekken verdwijnen uit de straten. Parkeren in de buurt van uw woning blijft mogelijk. **Tot slot** Wij betreuren dat u niet achter deze beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht kunt staan. In ons laatste gesprek hebben we afgesproken in contact te blijven met u en uw buurtbewoners over de verder uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Fijn dat u daarbij betrokken wilt blijven.

Nr.	Reactie	Antwoord
444	Ik wil namens ons gezin onze visie op het omgevingsplan Overvecht kenbaar maken. Wij hebben inmiddels 17 jaar een tuin op het complex Ons Genot en willen graag dat de vereniging op zijn huidige plaats kan blijven. Veel van wat in 70 jaar is opgebouwd zal verdwijnen als de vereniging verplaatst zou moeten worden, en dat gaat ons echt aan het hart. Als eerste de enorme hoeveelheid en variëteit aan bomen en struiken die gekapt zullen moeten worden omdat ze niet kunnen worden verhuisd, de grote diversiteit aan planten en dieren die in de afgelopen 70 jaar ontstaan is, de sloten die moeten worden gedempt, de beschermde en kwetsbare soorten die in groten getale aanwezig zijn: de ecologische verwoesting zal enorm zijn en het zal minstens tientallen jaren tijd, beleid en werk kosten om dit elders weer opnieuw te laten ontstaan. Dat is echt zonde, en zeker in deze tijd totaal niet wenselijk. Maar als tweede speelt ook een meer voelbaar en minder meetbaar aspect. Wij ervaren de vereniging en onze volkstuin als een oase van rust en vriendelijkheid. De rust in het groen is even weldadig als voor ons noodzakelijk tegenover de hectiek van een werkend gezin met schoolgaande kinderen in een appartement in de stad. De herinneringen in onze tuin zelf (wij kwamen 17 jaar geleden toen de oudste net geboren was), de geschiedenis van de bomen en planten in onze tuin, de sfeer op het complex en het contact met de anderen dragen daar enorm aan bij. Deze waarden “buiten het zichtbare groen”, wat we ook bij veel medetuiniers zien dat dat belangrijk voor ze is, zal voor het grootste deel verdwijnen als de vereniging van plek verhuisd moet worden. De samenstelling van de vereniging is erg divers, dat vinden wij uniek, zeer welkom en erg bijzonder, maar wij verwachten dat lang niet iedereen in staat zal blijken om een verhuizing te kunnen bolwerken. Meer kwetsbare leden van de vereniging, zoals ouderen, alleenstaanden, jonge gezinnen, mensen met weinig geld, een	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	beperking of leden die de verandering mentaal niet aankunnen zullen het niet voor elkaar krijgen om een nieuw tuinhuis te bouwen en een nieuwe tuin in te richten. Hierdoor zal de samenstelling van de vereniging dan ook flink veranderen en een stuk homogener worden, waardoor ook weer een andere groep zal afhaken die zich juist bindt aan deze verscheidenheid. Laat staan wat het door elkaar husselen van de overblijvende leden in nieuwe tuinen met zich mee zal brengen. Mensen die vaak al jaren of decennia elkaars buren zijn en elkaar helpen, aanspreken, kennen, elkaars kinderen hebben zien opgroeien, elkaars partners hebben gekend, dat wordt allemaal onderuit gehaald. Voor velen zal echt iets wezenlijks liefdevols verloren gaan. Ook wij zullen het betreuren om voor een deel afscheid te moeten nemen van wat we in 17 jaar met onze buren hebben meegemaakt en opgebouwd. Ook in deze termen van “niet meetbare waarden” zullen de gevolgen van een verhuizing evenzeer catastrofaal zijn, ook voor ons. Wij hopen dat Ons Genot ook in de toekomst op de huidige locatie verder kan, zodat alles wat bereikt is zich verder kan ontwikkelen en niet weer 70 jaar wordt teruggeworpen. Wij zijn ervan overtuigd dat de doelen van de omgevingsvisie ook op een andere, minder ingrijpende manier kunnen worden gerealiseerd.	
445	Naar aanleiding van de publicatie van de Omgevingsvisie Utrecht Overvecht ontvangt u hierbij mijn zienswijze. Ik ben tuinier bij Ons Genot en ik las in de omgevingsvisie dat dit complex in beeld is als potentiële locatie voor sportvelden. Ik schrok hier van omdat deze plek een Tuin van Eden is en ik word misselijk van het idee dat hier over een tijd misschien graafmachines bezig zijn om al die in 50 jaar opgebouwde natuur en sociale cohesie te slopen en om te ploegen tot kale sportvelden voor een veel eentoniger publiek. Vooral in dit seizoen is Ons Genot één brok zoemend leven: bomen die zo intens groen zijn dat je de energie in	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	je lijf voelt, de kikkers die in mijn vijvertje springen als je aan komt lopen, fluitende vogels, bijen die af en aan vliegen, de eend die met haar kuikentjes voorbij komt varen en in de avond het geluid van krekels. Het is een bijzonder kostbaar stukje Utrecht dat niet zomaar te verplaatsen is naar een andere plaats. Daarnaast is het verenigingsleven bij Ons Genot kostbaar: een mini-samenleving van allerlei verschillende mensen uit verschillende stukken Utrecht. Pensionado's die tot in de negentig vitaal elk jaar weer met hun dahlia's en lathyrussen bezig zijn, onze kinderen die de ruimte hebben om met vriendjes aan te klooien in de grote speeltuin, de "oude garde" die blijft vertellen hoe het vroeger allemaal ging, de Syrische vluchteling die met een Uteregs jochie staat te ouwehoeren over welke groente uit Syrië het goed zou kunnen doen op de kleigrond, de bakfietsgezinnen die naïef beginnen aan een tuintje. Het zijn totaal verschillende jonge en oude mensen die elkaar tegenkomen bij Ons Genot en ik denk dat dit heel waardevol is in onze stad waar zelfs verschillende gemeenteraadsleden elkaar niet meer vinden. Ik denk dat Ons Genot weleens het meest diverse ledenbestand van alle verenigingen van Utrecht zou kunnen hebben en het zou zonde zijn als dit aangetast wordt wanneer we moet verplaatsen naar weet ik veel waar. Ik denk dat de gemeente Utrecht een onomkeerbare fout begaat wanneer Ons Genot op deze plaats opgeofferd wordt voor sportvelden en daarmee kiest voor relatief laag en eentonig gebruik van de oppervlakte. Het aantal levende wezens dat nu gebruikt maakt van het perceel is vele malen hoger dan wanneer sporters er slechts een beperkt deel van de dag gebruik van maken. Verder denk ik dat de gemeente Utrecht heel goed in staat is om sportvelden op andere plaatsen te realiseren door deze te integreren in allerlei ambitieuze bouwplannen in de stad. Denk bijvoorbeeld aan de velden op de parkeerplaats van IKEA.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Toch wil ik mijn zienswijze niet zuur afsluiten en daarom heb ik nog twee punten: 1. Misschien is de waarde van Ons Genot op deze locatie moeilijk in te schatten vanaf een bureau in het Stadskantoor. Daarom zou ik u graag willen uitnodigen voor een Ons Genot Experience. Dan fietsen we, bijvoorbeeld het begin van de avond, vanaf een druk, warm punt in de stad richting Ons Genot en dan kunt u lijfelijk ervaren hoe waardevol het is om zo'n oase dichtbij de stad te hebben. Aangekomen bij Ons Genot drinken we een kopje thee, zeisen we een stuk slootrand en u fietst daarna herboren huiswaarts. Ik hoor het graag! 2. Ik denk dat we het gebied veel toegankelijker kunnen maken en daarmee nog meer mensen in contact kunnen brengen met de natuur. Zo zag ik op de schetsen een fietspad door het gebied en dat lijkt mij een mooi begin. Daarnaast denk ik dat er nog wel meer mogelijkheden zijn om het gebied opener en meer verbonden te maken met de omgeving, zoals natuurgebied Zuilen en het herontwikkelde Nieuw Overvecht. Graag denk ik hier bij mee met de gemeente.	
446	Graag spreek ik mijn grote zorgen uit over de Omgevingsvisie Overvecht, in het bijzonder over de twee tunnels vanuit Overvecht naar Tuindorp. Ik ben van mening dat die tunnels er NIET moeten komen. En wel om deze redenen: • Het is onduidelijk welk probleem er met de tunnels wordt opgelost. De route de wijk in/uit is altijd via Tripkade of Eykmanlaan. • De tunnels zorgen voor extra verkeer en drukte. Zeker bij de Prof. Van Bemmelenlaan is veel drukte door de drie scholen, met name rondom start en einde van de scholen. Niet voor niets zijn de straten rondom de scholen nu fietsstraten. Door daar extra verkeer aan toe te voegen, wordt het onveiliger. • De plek waar tunnel nu uitkomt, bij de Prof. Van Bemmelenlaan, leent zich er niet voor. Er is heel weinig plek. Het zou in theorie zelfs kunnen dat de doorgang tussen	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord

	Albrecht Thaerlaan en Ritsema Boslaan wordt geblokkeerd door de uitgang van de tunnel (de oprit/afrit), waardoor de wijk als het ware in tweeën wordt gehakt. Bovendien worden opritten van auto's dan onbereikbaar.
	• Er zijn geen voordelen voor de bewoners: er zijn geen voorzieningen aan beide kanten van het spoor.
	• Ook voor doorgaand verkeer is de route vanuit Overvecht via de Prof. Van Bemmelenlaan onlogisch: de laan komt uit op de T-splitsing met de Reinwardtlaan:
	  ○ Doorgaand verkeer dat rechtsaf slaat, komt uit op de kruising Reinwardtlaan/Willem de Zwijgerplantsoen. Die locatie is vanuit Overvecht veel makkelijker te bereiken via een bestaande doorgaande route: Tripkade, Linnaeuslaan, Willem de Zwijgerplantsoen.
	  ○ Doorgaand verkeer dat linksaf slaat, komt uit bij de Winklerlaan, richting Eykmanlaan. Die locatie is vanuit Overvecht veel makkelijker te bereiken via een bestaande doorgaande route: Darwindreef en Eykmanlaan.
	• Er bestaat al een doorgang onder het spoor door, bij het station. Die is nu afgesloten met NS-poortjes, maar door die te verplaatsen, kan de tunnel toegankelijk worden gemaakt.
	• Het is een onnodige besteding van publieke middelen. Die middelen kunnen op een betere manier worden besteed.
	• Ik heb zorgen over de overlast die er kan ontstaan door de tunnels. Er is op de Albrecht Thaerlaan best wat criminaliteit in de vorm van woning- en auto-inbraken. Met de komst van de tunnels zal dat toenemen omdat er extra vluchtroutes ontstaan.
	• Ik heb zorgen over de overlast van de bouwwerkzaamheden voor de tunnels. Die aanleg zal ingrijpend zijn, met bouwverkeer en bouwmaterialen in een krappe woonwijk.
	• Een tunnel zal de waarde van omliggende woningen laten dalen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Voorts staan er in de visie nog twee plannen waar ik tegen ben: 1. Hoogbouw bij station Utrecht Overvecht: dit tast het karakter van de omgeving aan: een woongebied dat groen en rustig is. Gebouwen van 70 meter hoog, met alle drukte, werkzaamheden en geluiden (verkeer, bouw, airco-gezoem) die daarbij horen, zijn daarin een zeer storende factor. 2. Het afsluiten van de tunnel in de Tripkade voor autoverkeer. Dit zal zorgen voor onder andere meer verkeersdruk op de verbinding tussen Overvecht en Tuindorp bij de Darwindreef en Eykmanlaan. Daar zit een spoorwegovergang, die zeer vaak dicht is. Bij een dicht spoor betekent dat dus veel meer wachtende auto's met draaiende motor. Wellicht komt de rij zelfs tot aan de Winklerlaan, wat weer zorgt voor opstoppingen in Tuindorp en Tuindorp-Oost. Suggestie: maak hier een tunnel onder het spoor door. Dat vergroot de verkeersveiligheid en de doorstroming. Ik verzoek u vriendelijk doch dringend om de tunnels naar Tuindorp, de hoogbouw bij station Overvecht en de auto-afsluiting van de Tripkade-tunnel uit de omgevingsvisie te schrappen. Graag zou ik nog van u willen weten: hoe kan ik bezwaar maken tegen de plannen en welke procedures worden hierbij gevolgd?	
447	Algemeen 1. .Wat groen is moet groen blijven. Toevoegen van woningen zou met gelijkwaardige hoeveelheid groen moeten gebeuren. 2. .Minder plek voor auto's en autoroutes zijn wij voor. 3. .Overvecht moet toetsbaar de groenste wijk van utrecht blijven. Specifiek: 1. .Wij maken ons zorgen over de ontwikkelingen van het buurthuis Burezina. Wij zien graag in de omgevingsvisie dat deze maximaal 3 lagen hoog wordt. Ook de mogelijke renovatie van de wijk daarachter door Woonin staat nu 10 lagen. Dit zou ook maximaal 4 moeten zijn wat ons betreft.	Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere

Nr.	Reactie	Antwoord
	Voor wat betreft de Burezina is hier in de participatie duidelijk aangegeven dat de wens is hier geen woningen te bouwen. Ik neem aan dat je een participatie niet voor niets doet. De huizen aan de jeanne d'Arcdreef zijn al erg dicht op elkaar gebouwd. De ruimte rondom de Burezina is daarom extra belangrijk om ruimtelijke kwaliteit te behouden. Ook in verband met het voorkomen van hittestress. 2. .Ik zie nergens in de omgevingsvisie de afspraken klimaatadaptief bouwen en het convenant duurzame woningbouw staan. Dit heeft de gemeente ondertekent, dus geef aan dat je hierop gaat toetsen. 3. .Zorg voor een eerlijke verdeling van de woningdichtheid in Utrecht. Overvecht is de meest dichtbevolkte wijk van Utrecht. Waarom moeten hier woningen bij. Begin met een gelijke woningdichtheid in iedere wijk. Flats kunnen ook in Tuindorp neergezet worden. 4. .Maak de werkplekken in het stationsgebied en niet in de Burezina (dan kan die kleiner). De kantoorgebouwen die daar (stationsgebied) nu staan kunnen ook best opengesteld worden voor thuiswerkers. Ze zijn vast niet maximaal in gebruik. .Als het beoogd is daar (achter de Burezina) iets soortgelijks neer te zetten als aan de andere kant van de Donaudreef. Zorg dan dat dit niet een naar binnen gerichte compound is, maar ook naar buiten toe open staat. Het idee van de donaudreef kan gewoon leuker met ook groen aan de buitenkant, nu is het 1 groot stenen gevaarte.	verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden. 1. Burezina is gelegen in een gebied dat in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is aangeduid als "woonbuurten." In deze gebieden zorgen we voor het verbeteren van de buurt en een betere woningmix. Transformatie en verdichting zoals in de stedelijke en hoogstedelijke gebieden is hier niet aan de orde. De aanduiding woonbuurten heeft geen relatie met het type bebouwing dat in het gebied staat, maar zegt iets over de ingrepen die hier mogelijk gemaakt worden. In de woonbuurt wordt voornamelijk ingezet op behoud door het openbaar gebied te verbeteren en sommige bestaande woningen aan te passen met kleine toevoegingen. Hoogbouw passen we zorgvuldig in. Hierbij houden we rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgen we voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Bovendien geven we voor hoogbouw specifieke hoogbouwprincipes en volgen we de kwaliteitsprincipes en ambities van de Stedenbouwvisie. Sociale veiligheid en interactie (ipv anonimiteit), goede woningmix, en leefbaarheid zijn in de omgevingsvisie belangrijke uitgangspunten. 2. Bij het opstellen van de omgevingsvisie is het bestaand beleid een van de uitgangspunten geweest. Bij de uitwerking van de omgevingsvisie in concrete projecten, zal inderdaad worden getoetst aan klimaatadaptief bouwen en het convenant duurzame woningbouw. 3. De woningdichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per km2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier

Nr.	Reactie	Antwoord
		waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. En dat kwaliteit en kwantiteit in balans zijn. 4. Zie 1.
448	Wij wonen in het zuiden van Overvecht in de buurt rond de Taagdreef. In mijn reactie richt ik mij vooral daarop. Met wat opmerkingen over het bredere plaatje die mij opvallen. Groen Bladzijde 22-23. Spoorzoompark. De rode arcering suggereert dat er bij de Winterboeidreef langs het spoor ruimte is voor bebouwing door die rode kleur. Ik pleit juist voor behoud en versterking van het groen langs het spoor, de gehele Winterboeidreef. Dit is namelijk een belangrijk recreatie en groen gebied voor de bewoners van Overvecht Zuid tussen Taagdreef en Moezeldreef en zorgt voor rust in een drukke omgeving. Hoe wordt versterking van het groen langs het spoor voorzien? Dit wordt niet duidelijk uit de tekst. Het gedeelte van het Spoorzoompark bij de Winterboeidreef rond de schoolgebouwen van Al Amana en Happy Kids en de moskee valt volgens de Omgevingsvisie Overvecht deels in stedelijk en hoogstedelijk gebied. Nu is er ondanks die gebouwen toch veel ruimte voor groen. Dit gebied aanmerken als (hoog)stedelijk gebied doet niet recht aan het groene karakter van het gebied, ik wil voorstellen om beter naar dit gebied te kijken en vanwege het belang van groen het Spoorzoompark tot aan de Arnodreef en Tiberdreef groen in te tekenen. Zeker ook omdat in het plan de nadruk wordt gelegd op het verbinden van het groen langs het spoor met de oostkant van het Spoorzoompark (Vestadreef) (Ontwerp Omgevingsvisie deel B blz 75).	De beleidsnota omgevingsvisie 2040 geeft aan dat groene inrichting van de stationsomgeving en de Winterboeidreef gaat zorgen voor een groene schakel tussen de twee delen van het Spoorzoompark. De beoogde verdichting en vergroening is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. In de beoogde hoogstedelijke rode gebieden en stedelijke oranje gebieden blijft het oppervlak aan groen minimaal gelijk of wordt in de buurt gecompenseerd. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik voor bewoners in de ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied of in de directe omgeving. Door in sommige gebieden de verdichting te concentreren kunnen de 'gele' versteende gebieden juist meer vergroend worden. Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk in de hoofdgroenstructuur omdat dit kansen biedt voor een belangrijke kwaliteitsverbetering van deze plekken. Dat zal effect hebben op de hoofdgroenstructuur (zie ook de Verdieping omgevingsvisie Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	Verkeer Verbinding tussen westen en oosten van Overvecht Zuid moet blijven bestaan (blz 27 - 29). Ik sta achter het stimuleren van het fietsen en lopen, maar het weghalen van belangrijke verbindingen is 'te kort door de bocht' en werkt niet om mensen uit de auto te krijgen. Ik zie dagelijks bij de scholen bij ons om de hoek dat mensen die vlakbij wonen toch de auto pakken om hun kinderen naar school te brengen. Zelfs als dat langer duurt. In Overvecht wonen veel mensen die waarde en status hechten aan hun auto en nooit op de fiets stappen. Ik denk dat andere manieren beter werken om mensen uit de auto te krijgen. Barrières opwerpen leidt alleen maar tot irritatie, onbegrip en vast lopende infrastructuur. Anderzijds voor echt noodzakelijke autoritten moet je straks een heel eind omrijden. Ik doel op mensen die aangewezen zijn op de auto vanwege beperkingen. Of ouderen die op het station aankomen en opgehaald worden door vrienden of familie. Of urgente/noodzakelijke bezoekjes aan huisarts, apotheek, tandarts e.d. Of iemand op pikken van het station om samen te carpoolen naar werk buiten de wijk. Of grote spullen halen bij de Gamma of een andere woonzaak. Waar die nu snel te bereiken zijn moet je straks hele stukken omrijden. En omdat veel meer mensen moeten omrijden lopen die hoofdwegen volledig vast. Dat los je echt niet op met OV. Straks zou je, om iemand op te halen van het station Overvecht, vanaf de westelijke Rubicondreef helemaal via de Einsteindreef en de NRU naar station Overvecht moeten rijden. De Braille- en Einsteindreef en de NRU zijn helemaal niet berekend op extra capaciteit om het interne verkeer tussen buurten erbij te krijgen. Helpt het dan om wegen weg te halen? Nee, het verkeer loopt alleen maar verder vast. Deze aanpak is gebaseerd op verkeerde visie en uitgangspunten en is top-down bedacht. Ik zie nergens aanwijzingen dat dit gebaseerd zou zijn op de grootste wensen van de inwoners van de wijk. Dit is een te rigoureus om de verkeersveiligheid te verbeteren.	2040, waarin dit verder wordt toegelicht). Waar de hoofdgroenstructuur wordt aangetast, zorgen we voor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding behouden blijf en een aantrekkelijke, sociaal veilige inrichting. Als er hoofdgroenstructuur verdwijnt compenseren we dit op een andere plek in de wijk. Welk effect nieuwe bebouwing precies op het bestaande groen heeft kunnen we op dit moment nog niet zeggen en zal duidelijker worden als we de visie in concrete plannen uitwerken. Uiteraard proberen we bij locaties die effect hebben op de groenstructuur dit zoveel mogelijk te beperken. Dat zal op de ene locatie anders zijn dan op een andere locatie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Het klopt inderdaad dat in het project herinrichting Openbare ruimte Taagdreef en omgeving is afgesproken dat de Rubicondreef, ten zuidwesten van de Keggedreef, niet als doorgaande fietsroute wordt aangemerkt. In het ontwerp voor de Rubicondreef, dat in het project herinrichting Openbare ruimte Taagdreef en omgeving valt, is dit deel van de Rubicondreef als verblijfsgebied ingericht. Wij passen de kaarten in de omgevingsvisie aan. Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Rubicondreef ten westen van de Keggedreef en Suze Noiretdreef is geen 'Doorgaande fietsroute' zoals op de kaart op blz 28-29 gesuggereerd wordt. In het Voorlopig Ontwerp Taagdreef en omgeving (Reactienota, april 2023 - blz 27) staat dit namelijk zwart op wit opgetekend, met goedkeuring door de Gemeenteraad (20-04-2023): "In het Integraal Programma van Eisen (IPvE) hebben wij vastgelegd dat in de velden, waaronder Rubicondreef, het lopen, verblijven, spelen en ontmoeting centraal staat. In dit gebied zijn de auto en de fiets te gast. De Rubicondreef wordt daarmee ingericht als woonerf en blijft daarbij wel doorfietsbaar, maar krijgt geen fietspad. De strook in het midden schuin door het groen is geschikt om over te fietsen. De weginrichting met (stille) klinkerverharding en 30km op de woonstraten in de buurt Taagdreef e.o. zorgt voor een verbetering van de veiligheid en voldoende comfort. Dit is de uitkomst geweest van het participatieproces wat is doorlopen en wat bestuurlijk is vastgesteld. Daarbij is in het mobiliteitsplan deze as niet als hoofdfietsroute aangemerkt. Ook uit het verkeersmodel springt deze route er niet uit als drukke fietsroute. Wij zien geen aanleiding om af te wijken van het IPvE en voeren daarmee de Rubicondreef niet uit in rood asfalt (de Rubicondreef is nadrukkelijk geen fietsstraat) maar met een inrichting die passend is bij de status van de Rubicondreef." Graag duidelijk maken in de Omgevingsvisie dat de Rubicondreef west geen doorgaande fietsroute is, het is een woonerf en de fiets is er te gast (dit om andere ongewenste tweewielers te weren, zoals scooters, motoren en zelfs quads). Wat betekent het kruisje bij het spoorviaduct bij station Overvecht (Tiberdreef - Meester Tripkade) op de kaart van blz 28-29? Wordt dit ook een knip voor autoverkeer? Hoe blijft station Overvecht dan goed bereikbaar per auto, het huidige plein is toch een prima haal- en brengplein voor auto's? Ik lees met stijgende verbazing de voorgestelde knips in bijlage B pagina 11 punt 4 Aanpassen autocirculatie. Hoe wil je in überhaupt nog mobiliteit in Overvecht	stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade. Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk in de hoofdgroenstructuur omdat dit kansen biedt voor een belangrijke kwaliteitsverbetering van deze plekken. Dat zal effect hebben op de hoofdgroenstructuur (zie ook de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, waarin dit verder wordt toegelicht). Waar de hoofdgroenstructuur wordt aangetast, zorgen we voor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding behouden blijf en een aantrekkelijke, sociaal veilige inrichting. Als er hoofdgroenstructuur verdwijnt compenseren we dit op een andere plek in de wijk. Welk effect nieuwe bebouwing precies op het bestaande groen heeft kunnen we op dit moment nog niet zeggen en zal duidelijker worden als we de visie in concrete plannen uitwerken. Uiteraard proberen we bij locaties die effect hebben op de groenstructuur dit zoveel mogelijk te beperken. Dat zal op de ene locatie anders zijn dan op een andere locatie.. In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden. Fouten op de buurtkaart zijn aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	realiseren, dit voorstel is onmogelijk! Hoe is op het idee gekomen? Ik denk dat er heel weinig draagvlak voor deze plannen is, van onderop. Dit is puur achter de tekentafel bedacht door een klein groepje mensen en heeft weinig verband met de realiteit en wensen van de bewoners. Er wordt voorgesteld om het Watertorenpark vrij te houden van autoverkeer. Ik wandel veel door dit park, dus ik snap wel de gedacht hierachter van barrières en dergelijke. Maar het weghalen van verkeer zou m.i. alleen te rechtvaardigen zijn als dit echt een park was met grote natuurwaarde en esthetische waarde. Er zijn bomen en water en wat struiken maar waardevol of bijzonder is het allemaal niet. Mocht besloten worden tot het uitsluiten van verkeer dan zou het park ook echt van veel grotere waarde moeten zijn (of worden). Nu wegen de voordelen voor het ene belang (groen) niet op tegen de vele nadelen die het verkeer in Overvecht Zuid hiervan ondervindt. Een busbaan langs de zuidkant voor park de watertoren lijkt me heel veel overlast geven voor bewoners van de Arabelladreef, La Bohèmedreef en de Don Carlosdreef/Faustdreef, hun rustige woonomgeving en toegang tot het park worden hierdoor aangetast. Kaart/plattegrond Taagdreef, Rubicondreef. Blz 78/79. - Het pijltje naar de HOV route staat niet goed (nummer 1). - Rubicondreef westzijde staat aangegeven als doorgaande route, zoals gezegd hierboven (herinrichting Taagdreef) klopt dat dus niet, graag verwijderen. - het groen van Spoorzoompark loopt door tot Tiberdreef en Arnodreef en moet geen stedelijk en al helemaal geen hoogstedelijk gebied worden. Zie ook blz 90 toevoegen van bebouwing is onwenselijk vanwege het rustige karakter van dit gebied. 300-500 woningen is veel te ambitieus, het rustige karakter moet zo blijven. RWZI verplaatsen lijkt me voor de bewoningsdichtheid een veel betere oplossing dan de rest van Overvecht onleefbaar maken.	
449	Met belangstelling hebben wij, AVVN samen natuurlijk tuinieren (AVVN), de ontwerpomgevingsvisie Overvecht gelezen. AVVN is de landelijke vereniging van en voor	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast

Nr.	Reactie	Antwoord
	organisaties die samen natuurlijk tuinieren belangrijk vinden. In totaal vertegenwoordigen wij ruim 30.000 tuinders, de meesten via de 215 bij ons aangesloten volkstuinparken, waarvan 14 in Utrecht. AVVN is niet alleen de (landelijke) belangenbehartiger van deze tuinverenigingen, maar ook hoofdhuurder van de percelen die van de gemeente Utrecht worden gehuurd. De rijke geschiedenis van de stad Utrecht is verbonden met de lange geschiedenis van volkstuinen in Utrecht. Al in 1912 opende de Volksbond het eerste volkstuincomplex in Utrecht, zodat arbeiders op 200 eenvoudige tuinen hun eigen voedsel konden verbouwen. In 1928 is de eerste volkstuinvereniging in Utrecht opgericht. Volkstuinverenigingen beheren en onderhouden 15 Utrechtsevolkstuinparken. Alle Utrechtse volkstuinparken zijn publiek toegankelijk en voorzien van wandelroutes. Daarnaast zijn de volkstuinparken belangrijke ecologische broedplaatsen voor mens en natuur in de stad en leveren aldus een grote bijdrage aan de leefbaarheid van Utrecht. Uit een groot Europees onderzoek (COST Action TU1201 Urban Allotment Gardens in European Cities - study of urban allotment gardens and their relevance for urban sustainable development), waaraan wetenschappers uit 31 landen deelnamen, zijn onder meer de volgende conclusies gekomen: • Vormen van samen tuinieren, zoals volkstuinieren, zijn belangrijk voor de grootstedelijke samenleving (zoals Utrecht) vanwege de versterking van de sociale cohesie, voedselvoorziening, educatie, klimaatregeling en stedelijke biodiversiteit. • Ze bieden ruimte voor vrije tijd, creëren ecologische zones, verminderen het stedelijk hitte-eiland effect, beschermen bodem en water door infiltratie te vergroten en wegspoeling te	naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord

verkleinen en houden bodemvruchtbaarheid en waterkwaliteit in stand.

- Door de toename van bevolking en bevolkingsdichtheid kunnen deze vormen van samen tuinieren ook de kwaliteit van leven in bepaalde wijken vergroten.
- De volkstuinparken vormen een belangrijk deel van het stedelijke groene netwerk, die versnipperde habitats in de stad aan elkaar linken (stepping stones) en stedelijke flora en fauna bevorderen. Het ervaren van biodiversiteit kan therapeutische effecten hebben en daarmee het menselijk welzijn vergroten.
- Volkstuinparken kunnen met het juiste beheer dienen als plaatsen voor specifieke wilde dier- en plantsoorten buiten hun oorspronkelijke habitat, en als genenbanken van traditionele soorten die verloren dreigen te gaan en die waardevol zijn voor de gemeenschap en stedelijke geschiedenis.
- Samen tuinieren kan menselijke verscheidenheid en sociale interactie linken aan biodiversiteit; daardoor vergroot tuinieren de biodiversiteits-gerelateerde gemeenschapswaarden in de stad.
- Samen tuinieren heeft economische voordelen zoals het besparen op de kosten van de gezondheidszorg en gratis dan wel tegen aanzienlijk lagere kosten onderhoud van (semi) openbare ruimte.

Zowel in Utrecht als elders in Nederland hebben volkstuinparken bewezen dat ze belangrijk zo niet onmisbaar zijn om flora en fauna in de stedelijke omgeving een kans te geven. Volkstuinparken, die al decennialang op dezelfde locatie liggen hebben volwassen groen, wat nodig is voor een bloeiende flora en fauna. Kenmerkend is ook het rijke bodem- en waterleven door de diversiteit aan begroeiing. Het zijn waardevolle ecologische gebieden, die in de stedelijke groenstructuur een vaste en beschermde plek verdienen. Zij brengen natuur dicht bij de stadsbewoners en betrekken hun omgeving hierbij. Wij hebben hier

Nr.	Reactie	Antwoord
	ruim voldoende voorbeelden van in steden als Utrecht, Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Leiden, Groningen en Ede. In de Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030 van de gemeente Utrecht erkent de gemeente dat volkstuinen belangrijke ontmoetingsplaatsen zijn voor buurt en wijk, dat zij zorgen voor voedsel, een belangrijke rol spelen bij recreatie en stadsnatuur en in hoge mate bijdragen aan de biodiversiteit in de stad. Volkstuinparken maken daarin deel uit van zowel de groenstructuur in de stad als verbinding met het groen óm de stad. Volkstuinparken zijn daarom "*zowel recreatief, landschappelijk als ecologisch van belang voor verbetering van de biodiversiteit*". In de ontwerp- omgevingsvisie kiest de gemeente ervoor om de ruimte voor veldsport mee te laten groeien met de verwachte groei van de wijk. Voor de langere termijn wordt gezocht naar ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 á 4 velden. Het Noorderpark is de eerst beoogde zoeklocatie. "*In het geval dat niet haalbaar blijkt, onderzoeken we de verplaatsing van volkstuincomplexen, waaronder 'Ons Genot' naar het Noorderpark. Zodat op de huidige locatie van 'Ons Genot' sportvelden gerealiseerd kunnen worden*." Het is ons een raadsel waarom een groene parel als Ons Genot, met al haar voordelen voor de gemeenschap én met een langlopend huurcontract met de gemeente toch als zoekgebied wordt aangemerkt. Volkstuinvereniging Ons Genot bestaat al vanaf 1963. Het volkstuinpark en het omliggende plantsoenachtige groen is tot volle wasdom gekomen en vormt een oase voor inheemse en natuurvriendelijke planten en dieren. Het volkstuinpark draagt fundamenteel bij aan de stedelijke biodiversiteit, vermindering van het hitte-eilandeffect en aan waterinfiltratie en -opvang. Volkstuinieren is een sociaal gebeuren. Als Ons Genot verdwijnt zijn daarvan veel	

Nr.	Reactie	Antwoord
	mensen de dupe: de 200 volkstuinders en hun gezinnen, vrijwilligers van buiten de vereniging die zich op het volkstuinpark inzetten en natuurlijk de vele bezoekers zoals de lunchpauzewandelaars van bedrijventerrein Nieuw Overvecht. Kortom: zowel de waardevolle ecologische locatie als de volkstuinvereniging Ons Genot horen in de wijk. Goed in de wijk geïntegreerde volkstuinparken zijn onmisbaar voor de wijk (Van der Hoeven, N., Stobbelaar, D.J. (2006). Wij pleiten er dan ook voor om het prachtige stuk natuur en beleefgroen van Ons Genot onlosmakelijk onderdeel te laten zijn van de nieuw te bouwen wijk - met alle voedsel- en recreatiefuncties die zij daarvoor biedt. Wij verzoeken de gemeenteraad gemeente Utrecht het volkstuinpark te erkennen en te waarderen op haar groenkwaliteiten, biodiversiteit, recreatieve en sociale functies en zich uit te spreken over behoud van het volkstuinpark op de huidige locatie. Dat zou niet meer dan terecht zijn. Verplaatsing houdt in dat 60 jaar investeren in de kwaliteit van de grond, de gewassen de dieren en de bodem teniet zou worden gedaan, hetgeen niet alleen de vereniging en de bewoners van de wijk , maar ook de biodiversiteit enorm zou schaden. Het behouden en niet verplaatsen van volkstuinpark Ons Genot, dan wel elk ander Utrechts volkstuinpark, draagt juist bij aan de doelstellingen van de gemeente. In de ontwerp omgevingsvisie deel A zijn immers de volgende doelstellingen opgenomen: “*We willen Utrecht én Overvecht gezond, groen en prettig leefbaar houden*.” En: “*Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. We leveren samen onze maximale bijdrage om Overvecht aan het veranderende klimaat aan te passen. Groen speelt daarbij een belangrijke rol*.” In de ontwerp omgevingsvisie deel B worden onder meer de volgende uitgangspunten voor Wijk- en buurtgroen genoemd:	

Nr.	Reactie	Antwoord
	- “Sterk inzetten op vergroening voor het verbeteren van de leefbaarheid, het verminderen van hittestress en bieden van oplossingen voor klimaatadaptie. *- Groen wordt ingezet om de biodiversiteit en herkenbaarheid in de buurt te versterken.”* Wij hopen dat u met onze inbreng de Utrechtse volkstuinparken op juiste waarde weet te schatten en ervoor kiest om in de omgevingsvisie Overvecht volkstuinpark Ons Genot, maar ook andere Utrechtse volkstuinparken, niet als zoekgebied aan te merken. Wij nodigen u uit de Utrechtse volkstuinparken te bezoeken om met eigen ogen te zien hoe de volkstuinen bijdragen aan doelen en ambities van de gemeente Utrecht.	
450	Hierbij willen wij bezwaar maken tegen de aanleg van de fietstunnels onder het spoor door van Overvecht naar Tuindorp,omdat: 1. er geen enkel belang ligt voor de wijk Tuindorp. Bovendien hebben we bij de Tripkade een onderdoorgang en bij Blaucapel een spoorovergang en die liggen op een zeer acceptabele afstand van de geplande fietstunnels. 2. het een hangplek voor jongeren kan gaan worden , zonder enige controle. 3. het een ideale plek kan worden voor drugscriminaliteit (geen controle) 4. het een ideale plek kan worden voor het afsteken van vuurwerkbommen, zoals we nu al geregeld meemaken in de voetgangerstunnel onder station Overvecht.(geen controle). 5. het een racebaan kan worden voor de bekende scootertjes.(geen controle).Die racebaan kan zich uitbreiden naar de straten, die in het verlengde liggen van de fietstunnels (Ritzema Boslaan en Hugo de Vrieslaan),maar ook naar de andere aan het spoor aanliggende straten. Met alle gevolgen van dien voor de spelende kinderen. Dat zijn er nogal wat! 6. deze scootertjes ook gebruikt kunnen worden voor snelle auto	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	inbraken: Ruitje intikken en snel wegwezen. 7. de wijk nu nog redelijk rustig is , m.n. voor de kinderen, die gelukkig nog de mogelijkheid hebben om buiten (en soms op straat) te spelen. Bovendien hecht de Gemeente Utrecht eraan om de wijk zo te houden .	
451	Wij maken bezwaar tegen het idee nog een keer een of twee extra tunnels aan te leggen tussen Overvecht en Tuindorp Dit gaat een arme gemeente veel geld kosten en kost een niet bestaand probleem ook niet op. Er zijn al 3 verbindingen tussen de wijken en die functioneren prima! Extra tunnel leiden alleen maar tot overlast aangezien alle tunnels in Utrecht al overlast gevend zijn Ergo tunnels die niet of heel weinig gebruikt worden zijn plaatsen voor criminaliteit, drugs gebruik en handel Graag deze zienswijze aanpassen en dit soort onzinnige ideeën hieruit verwijderen	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
452	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. In de visie zijn meerdere additionele fiets/wandel verbindingen onder het spoor van Overvecht naar Tuindorp opgenomen. Als bewoner van de mooie en rustige buurt Tuindorp, ben ik zeer ontstemd over de voorstellen in dit plan. Daarnaast ben ik - en met mij vele anderen - zeer verbaasd over het feit dat er tot recent geleden geen enkele participatie aan de bewoners van Tuindorp is gevraagd of aangeboden. Nieuwe verkeersverbindingen dwars door een rustige en kindvriendelijke buurt zijn zeer onwenselijk, bovendien wordt de noodzaak hiertoe niet duidelijk gemaakt in het plan. Tuindorp en Overvecht zijn op dit moment al goed verbonden met de aanwezige verbindingen, en de afstand tussen 2 van de verbindingen is minder dan 1 km.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Hieronder samenvattend mijn bezwaren op het gebied van leefbaarheid, veiligheid, verkeerstromen en verkeersdrukte: **De veiligheid van Tuindorp zal ernstig aangetast worden door het creëren van doorgaand verkeer.** Binnen Tuindorp bevindt zich nadrukkelijk enkel bestemmingsverkeer - geen doorgaand verkeer. Dit maakt Tuindorp tot een veilige en verkeersluwe buurt voor vele generaties. Met name voor opgroeiende kinderen en ouderen. Niet alleen overdag, maar ook 's nachts voelt men zich veilig op straat. De veiligheid zal ernstig aangetast worden door het plan: o Een doorgaande fietsroute - en specifiek bij de Prof Hugo de Vrieslaan ook nog eens tegen het gemotoriseerde eenrichtingsverkeer in (!) - creëert een zeer onveilige verkeerssituatie in beide richtingen voor fietsers en wandelaars. o Een nieuwe doorgaande verkeersstroom brengt veel extra verkeersstromen met zich mee. Kinderen zullen niet meer veilig kunnen oversteken zonder grote kans aangereden te worden, en ouderen hebben geen ruimte meer om rustig van laan te wisselen. Dit geldt voor overdag en 's nachts. Te meer omdat het fiets verkeer zich tegenwoordig veel sneller voortbeweegt (denk aan fat bikes, brommers en elektrische fietsen). o Tuindorp is geen 'ruim' opgezette buurt. De lanen zijn smal en bezet aan één of beider zijdes door geparkeerde auto's. Bovendien zijn de stoepen smal en veelal bemand door struiken en bomen. Extra verkeerstromen passen gewoonweg niet naast het bestaande verkeer zonder grote impact op de verkeersveiligheid op straat. **De veiligheid van Tuindorp zal ernstig aangetast worden door het toevoegen van ondergrondse tunnel verbindingen.**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	○ Ondergrondse tunneldoorgangen hebben een aantoonbaar negatief effect op veiligheid. Dergelijke tunnels zijn in de praktijk veelal het het epicentrum van hangjongeren, verslaafden, daklozen etc. Rondhangende groepen worden sterk in verband gebracht met criminaliteit, vandalisme, diefstal, drugsgebruik en overlast. Dit is niet alleen een grote zorg voor de getroffenen nabij zo'n voorgestelde tunnel in Tuindorp, maar wordt ook als zorgpunt benoemd door de mensen vanuit Overvecht. ○ Los van het type verbinding, wordt een verhoogde bereikbaarheid in verband gebracht met verhoogde criminaliteit. Een recente casus brengt bewijs; juist toen station overvecht enkel nog toegankelijk werd voor mensen met een geldig toegangsbewijs, daalde het aantal inbraken in Tuindorp. In andere woorden; de bereikbaarheid ging omlaag, en daarmee ook de criminaliteit. Mijn dringende verzoek is om het plan te herzien en de additionele fiets verbindingen achterwege te laten.	
453	**Samenvatting**: Allereerst ben ik blij dat de wijk Overvecht aandacht krijgt voor het verbeteren van zowel de veiligheid als de leefbaarheid met behoud en zelfs het versterken van het groen. Echter maak ik me wel zorgen om het volgende: Uit de nieuwe omgevingsvisie voor de wijk Overvecht is te zien dat het gebied rond de Papyrusdreef groen-oranje gemarkeerd is. Volgens de gemeente Utrecht zou dat het volgende betekenen: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw. Alleen als dit bijdraagt aan uitbreiding en verbetering van het groen en de groenbeleving.”	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld

Nr.	Reactie	Antwoord
	Eerder (2008 en 2020) zijn dergelijke plannen geopperd en is in beide keren geconcludeerd (naar aanleiding van inspraak van de buurtbewoners) dat het park van grote waarde is en diende te blijven. Het is daarom prettig om te lezen in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* (bijgevoegd in bijlage): "We gaan niet in de parken bouwen.". Helaas is er nu verwarring over het feit of het groen bij de Papyrusdreef nu ineens niet meer erkend wordt als park, maar als "bebouwing in het groen" is bestempeld. Ik ben van mening dat dit gedeelte absoluut als park beschouwd moet blijven worden, omdat ik graag zou willen zien dat er niet in het groen wordt bijgebouwd. Het heeft zowel een enorm belangrijke sociale- als ecologische waarde. Het groen rondom de Papyrusdreef wordt veel gebruikt door straatbewoners, maar vooral ook door mensen uit verschillende gebieden van Overvecht. Het is een toegankelijke plek, waar kinderen veilig kunnen spelen en er contact gelegd wordt. Zeker in deze tijden waarin veel gebouwd wordt, worden dit soort plekken van steeds meer onschatbare waarde. Daarnaast heeft al het groen een belangrijke ecologische waarde en zorgt het ook voor zuivering van alle uitstoot (en geluidoverlast) van het vele verkeer rondom de Papyrusdreef. Ook staan er veel oude bomen die een grote rol spelen in het ecosysteem van dit gebied. Zoals benoemd in het Wijkbericht zal deze bebouwing enkel aangepast worden wanneer het bijdraagt aan de uitbreiding of verbetering van het groen (Wijkbericht). Het bebouwen in het groen zou in mijn inziens absoluut niet bijdragen aan de uitbreiding of verbetering van het groen, het zou het eerder verminderen. De inzet van de gemeente wordt zeer gewaardeerd en ben ik blij dat er aandacht is voor verduurzaming, verbinding tussen de inwoners en het verbeteren van het groen. Ik vind het echter te betreuren dat de bebouwing in het groen rondom de Papyrusdreef opnieuw is opgenomen in het plan, ondanks eerdere besluiten. Ik hoop dat de gemeente Utrecht inziet welke belangrijke sociale en ecologische waarde het groen rondom de papyrusdreef heeft voor de inwoners van	door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht en dit zal meenemen in het maken van een besluit van de omgevingsvisie. Aanvulling 20 mei: Tevens stuur ik graag de zienswijze op, waarin mij kan vinden. Opgesteld door een buurtbewoner. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze	

Nr.	Reactie	Antwoord
	bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo'n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: 'Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.' Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen." De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende	

Nr.	Reactie	Antwoord
	wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen 'Transformatie in het groen.'	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’	

Nr.	Reactie	Antwoord
	(Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
454	Prachtige plannen met een mooi ontwerp, en veel hard werk door u als gemeente en de mensen in Overvecht, de committees en belangengroepen. Ik weet dat er hele serieuze en goed uitgewerkte reacties zijn die absoluut het belangrijkste zijn, van mij het volgende heel kort: De plannen zijn heel ambitieus, diepgaand en al omvattend, dat brengt met zich mee grote risico’s: • De bestaande structuren in de gemeenschap worden al aangetast, de onrust bij de mensen is nu al groot, dezelfde mensen die het programma moeten begeleiden; er zullen onderweg de realisatie zeker grote veranderingen zijn. Actie en monitoring en aanpassing zal mogelijk moeten blijven zonder onheils situaties als oorzaak. • De kans dat financiering uit de hand gaat lopen is groot zoals we zo vaak zien in te grote projecten die helemaal blueprint	Bij de verdere uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 in concrete plannen betrekken wij de belanghebbenden zo goed mogelijk. De vooruitgang op de doelstellingen van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 wordt gemonitoord en waar nodig wordt bijgestuurd. Op basis van de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht kunnen we niet vaststellen of de financiering van toekomstige projecten uit de hand zal lopen. De Beleidsnota omgevingsvisie 2040 fungeert als een afwegingskader en is bedoeld om richting te geven en als basis voor samenwerking te dienen. Voor de uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 in concrete projecten hanteren we het Utrecht Planproces, waarbij elke stap zorgvuldig wordt afgewogen, inclusief de financiële haalbaarheid en inspraak van betrokkenen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	worden gepland en uitgevoerd, met of zonder voorafgaande “inspraak”. • Wie heeft vanuit de gemeente beslist en waarom, dat er bijvoorbeeld 5.000 woningen en 3.000 werkplekken te maken zijn in Overvecht: dat is minimaal 50 grote flatgebouwen, waar komen die? In de polder? Daar waar het groen is? Sportparken? Daar waar we nu nog kunnen parkeren? Of waar gaan we slopen om ruimte te maken? Of allemaal tegelijk? Hoewel er wel al veel is voorgelicht, is het de mensen niet duidelijk wat er met hen (en mij) zelf gaat gebeuren, ik weet ook niet of onze flat gesloopt gaat worden, anderen bij ons in de buurt zijn heel angstig, maar er worden nog steeds veel huizen verkocht en dus gekocht! Kortom ik zou de gemeente aanraden in stappen te plannen en te werken, om de veranderingen controleerbaar te maken, en om te leren en bij te kunnen sturen, met in gedachte de optie het hele project veel kleiner te maken.	De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen , waarvan minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht. Dit staat in de vastgestelde RSU 2040 (2021) en is een van de uitgangpunten voor deze beleidsnota omgevingsvisie 2040. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 geeft kaders aan waarbinnen dit leidt tot wijkverbetering in Overvecht. Per kleur gebied zijn er spelregels gegeven, en bovendien gelden er algemene uitgangspunten. Een daarvan is dat we terughoudend zijn met sloop. Maar om het aantal woningen te halen en nieuwe woningtypen voor de wijk toe te voegen is soms sloop nodig. Of en waar dit precies is, weten we nog niet. Bewoners worden bijde uitwerking en afweging in projecten betrokken.
455	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht willen wij bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onvoldoende aangetoond. Een rechtstreekse route tussen Overvecht en Tuindorp is er al. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk zijn overbodig en ongewenst, In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ik ervaar helemaal geen belemmeringen en barrièrewerkingen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: • - Ongewenste tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw. • - Onveilige lange donkere tunnels als ze klaar zijn. • - Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg. • - Verspilling van belastinggeld	
456	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk. Ik hoop dat u mijn zorgen serieus neemt en het plan herziet. Ik blijf graag aangesloten op alle ontwikkelingen.	
457	Wij hebben grote moeite met het maken van extra verbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp middels 2 extra tunnels. Ten eerste is het ergerlijk dat een dergelijk grote voorgenomen investering (het gaat hier om miljoenen euro per tunnel) met een grote invloed op een buurt, maar zeer summier wordt onderbouwd en met twee kleine pijltjes op een kaart in de visie gefietst wordt. Het woord tunnel komt welgeteld slechts 1x voor in de visie. Het betreft een papieren wensdenken vanuit bureaupolitiek waar vanuit bewoners van Tuindorp en vanuit Overvecht helemaal geen actuele behoefte bestaat of in een vraag voorziet. Er wordt helemaal niet aangetoond dat het spoor op dit deeltraject een negatieve invloed heeft	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	op het woongenot, de bereikbaarheid van bewoners van Overvecht of Tuindorp, noch voor de natuur. Er zijn diverse verbindingen al aanwezig. Misschien wordt het spoor voor omwonenden, dieren of wat dan ook, wellicht juist wel als prettig ervaren. Maar door het stukje spoor tussen Overvecht en Tuindorp zonder argumenten te benoemen als “barrière” wordt het spoor negatief geframed en wordt er maar vanuit gegaan dat er een oplossing moet komen voor een niet bestaand probleem. Wie heeft aangegeven dat er een zogenaamde barrièrewerking doorbroken moet worden? Er is ons inziens helemaal geen behoefte aan extra tunnels. Er zijn al 3 verbindingen (Tripkade, spoorovergang bij Rietveld en NS station). Dit zijn logische routes naar voorzieningen. Waarvan er 1, de NS tunnel, nota bene in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. Tunnels staan er niet om bekend dat dit de veiligheid bevordert. Bijvoorbeeld omdat er geen sociale controle is. Gebruik als hangplek, onveilig ’s nachts, wordt regelmatig zwaar vuurwerk afgestoken, veel onderhoud vanwege vandalisme/ graffiti, gebruik crimineel gedrag/vluchtroute etcetc. Tuindorp is, net als de Marie van Hongarijedreef, een rustige woonwijk zonder bijzondere (buurtoverstijgende) voorzieningen. De wijkoverstijgende voorzieningen die er in Tuindorp zijn, het Gerrit Rietveld en winkelcentrum De Gaard, liggen direct buiten/aan de rand van de wijk. De bereikbaarheid hiervan ten opzichte van Overvecht is prima en de fietspaden zijn net nieuw en worden goed gebruikt. Het winkelstripje nabij Station Overvecht ligt ook aan de rand van de buurt Maria van Hongarijdreef. Ook dit stripje is prima bereikbaar. De bereikbaarheid van de voorzieningen (aan beide zijden van het spoor) wordt niet positief beïnvloed door het maken van extra tunnels op de beoogde plekken midden in het rustige woongedeelte van de beide wijken. De nieuw beoogde fiets- of looproutes vanuit Overvecht naar de voorzieningen, of vanuit Tuindorp naar de winkeltjes in Overvecht	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Station, worden niet ineens veel korter of logischer. Er is dus helemaal geen noodzaak om meer verbindingen te maken. Een tunnel (inclusief de bijbehorende hellingbaan) heeft een aanzienlijke ruimtelijk impact en daarmee een groot ruimtebeslag, het gaat samen met nieuw aan te leggen fietspaden juist ten koste van het aanwezige groen. Dit draagt niet bij aan het tegengaan verstening en verbeteren klimaatadaptatie. Als er al gebruik gemaakt zou worden van deze nieuwe tunnels, zorgt dit voor een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en daarmee meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert juist het buitenspelen (bewegen) van kinderen, waar de gemeente zo prat op gaat. Kortom, extra tunnels = wensdenken zonder concrete behoefte vanuit bewoners, betreft enorme geldverspilling, is een verslechtering van de veiligheid, zorgt voor onnodige verkeersbewegingen door de rustige woonwijken, draagt niet bij aan bereikbaarheid voorzieningen, neemt een groter ruimtebeslag in dan nu, zorgt voor verstening en verslechtert de klimaatadaptatie.	
458	Op hoofdlijnen ben ik het volledig eens met de Omgevingsvisie voor Overvecht zoals neergelegd door de gemeente. Ik ben het dan ook niet eens met de reactie van de Vereniging van Eigenaren Tiberdreef 34 tot 88. Ik denk dat de komst van nieuwe appartementen in onze nabije omgeving van enorme waarde is voor de leefbaarheid van de wijk, die momenteel veel te eenzijdig is samengesteld, met veel arme mensen, veel asociaal gedrag, veel criminaliteit. Dat zulke nieuwbouw de veiligheid in onze buurt of ons uitzicht ernstig zou aantasten, lijkt mij zeker in dit licht niet alleen overdreven, maar gewoon onwaar. Er wordt ook geen onderbouwing van deze veronderstellingen gegeven. Ik ben wel van mening dat de verkeersafwikkeling van de geplande nieuwbouw onvoldoende is doordacht, gezien het hoge aantal	Dank voor uw adviezen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	woningen dat is voorzien, de te verwachten groei van het autoverkeer dat hiermee gepaard zal gaan en de geringe capaciteit van de weg waarop het nu al bepaalde momenten van de dag erg druk is. Ik zou de gemeente adviseren hier extra studie naar te doen. Tot slot adviseer ik de wethouder aangifte te doen van opruiing. Op social media, ook in groepasapp van ons appartementencomplex, gaan filmpjes en pamfletten rond die “de werkwijze” van de wethouder betitelen als “extremistisch”. Daarmee wordt het aan de bevolking voorleggen van een visie op één lijn gezet met het doodschieten van passagiers in een sneltram of van journalisten die bij een tijdschrift werken dat onwelgevallige tekeningen plaatst. Dát is namelijk wat “extremistisch” betekent. Ik vind het ver over de schreef gaan dat dit soort berichten wordt gepubliceerd en verspreid.	

Nr.	Reactie	Antwoord
459	 In dit kaartje wordt bij punt 8 aangegeven wat de visie is en dat dit gebied wordt uitgewerkt in een apart traject. Ik ben deelnemer van de werkgroep die zich met dit gebied bezighoudt. De omschrijving van het gebied en de visie erop klopt niet en is ook niet volledig. Het is **cultuur**gebied Zuilen want het gebied is sinds de ontginning rond 1000 n chr. gecultiveerd. Betekenis 'cultiveren', cultiveerde, heeft gecultiveerd (Van Dale) • 1. (van landbouwgrond) bebouwen • 2. veredelen en verfijnen; met zorg onderhouden De visie is gebaseerd op 3 pijlers: • Versterken van de cultuurhistorie • Versterken van landbouwinclusief	Op 26 september 2024 jl. heeft de Raad het Startdocument Natuurgebied Zuilen vastgesteld. Met de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht houden we rekening met de inhoud van het Startdocument waaronder de toevoeging van 14 ha (deels) openbaar toegankelijk groen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Versterken van de recreatie Het wordt uitgewerkt in een apart traject maar het moet wel **degelijk en deugdelijk** opgenomen worden in deze omgevingsvisie! Ook omdat het aparte traject dreigt zonder inspraak te gaan verlopen terwijl er wel inspraak op de omgevingsvisie mogelijk is, waar dit gebied deel van uit maakt en ook vooral deel van uit moet blijven maken! Proces van het aparte traject: Door de enorme hoeveelheid aan negatieve zienswijzen (nov 2022) is door de gemeente besloten om een stap terug te doen en gezamenlijk met de bewoners een nieuwe (concept) visie te maken. Er is een werkgroep samengesteld met o.m. bewoners. Er zijn 4 sessies geweest waarin experts hun kennis hebben gedeeld met de werkgroep over 8 onderwerpen: 1. Cultuurhistorie 2. Natuur inclusieve landbouw 3. Natuurwaarde 4. Waterkwaliteit en water robuust 5. Recreatie 6. Horeca 7. Evenementen 8. Toegankelijk, bereikbaar en vindbaar Daarna zijn er 2 integratiesessies geweest om tot een integraal plan te komen. Op een groot aantal onderdelen is er consensus bereikt maar op een aantal cruciale onderdelen niet de zogenoemde contradicties. Ook hebben de bewoners aangegeven het niet eens te zijn met de notulen en hebben deze niet geaccordeerd. Op 6 december is de conceptvisie plenair gepresenteerd aan alle geïnteresseerden en betrokkenen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op 22 januari is er een overleg met de wethouder geweest om de contradicties te bespreken en mogelijk tot een gedragen oplossing te komen. Dat is niet gelukt en ook bleek er ineens geen sprake meer te zijn van een conceptvisie maar van een beleidsnota. Daarmee doet de gemeente geen stap terug maar slaat een stap over. De raad hanteert namelijk een volgtijdelijke driedeling: 1. Visie 2. Beleidsnota (met financiële onderbouwing) 3. Uitvoeringsprogramma Bovendien is op dat moment de participatie door de gemeente zonder overleg opgezegd. De wethouder heeft toen toegezegd dat het zo niet bedoeld was en dat er uiteraard met de werkgroepleden die dat wilden nog het vervolgtraject naar de uitvoering doorlopen zou worden omdat daarmee alle kennis en kunde behouden zou blijven en ingezet zou worden. Op 23 april is de beleidsnota gepresenteerd door de Wethouder. Wij hebben hierop een reactie gegeven met op- en aanmerkingen omdat er enerzijds onwaarheden in staan en het anderzijds onvolledig is. Als je iets bewust weg laat lieg je niet maar ben je ook niet eerlijk. Op 14 mei is de definitieve versie aan het College gepresenteerd en heette het ineens Startdocument met de juridische context; “Dit besluit is niet gericht op rechtsgevolgen. Er is na vaststelling geen bezwaar of beroep mogelijk.” **Dat is onbehoorlijk bestuur!!!** Ook zijn niet al onze op- en aanmerkingen verwerkt in het document. En ook is niet aangegeven dat wij geen akkoord hebben gegeven op het participatieverslag waarmee het participatietraject niet afgevinkt kan worden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	In de bijlage ‘onze opbrengst’ van de werkgroepsessies en daarmee eveneens een alternatief integraal plan die recht doet dit bijzondere gebied en tegemoetkomt aan alle belangen en wensen. Wij willen dat het gebied middels deze zienswijze en de bijlage volwaardig deel uit dient te maken van de omgevingsvisie waarmee er ook inspraak mogelijk is.	
460	**a.Keuze voor variant 1**. Voor ons is de keuze die de gemeente maakt voor Variant 1 “Transformatieve ontwikkeling” tegenover Variant 2 “Organisch optimaliseren” niet duidelijk. Met name op de aspecten geluidhinder, sport en bewegen, sociale cohesie en bodemkwaliteit scoort Variant 2 beter dan Variant 1. Uit de participatierondes blijkt dat bewoners in (grote) meerderheid tegenstander zijn van de radicale ingrepen in het autonetwerk. Men vraagt de verkeersveiligheid te vergroten, de snelheden te verlagen etc. door aanpassingen van de wegprofielen en daarbij de interne autoverkeersstructuur binnen de wijk te behouden. Dat is het kenmerk van Variant 2. De keus van de gemeente voor variant 1 is voor ons niet goed navolgbaar gezien de reacties en niet genoeg onderbouwd. Wij zijn van mening dat er een Variant 3 uitgewerkt had moeten worden, waarbij de onderdelen van de Varianten 1 en 2 gemengd worden tot een variant waarbij naar de mening van de bewoners geluisterd wordt en waarbij niet alleen een politieke keus gemaakt wordt. Maak een nieuwe Variant waarbij de positieve punten van Varianten 1 en 2 gemengd worden omdat de keus voor Variant 1 niet navolgbaar is en er te weinig draagvlak voor is. **b.De verkeersbeperkende maatregelen**. De knips hebben autoluwe, verkeersveilige straten als doel, waarbij het autoverkeer naar de ontsluitingswegen geleid wordt (Franciscusdreef, Einsteindreef, NRU). Deze wegen worden hierdoor veel drukker, terwijl ook de Franciscusdreef en Einsteindreef tegelijkertijd worden versmald tot stadsboulevards. Een brede mobiliteitsaanpak wordt nodig geacht	**a.Keuze voor variant 1**. Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de Aanvulling MER. **b.De verkeersbeperkende maatregelen/Mobiliteit en participatie** We werken in heel Utrecht aan de mobiliteitstransitie. Ook voor Overvecht is deze noodzakelijk. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In hoofdstuk 5 van de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	om autoverkeer te verminderen om congestie te beperken. Die houdt in dat bewoners voortaan vaker zullen moeten kiezen voor lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit etc. om zo autogebruik en -bezit terug te brengen. Het HOV via de Carnegiedreef krijgt een prominente plaats, en daarvoor is de mobiliteitstransitie een grote voorwaarde. Maar het geldt ook andersom: als de HOV via de Carnegiedreef er niet zou komen, komt de mobiliteitstransitie niet van de grond. De gemeente gaat uit van het slagen van deze mobiliteitstransitie en daarom is de keus gemaakt voor Variant 1, terwijl veel bewoners (die meegedaan hebben aan de enquêtes) voorstander zijn van Variant 2. Het effect is echter dat wanneer er minder verkeersruimte is, men zich niet meer kan verplaatsen op de manier van eigen keus – die in een aantal gevallen de auto is. De verkeersveiligheid wordt wel beter door het simpele feit dat er minder auto's rijden. Echter wij vinden dat bewoners zich ook per auto moeten kunnen verplaatsen. Er zijn veel bewoners die in Overvecht zijn komen wonen omdat zij de auto nodig hebben om op hun werk te komen (ruim parkeerplek en vlak bij de uitvalswegen; het jaarkilometrage van personenauto's uit Overvecht is dan ook significant hoger dan het landelijk gemiddelde). De autobereikbaarheid van de wijk en de parkeermogelijkheden zijn, naast al het groen, een sterk punt van de wijk Overvecht, dat door bewoners erg gewaardeerd wordt. Overvecht is een wijk waar de auto een grote rol speelt in de mobiliteit van bewoners. De redelijke verwachting is dat dit nog lang zo al blijven, aangezien mensen werken en recreëren op plekken en tijden zonder goede OV-verbindingen. Voor nieuwe bewoners kan de HOV-verbinding veel oplossen aangezien nieuwe woningen sterk geclusterd worden rond deze verbinding. Voor het merendeel van de bestaande inwoners zal de OV-verbinding echter niet verbeteren aangezien zij verder van de HOV-haltes wonen en dan eerst met buurtgericht OV naar een HOV-halte of station Overvecht moeten gaan, dit maakt reizen met OV inefficiënt. Daar komt bij dat voor wie wel eens nachtdiensten	**c.Vergroening door verval parkeerplaatsen** Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren in relatie tot vergroening is opgenomen in hoofdstuk4 van de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. **d. Overig** In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden. De route Marnedreef-Zamenhofdreef is ingetekend aan de westzijde van het water (Lemnosdreef). **e. Groen** Behouden en verbeteren van de kwaliteit van het groen en het aantrekkelijker maken voor sporten, spelen en ontmoeten is voor ons een groot belang. Met deze beleidsnota omgevingsvisie 2040 laten we zien waar we door het toevoegen van nieuwe woningen keuzes moeten maken en leggen uit waarom we soms toch voor bebouwing kiezen en hoe we het groen op andere plekken kunnen compenseren. Dit doen we zowel mogelijk naar waarde.

Nr.	Reactie	Antwoord
	(16% van de beroepsbevolking heeft met nachtdiensten te maken) buiten de wijk moet draaien, OV sowieso geen redelijk alternatief is. Ook voor mensen die beperkt kunnen lopen, blijft de auto essentieel voor mobiliteit. De knips zoals ze in de ontwerp-omgevingsvisie zijn gedacht, beperken de automobiliteit sterk zonder dat er voor veel bewoners een reëel en betrouwbaar alternatief komt. Men zal dan noodgedwongen de auto blijven gebruiken terwijl dit tot hinder zoals langere reistijden leidt. Ook valt te verwachten dat het beoogde terugdringen van congestie vervalt in het tegendeel: congestie neemt zeer aanzienlijk toe op de nog bruikbare wegen, aangezien die de toestroom aan verkeer niet kunnen verwerken. Wij begrijpen dat bij toevoegen van 5.000 woningen er ook naar verkeer gekeken moet worden. Maar de wijk op slot zetten met knips langs de centrale as (Carnegiedreef, Zamenhofdreef, Marnedreef en Moezeldreef) en knips tussen de buurten Amazonedreef, Mr. Tripkade, Tigrisdreef en Neckardreef is een ander uiterste. Daarbij is door de hoeveelheid knips en wijze waarop deze knips nu zijn gedacht, de (auto)bereikbaarheid van Centrum Overvecht zeer in het geding. De gekozen structuur rijmt niet met de toekomstige betekenis van het centrum als stadshart, zoals de visie ook beoogt. Alle inwoners zouden -naast een route de wijk uitverzekerd moeten zijn van een richting naar dit stadshart. Dit is in het belang van de gebruikers, maar nog meer in het belang van de ondernemers in het Centrum. Een afdoende systeem van radialen naar dit stadshart is ons inziens noodzakelijk om dit centrum zijn positie te laten houden en te voorkomen dat de koopkracht afvloeit naar de andere centra in en buiten de wijk. Ook moet het verkeer straks altijd ‘buitenom’, over de Zuilense Ring/NRU, die daar zeker niet op berekend is. En die zal hier in 2040 ook nog niet op berekend zijn. Het Wijkplatform mist de verbinding tussen de planvorming rond de NRU en de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht. Wat een groot bezwaar van het plan is, is dat de effecten van de knips niet zijn doorgerekend. Dus is ook niet	Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk in de hoofdgroenstructuur omdat dit kansen biedt voor een belangrijke kwaliteitsverbetering van deze plekken. Dat zal effect hebben op de hoofdgroenstructuur (zie ook hoofdstuk 4 van de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 , waarin dit verder wordt toegelicht). Waar de hoofdgroenstructuur wordt geraakt, zorgen we ervoor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding behouden blijf en zorgen we voor een aantrekkelijke, sociaal veilige inrichting. Als er hoofdgroenstructuur verdwijnt compenseren we dit op een andere plek in de wijk. Welk effect nieuwe bebouwing precies op het bestaande groen heeft kunnen we op dit moment nog niet zeggen en zal duidelijker worden als we de visie in concrete plannen uitwerken. Uiteraard proberen we bij locaties die effect hebben op de groenstructuur dit zoveel mogelijk te beperken. Dat zal op de ene locatie anders zijn dan op een andere locatie. Raken van de groenstructuur betekent inderdaad bouwen in de hoofdgroenstructuur. Dit hebben we toegelicht in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. We zorgen ervoor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding in de hoofdgroenstructuur behouden blijft en versterkt. **Buurtgroen** In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 is de groenopgave verder onderbouwd. Er is ervoor gekozen om hier het onderscheid tussen de verschillende groentypologieën weer te geven. Bij de groentypologieën is onderscheid gemaakt tussen Groen om de stad, Vechtscheg, Stadsparken, Groenblauwe verbindingen en Groene buurten. De Groene buurten zijn onderverdeeld in Wijk- en buurtgroen, Groene voegen en groene ommetjes, Molenwiek en speelstraten en

Nr.	Reactie	Antwoord
	duidelijk hoeveel extra tijd men kwijt is aan het omrijden. Dit lijkt ons absoluut noodzakelijk voor er verder over knips gesproken wordt. Behoud de mogelijkheid voor bewoners om de auto te gebruiken zonder dat zij veel meer tijd kwijt zijn aan omrijden. Houd meer rekening met Centrum Overvecht als stadshart voor alle Overvechters. Verbind de Omgevingsvisie met de planvorming rond de NRU. **Mobiliteit en participatie** De bewoners zien (zie “101 waarden van Overvecht) ook veel bezwaren, waar niet aan tegemoet gekomen wordt. Die gaan over de lange omwegen van bv. Noord naar Overvecht Centrum en Zuid v.v., over de te voorziene verkeerscongesties op de ontsluitingswegen, de NRU en de toegangen naar de knips. Bovendien is het onveilig. Bewoners kunnen in noodgevallen niet snel weg, bv. naar de artsenpost of ziekenhuis. De knip bij de Mr. Tripkade begrijpen we helemaal niet. Dat is de toegangsroute naar Overvecht vanuit stadscentrum en de wijk Noordoost bv. naar Station Overvecht en het Shopping Center. De toegang tot de wijk wordt zo op slot gezet. De barrière van het spoor en de nu al grote sociale verschillen tussen de stadswijken worden door deze maatregel alleen maar verder versterkt. De knips zijn voorwaardelijk voor het gekozen model: Variant 1, waarbij een HOV gebouwd wordt met een mobiliteitstransitie als gestelde voorwaarde. Dit is de omgekeerde wereld, HOV, is juist voorwaarde om autogebruik te beperken, door mensen een adequaat alternatief te bieden. Wij vinden het plan onvoldoende onderbouwd: gaat de mate van mobiliteitstransitie die voorwaardelijk is, slagen? De bereidheid in de wijk om de auto de deur uit te doen is er niet. (De maatregelen van de gemeente richting mobiliteitstransitie worden ervaren als ‘automobilistje pesten’, niet zonder reden waar de gemeente niet inzet op de aantrekkelijkheid van het alternatief maar op het sarren van de autogebruiker om een transitie te bereiken). In Overvecht is er bij	Groene verblijfsplekken. Zie ook de kaart op pagina (nu 60/61) van de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. **Groenberekening** In de definitieve versie van de omgevingsvisie is de berekening van de groenopgave aangepast, rekening houdend met het abstractieniveau van een omgevingsvisie. De omgevingsvisie moet uitsluitsel geven over haalbaarheid, ambities en de consequenties van de groenopgave in de wijk met uitgangspunten voor individuele projecten. De groenberekening laat zien dat er netto een toename van het groen is. De uiteindelijke keuze van het te behouden en te maken groen wordt in de projecten gemaakt. Er zal incidenteel groen op buurtniveau moeten verdwijnen, dit wordt gecompenseerd binnen de wijk. We voegen meer groen toe in de wijk en in het buitengebied maken we meer ecologisch en recreatief waardevol groen. **Groencompensatie** Als er hoofdgroenstructuur verdwijnt moet deze worden gecompenseerd door het maken van nieuwe hoofdgroenstructuur. Binnen de gebieden zal groen zo hoogwaardig mogelijk gerealiseerd worden. Bij het kappen van bomen worden bomen gecompenseerd naar waarde, volgens Utrechts beleid. **Transformeren in het groen** De groen-oranje gebieden "transformatie in het groen" hebben tot doel meer en beter groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit kwalitatief en kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar en doorwaadbaar groen, behoud ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd

Nr.	Reactie	Antwoord
	verdichting nog voldoende ruimte voor de auto (in wegen en in parkeerruimte). Vragen: - Zou de mobiliteitstransitie niet beter eerst ingezet kunnen worden in wijken waar nu al druk staat op de wegen en parkeerruimte? Zodat ervaring kan worden opgedaan welke maatregelen werken en welke niet? De voorgestelde infrastructurele ingrepen in de wijk, zijn heel kostbaar en gaan inhoudelijk heel ver. Als de maatregelen niet goed worden uitgevoerd, kunnen de veiligheid op straat en kwetsbare sociale samenhang ook ernstig onder druk komen te staan. - Gaan de knips het bedoelde effect behalen? Dat is niet doorgerekend. Aan de te voorziene verkeerscongesties wordt geen aandacht besteed. - Welke andere effecten gaan de knips krijgen? Er wordt alleen vanuit het positieve geredeneerd, maar over risico's, wordt niet gesproken. - Hierbij verdient nog opmerking dat het niet gepast voorkomt om juist Overvecht te gebruiken voor riskante sociale experimenten zoals een afgedwongen "mobiliteitstransitie"' terwijl deze wijk sociaal en economisch juist veel meer de auto nodig heeft. - Ook het opheffen van parkeerplaatsen en organiseren van parkeren in hubs vindt men overwegend een slecht plan. Kortom, het Wijkplatform is tegen de verkeersbeperkende maatregelen, zoals die zonder verdere onderbouwing van de haalbaarheid in de ontwerp-omgevingsvisie staan. Door overmatig gebruik van knips dreigt de wijk te verstoppen en worden routes te lang. Er is geen aannemelijk HOV alternatief gepresenteerd, hertgeen voorwaardelijk is. Het centrum is zo niet levensvatbaar meer en dat staat haaks op de ambities.	oppervlak. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "groene buurtranden". Ook hebben we in de omgevingsvisie de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. **Binnenhoven in oranje zones** Overvecht is optimaal ontworpen op bezonning, en ruim opgezet met groene hoven bij de flats. Dit zijn Overvechtse kwaliteiten die we koesteren en waarbij we met verdichting heel zorgvuldig om willen gaan. Belangrijk uitgangspunt in de omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer is een vervolgstap om te onderzoeken bij de verdere uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Het is gebruikelijk om dit bij planuitwerkingen bezonningsstudies te doen en hier rekening mee te houden. Groen krijgt ook altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-) kwaliteit in het gebied of in de directe omgeving. De overige rode gebieden langs de centrale as krijgen een rood/oranje arcering en een nieuwe naam "Centrale as". In deze gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven én zorgen we dat er begeleidende bebouwing komt aan de Centrale as. In de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we per kleur gebiedstype spelregels voor groen en openbaar gebied toegevoegd. De ambitie is dat

Nr.	Reactie	Antwoord
	Onderbouw eerst of de voorgestelde verkeersbeperkende maatregelen - zoals de knips – effectief zijn, zowel uit verkeerskundig oogpunt als vanuit bewonersoogpunt. **c.Vergroening door verval parkeerplaatsen** De ontwerp-omgevingsvisie stelt dat een aanzienlijk oppervlak aan groen gewonnen kan worden in de wijk. Het overgrote deel van dit mogelijke groen zou gerealiseerd moeten worden door parkeerplaatsen te laten vervallen. Dit is geen wenselijke of haalbare aanpak voor het realiseren van meer groen of het compenseren van groen dat vervalt door extra bebouwing. Overvecht heeft als wijk een aantal kwaliteiten, daar hoort behalve een aanzienlijke hoeveelheid groene ruimte ook een goede bereikbaarheid met de auto bij. Deze bereikbaarheid wordt door bewoners hoog gewaardeerd, net als groen. Ook wanneer er een HOV-verbinding komt, zal de auto van groot belang blijven voor de mobiliteit van veel Overvechters. Voldoende parkeerplaatsen overal in de wijk is voor die mobiliteit essentieel. Maak eerst inzichtelijk welke parkeeroplossingen er zijn alvorens parkeerplaatsen op te heffen **d.Overig** - De beoogde busbaan door Park de Watertoren zal een nieuwe barrière vormen tussen het park en de de buurt van de Taagdreef en Rubicondreef e.o. en Taagdreef terwijl veilig kunnen spelen dichtbij huis zo belangrijk is voor kinderen.Dit blijkt bij veel inwoners niet goed te	verdichting tot kwaliteitsverbetering leidt voor de huidige bewoners en dat iedereen groen dichtbij heeft. Overal krijgt Overvecht substantieel meer en beter groen. **Carnegiedreef** Met de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we de in de RSU2040 vastgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. We koesteren daarbij bestaande kwaliteiten en de positieve kanten van de Overvechtse Karakteristiek. In de Verdieping omgevingsvisie 2040 komen de cultuurhistorische waarden aan bod, waar we op voortborduren. In de omgevingsvisie hebben we de hoogstedelijke gebieden opgesplitst in "hoogstedelijke gebieden" (Overvecht Centrum en stationsomgeving) en de overige hoogstedelijke gebieden waarbij we meer rekening houden met de bestaande ruimtelijke structuur, namelijk de rood-oranje "Centrale as" gebieden. Hier vallen nu de karakteristieke hoven in. Spelregels voor de kleuren gebiedstypen zijn opgenomen en aangepast in hoofdstuk "Ruimte voor groei". Een aantal hoven langs de Carnegiedreef zijn aan een kant open. Juist hier kan het logisch zijn om het hof meer in te kaderen met bebouwing (maar niet dichtbouwen), zodat er meer beslotenheid, gemeenschappelijkheid en een gezamenlijke binnenhof ontstaat. Met mogelijk meer eigenaarschap en ontmoeting tussen de bewoners. Andere omgang met de verharding en parkeren is daarbij wel een voorwaarde. De Mix vinden we een mooi

Nr.	Reactie	Antwoord
	vallen. Wij vinden dat er een verdere analyse moet komen of de voordelen opwegen tegen de kosten en nadelen. - We missen op de kaart (p. 28, 29) een belangrijke fietsroute, Namelijk de fietsroute aan de Marnedreef die overgaat op de Zamenhofdreef. Graag intekenen. **e.Groen** Hoofdgroenstructuur. Wij zijn blij met de keuze om niet in de parken te bouwen maar zijn er tegen dat er in de hoofdgroenstructuur gebouwd wordt (Carnegiedreef, Einsteindreef, Ankaradreef, Winterboeidreef,Katherijn van Leemputdreef en Vechtsebanen). De hoofdgroenstructuur is van groot belang om het groen in de wijk intact te houden en de wijk niet te veel te laten verstenen als gevolg van verdichting. De ontwerp-omgevingsvisie noemt de Einsteindreef als locatie waar in de groenstructuur gebouwd gaat worden en de andere locaties als locaties die de groenstructuur “raken”. Onduidelijk is wat bedoeld wordt met “de groenstructuur raken”. Is dit een eufemisme voor bouwen in de groenstructuur? Waarom niet gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak voor de Einsteindreef, zoals het staat in de RSU (als ontwikkelgebied) staat, te ontwikkelen in samenhang met Centrum Overvecht, waarbij de groenstructuur aan de kant van de Kaap Hoorndreef en de verkeersafwikkeling in stand gehouden wordt? *Wij vinden het belangrijk dat specifieker wordt benoemd:* Wat de gevolgen zijn van het bouwen aan de Einsteindreef voor de groenstructuur. In het geval “de groenstructuur geraakt” wordt specifiek gemaakt waarom dit nodig is. En of dit betekent dat de bebouwinggrens ophoudt bij de groenstructuur of iets anders. En dat buiten de	voorbeeld hoe er verdicht kan worden en het openbaar gebied wordt verbeterd. Een ander belangrijk doel in de Omgevingsvisie is het creëren van meer menselijke maat, geborgenheid, aangename routes en minder anonimiteit, meer veiligheid. Bebouwing langs routes, zoals de Carnegiedreef dragen daaraan substantieel bij: ogen op straat, levendigheid, entrees. Verdere planuitwerking zal de (on)mogelijkheden moeten onderzoeken waarbij het de ambitie is dat verdichting tot kwaliteitsverbetering leidt voor de huidige bewoners, dat iedereen groen dichtbij behoudt en dat de Carnegiedreef een aangenamere menselijke maat en meer verblijfskwaliteit krijgt. Vanuit gezondheidsoogpunt is de omgeving Einsteindreef/Kaap Hoorndreef inderdaad niet de ideale locatie om nieuwe woningen toe te voegen. In de Omgevingsvisie Overvecht is gekeken naar een afweging van verschillende belangen, en gezien de enorme woningnood waar we in Nederland mee te maken hebben is ervoor gekozen om breed te kijken naar waar nieuwe woningen toegevoegd zouden kunnen worden. In het MER wordt beschreven dat de verkeersintensiteit aan de Einsteindreef verder toeneemt. Daarbij wordt ook benoemd dat, hoewel er langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, er nog altijd ruim voldaan wordt aan de normen uit de Wet milieubeheer. De WHO-normen waaraan de gemeente Utrecht wil voldoen worden niet op alle plekken gehaald. Uit de analyses blijkt ook dat verwacht wordt dat de concentraties schadelijke stoffen in de toekomst zullen afnemen. Omdat we het belangrijk vinden om de luchtkwaliteit zo goed mogelijk te houden, worden er in de milieueffectrapportage een aantal mitigerende maatregelen voorgesteld voor verkeer. Er wordt voorgesteld om een extra scherp parkeerbeleid te

Nr.	Reactie	Antwoord
	genoemde gebieden in geen geval in de hoofdgroenstructuur gebouwd mag worden. **Bouw niet in de hoofdgroenstructuur** **Buurtgroen** We missen op de kaart (p.22) het buurtgroen zoals dit ook in de groenstructuurvisie wordt weergegeven. Kan dit worden toegevoegd? **Groenberekening** De berekeningen rond meters groen hebben verduidelijking nodig. Nu wordt al het groen over één kam geschoren. Soms is een locatie al groen, maar verandert enkel de functie. Stellen dat er hectares groen bijkomen terwijl er sprake is van een andere functie komt bij bewoners over als greenwashing. Kortom, de verschillende soorten groen moeten specifieker benoemd worden. Het lijkt ook alsof er alleen maar groen bijkomt, er zal echter ook groen verdwijnen. Wat is de inschatting van de hoeveelheid en kwaliteit van het groen dat zou kunnen verdwijnen? In de groenberekening zou het groen dat toegevoegd kan worden door parkeerplaatsen weg te halen moeten vervallen zodat een realistischer berekening overblijft. **Groencompensatie** U geeft in beantwoording van eerder door ons gestelde vragen aan dat het oppervlak aan groen minimaal gelijk blijft of wordt gecompenseerd in de buurt. We vinden het nodig dat duidelijk aangegeven wordt wat compensatie van groen inhoudt. De belevings- en gezondheidswaarde van kijken op publiek groen met verblijfskwaliteit en/of het verdwijnen van grote oude bomen is bijvoorbeeld niet te compenseren met dakgroen. Wat geldt als kwalitatieve compensatie?	voeren, om autogebruik actief te ontmoedigen. Zo wordt ontmoedigd om de routes die Overvecht ontsluiten te gebruiken en om alleen in Overvecht te parkeren. Daarnaast wordt voorgesteld om in te zetten op het overstappen op fiets en OV, om zo het autogebruik terug te dringen. Wanneer er een concreet initiatief wordt opgestart om op deze locatie woningen toe te voegen kan in die fase ook nog gekeken worden hoe de woningen zo ontworpen kunnen worden dat de gezondheid hier zo veel mogelijk beschermd wordt. **i.Woningbouw bedrijventerrein** In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 wordt ervoor gekozen om geen woningbouw toe te staan op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht. In de stad Utrecht hebben we een te kort aan ruimte voor bedrijven die vanwege milieucategorieën niet in een woonwijk of bij woningen mogen staan. Nieuw Overvecht koesteren we en hebben we als stad hard nodig, ook om de bestaande bedrijvigheid door intensivering te kunnen uitbreiden. Beperking van milieuruimte door woningen willen we met de beleidsnota omgevingsvisie 2040 voorkomen. De Beleidsnota omgevingsvisie 2040 streeft een aantrekkelijke levendige rand na aan de Franciscusdreef. Maar ook hier wordt wonen niet toegestaan. **Participatie en verdichting** In hoofdstuk “Ruimte voor Groei” van de beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040 is aangegeven dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop en nieuwbouw’. Per type gebied leggen we uit bij het kopje ‘ontwikkeling’ wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk is om de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Transformeren in het groen Een aantal plaatsen in de randzones van parken zijn aangewezen als “transformeren in het groen”. De exacte betekenis hiervan is in de ontwerp-omgevingsvisie niet geheel duidelijk. Het is duidelijk dat er wel iets gebouwd/gesloopt mag worden, het is echter niet duidelijk hoeveel er mogelijk is. Deze locaties liggen in de hoofdgroenstructuur of daar direct tegenaan. In de hoofdgroenstructuur mag niet gebouwd worden. De parken en andere groene zones zijn van groot belang voor de leefkwaliteit in de wijk, dit wordt door de ontwerp-omgevingsvisie ook onderkend. Het past daarom niet bij de ontwerpomgevingsvisie, en het in balans houden van verdichten en vergroenen, om op deze plaatsen sloop/nieuwbouw en uitbreiding van bebouwing toe te staan, hetgeen steeds ten koste gaat van de groene zone. *f.Het is zeer wenselijk aan de definitie van “transformeren in het groen” toe te voegen:* “In de als transformeren in het groen aangemerkte zones mogen bestaande bouwwerken en verharding worden vernieuwd en aangepast. Het is daarbij in geen geval toegestaan het bouwvlak of verhard oppervlak te vergroten, de vorm en plaats mogen wel aangepast. Vergroenen van deze zones door reductie van verharding of bouwvlak is wenselijk. **Binnenhoven in rode en oranje zones** We missen in de visie aandacht voor het grote belang van groen dichtbij huis, vooral voor mensen die in appartementen wonen. Recent zijn de hoven aan de Carnegiedreef en aan de Zamenhofdreef vanuit de (gezondheids-) ambities van het project Groene Lint aangepakt wat tot een grote kwaliteitsverbetering heeft geleid van de collectieve buitenruimte. De hoven maken dat mensen ondanks de al hoge bebouwingsdichtheid niet het gevoel hebben opgesloten te zitten. Ze zorgen voor optimale bezonning, verkoeling en woongeluk. Wij zijn dan ook tegen volbouwen of afsluiten van hoven zeker bij de bestaande hoogbouw in welke kleurzone deze zich ook bevinden. Op een aantal	doelstellingen te halen. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Naast de regel met betrekking tot sloop-nieuwbouw zijn op de buurtkaarten de eerste kansrijke ontwikkelplekken aangeduid. Concreter kunnen we in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 niet worden. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer is bij verdere uitwerking van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we per kleur gebiedstype spelregels voor groen en openbaar gebied toegevoegd. Over het geheel krijgt Overvecht substantieel meer en beter groen. **j.Hart van de wijk** Veel bewoners ervaren de Einsteindreef als een barrière. In de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht stellen we voor om de Einsteindreef waar dat kan te versmallen en stellen we voor om betere oversteekplekken te realiseren. De precieze vormgeving wordt later uitgewerkt. We delen de genoemde uitgangspunten van concentratie (van voorzieningen) en beloopbaarheid. Voor wat betreft het risico dat in de omgeving een vergelijkbaar programma kan landen geldt dat de beleidsnota omgevingsvisie 2040 een globale hoofdlijn schetst die bij verdere uitwerking nader onderbouwd zal moeten worden. In de directe

Nr.	Reactie	Antwoord
	plaatsen, met name langs de Zamenhofdreef en Carnegiedreef, zijn deze hoven rood of oranje ingekleurd en daarmee aangewezen als plaats waar aanzienlijke verdichting van bebouwing mogelijk is. De inkleuring suggereert dat het mogelijk wordt om in de groene hoven bij te bouwen. Dit is onwenselijk gezien de geschetste waarde van deze hoven en strijdig met het doel van de ontwerp-omgevingsvisie om verdichten en vergroenen in balans te laten zijn. *g.Het is daarom zeer wenselijk dat aan de definities wordt toegevoegd:* "In de rode en oranje zones mag niet gebouwd worden in de tussen de gebouwen gelegen groene zones en speeltuinen. Nieuwe gebouwen dienen in lijn met de bestaande gebouwen te worden geplaatst en niet op korte afstanden daar tussenin." Het is goed dit ook zichtbaar te maken op de kaart. **Verdichting** **Carnegiedreef** Wij zijn er tegen dat op de Carnegiedreef "geknepen" wordt. De cultuurhistorische robuustheid en ruimtelijke kwaliteit dienen gekoesterd en beschermd te worden. We hebben uit alle open antwoorden in de enquêtes gezien dat wij daarin niet alleen staan. Zolang de 10-hoog flats blijven staan (we verwachten dat dit de komende 20 jaar zeker het geval zal zijn) zien we heel beperkt ruimte voor grootschalige toevoegingen van woningen rondom de Zamenhofdreef en de Carnegiedreef en bij de Rio Brancodreef, terwijl de ontwerp-omgevingsvisie wel ruimte biedt om flink bij te bouwen. We vinden het belangrijk dat ontwikkelingen rekening houden met de unieke en waardevolle kwaliteiten die zorgen voor bijvoorbeeld optimale bezonning, groen nabij, de ervaren ruimtelijkheid en verbondenheid met de Carnegiedreef door de open bouwblokken en lange en diagonale zichtlijnen.	omgeving van centrumgebied Overvecht delen we de mening dat hier geen overmatige concurrentie moet ontstaan, omdat dat afbreuk doet aan het geheel. Overvecht Centrum wordt een sterk hart van de wijk en ook voor de stad. Daarnaast zijn er 3 buurtwinkelcentra aangegeven. Aanvullend op de winkelcentra zijn er voorzieningenclusters met voorzieningen als sport, zorg, onderwijs (hier is geen nieuwe detailhandel mogelijk). Het beschreven kannibalisme voorkomen we door genoemde uitgangspunten vast te leggen in de beleidsnota omgevingsvisie 2040, vervolgens over te nemen met bouw- en gebruiksregels in omgevingsplannen. Deze omgevingsplannen dienen als basis voor het verstrekken van vergunningen voor nieuwe functies of aangepaste bebouwing. Voor de verdere uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 in deelplannen doorlopen we het Utrechts Plan Proces, waarbij belanghebbenden worden betrokken. Bovendien monitoren we de bevolkingsgroei en de behoefte aan bijbehorende voorzieningen. Met betrekking tot het voorzieningencluster aan de Gangesdreef het volgende: de roze vlek "voorzieningencluster" was te groot ingetekend. Ook waren er wellicht te veel concrete roze vlekken getekend. We hebben dit aangepast in de visie. Het beoogde doel van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is een levendige route te creëren tussen de twee winkelcentra en naar de HOV halte, met ruimte voor andere passende voorzieningen. Dit doel hebben we nu anders passender weergegeven op de kaart "Verschillend en Iedereen", namelijk door middel van een stippelzone rond de route. Bovendien maken we in de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 onderscheid in winkelcentra (met een winkelwagen op de kaart) en andere voorzieningenclusters (waar geen extra detailhandel wordt toegestaan).

Nr.	Reactie	Antwoord
	Voor ons staat voorop dat dit nu prettige gebieden zijn en moeten blijven en dat het maximaal toe te voegen woningen niet leidend mag te zijn. In met name de rode gebieden, maar ook de oranje gebieden lijkt verdichting een doel op zich, ongeacht de gevolgen voor de zittende bewoners. Daar maken wij bezwaar tegen. Kortom, voor de hoogstedelijke en stedelijke gebieden vinden we dat groei geen doel op zich mag zijn. De kwaliteit moet voorop staan, zowel voor zittende als nieuwe bewoners. Ook bij het station (Winterboeidreef) zien wij heel beperkt ruimte voor hoogstedelijke verdichting gezien de bestaande bebouwing (Tannhäuserdreef) en functies in het gebied (Moskee, school) en het feit dat de zone in de hoofdgroenstructuur ligt. Aan de Einsteindreef (Kaap Hoorndreef) zijn mogelijk verdichtingskansen, maar we lezen ook in de MER dat de verwachte verdere toename van verkeersdrukte het een erg lastige locatie maakt voor gezondheid van bewoners vanwege de geluidsoverlast en slechte luchtkwaliteit *Wij willen dat de cultuurhistorische waarden van de Carnegiedreef en de hoven gerespecteerd worden. Groei mag geen doel op zich zijn.* *h.Wij zijn tegen de voorgestelde mate van verdichting. Bij het uitwerken van een gemengde vorm van Variant 1 en 2 kan dit opgelost worden.* **i.Woningbouw bedrijventerrein** De ontwerp-omgevingsvisie beoogt een drastisch verandering van de wijk mogelijk te maken waarbij een groot volume aan woningen wordt toegevoegd en tevens meer werkruimte en voorzieningen mogelijk worden. Opmerkelijk genoeg is de ontwerp-omgevingsvisie echter zeer behoudend waar het om het bedrijventerrein gaat. Daar wordt niets mogelijk gemaakt aan extra activiteiten. Het is begrijpelijk dat op het bedrijventerrein ruimte moet blijven voor bedrijven, en juist ook bedrijven in wat hogere milieucategorieën, zoals die nu ook zijn toegestaan. Aan dergelijke ruimte is immers ook behoefte en er zijn in	**Verdwijnen laagbouw, grondgebonden woningen met tuin** Wij zijn het met u eens dat grondgebonden eengezinswoningen een te koesteren product is. Het voorziet in een vraag en door druk op de ruimte in combinatie met stijgende bouwkosten en huizenprijzen wordt dit type woning minder gerealiseerd, helemaal in het betaalbare segment. Dit gegeven in combinatie met de terughoudendheid met sloop maakt dat het uitgangspunt is dat we deze woningen zoveel mogelijk ontzien. De opgave op woningen toe te voegen, zonder daarbij het groen aan te tasten, maakt dat er lastige keuzes gemaakt moeten worden. Op sommige plekken kan sloop van enkele (eengezins)woningen een grote bijdrage leveren aan de ambities uit de beleidsnota omgevingsvisie 2040, waaronder het toevoegen van 5.000 woningen. De rode en oranje kleuren geven aan dat áls dit aan de orde is, het plekken zijn voor stedelijke verdichting in hogere dichtheid. We maken bij de keuze voor sloop gebruik van de Leidraad bij sloop of renovatie. Sloop is daarmee alleen aan de orde als de meerwaarde voor de ambities groot is en eigenaren/bewoners hier in meerderheid achterstaan. Als aandachtspunt is in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 benoemd om de kwaliteiten van de traditionele eengezinswoning op te nemen in de verdichting. Denk aan maissonettewoningen met grote buitenruimtes. **Overig** De tekst op de buurtkaart van de Donaudreef m.b.t. de 1.000 woningen klopt inderdaad niet. We passen de tekst aan. **Participatie Wijkplatform** We herkennen ons niet in het statement dat de gemeente en Posad Maxwan anderhalf jaar achter gesloten deuren aan de ontwerp omgevingsvisie hebben gewerkt. Er heeft een uitgebreid participatieproces plaatsgevonden en zijn er daarnaast nog diverse

Nr.	Reactie	Antwoord
	Utrecht nog maar beperkt locaties waar dit mogelijk is. Maar het bedrijventerrein biedt wel veel mogelijkheden tot verdichting, met een hoge haalbaarheid voor projecten, aangezien bestaande bebouwing grotendeels heel extensief is en goedkoop om te vervangen, waardoor herontwikkeling veel sneller kansrijk is. Aan de randen van het bedrijventerrein is het ook goed mogelijk om bijvoorbeeld woningbouw te realiseren zonder dat dit ten koste hoeft te gaan van vergunningruimte voor bedrijven in hogere milieucategorieën in de kern van het bedrijventerrein, waar die vergunningruimte zit. Met name aan de vergunningruimte en omgeving lijkt herontwikkeling kansrijk te kunnen zijn, aangezien daar ook de HOV-lijn geprojecteerd is, zodat er goede OV-verbindingen zullen zijn. Verder is de locatie bij het bedrijventerrein in principe ook geschikt voor woon/werk-combinatiegebouwen, juist omdat hier een overgang van een meer zuivere woonwijk naar een bedrijventerrein is. Aan de ontwerp-omgevingsvisie zou daarom moeten worden toegevoegd dat de randen van het bedrijventerrein zoekgebied zijn voor herontwikkeling en dat herontwikkeling naar o.a. wonen daar mogelijk is, mits dit niet ten koste gaat van vergunningruimte dieper in het bedrijventerrein. *Wij vinden het een gemiste kans dat de visie geen ruimte biedt om kansen voor woningbouw te verkennen op het bedrijventerrein.* **Participatie en verdichting** Voor Centrum Overvecht loopt een apart traject waar ook zorgen zijn over de mate van verdichting. Bij bewoners in andere rode en oranje gebieden binnen de ontwerp-omgevingsvisie zijn grote zorgen over mogelijk grootschalige sloop/nieuwbouw, maar ook verlies aan collectieve groene buitenruimte dichtbij huis. Bewoners die hier wonen ervaren dit niet als wijkverbetering, integendeel. Maar ook bij bewoners die relatief weinig gevolgen gaan ondervinden van de voorgestelde veranderingen zijn er veel zorgen over de negatieve impact op de wijk	gesprekken met het wijkplatform en bewonersplatform gevoerd, zowel op proces als op inhoudelijk niveau. Het klopt dat sommige adviezen niet zijn meegenomen en dat andere keuzes en afwegingen zijn gemaakt. - NRU: Gedurende het gehele proces van de Omgevingsvisie heeft er afstemming plaats gevonden tussen de projecten NRU en Omgevingsvisie Overvecht. Na de laatste adviesgroep is per mail aan de adviesgroep medegedeeld dat naar aanleiding van de signalen van de adviesgroep nog een keer goed gekeken is naar de relaties tussen de Omgevingsvisie en NRU lange termijn. We hebben mede op advies van de Adviesgroep een aanvullende NRU-studie gedaan. In deze studie kijken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken. - Visiedenkers na fase 1 van start; de afweging is hierbij gemaakt dat het eerste moment van participatie ook tegelijkertijd een uitnodiging was om deel te nemen aan de visiedenkers, en dat visiedenkers door de eerste bijeenkomsten en informatie zich al goed konden inlezen in de omgevingsvisie (een soort 'aanlooptijd'). Op deze manier wilden we het aantal visiedenkers vergroten. Op basis van de inschrijvingen naar aanleiding van de eerste bijeenkomsten kunnen we constateren dat dat ook gelukt is. - Visiedenkers betrokken bij opstellen indicatoren MER: Wij hebben ervoor gekozen om de visiedenkersbijeenkomsten in te zetten om samen inhoudelijke denkrichtingen voor Overvecht te bespreken. Op deze manier kan de waardevolle kennis en ervaring van de visiedenkers over de wijk Overvecht optimaal worden benut voor de verdere uitwerking van de omgevingsvisie. De bespreking van de NRD, een technisch document dat de

Nr.	Reactie	Antwoord
	van nog meer hoogbouw in gebieden waar de bebouwingsdichtheid al erg hoog is. **j.Hart van de wijk** Als de barrière tussen het Centrumplan Overvecht en de Kaaphoorndreef wordt weggenomen door de Einsteindreef te verleggen en te versmallen, dan kan daar een oversteek worden gemaakt; maar wat zijn de randvoorwaarden om dit te kunnen doen en hoe realistisch is dit gezien de verwachte toenemende druk op deze toegangsweg? De barrières rondom het Centrum Overvecht zullen blijven. Voor ons is van belang dat het centrum van Overvecht gaat functioneren als sterk hart van de wijk met bijvoorbeeld een goed ruim en aangenaam multifunctioneel plein. Daarom vragen we aandacht voor het volgende: We zien diverse voorziene ontwikkelingen rondom Centrum Overvecht. Onder andere aan de overzijde van de Zamenhofdreef en rondom de Einsteindreef/Carnegiedreef “Levendige en gemengde buurt met veel voorzieningen”. Hoe gaat voorkomen worden, dat deze ontwikkelmogelijkheden uiteindelijk kannibalisme plegen op dat sterke stadshart, dat in de actuele plannen voor centrum Overvecht wordt nagestreefd? Deze voorzien in uitbreiding van het commercieel, cultureel, economisch en maatschappelijk programma, teneinde een echt sterk stadshart/ontmoetingsplek te worden in plaats van een eenzijdig winkelcentrum. Concentratie en beloopbaarheid zijn daarbij belangrijke (voor)waarden. Maar het lijkt erop dat in de omgeving een vergelijkbaar programma kan gaan landen en wij zijn bang dat de spoeling daarmee erg dun wordt en bovendien de afstanden niet meer te belopen. Dat zou, bovenop de eerder genoemde verkeerstructuur, de grond onder de ontwikkeling van Centrum Overvecht weghalen. Ook op de kaart van de ontwikkelingen op de Tigrisdreef (p.68) is het voorzieningencluster van de Gangesdreef groter gemaakt waardoor	kaders en diepgang van het milieueffectrapport (MER) vastlegt, hebben we bewust niet in de volle agenda van deze bijeenkomsten opgenomen. Wel is de NRD bij de start van de periode van de ter inzage legging (op 27 juli) naar het wijkplatform toegestuurd om onder de aandacht te brengen en de mogelijkheid te geven om een zienswijze op de NRD in te dienen. - Afwegingskader: In het geval van een allesomvattende visie zoals de omgevingsvisie Overvecht worden stedenbouwkundige, landschappelijke mobiliteitsaspecten, sociale en financiële aspecten vanuit een holistisch perspectief worden bezien. Een afwegingskader is daardoor minder zinvol. Daarnaast is een afwegingskader minder zinvol omdat de door de raad vastgestelde uitgangspuntennotitie de basis zijn voor de uitwerking van de omgevingsvisie. - Dilemma's en kansen: deze zijn in de voorbereiding (fase 0) al voorbereid, en zijn in fase 1 ook voorgelegd aan Overvechters (op de panelen, in de online enquête). Op basis van gesprekken met o.a. het wijkplatform zijn deze dilemma's en kansen benoemd. Helaas heeft er door omstandigheden (gewijzigde planning, voortschrijdend inzicht, lopend onderzoek) geen apart overleg over dit onderwerp plaatsgevonden. - Belemmeringen zijn niet specifiek als belemmering benoemd, maar wel in diverse gesprekken aan de orde gekomen. Met name als argumenten om bepaalde afwegingen en keuzes voor te leggen. - Adviseren bij wijkberichten en enquêtes: wij waarderen dit aanbod en hebben hier ook zoveel mogelijk gebruik van gemaakt. Alle adviezen waren heel waardevol, en ook in te toekomst zouden we graag van jullie advies gebruik maken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ook bestaande gebouwen eengezinswoningen zijn meegenomen. Hoe draagt dit bij aan de versterking van het Centrum plan Overvecht? En kun je dan niet beter spreken van mogelijke uitbreiding, i.p.v. van versterking? *We missen de verbinding tussen de ontwerp-omgevingsvisie en het plan Centrum Overvecht.* **Verdwijnen laagbouw, grondgebonden woningen met tuin** In een aantal gebieden maakt de ontwerp-omgevingsvisie het straks mogelijk om laagbouwmilieus te vervangen door zogenaamde ‘stedelijke buurten’. Dit is onder meer het geval in de buurten rondom de Arnodreef-Moezeldreef, Zamenhofdreef en Rio Brancodreef-Orinocodreef. De inzet van deze mogelijke operaties is onder andere verdichting en verbetering van de ruimtelijke en functionele structuur. Waar ons inziens echter aan voorbij gegaan wordt, is het feit dat dit noodzakelijkerwijs inhoudt dat de bestaande bebouwing vervangen wordt en daarmee een binnen Overvecht onderscheidende kwaliteit verdwijnt: een groenstedelijk laagbouwmilieu. De ontwerp-omgevingsvisie streeft namelijk tegelijkertijd naar differentiatie van woonmilieus om zo de huidige dominantie van gestapelde sociale woningbouw te verminderen. De te transformeren gebieden bevatten momenteel grondgebonden woningen in diverse prijsklassen, van sociale huur tot dure koop. Behalve de diverse inkomensgroepen die hiermee bediend worden, zijn dit allemaal woonmilieus die bij uitstek aantrekkelijk zijn voor gezinnen. Goede huisvesting voor gezinnen is belangrijk voor Overvecht: Gezinnen verbinden zich vaak langdurig aan een plek, hetgeen de binding met de wijk vergroot en goed is voor de sociale cohesie. Ook zijn kinderen een belangrijke motor voor ontmoetingen in de openbare ruimte. Daarbij is de relatie tussen privé en openbare ruimte bij laagbouw veel vanzelfsprekender dan bij hoogbouw, zeker bij	- Participatie niveau: in de laatste versie van het participatieplan is per fase aangegeven welk participatieniveau gehanteerd werd. Ook (en vooral) werd er per fase omschreven hoe de participatie en besluitvorming eruit zag, waarmee het participatieniveau werd uitgelegd. - Einsteinkwartier: Omdat de voorstellen vanuit het Einsteinkwartier beter aansloten bij het proces van de Omgevingsvisie dan bij het proces rondom het Masterplan centrum zijn de voorstellen van het Einsteinkwartier binnen het proces van de omgevingsvisie verder besproken waarna dit, zoals u ook aangeeft, heeft geleid tot periodiek overleg over het proces. In het najaar 2023 is samen met PosadMaxwan de omgevingsvisie verbonden met de suggesties voor het Einsteinkwartier. Dit heeft geleid tot het gelijkwaardig presenteren van varianten voor het Einsteinkwartier tijdens het participatieproces. - Uitleg keuzes MER variant 1 & 2: De in het MER onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd. Voor verdere onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de aanvulling MER. **Participatie bewoners algemeen** De participatie van de omgevingsvisie heeft veel inzicht gegeven in ideeën, meningen, zorgen en wensen van Overvechters. Dit vormde een belangrijke basis voor het maken van de omgevingsvisie. Het klopt dat de gemeente de (concept)keuzes en afwegingen heeft gemaakt, op basis van inzichten uit de participatie, maar ook op basis van bijvoorbeeld

Nr.	Reactie	Antwoord
	hoogbouw zoals deze is voorgesteld (6 tot 10 lagen en hoger in geval van hoogstedelijk). Ook dat is bevorderlijk voor de veiligheid en het functioneren van de openbare ruimte en de sociale cohesie. Dat verdichting en differentiatie nodig is en zelfs als een kans wordt gezien voor Overvecht, is goed te volgen. Maar dat hiervoor juist een groot deel van de spaarzame grondgebonden woningen (koop en sociale huur) in Overvecht wordt opgeofferd, is eerder contraproductief naar onze visie. Hier wordt het kind met het badwater weg gegooid. Zie hiervoor ook onze brief d.d. 31 maart 2024 aan het College van Burgemeester en Wethouders n.a.v. ons woonwensenonderzoek. De buurten met grondgebonden eengezinswoningen die nu in een oranje zone liggen zijn gewild om naar door te stromen binnen de wijk. Het zijn vaak gemengde woonmilieus die wat ons betreft gekoesterd en behouden moeten worden. Deze woningtypen zijn juist schaars in Overvecht. Kunt u nader toelichten hoe dit samen kan gaan met een ambitie om hier te verdichten? *Behoud de grondgebonden eensgezinswoningen* **Overig** Bij de Donaudreef (p. 80) staat mogelijke transformatie van 1.000 eengezinswoningen, maar die 1.000 eengezinswoningen betreft toch heel Overvecht Zuid, niet alleen dit buurtje? Graag corrigeren naar het aantal woningen waar het hier om gaat. **Participatie** **I.Participatie Wijkplatform** Wij zijn door het Projectteam al vroeg meegenomen de in de ontwikkeling van het participatieplan en werden regelmatig op de hoogte gehouden over het proces en hebben daar input op kunnen leveren. Dat leek zo mooi. Het projectteam van de gemeente en bureau	expertise en onderzoek. Soms heeft dit geleid tot andere keuzes dan uit de participatie naar voren komen. Dit stond in het participatieplan, en we hebben hier altijd transparant over gecommuniceerd. **Andere opmerkingen met betrekking tot participatie** Fijn om te horen dat jullie de visiebijeenkomsten goed georganiseerd vonden. - We hebben de ideeën en keuzes zo goed mogelijk op kaart proberen weer te geven. Echter is dit op sommige punten niet altijd even goed over gekomen. Dit is een leerpunt voor toekomstige projecten en aandachtspunt bij de uiteindelijke omgevingsvisie. - Bij het maken van de enquêtes hebben we gezocht naar een balans tussen een groot aantal factoren, zoals de manier van vragen stellen, informeren, hoeveelheid vragen, etc. Zodat deze voor een zo groot mogelijke groep geschikt was. Een moeilijke puzzel, juist omdat de omgevingsvisie over zoveel onderwerpen gaat en omdat Overvecht een wijk is met veel verschillende culturele achtergronden. We beseffen dat sommige Overvechters deze enquêtes nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. Bij alle enquêtes is ruimte geweest voor toelichting en overige opmerkingen, soms wel bij een combinatie van vragen vanwege de opzet van de enquête. Daarnaast is het de vraag of er andere meningen dan de reeds opgehaalde meningen spelen in de wijk. Op basis van de reeds opgehaalde inbreng van Overvechters, schatten wij in dat dit gering is. Met andere woorden; wij verwachten dat de opbrengst uit de participatie een redelijk beeld geeft van wat Overvechters vinden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Posad Maxwan heeft echter anderhalf jaar achter gesloten deuren gewerkt aan de inhoud van de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht zonder dat wij inhoudelijk meegenomen werden in hun voortgang. Onze adviezen aan het Projectteam werden soms meegenomen maar vaak helaas niet, bv. - Dat de NRU onderdeel van de integrale uitwerking zou moeten maken. - Het moment dat de visiedenkers erbij betrokken werden, was pas in fase 2. Ons advies was dat de bewoners die als visiedenker mee wilden doen, al vóór fase 1 bij het proces te betrekken: voordat de rest van de wijk benaderd werd. - Dat de visiedenkers niet meegenomen zijn in het opstellen van indicatoren voor het MER onderzoek. - Wij vroegen om een afwegingskader; waarin gevolgen en risico's in beeld gebracht zouden worden. Daar is niet op terug gekomen. - De dilemma's en kansen vaststellen, had al in fase 0 moeten starten. Uiteindelijk is er geen bespreking van dilemma's en kansen met ons geweest. - Ook ons advies om belemmeringen toe te voegen in fase 0 is genegeerd. Belemmeringen kunnen bepalend zijn en moeten in een vroeg stadium vaststaan. - Na het eerste wijkberichtbericht en de eerste enquête is afgesproken dat WPO en BPO de gelegenheid zouden krijgen om te adviseren over de inhoud van de wijkberichten en enquêtes. - Helaas ging dit mis in november toen ons - bij navraag daarnaar - werd meegedeeld dat daar geen tijd voor was geweest. Hierdoor was het wijkbericht te algemeen en vrijblijvend en niet duidelijk over de impact voor bewoners. Bijv. geen duidelijke taal over kansen op sloop.	- Aantal reacties: De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. - we delen niet dat er een gebrek aan diversiteit en representativiteit was. De inloopbijeenkomsten geven niet een representatief beeld van wie we allemaal hebben gesproken over de Omgevingsvisie. Met een veelzijdige participatieaanpak hebben we geprobeerd zoveel mogelijk verschillende mensen te benaderen en te spreken. Naast de bijeenkomsten die zijn georganiseerd tijdens de ter inzageperiode, zijn er tijdens het participatieproces 15 bijeenkomsten georganiseerd. Daarnaast zijn er 250 gesprekken in de wijk gevoerd op verschillende momenten en plekken. Naast de fysieke bijeenkomsten zijn er veel reacties opgehaald met online enquêtes. In totaal zijn er 2.433 enquêtes ingevuld. We weten dat een typische 'participatiebijeenkomst' past bij een bepaalde groep bewoners, en lang niet voor iedereen een aantrekkelijke manier is om mee te denken. Bij de bijeenkomsten was de diversiteit aan culturele achtergronden – zoals verwacht - niet groot. Daarom hebben we gekozen voor een brede mix van manieren dat bewoners mee konden denken. Bijvoorbeeld plaats- en tijdonafhankelijk via online enquêtes en in via een meer 'outreachende' aanpak op straat en met gesprekken in de wijk. De diversiteit bij de

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Voor het wijkbericht over de ontwerp-omgevingsvisie in de inspraakperiode zijn onze adviezen wel grotendeels meegenomen. - De Omgevingswet heeft een eigen niveau van participatie, ergens tussen adviseren en co-creëren in. Ons voorstel was om dit te benoemen. Dit zou bekeken worden, maar hier is niet meer op terug gekomen. - Wat er met onze voorstellen voor Einsteinkwartier gebeurd is, is niet duidelijk gemaakt. Op de bijeenkomst die hierover met o.a. Posad Maxwan geweest is, is niet meer terug gekomen. Positief is dat deze punten met de projectleiding besproken zijn en dat dit daarna geleid heeft tot periodiek overleg over het proces. Helaas was in het procesoverleg geen of weinig plek om inhoudelijk toelichting te krijgen hoe keuzes gemaakt zijn. Zo hebben we bv. niet de afweegcriteria gezien waarop de keus uit Varianten 1 en 2 voor Variant 1 gemaakt is. **Participatie bewoners algemeen** Bewoners hebben op verschillende momenten kennis kunnen nemen van de plannen en hun mening kunnen geven over denkrichtingen. Dat werd door veel bewoners gewaardeerd. Dit heeft (opnieuw) veel informatie opgeleverd over wat mensen belangrijk vinden en waar bewoners zich zorgen over maken. Echter, in een vroeg stadium waren al bepaalde keuzes gemaakt zoals het versmallen van de Carnegiedreef waarbij de mening van bewoners niet meegewogen is. Ook werden er twee uiterste scenario's voorgelegd alsof er daartussenin niet allerlei andere mogelijkheden of combinaties mogelijk zouden zijn. Ondanks duidelijke bezwaren maakt de gemeente vaak andere afwegingen, zoals we in het participatieverslag kunnen lezen. Hier doet zich het gemis voor van een afwegingskader, omdat voor de keuzes die bewoners in de participatie maakten, niet aangegeven werd,	gesprekken in de wijk in het kader van spoor 'bij u' was groter dan de diversiteit bij de grote bijeenkomsten die we in het kader van het spoor 'bij ons' organiseerden. Van de online enquête invullers hebben we geen gegevens over culturele achtergrond. Ten behoeve van het vergroten van de diversiteit hebben we o.a. geflyerd bij de Omar-al-Farouk moskee en het winkelcentrum. Daarnaast waren de wijkberichten vertaald in het Arabisch en Engels. Tijdens het flyeren kregen wij vaak de reactie dat het wijkbericht goed ontvangen was. Terugkijkend was nog meer inzet op de al gevoerde 250 gesprekken in de wijk en aansluiten bij bijeenkomsten en evenementen waar Overvechters van diverse achtergronden aanwezig zijn, een overweging waard. Toch denken we met de opbrengst die er nu ligt dat we een goed beeld hebben van wat Overvechters belangrijk vinden en welke voorstellen uit de ontwerp Omgevingsvisie ze goed of juist niet goed vinden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wat daar de consequenties van zouden zijn. Daardoor blijkt nu dat voor veel voorgestelde veranderingen weinig draagvlak is. Pas in de derde participatieronde in november 2023 werd duidelijker welke consequenties deze gemaakte keuzes voor de verschillende buurten zouden kunnen hebben. Bij ons als bewoners (de actieve bewonersorganisaties en inwoners die hebben meegedaan met inlopen en enquêtes) zijn wel de meningen gepeild, maar wij hebben geen aandeel gehad in de uiteindelijke keuzes die gemaakt zijn. En de meeste keuzes die in november voor het eerst gepresenteerd zijn, zijn ondanks geuite bezwaren en zorgen, in de concept-omgevingsvisie nagenoeg hetzelfde gebleven. Uit de participatieverslagen en de enquêteresultaten blijkt duidelijk dat bewoners over de ideeën en keuzes t.a.v. het groen het meest eensgezind zijn, maar dat dit géén breed gedragen visie is voor verdichting en mobiliteit. **Andere opmerkingen met betrekking tot participatie** Positief is dat de visiebijeenkomsten goed georganiseerd waren. Echter: - De kaarten in dl. A en dl. B van de ontwerp-omgevingsvisie zijn onduidelijk, vooral voor automobiliteit (knips). - De vorm van de enquêtes was sterk sturend. Bij de 1e enquête was de keus tussen antwoorden zeer beperkt en ontbrak de mogelijkheid om een toelichting op de antwoorden te geven. - Wij vinden de aantallen reacties dan ook laag. - De adviezen die door Plan B aan het projectteam gegeven zijn, zijn voor ons niet transparant.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	- De communicatie was onvoldoende gericht op bewoners met een migratieachtergrond en huurders. We zagen dan ook bij de visiedenkers en inloopbijeenkomsten dat een te eenzijdige groep bewoners hieraan meedeed. **I. Samenvattend** - Maak een nieuwe Variant waarbij de positieve punten van Varianten 1 en 2 gemengd worden, omdat de keus voor Variant 1 niet navolgbaar is en er te weinig draagvlak voor is. (kernteam) - Wij zijn tegen de verkeersbeperkende maatregelen zonder verdere onderbouwing van de haalbaarheid. (Dirk Iede_ - Het realiseren van meer groen door op grote schaal parkeerplaatsen te laten vervallen vinden we niet acceptabel en haalbaar. - Wij willen dat de groenstructuur intact blijft. We hebben behoefte aan verduidelijking daar waar in de visie staat dat er ruimte is in de hoofdgroenstructuur te bouwen en waar het aan de groenstructuur “raak”. (kernteam) - Wij missen buurtgroen op de kaart en hebben behoefte aan verduidelijking rondom groenberekening en groencompensatie. (Uli) - De term “Transformaties in het groen” behoeft verduidelijking (kernteam) - Wij willen niet dat groene binnenhoven worden bebouwd (kernteam) - We willen dat de cultuurhistorische waarden van de Carnegiedreef en de hoven gerespecteerd worden. (kernteam) - Groei mag geen doel op zich zijn, ook niet in de rode en oranje gebieden; kwaliteit moet voorop staan voor zittende en nieuwe bewoners.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	- We vinden het een gemiste kans dat de visie geen ruimte biedt om kansen voor woningbouw te verkennen op het bedrijventerrein - We zien risico's bij het "hart van de wijk", zoals het nu in de ontwerp-omgevingsvisie staat. - We missen de verbinding tussen de ontwerp-omgevingsvisie en de planvorming rond de NRU. - We missen de verbinding tussen de ontwerp-omgevingsvisie en het plan Centrum Overvecht. - Wij willen dat buurten met grondgebonden eengezinswoningen, die al zo schaars zijn in Overvecht, behouden worden.	
461	Wij vertegenwoordigen de 240 appartementen van de flatgebouwen Theemsdreef 262- 452, Naxosdreef 97-191 en Patmosdreef 2-192, hierna aangeduid als ThePatNax. Onze flatgebouwen zijn direct gelegen naast het Grootwinkelcentrum Overvecht aan de Zamenhofdreef. Algemeen Wij en onze leden/bewoners van de appartementen zijn geschrokken door de omgevingsvisie Overvecht met een buitenproportionele verdichting met 5.000 woningen en 3.000 werkplekken. Deze groei is gebaseerd op de RSU 2040 met een mogelijke projectie naar Overvecht, waarbij een verdichting van een derde ten opzichte van de bestaande 16.000 woningen zijn weerslag vindt in de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Groei die nooit onderwerp van enige participatie is geweest en een RSU 2040 die met een minimale meerderheid is aangenomen. Het ontwerp dat vooral gestuurd wordt door zelf vanuit de stad "verzonnen" aantallen, is niet alleen qua omvang een bedreiging voor	**Algemeen** Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de Omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering en geven we daar verdere invulling aan. De meeste nieuwe woningen en werkplekken bouwen we rondom de best bereikbare plekken. Zo stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer en verminderen we het autogebruik. Dit geeft niet alleen draagvlak voor een goede HOV-lijn, maar ook draagvlak voor goede voorzieningen, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. Door op deze plekken de verdichting te concentreren, blijft de hoofdgroenstructuur grotendeels intact én kunnen we bestaande buurten groener en meer leefbaar maken. Dat betekent dat we slimmer om moeten gaan met de bestaande ruimte: we bouwen hoger en mengen functies (wonen boven de kapper, een sportschool in

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht, maar ook de vorm met veel hoogbouw tot maar liefst 70 meter hoogte, de impact op de algemene voorzieningen, het milieu (ons groen), het verkeer/doorstroming en de leefbaarheid zijn zaken die wij niet als een positieve ontwikkeling zien voor Overvecht als geheel en voor onze directe leefomgeving in het bijzonder. Het stedenbouwkundig ontwerp van Overvecht is uniek in zijn tijd. Een wijk met relatief veel hoogbouw, met veel groen en een mooi uitzicht waardoor de hoogbouw niet als bedreigend of opgesloten wordt ervaren. Hoogbouw waarbij de flatgebouwen in een kenmerkende U-vorm zijn geplaatst, zodat zonlicht vrij spel heeft vanuit het zuiden/zuidwesten en waarbinnen natuurlijke groene ruimten bestaan waarin mensen verblijven, elkaar ontmoeten en hun kinderen veilig kunnen spelen. Wellicht herkent u deze laatste zinsnede uit de omgevingsvisie? Wij zullen u verklappen dat er wel meer punten in de omgevingsvisie staan die als nieuw, mooier en beter worden bestempeld, terwijl dat gewoon het Overvecht van nu is. In de ontwerpvisie worden de open zijden van deze U-vormen aangegrepen als mogelijkheid om te verdichten, waardoor het open en vrije karakter verdwijnt en tevens het uitzicht van de mensen in de bestaande hoogbouw wordt belemmerd. Onze wijk wordt door zijn rivierdreven (Donau, Moldau, Marne, Moezel, Theems, Tigris, Nijl, Japura, Orinoco, Rio Branco, etc.) uit alle werelddelen op een goede manier voor al het verkeer ontsloten. Deze rivieren worden in de ontwerpvisie van dammen voorzien en veroorzaken een congestie waardoor deze niet meer stromen voor iedereen. Er zijn voorbeelden waarbij visie en praktijk uiteenlopen zoals bij de ’t Goylaan en de Westelijke Stadsboulevard die in de	het appartement of een tuin op het dak). Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel en passen we zorgvuldig in. We koesteren bestaande kwaliteiten en de positieve kanten van de Overvechtse Karakteristiek. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 komen de cultuurhistorische waarden aan bod, waar we op voortborduren. In de omgevingsvisie hebben we de hoogstedelijke gebieden opgesplitst in "hoogstedelijke gebieden" (Overvecht Centrum en stationsomgeving) en de overige hoogstedelijke gebieden waarbij we meer rekening houden met de bestaande ruimtelijke structuur, namelijk de rood-oranje "Centrale as" gebieden met de karakteristieke hoven. De uitgangspunten voor de kleuren gebiedstypen zijn opgenomen en aangepast in hoofdstuk "Ruimte voor groei". Een aantal hoven langs de Carnegiedreef zijn nu aan een kant open. Juist hier kan het logisch zijn om het hof meer in te kaderen met bebouwing (maar niet dichtbouwen), zodat er meer beslotenheid, gemeenschappelijkheid en een gezamenlijke binnenhof ontstaat. Met mogelijk meer eigenaarschap en ontmoeting tussen de bewoners. Andere omgang met de verharding en parkeren is daarbij wel een voorwaarde. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. Dit is maatwerk. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De groene ader van de wijk de Carnegiedreef moet in de omgevingsvisie niet wijken voor een HOV-baan met hoogstedelijke bebouwing. De

Nr.	Reactie	Antwoord
	omgevingsvisie wordt doorgetrokken over de Marnixbrug naar de Einsteindreef. De stedenbouwkundige opzet van Overvecht kenmerkt zich binnen de rivieren door duidelijk afgebakende buurten die tezamen het fundament van de wijk vormen. De Operettebuurt met namen als Rubicon, Oberon en La Traviata worden omsloten door de Moezel, Marne en Ebro. De Griekse buurt met dreven als Patmos, Naxos, Samos, Kreta door de Marne, Moezel, Theems en grote namen als Zamenhof en Einstein. De Carnegiedreef is één van de groene aders door de wijk Overvecht met ruimtelijke kwaliteiten die in de omgevingsvisie moet wijken voor een HOV-baan geflankeerd door een hoogstedelijke verdichting. Een directe bedreiging en aantasting van de kwaliteit en leefbaarheid voor de bewoners van de naastgelegen 10-hoog flats, waarbij de van oorsprong open structuur van de kenmerkende U-vorm teniet wordt gedaan. Een HOV-baan met daarnaast een hoge mate van verdichting gaat ten koste van een belangrijke ruimtelijke groene verkeersader. Bovendien bestaat er al een goed functionerend netwerk van buslijnen over de rivieren door de wijk waar een HOV-baan aangevuld met shuttlebusjes niet aan kan tippen. De ontwerpvisie Overvecht bestaat uit een veelheid van aannames, verwachtingen en afhankelijkheden die niet los van elkaar kunnen worden gezien en die voortkomen uit de opgelegde aantallen woningen en werkplekken. Deze aantallen staan als een paal boven water, maar worden in de participatie vaak weggewuifd in de trant van “nee hoor, de aantallen zijn niet leidend”. In de aanvullende afspraken RSU2040 (oplegger RSU2040) zijn de volgende principes voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad toegevoegd:	Carnegiedreef verandert in een autovrije groene promenade, waar fietsers, voetgangers en OV centraal staan. Bewoners en bezoekers van Overvecht blijven hier het groene karakter van de wijk ervaren. Het groen op de Carnegiedreef/Zamenhofdreef krijgt juist meer ruimte, en gaat functioneren als nieuwe nieuwe parkzone die Park de Gagel en Park de Watertoren met elkaar verbindt. Aan deze centrale as is er ruimte voor nieuwe woningen, voorzieningen en werkplekken. Deze zullen voornamelijk geconcentreerd worden in het Overvecht Centrum en Stationsomgeving (55-60% van de totale verdichting van Overvecht). In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we de hoogstedelijke gebieden opgesplitst in "hoogstedelijke gebieden" (Overvecht Centrum en stationsomgeving) en de overige hoogstedelijke gebieden aan de centrale as waarbij we meer rekening houden met de bestaande ruimtelijke structuur, namelijk de rood-oranje "Centrale as" gebieden. De uitgangspunten voor de kleuren gebiedstypen zijn opgenomen en aangepast in hoofdstuk "Ruimte voor groei". In deze rood-oranje gearceerde gebieden (waaronder Patmos-/Naxosdeef) spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven én zorgen we dat er begeleidende bebouwing komt aan de Centrale as (Carnegiedreef/Zamenhofdreef). Begeleidende bebouwing draagt bij aan aangename routes met ogen op straat. Door hoven meer in te kaderen met bebouwing (maar niet dichtbouwen), ontstaat er ook meer beslotenheid, gemeenschappelijkheid en een gezamenlijke binnenhof. Met mogelijk meer eigenaarschap en ontmoeting tussen de bewoners. Groen krijgt bij de verdichtingsopgave altijd een belangrijke plek. Andere omgang met de verharding en parkeren is daarbij wel een voorwaarde. De mate waarin is maatwerk en een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde

Nr.	Reactie	Antwoord
	a. De kwaliteit en leefbaarheid van de stad zijn leidend in de ontwikkeling van de bestaande en groeiende stad; b. Groei in balans. Volgens ons wordt niet aan deze principes voldaan in de omgevingsvisie Overvecht. *Wij zijn van mening dat in zijn algemeenheid de ontwerpvisie Overvecht wordt gedreven door opgelegde groei van woningen en werkplekken. Hierdoor worden extra problemen in de wijk veroorzaakt op het gebied van leefbaarheid, mobiliteit, algemene voorzieningen, sloop/nieuwbouw, milieu waardoor de kwaliteit en leefbaarheid van de wijk onder hoogspanning komt te staan enonomkeerbare stedenbouwkundige schade ontstaat. Bij opgelegde forse groei, is nooit sprake van groei in balans. Wij verzoeken u de groeidoelstelling voor Overvecht niet leidend te laten zijn, maar mogelijkheden voor wijkverbeteringen in zijn volle omvang als uitgangspunt te hanteren, zodat een organische groei van woningen en werkplekken kan plaatsvinden zonder onomkeerbare schade aan de oorspronkelijke stedenbouwkundige opzet.*	om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we per kleur gebiedstype spelregels voor groen en openbaar gebied toegevoegd. De ambitie is dat verdichting ook tot een kwaliteitsverbetering leidt voor de huidige bewoners en dat iedereen groen dichtbij heeft. Overall krijgt Overvecht substantieel meer en beter groen, zoals bijvoorbeeld beoogd aan de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef. We erkennen het belang van groene ruimtes in Overvecht en streven ernaar om deze waar mogelijk te behouden en te integreren in onze plannen. De aanleg van een HOV-baan is een belangrijke stap in het verbeteren van de bereikbaarheid en mobiliteit binnen de wijk en met de rest van de stad. Echter, we zijn ons bewust van de noodzaak om hierbij een balans te vinden tussen infrastructuur en groenvoorziening. Bij de verdere uitwerking van de plannen zullen we ervoor zorgen dat de groene verkeersaders zo veel mogelijk worden beschermd en geïntegreerd worden in het ontwerp.
	ThePatNax en directe omgeving Wij zijn als VvE-bestuur en stuurgroep Verduurzaming inmiddels ruim 2 jaar bezig met een verregaand verduurzamingsonderzoek om onze flatgebouwen toekomstbestendig te maken. Wij willen een bijdrage leveren aan de energietransitie door van het gas af te gaan, onze gebouwen energetisch te verbeteren en toekomstbestendig te maken. Het gaat om een grootschalige aanpak van de flatgebouwen met forse investeringen die zijn begroot op 23 miljoen euro.	Het bestaande netwerk van buslijnen speelt inderdaad een cruciale rol in de mobiliteit van de wijk Overvecht. Het HOV-systeem is bedoeld als een aanvulling op dit netwerk, met als doel snellere en efficiëntere verbindingen te creëren voor langere afstanden. Het buurtgerichte OV speelt een rol in het fijnmazig ontsluiten van gebieden die niet direct langs de HOV-route liggen. Wij zullen bij de verdere planning en uitvoering van het HOV-systeem nauw samenwerken met de huidige vervoerbedrijven en de provincie Utrecht om een goede balans te vinden tussen de HOV-lijnen en het buurtgerichte OV.
	Er is onder onze leden de nodige onrust ontstaan over het eerder gepresenteerde toekomstplan Centrum Overvecht. We kregen veel	De ontwerpvisie Overvecht is gebaseerd op uitgebreide analyses en onderzoeken. We erkennen dat er veel aannames en verwachtingen aan

Nr.	Reactie	Antwoord
	vragen over wat dit zou betekenen voor onze gebouwen, bijvoorbeeld omdat woontorens van 50-70 meter op nog geen 50 meter afstand van onze flatgebouwen staan ingetekend. Bij sommige eigenaars is hierdoor twijfel ontstaan over de verduurzaming en de daarmee samenhangende investeringen. Daar is nu een golf aan onzekerheden bijgekomen door de omgevingsvisie Overvecht en het wijkbericht april 2024 voor Zamenhofdreef e.o. In voornoemd wijkbericht staan onze flatgebouwen in een roodgekleurd gebied wat staat voor hoogstedelijke gebieden. Namens de ThePatNax zijn vragen gesteld op een bijeenkomst op 9 november 2023 op locatie Younity. Aldaar was een afbeelding te zien waarop onze flatgebouwen roodgekleurd waren aangegeven. De gespreksleider dacht nota bene dat het gebouwen van een woningbouwcorporatie betrof! Wij hebben toen aangegeven dat het privébezit betreft. Hetzelfde geldt voor de garages die als toekomstige ”actieve plinten” werden bestempeld. Wij hebben toen nadrukkelijk gevraagd die rode kleur in toekomstige afbeeldingen te verwijderen. U kunt zich onze verontwaardiging voorstellen toen wij het wijkbericht onder ogen kregen waarin de flatgebouwen nog steeds rood staan ingekleurd. In de toelichting staat onder punt 4. in het gebied van onze gebouwen dat er ruimte is voor hoogstedelijke bebouwing met woningen, werkplekken en voorzieningen. Leden van onze VvE’s (mede-eigenaren) hebben onder meer de volgende vragen aan ons gesteld: 1. kunnen onze flatgebouwen worden gesloopt voor nieuwbouw? 2. kunnen de drive-in woningen aan de Zamenhofdreef worden gesloopt voor hoogbouw? 3. kan er in de binnentuinen worden gebouwd?	de visie ten grondslag liggen, en dat deze in onderlinge samenhang moeten worden bekeken. Het aantal woningen en werkplekken dat gepland staat, is inderdaad een belangrijke factor in de ontwikkeling van de wijk. Deze aantallen zijn gebaseerd op de behoefte aan woon- en werkruimte binnen de stad Utrecht. Hoewel deze aantallen leidend zijn, streven we ernaar om samen met bewoners en belanghebbenden een evenwichtige en haalbare visie te realiseren. Uw opmerkingen hierover nemen we ter harte. Wij zijn het met u eens dat wijkverbetering voorop moet staan. Tegelijkertijd zien we ook veel mensen op zoek naar een nieuwe woning. Het toevoegen van extra woningen kan juist bijdragen aan het vergroten van de leefbaarheid en kwaliteit van woningen, mits kwantiteit en kwaliteit in balans zijn. Dat hebben we verder uitgewerkt in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. **ThePatNax en directe omgeving** Indien initiatiefnemers en eigenaren niet tot overeenstemming komen over de planvorming dan is het niet uitgesloten dat de gemeente regie neemt voor de verdere planvorming. Als de gemeente een publiekrechtelijk vastgesteld plan niet op haar eigen grond kan uitvoeren en de eigenaar kan het niet zelf realiseren, dan wil de gemeente de woning(en)/bedrijfspand graag kopen. Natuurlijk probeert de gemeente altijd op vrijwillige basis met een grondeigenaar/-gebruiker tot overeenstemming te komen. Als de gesprekken niet tot overeenstemming leiden over een aankoop dan kan de gemeente eventueel overgaan tot onteigening. Gezien de ingrijpende gevolgen voor de eigenaar gelden bij een onteigening strikte wettelijk vastgelegde procedures, het kan bijvoorbeeld alleen als aangetoond wordt dat er sprake is van algemeen belang, noodzaak en

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op de eerste 2 vragen hebben wij geantwoord dat het slopen van onze flatgebouwen en de drive-in woningen nooit zonder instemming van de eigenaren kan plaatsvinden. In de toelichting op de buurtkaart van het wijkbericht april 2024 staat namelijk: *Wij verzoeken u onomwonden aan ons te bevestigen dat indien voor sloop/nieuwbouw bij een plan of initiatief geen overeenstemming met eigenaren wordt bereikt, nooit zal worden overgegaan tot een onteigeningsprocedure.* Op vraag 3 hebben wij geantwoord dat ondanks de roodgekleurde zone wij het ons niet kunnen voorstellen dat er in de openbare binnentuinen gebouwd gaat worden. Deze binnentuinen zijn recentelijk na 60 jaar vanuit het project Groene Lint aangepakt met een kwalitatieve verbetering van het groen en met speelfaciliteiten. Per saldo is er meer groen bijgekomen door delen van het trottoir en enkele parkeerplaatsen te verwijderen. *Wij willen bevestiging dat de recentelijk opgeknapte binnentuinen vanuit het project Groene Lint in hun huidige vorm en omvang behouden blijven en dat daarin niet zal worden gebouwd.* Ons woongebied langs de Zamenhofdreef, tegenover het winkelcentrum Overvecht, is stedelijk bebouwd met een 6-tal flatgebouwen van elk 9 verdiepingen (8 woonlagen). In dit gebied is al sprake van een hoge woningdichtheid van afgerond 107 woningen per hectare, inclusief de gezamenlijke openbare binnentuinen. In het Centrumplan Overvecht komen de plannen op ca. 230 woningen per hectare en worden de groennormen niet gehaald. De openbare binnentuinen bij onze flatgebouwen en Park de Watertoren leveren een bijdrage aan de anders onhaalbare groennormen in het Centrumplan Overvecht.	urgentie. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 op zich biedt geen mogelijkheid tot een onteigeningsprocedure. Hiervoor zijn altijd andere besluiten nodig. Wij kunnen u deze bevestiging niet geven dat de recentelijk opgeknapte binnentuinen vanuit het project Groene Lint in hun huidige vorm en omvang behouden blijven en dat daarin niet zal worden gebouwd. De rode hoogstedelijke gebieden hebben we in de aangepaste omgevingsvisie opgesplitst in rode "Hoogstedelijke gebieden" en rood-oranje "Centrale as" gebieden. Dit gebied behoort tot de rood-oranje gebieden waar verdichting gewenst is. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. Overall zal in Overvecht het groen fors toenemen, waaronder de Zamenhofdreef als aantrekkelijke parkzone. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Hier valt ook het door u genoemde gebied in. Door te verdichten langs deze centrale as, kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Ïn dit kader nemen wij uw suggestie om het gebied te wijzigen naar het gele gebiedstype "Woonbuurten" niet over. Wel hebben we naar aanleiding van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overwegende dat er al sprake is van een hoge woningdichtheid in het gebied van ThePatNax en dat het wenselijk is dat de openbare binnentuinen voor de huidige bewoners en toekomstige bewoners in het Centrumplan Overvecht worden behouden, is de rode markering van het gebied niet reëel en ongewenst met het oog op de kwaliteit en leefbaarheid. *Wij zien het gebied waarin de ThePatNax is gelegen, gezien de aanwezige woningdichtheid en toekomstige uitbreiding van het naastgelegen Centrum Overvecht, als een gewone buurt waar gezocht kan worden naar verbeteringen, maar waar geen plek is voor extra hoogbouw. Gebied wijzigen naar gele kleur!* Wij vernemen graag uw schriftelijke reactie op alle vragen/opmerkingen die cursief in blauw zijn afgedrukt.	participatie de rode hoogstedelijke gebieden opgesplitst in twee gebiedstypen met verschillende spelregels; namelijk de rode “hoogstedelijke gebieden” (Overvecht Centrum en Stationsomgeving), en de rood-oranje gearceerde “Centrale as" gebieden. Het door u genoemde gebied valt binnen het rood-oranje gearceerde gebiedstype. In het hoofdstuk “Ruimte voor groei” zijn hiervoor spelregels opgenomen voor type ontwikkeling, structuur, architectuur, programma, bouwhoogten en aangevuld met groen/openbare ruimte, parkeren en de woonmix. Wij zien hier wel verdichtingsmogelijkheden, waarbij ingespeeld kan worden op de bestaande ruimtelijke indeling met de hoven, maar dan in een meer stedelijke compacte vorm. Groen krijgt bij de verdichtingsopgave altijd een belangrijke plek. De mate waarin is maatwerk en een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. In rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. Zo neemt bijvoorbeeld het groen toe in Centrum Overvecht, streven we ernaar dat het aandeel groen in de hoven ongeveer gelijk blijft. Er zal op plekken groen verdwijnen (bouwen in hoofdgroenstructuur), maar overall komt er veel groen bij in Overvecht (woonbuurten, parken versterkt groen raamwerk).
462	Hierbij willen wij graag een zienswijze indienen op het onderdeel Tigrisdreef e.o. van de Omgevingsvisie. Allereerst vinden wij de kaart van deze buurt zeer onduidelijk. Waar liggen onze woningen op het kaartje? Voor zover dit goed te detecteren valt op het kaartje, liggen onze woningen in een zone die als	De groenstrook tegenover de Aleppodreef is geen onderdeel van het gebied "Transformatie in het groen" maar maakt onderdeel uit van de groenstructuur van de Klopvaart. De Omgevingsvisie ziet deze groene en cultuurhistorische zone als te behouden kwaliteit. De omgevingsvisie

Nr.	Reactie	Antwoord
	“Transformatie in het groen” wordt aangeduid. Aan de groenstrook langs de Klopvaart. Volgens pagina 176 van het MER rapport Is de Klopvaart een rijksmonument evenals de nabijgelegen Forten de Gagel en de Klop. Deze forten zijn, samen met de zone rond de Klopvaart en Klopdijk onderdeel van het UNESCO werelderfgoed de Hollandsche Waterlinie. Monumenten en cultuurhistorisch waardevolle objecten, ensembles en gebieden staan niet op zich, maar zijn ingebed in hun omgeving en staan daarmee in wisselwerking. Deze wisselwerking onderkennen legt een basis voor een wederzijds positieve ontwikkeling en voorkomt ‘ongelukkige’ ingrepen die achteraf worden betreurd, maar moeilijk te herstellen zijn (zie de zienswijze van de Historische Vereniging Oud-Utrecht, commissie Cultureel Erfgoed). In “Transformatie in het groen” kan volgens de definitie in de Omgevingsvisie gebouwd worden. Wij maken er bezwaar tegen wanneer de groenstrook t.o. de Aleppodreef en grenzend aan de Klopvaart, als mogelijk bouwgebied aangemerkt zou worden. Deze discussie is al eerder gevoerd tijdens de ontwikkeling van gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt. Toen heeft de gemeenteraad ermee ingestemd dat op de groenlocatie Aleppodreef (dit gold ook voor de Papyrusdreef) geen extra woningen gebouwd gingen worden. Zie de bijlage d.d. 23 november 2009. Nu wordt aan de Omgevingsvisie gewerkt, maar onze argumenten tegen bebouwing zijn nog steeds dezelfde. En zelfs nog versterkt doordat in 2021 de Klopvaart tot Unesco Werelderfgoed uitgeroepen is. Wij missen in de ontwerp-omgevingsvisie een visie op het cultuurhistorisch erfgoed verder dan het behoud van rijksmonumenten. Wij zijn van mening dat het van belang is om de cultuurhistorische waarden vanuit hun wisselwerking met de omgeving en hun mogelijkheden voor een wederzijds positieve ontwikkeling te bezien.	maakt hier geen bebouwing mogelijk. De groen-oranje gebieden "transformatie in het groen" hebben tot doel het groen en buitenruimte te verbeteren. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit kwalitatief en kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar en doorwaadbaar groen, behoud ecologische structuur. Wat hierin de (on)mogelijkheden zijn is maatwerk per plek. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "groene buurtranden".

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ter toelichting: Onze woningen aan de Aleppodreef (nrs. 1 t/m 13) zijn gelegen aan de groenstrook langs de Klopvaart. De overige woningen aan de Aleppodreef (nrs. 14 t/m 28) vormen een buurtje 2 met 21 woningen, dat overloopt in de Seoeldreef. Die eindigt bij de Yokohamadreef, waar zo te zien ook de zone van “Transformatie in het groen” eindigt. Op de groenstrook tegenover de woningen Aleppodreef 1 t/m 13 staat geen bebouwing. Wij vinden de definitie van “Transformatie in het groen” nogal vaag, reden waarom wij deze bezwaarbrief schrijven. De groenkwaliteit is volgens die definitie laag door verrommeling van bebouwing, verharding hekwerken. Er worden kansen gezien om door herstructurering van de bebouwing de kwaliteit, sociale veiligheid en de toegankelijkheid van het groen te verbeteren. Wij zijn van mening zijn dat deze definitie niet van toepassing is op de groenstrook t.o. Aleppo 1 t/m 13. De groenstrook ziet er prachtig uit, er staan bomen, langs de Klopvaart staan bomen. Kortom, een prachtig stukje natuur, dat bovendien tot het Unesco Werelderfgoed behoort, want liggend langs de Hollandsche Waterlinie. Ook is het een ecologische verbindingszone. Deze groenstrook is een belangrijk rustpunt in onze woonomgeving. Het gebied wordt veel gebruikt om te wandelen door omwonenden, die van de natuur genieten. Mensen ontmoeten er elkaar, waardoor het ook een sociale functie heeft. In deze omgeving met 10-hoog flats is het van groot belang dat bewoners een stukje buiten kunnen wandelen. Al is het alleen al om gezondheidsredenen. Verder is het belangrijk dat dit stukje groen behouden blijft omdat er behoefte aan groen is in deze omgeving met 10-hoog flats. Belangrijk is dat een deel ervan hondenuitlaatplaats is, een functie die niet kan verdwijnen in verband met het welzijn van honden en hondenbezitters.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit stukje groen langs de Klopvaart moet behouden blijven en mag niet bebouwd worden. Zeker omdat het grenst aan een Rijksmonument dat behoort tot Unesco Werelderfgoed en de Hollandsche Waterlinie en daarmee in wisselwerking staat.	
463	Hierbij delen we graag onze reactie op de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht. Allereerst; wat een mooie visie! We kunnen ons grotendeels vinden in de plannen die er toekomstbestendig en fijn voor de wijk uitzien. Wel hebben we 2 grote zorgen die we bij dezen graag delen: **1. De HOV lijn over de La Bohèmedreef** Wij wonen zelf in deze straat en los van ons eigen prettige en rustige uitzicht dat verloren zal gaan door de HOV voor de deur zal de veiligheid en rust in de buurt met name voor ouders met jonge kinderen en ouderen sterk afnemen. Verder is een groot deel van het park incl. speeltuin, voetbalveld en schaatsbaan nu goed bereikbaar vanuit de wijk, wat niet het geval zal zijn met de HOV lijn er direct tussen. Daarom stellen we voor de HOV over bestaande grote wegen (Moezeldreef en Marnedreef) te laten lopen, wat tevens enorm veel extra kosten zal besparen. We waarderen de focus op groen in de plannen en denken dat het huidige Park de Watertoren groot genoeg is om uit 2 delen te laten bestaan, zoals nu het geval is. **2. Toegang tot de operabuurt** We kunnen ons erin vinden dat de auto een minder prominente plek in de stad moet hebben in de toekomst (lagere snelheden, meer drempels, etc.). Echter, als wij de plannen goed begrijpen dan blijft er per buurt maar 1 hoofdtoegangsweg voor auto's beschikbaar en dat lijkt ons a) niet veilig en b) niet toegankelijk voor de diversiteit aan inwoners die voor hun (essentiële) beroep vaak afhankelijk zijn van de auto/busje (vaak zonder de luxe om ook thuis te kunnen werken).	**1. De HOV lijn over de La Bohèmedreef** In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaats worden. De suggestie om de HOV lijn over de bestaande Moezeldreef/Marnedreef te laten lopen is ook onderzocht. Hier is niet voor gekozen omdat het park hierdoor meer opgedeeld wordt. **2. Toegang tot de operabuurt** We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	We zouden het op prijs stellen als jullie bovenstaande mee kunnen nemen in jullie afwegingen. Vast hartelijk dank, en fijn ook dat we zoals we begrijpen geïnformeerd zullen blijven over de toekomstige stappen.	
464	Wat betekent Tuinvereniging “Ons Genot “voor mij? In 2001 ging ik mijn dochter ophalen bij een vriendinnetje waarvan de ouders een tuin hadden bij “Ons Genot”. Komend uit de binnenstad van Utrecht vond ik het inderdaad een genot. Wat een rust en ruimte. Wat veel prachtige bomen die rondom het complex lagen. Wat een mooi stukje natuur. Wat een diversiteit aan tuinen. Al snel daarna stonden wij op de wachtlijst en na anderhalf jaar werd ons wachten beloond. In de ruim 20 jaar is de betekenis van de tuin voor mij deels veranderd. Was het in eerste instantie een plek voor ons om onze gedachten te verzetten, plannen te maken voor een nieuw tuinontwerp, met kinderen en vrienden de vrije tijd door te brengen op deze bijzondere plek is het de laatste jaren daarnaast vooral ook een plek om samen met anderen van de vereniging iets moois neer te zetten. Bijvoorbeeld door samen met anderen dahlia’s op te kweken en die in een groots opgezette tentoonstelling in een weekend in augustus/september aan anderen te tonen. Veel mensen van buiten de vereniging kwamen dan ook op het complex, inclusief de toenmalige burgemeester van Utrecht, Jan van Zanen, die een groot liefhebber van dahlia’s was. Behalve dahliatentoonstellingen werd er ook elk jaar een lathyrus en een chrysantententoonstelling georganiseerd die ook elk op veel bezoekers van buiten de vereniging konden rekenen. Op dit moment zijn er geen grote tentoonstellingen meer, wellicht in de toekomst wel weer want de liefde voor dahlia’s is bij veel leden, ook nieuwe leden wel aanwezig.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De laatste jaren richt mijn aandacht zich vooral op natuurlijk tuinieren en zet ik mij samen met anderen in om o.a. bio tuinaarde, veenvrije potgrond, organische mest en bijvoorbeeld wormenmest te verkopen in de tuinwinkel op ons complex. Bijzonder te merken dat ook mensen van buiten de vereniging “Ons Genot” weten te vinden op zaterdagmorgen wanneer de winkel open is. De biologische groenten die door een vrijwilliger worden gekweekt in de grote kas en als kleine plantjes op zaterdag worden verkocht spelen hier ook een belangrijke rol in! Er is op het tuincomplex veel kennis aanwezig op het gebied van natuurlijk tuinieren, het goed verzorgen van de bodem en het bodemleven. Ik doe daar zeker ook mijn voordeel mee en draag deze kennis ook weer over aan familie en vrienden buiten het complex. Het goed verzorgen van de tuin vertaalt zich tenslotte in een prachtig complex waar veel bijzondere insecten, reptielen (ringslang) ooievaars (al een aantal jaren een nest) bijzondere (inheemse) planten zich een plek hebben weten te veroveren. Ik moet er niet aan denken dat dit een grote grasmat wordt met witte lijnen, doelpalen en 24 paar voeten die hier over het gras denderen, aangemoedigd door enthousiaste fans. Wat een verarming! Liever zou ik zien dat het complex behouden blijft voor alle leden, de jonge gezinnen die net begonnen zijn op het complex en nog zoveel plannen hebben maar ook dat we er met elkaar voor kunnen zorgen dat nog veel meer mensen het tuincomplex gaan leren kennen. Dat we wandelaars wellicht kunnen inspireren door de grote diversiteit aan tuinen op ons mooie complex met al dat groen, net zoals dat met mij ruim 20 jaar geleden is gebeurd!	

Nr.	Reactie	Antwoord
465	Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid om mijn mening en zorgen te delen over de omgevingsvisie Overvecht. Allereerst wil ik aangeven dat ik het initiatief van een omgevingsvisie voor de hele wijk een goed initiatief vind. Er is duidelijk een meerjarenplan voor de hele wijk opgesteld en die werkwijze vind ik goed. Echter ik heb ook meerdere bezwaren en zorgen rondom de plannen die er nu liggen. Eerst volgen hier mijn opmerkingen over het gebied waar ikzelf woon: buurt Zambesidreef, gedeelte aan het begin van de Carnegiedreef: Zelf woon ik inmiddels 10 jaar met erg veel plezier en tevredenheid in de 10-hoog flat aan de Kwangodreef (de flat die aan de achterkant uitkijkt op het parkje van de Antilopedreef gelegen aan de Carnegiedreef). In de omgevingsvisie staat mijn flat en parkje samen met de parkjes en flats links en rechts van onze flat ingekleurd als rood, hoogstedelijk gebied waar extra woningen bijgebouwd kunnen worden. Nu ben ik niet perse tegen extra woningbouw. Ik snap heel goed dat er vanwege de woningnood extra woningen bijgebouwd moeten worden, ook in Overvecht. zelfs in het stukje waar ikzelf woon (dat gebeurt nu al bij de Ivoordreef). Maar ik maak me bij deze plannen wel zorgen over de leefbaarheid van de mensen die er nu al wonen en ook de mensen die erbij komen wonen. Als ik nu uit het raam van mijn tussenwoning kijk (dat is richting de Carnegiedreef), kijk ik naast de hele mooie, hoge bomen van het parkje uit op 5 andere 10-hoog flats. Wat ik daarmee wil aangeven is, dat dit deel van de wijk al heel erg dichtbevolkt is. Ik vraag me echt af waarom het de gemeente het een goed idee lijkt om dat heel erg dichtbevolkte gebied nog drukker te maken. De overlast die nu door bewoners wordt ervaren, komt vooral door dat er al erg veel mensen op een klein stukje grond wonen. In de plannen worden dit alleen nog maar meer mensen en ik denk dat de overlast daardoor ook echt alleen maar erger wordt en de leefbaarheid afneemt. Het kan er dan straks wel gelikter uitzien, maar het wordt echt nog drukker en dat geeft gewoon meer overlast. Bovendien vraag ik me af waarom de extra woningen gebouwd moeten worden op een plek waar het al zo	Goed te horen dat u met veel plezier woont in Overvecht. In uw reactie komen zorgen aan bod over leefbaarheid, inwonerdichtheid, hoogstedelijke gebieden en behoud van de groene rustige binnenhoven, uitzicht, hittestress, bouwhoogten en de effecten ervan. En u geeft 3 voorwaarden aan waarmee u met wat extra bebouwing zou kunnen leven. Hierna zal elk aandachtspunt worden beantwoord: We streven er naar dat elke ruimtelijke ingreep bijdraagt aan bredere wijkverbeteringsdoelen voor de Overvechtse inwoners. inwonerdichtheid De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie geven we daar spelregels voor en verdere invulling aan. Dit is per kleur gebiedstype verschillend (hoofdstuk “Ruimte voor Groei”. Leefbaarheid Leefbaarheid en sociale cohesie zijn in de Omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "Ruimte voor Groei" en “Verschillend voor iedereen” uitgangspunten gegeven die ingaan op: - een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen - het zorgdragen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk

Nr.	Reactie	Antwoord
	dichtbevolkt is en niet op een plek waar de bevolkingsdichtheid minder is. Het voelt een beetje of ons deel van de wijk wordt opgeofferd om het in andere delen van de wijk leefbaarder te maken. Nu wordt het verkocht in deze omgevingsvisie als dat het een bruisend hoogstedelijk gebied wordt, maar als huidige bewoner ben ik daarvoor 10 jaar geleden niet op deze plek komen wonen. Als ik dat had gewild, was ik wel ergens anders gaan wonen. Ik woon nu in een fijne woonwijk en ik wil graag in een leefbare, fijne woonwijk blijven wonen. Bovendien maak ik me ook wel zorgen dat een verdere verstedelijking zorgt voor nog meer hitte in de zomer, want de hitte blijft nu al erg hangen tussen alle hoogbouw. Bovendien geeft de legenda kleur rood ook aan dat er de mogelijkheid is voor sloop en nieuwbouw. Zoals eerder gezegd woon ik met heel veel plezier, al 10 jaar in mijn woning en ik zou het echt verschrikkelijk vinden als mijn flat gesloopt wordt voor nieuwbouw. Ik zou heel graag nog vele jaren in mijn huidige woning willen wonen. Ik weet dat niet alleen de gemeente hier uiteindelijk over gaat, maar mijn woningbouwcorporatie, echter ik wil het hier ook aangeven. Als er in ons stukje toch extra huizen bijgebouwd moeten worden (wat waarschijnlijk de realiteit is), dan zou ik er mee kunnen leven dat er aan de plint (de kant van het parkje aan de Carnegiedreef) extra hoogbouw gebouwd wordt, mist er aan de volgende 3 voorwaarden wordt voldaan: 1) De Carnegiedreef daadwerkelijk een groenstrook wordt met busbaan en geen weg meer is voor "normaal verkeer", zodat we niet én met extra huizen (en de overlast die daarvan komt) zitten én we ook de overlast houden van een drukke verkeersstraat die de Carnegiedreef nu is. Dus niet dubbel inleveren op onze woonomgeving. 2). Het parkje (grotendeels) behouden blijft inclusief de hoge bomen die er nu voor zorgen dat ik woonende op de 9e verdieping toch het idee heb dat ik in het groen woon, terwijl ik in zeer dichtbevolkt gebied woon. Het parkje is de gedeelde achtertuin voor de bijna 200 huishoudens die er direct aan wonen. Hier kunnen onze kinderen veilig spelen terwijl we	aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied). - bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen) Hoogstedelijke gebieden en groene binnenhoven Na aanleiding van de participatie en de zorgen over de groene hoven en hoogstedelijke gebieden hebben we de rode hoogstedelijke gebieden opgesplitst in twee gebiedstypen met verschillende spelregels; namelijk de rode “hoogstedelijke gebieden” (Overvecht Centrum en Stationsomgeving), en de rood-oranje gearceerde “Centrale as" gebieden. In hoofdstuk “Ruimte voor groei” is per kleur gebiedstype de opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en aangescherpt: type ontwikkeling (inclusief uitspraak over sloop-nieuwbouw), bouwhoogten en hoogbouw, groen/openbare ruimte, programma, parkeren en de woonmix. In de rood-oranje gearceerde gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven, maar in een meer stedelijke compacte vorm met begeleidende bebouwing aan de Centrale as (Carnegiedreef). Bestaande situatie en nieuwe ontwikkelingen smelten hier samen tot een nieuw verdicht woonmilieu met aangename menselijke maat. Bij de hoven in deze gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven én zorgen we dat er begeleidende bebouwing komt aan de Centrale as. Groen krijgt bij de verdichtingsopgave altijd een belangrijke plek. De mate waarin is maatwerk en een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en

Nr.	Reactie	Antwoord
	vanuit de flat zicht op ze hebben. Zeker na de opknapbeurt van "Het Groene Lint" wordt het park intensief gebruikt door de bewoners die allemaal geen tuin hebben, maar alleen een balkon. Ook is dit de plek waar we tijdens hete zomers verkoeling vinden, als het in onze huizen erg warm wordt. Dit is het enige groen waar ik op uitkijk in mijn tussenwoning. Deze parkjes zijn dus heel erg belangrijk voor ons en voor mij is het een van de belangrijkste redenen dat ik er met veel plezier woon. 3). De nieuwe hoogbouw is niet massief 50 meter hoog. Als we als een soort van compensatie voor de nieuwe hoogbouw de groenstrook van de Carnegiedreef krijgen, dan is het ook wel prettig als we daar vanuit onze huizen iets van kunnen zien en niet alleen uitkijken op een muur van 50 meter hoog, die ook een groot deel van ons zonlicht tegenhoudt. Liever heb ik het zelf zo laag mogelijk, maar waarschijnlijk wordt de nieuwbouw aan de Carnegiedreef hoge hoogbouw. In dat geval zou een getrapte gevel wel erg prettig zijn. Dan heb ik voor de Zambesidreef e.o. nog een paar meer algemene opmerkingen: * Voor het gedeelte van de buurt grenzend aan de Einsteindreef staan er veel veranderingen ingetekend of zijn al aan de gang (Ivoordreef, ZONOR gebied en in de omgevingsvisie het roodgekleurde gebied waarin ik dus woon). Ik ben als bewoner een beetje bang dat we de komende 15 jaar in een grote bouwput wonen en ik vraag me af of de gemeente daar ook rekening mee houdt. We hebben nu ook al geluids- en bouwoverlast van de grote renovatie van de flats aan de overkant van de Carnegiedreef en de werkzaamheden aan de Ivoordreef. Begrijp me goed, ik ben niet tegen renovatie of wijkverbetering, maar bij deze plannen lijkt het erop dat we jarenlang overlast hebben. Dus ik zou graag willen dat jullie daar ook oog voor hebben en rekening mee houden, zodat dit beperkt blijft. * Mijn huisartsenpraktijk Dokters op Dreef (voorheen huisartsenpraktijk Carnegiedreef) is gevestigd in het parkje van de Giraffedreef. Dit is een	meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. Afhankelijk van de huidige situatie zal het groen ter plekke: - kunnen toenemen (Overvecht Centrum), - ongeveer gelijk blijven (bijvoorbeeld groene hoven) - afnemen (bouwen in de groene hoofdstructuur), wetende dat je in de hele wijk (buurten, groen raamwerk,…) veel meer groen gaat toevoegen. Bouwhoogten In het hoofdstuk “Ruimte voor groei” zijn per kleur gebiedstype de uitgangspunten voor bouwhoogten, bebouwingstypologie en architectuur aangegeven. We gaan in de rood-oranje “Centrale as” gebieden uit van een stedelijke laag van 6 bouwlagen (lager indien nodig met bezonning) met mogelijk terugliggende hoogteaccenten tot 50 meter. Nieuwe bebouwing wordt altijd zorgvuldig ingepast, daarbij houden we rekening met een goed microklimaat: zoals wind, bezonning, geluid (zowel op de gevel als in de binnenhoven), voorkomen hittestress. Een en ander is voor hoogbouw in een apart kader en paragraaf aangegeven. We volgen hierin sowieso de kwaliteitsrichtlijnen uit de Stedenbouwvisie. Wat en hoe hoog de (on)mogelijkheden zijn vergt nader onderzoek. Het kan betekenen dat uw uitzicht verandert. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder

Nr.	Reactie	Antwoord
	hele fijne huisartsenpraktijk en ik hoop dat de gemeente hen vervangende huisvesting dicht in de buurt beschikbaar stelt als ze vanwege de wijkverbeteringen uit hun huidige huisvesting weg moeten. Dan nu nog wat algemene opmerkingen: * In de plannen worden veel doorgaande wegen afgesloten. Ik maak me serieus zorgen over de ontsluiting en bereikbaarheid van de wijk. Vooral ook voor mensen die bijvoorbeeld voor het bezoek aan een zorgverlener van de ene buurt in Overvecht naar de andere moeten en die dit niet per fiets of lopend kunnen. Ik ben zelf helemaal voor de wijk minder auto georiënteerd maken, maar als al het autoverkeer dat van het ene deel van de wijk naar een ander deel van de wijk moet via de ringweg moet, dan houd ik echt mijn hart vast. Ik ben bang voor net zo'n verkeersopstopping die nu al regelmatig bij de Marnixstraat voor problemen zorgt. * Ik denk dat er in de wijk best een aantal parkeerplaatsen kunnen verdwijnen om de wijk bijvoorbeeld groener te maken. Maar in deze wijk wonen veel mensen die onregelmatige diensten werken (vroege of late diensten in de zorg, vroege diensten bij PostNL). Als deze mensen (vooral vrouwen) in het donker ver moeten lopen naar hun geparkeerde auto, die ze nodig hebben omdat op hun werktijden het OV niet rijdt, dan kan dat zorgen voor een groot gevoel van onveiligheid. Ik denk dat het belangrijk is dat de gemeente zich realiseert dat veel mensen in Overvecht geen 9 tot 17 kantoorbaan hebben en parkeren voor hun eigen flat dus geen extreme luxe is, maar noodzakelijk. * Ik zou graag zien dat er ook een goede en snelle busverbinding komt richting het USP. Er studeren ook veel in Overvecht wonende jongeren aan de universiteit en hogeschool. Voor corona was er tijdelijk een directe verbinding tijdens de ochtend- en avondspits. Het lijkt me wenselijk dat deze verbinding in de toekomst terugkeert. * Een van de kenmerkende dingen van Overvecht zijn de pierenbadjes die in de zomer altijd intensief gebruikt worden voor verkoeling door	plan of initiatief zal apart worden besloten. Mocht er toch sprake zijn van nadelige gevolgen voor u, dan kunt u in bepaalde gevallen aanspraak maken op nadeelcompensatie. Carnegiedreef-Zamenhofdreef wordt groene parkzone De Carnegiedreef-Zamenhofdreef transformeert naar een aantrekkelijke, bruikbare, groene, autovrije parkzone met een HOV-lijn. Fietsers en wandelaars krijgen hier ruimbaan. Dit en begeleidende bebouwing aan de Centrale as zorgt er voor dat de binnenhoven rustiger worden. De Carnegiedreef-Zamenhofdreef wordt levendiger en aangenamer met voorzieningen, wandelende, fietsende en recreërende mensen. De nota geeft richting, maar het is niet de bedoeling dat alles in één keer wordt uitgevoerd. We begrijpen uw zorgen goed; langdurige bouwoverlast kan een flinke impact hebben op uw leefomgeving. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie blijven we aandacht hebben voor een evenwichtige planning en zoeken naar manieren om de hinder voor omwonenden te beperken. Wij willen het voorzieningenniveau in Overvecht gelijk houden en waar mogelijk verbeteren. Mocht dit bij de uitwerking van de omgevingsvisie Overvecht aan de orde komen dat de huisartsenpraktijk aan de Giraffedreef daar niet kan blijven, dan wordt in nauwe samenwerking met eigenaar en huurders gezocht naar een geschikte alternatieve locatie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	jonge kinderen. Ik zou het erg op prijs stellen dat deze behouden blijven, of in het geval van de Ivoordreef weer terugkomen. Na deze lange opsomming van zorgen en bezwaren wil ik tot slot meegeven dat ik veel dingen in de omgevingsvisie positief vind. Zo vind ik het bijvoorbeeld erg goed dat het gebied rondom het winkelcentrum Overvecht en het station Overvecht worden aangepakt en opgeknapt.	Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. In de ontwerp omgevingsvisie gaan we uit van een snelle busverbinding richting Utrecht Centrum/ Centraal en richting Utrecht Oost/USP. De spetterbadjes blijven behouden, ze zijn inderdaad erg belangrijk voor verkoeling tijdens hete zomerdagen. Bij de Ivoordreef komen het pierenbadje terug in het gebied.
466	**A.g.v. alle afbeeldingen zijn de gehele zienswijzen in bijlage 2 opgenomen.** <u>Zienswijze op ontwerp omgevingsvisie Overvecht</u> Op 8 april heeft het college de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht ter visie gelegd voor inspraak. Hierbij maken wij aan u onze zienswijze kenbaar op deze ontwerp-Omgevingsvisie. **1. Positionering CVvE** De Coöperatieve Vereniging van Eigenaren in het Winkelcentrum Overvecht U.A. (hierna: de CVvE) is belast met het beheer van alle collectieve voorzieningen in het winkelcentrum Overvecht en het bewaken van het collectieve belang van al haar leden. Daarnaast heeft de CVvE eind 2022, met instemming van haar Algemene LedenVergadering, een intentieovereenkomst gesloten met de gemeente Utrecht met als doel om de haalbaarheid te onderzoeken van een Herontwikkelplan voor het gebied van het winkelcentrum, als significant onderdeel van het Masterplan Overvecht Centrum. Binnen het areaal van het bestaande winkelcentrum zijn ruim 50 vastgoedeigenaren (verplicht) lid van de CVvE. Het winkelcentrum omvat ruim 100 winkels en horecazaken. Bij elkaar zorgen deze winkels en horecazaken voor zo'n 1.000 banen. Daar is nog niet de	<u>Reactie op zienswijze op ontwerp omgevingsvisie Overvecht</u> *1. Laat betrekken CVvE* De CVvE is inderdaad pas later betrokken bij het proces van de omgevingsvisie Overvecht, omdat wijkberichten zijn gestuurd naar adressen in de wijk Overvecht, en per abuis niet naar de eigenaren van het winkelcentrum met een adres buiten Overvecht. U bent betrokken vanaf de presentatie van de eerste versie van de omgevingsvisie Overvecht in oktober/november 2023. Daarna hebben wij ook een aantal keren apart gesproken met vertegenwoordigers van de CVvE, zodat u uw zorgen duidelijk onder onze aandacht kon brengen. *4. De twee varianten - PlanMER* De reacties op het planMER zijn beantwoord in onze reactie op de zienswijze op het planMER hieronder. *5.De twee varianten en het participatieproces* Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Zoals u ook aangeeft, blijkt bij sommige thema's, zoals vergroenen en

Nr.	Reactie	Antwoord
	indirecte werkgelegenheid in meegeteld,zoals bij toeleveranciers, onderhoudsbedrijven, schoonmaak, etc. Daarmee is winkelcentrum Overvecht een belangrijke maatschappelijke factor in de wijk. Zeer laat aangehaakt Als eigenaren hebben wij vanuit het team Omgevingsvisie van de gemeente bij de opeenvolgende participatierondes 1 in 2023 géén uitnodigingen, wijkberichten, enquêtes of wat dies meer zij ontvangen! Dat wordt misschien verklaard door het feit dat een eigenaar van een winkelpand zijn of haar postadres op een andere plek heeft dan het winkelpand. Maar betekent wel dat wij pas zeer laat in het proces door de gemeente op de hoogte zijn gebracht. Pas in september ’23 kregen wij van het team Masterplan Overvecht Centrum bericht over informatiebijeenkomsten over de Omgevingsvisie Overvecht. Twee zienswijzen In de voorliggende zienswijze gaan wij in op de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht: de onnavolgbaarheid van de keuze voor Variant 1 als basis voor de ontwerp-Omgevingsvisie, de vooringenomenheid van de opsteller, onze kanttekeningen bij het participatieproces, de verwachte negatieve – maar niet onderzochte! – maatschappelijke en economische effecten van keuzes op gebied van mobiliteit, de ontbrekende randvoorwaarden voor die keuzes, en onze oproep om één stapje terug te doen zodat gekomen wordt tot een best of both worlds-variant waarmee de ambities en doelen van de Omgevingsvisie bereikt worden zónder de negatieve effecten. In een separate zienswijze gaan wij in op het PlanMER: de omissies, onjuistheden, tekortkomingen (zowel inhoudelijk als procedureel) en de vooringenomenheid van de opsteller. Beide zienswijzen dienen als complementair aan elkaar te worden beschouwd. **2. Masterplan Overvecht Centrum: het doelenkader**	betere verbindingen, het draagvlak groot. Voor andere thema’s, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij veel Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. We hebben alle meningen en belangen zo transparant mogelijk in beeld gebracht, zodat de gemeenteraad uiteindelijk een besluit kan nemen. *6. In een aantal stappen naar een onnavolgbare keuze* U geeft aan hoe opbrengst uit de participatie wel of niet is meegenomen in opeenvolgende fases. Het klopt dat de tussenproducten niet altijd één op één de opbrengst van de participatie weerspiegelen. De tussenproducten in de verschillende fases zijn niet alleen gebaseerd op de opbrengsten vanuit de participatie, maar bijvoorbeeld ook op basis van verder onderzoek, ontwerpstudies en voortschrijdend inzicht. Daarbij zijn soms andere keuzes gemaakt dan vanuit de participatie naar voren kwam. Ook hierbij geldt dat we deze keuzes zo transparant mogelijk hebben weergegeven, zodat de gemeenteraad uiteindelijk een besluit kan nemen. *7/8/9. Reistijd, autobereikbaarheid en variant 1* Bij het maken van de (ontwerp) omgevingsvisie en het masterplan Overvecht Centrum is ook gekeken naar het effect van ingrepen op de reistijd. Effecten specifiek voor Overvecht Centrum zijn ook met u besproken. Verder is ook, zoals ook door u benoemd, gezamenlijk opdracht gegeven voor een onderzoek naar de economische effecten en

Nr.	Reactie	Antwoord
	Alvorens in te gaan op de ontwerp-Omgevingsvisie, nemen wij u graag mee in de kaders en uitgangspunten van het Masterplan Overvecht Centrum, die voor de CVvE (en voor alle andere partijen die meedenken en -investeren in de planvorming van het Masterplan) vanaf de start op tafel liggen. Het proces is in 2022 gestart met het opstellen van de Gebiedsopgave (‘stuurdocument voor het Masterplan’) voorzien van een Doelenkader. Het derde hoofdaspect van het Doelenkader is Mobiliteit. Als één van de twee doelen is daarbij geformuleerd: 3.2 Goede publieke bereikbaarheid en toegankelijkheid: “De goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van het gebied maakt het aantrekkelijk en eenvoudig om het gebied te bezoeken. Naast een comfortabele verbinding via het openbaar vervoersnetwerk, is het gebied ook goed bereikbaar voor voetgangers, fietsers en auto’s.” Eind 2022 is de Ruimtelijke Basisstructuur tot stand gekomen, als opstap voor het Masterplan. Bouwsteen nummer 1 voor die Ruimtelijke Basisstructuur is ‘Verbonden centrum (er naar toe gaan en er komen)’. Over de verschuivende aandacht voor modaliteiten is gezegd: “Toen Overvecht werd gebouwd dacht iedereen dat de auto het antwoord was op alles. Daarom kreeg de auto in de stedenbouwkundige opzet en ruimtelijke plannen veel ruimte. Dit zien we terug in de ruime opzet van de wijk, met brede dreven en grote parkeervelden. Tegenwoordig zien we dat de auto voor sommige dingen zeker een goed vervoersmiddel is, maar dat hij ook erg veel ruimte inneemt. Daarom hebben we veel aandacht voor andere vervoersmiddelen: de voetganger, fiets en OV. Het betekent niet dat de auto helemaal verdwijnt; het centrumgebied en zijn functies blijven goed bereikbaar met de auto. Maar veel aandacht gaat in de oversteekbaarheid van de omliggende straten en het voor alle leeftijden goed toegankelijk maken van het gebied.” Op bovenstaande twee kaartjes is de structuur weergegeven van de OV-haltes en van het stedelijke en lokale autowegennet zoals opgenomen in de Ruimtelijke Basisstructuur voor het Masterplan. Te	doen we op dit moment mee aan een breder onderzoek naar mobiliteit en bestedingen. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de omgevingsvisie paragraaf Veilig en verbonden. Met de verandering van een aantal knips tussen de buurten naar mogelijk locaties voor aanvullende maatregelen wordt het met name voor bewoners mogelijk om toch een kortere route te kiezen in plaats van om de wijk heen. Ook hebben buurten hiermee meer dan één in-/uitgang. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de verdieping van de omgevingsvisie hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Juist ook voor kortere verplaatsingen zien we door het investeren in goede alternatieven voor de auto ook veel kansen voor een verschuiving van de auto naar lopen, fietsen en openbaar vervoer. *10. Omgevingsvisie Overvecht deel B* Uitvoeringsstrategie De knips tussen de buurten waren in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen om doorgaand autoverkeer volledig uit de buurten te weren. In de definitieve omgevingsvisie worden deze knips echter niet langer

Nr.	Reactie	Antwoord
	zien is dat de lokale autoverbindingen (rood pijltje in de legenda) hier het uitgangspunt zijn! **3. Twee varianten voor de Omgevingsvisie Overvecht** De raad heeft uitgangspunten en doelstellingen meegegeven in een uitgangspuntennotitie (mei 2023). Daarop zijn door het gemeentelijke projectteam gaandeweg twee in hoofdzaak verschillende varianten uitgewerkt – overigens zónder dat deze ook echt als twee verschillende varianten in het participatieproces benoemd zijn, maar daarover later meer. Variant 1: 'Transformatieve ontwikkeling'. Dit alternatief gaat uit van een centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto- en HOV waarbij er wordt ingezet op de totale mobiliteitstransitie. De hiërarchie speelt binnen dit wegennet een grote rol. Vanuit een centrale sterk verdichte as door het hart van Overvecht wordt maximaal ingezet op het gebruik van het OV waarbij de Carnegiedreef als centrale as een belangrijke rol gaat vervullen. Dit alternatief zet in op autoluwe woonstraten waarbij autoverkeer met behulp van 'knips' naar de ontsluitingswegen geleid gaat worden. (citaat PlanMER) Variant 2: 'Organisch optimaliseren'. In dit alternatief verspreidt de verdichting zich over verschillende delen van Overvecht. De bestaande wijkstructuur is hierbij het uitgangspunt. Deze variant gaat uit van een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. De auto maakt in dit alternatief gebruik van de bestaande verkeerstructuur. (citaat PlanMER) **4. De twee varianten - PlanMER** Beide varianten zijn in het PlanMER doorgerekend op basis van een toevoeging van 7.000 woningen en 4.300 arbeidsplaatsen. Met beide varianten worden de meeste van de doelen bereikt, en met beide varianten is de gewenste verdichting mogelijk. De twee varianten scoren verschillend op de verschillende thema's.	vastgelegd en zijn ze ook niet noodzakelijk gekoppeld aan de vervanging van de riolering. Omdat we de openbare ruimte in één keer goed willen aanleggen, volgen we bij herinrichtingen wel de planning van de rioleringsvervangingsopgave. Deze planning is echter nog niet vastgesteld. In de beleidsnota bieden we inzicht in de fasering van de verschillende ontwikkelingen. Dit inzicht is niet bedoeld om exacte jaartallen te bepalen per ontwikkeling, maar om de onderlinge afhankelijkheden en prioriteiten te beschrijven. In de aanvulling MER is het onderscheid tussen de alternatieven 1 en 2 verder beschreven. *Onderbouwing mobiliteit* Vanwege de gewijzigde inzichten met betrekking tot de knips, is dit hoofdstuk gedeelte herschreven. Zie ook 7/8/9 hierboven. *Relatie knips – NRU* In de genoemde NRU-studie die nu wordt uitgevoerd, wordt nadrukkelijk gekeken naar de effecten van de maatregelen uit de omgevingsvisie. Met de aangepaste visie ten aanzien van de knips zullen de verkeerstoenames op de NRU minder zijn dan uit de eerdere modelberekeningen is gekomen. *Ontwikkelrichting woonsamenstelling Zamenhofdreef e.o.* Het percentage sociale huur in Zamenhofdreef is op dit moment 22%. Dat is een stuk lager dan gemiddeld in Overvecht en dan het stedelijk gewenste gemiddelde van 35%. Bij het toevoegen van woningen in het centrum vinden we het daarom belangrijk dat dit percentage groeit.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De effectanalyses in het PlanMER bevatten diverse hiaten en tekortkomingen. Die leggen wij bloot in de hierboven benoemde aparte zienswijze op het PlanMER. Toch laat ook dit gebrekkige PlanMER al zien dat een keuze voor Variant 1 allerminst een logische keuze is. Met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water scoort Variant 2 volgens dit PlanMER beter dan Variant 1. Als bovendien de scoretabel zou worden gecorrigeerd op basis van de omissies, onjuistheden en subjectieve waarderingen die wij in de separate zienswijze signaleren, dan zou Variant 2 óók beter scoren op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Tenslotte: Variant 2 draagt niet de zeer negatieve effecten in zich voor autobereikbaarheid van woonbuurten en van wijkvoorzieningen. Het lijdt geen twijfel dat het totale scorebeeld in het PlanMER nog meer in het voordeel van Variant 2 zal wijzen indien bovengenoemde aspecten (alsnog) worden meegenomen in de beschouwing. Zie voor een onderbouwing van het bovenstaande onze separate zienswijze op het PlanMER. **5. De twee varianten en het participatieproces** Participatierondes. In een aantal rondes heeft de gemeente de wensen en ideeën van bewoners opgehaald en zijn er mogelijke uitwerkingen van de verschillende deelaspecten geschetst en voorgelegd. Bij een groot aantal deelaspecten is het beeld ófwel: • dat er geen principiële of grote verschillen zijn tussen Variant 1 en Variant 2, en dat men de geschetste denkrichting (dus van de beide Varianten) ondersteunt, ófwel • dat de meningen breed verdeeld liggen, zoals bijvoorbeeld over de vraag of de verdichting geconcentreerd zou moeten plaatsvinden of meer verspreid door de wijk. Maar bij het deelaspect 'Veilig en verbonden' komt een duidelijk beeld naar voren: dat men enerzijds zoekt naar vergroting van verkeersveiligheid, lagere snelheden, minder doorgaand verkeer dat	*11.* De tussenproducten in de verschillende fases zijn niet alleen gebaseerd op de opbrengsten vanuit de participatie, maar bijvoorbeeld ook op basis van verder onderzoek, ontwerpstudies en voortschrijdend inzicht. Daarbij zijn soms andere keuzes gemaakt dan vanuit de participatie naar voren kwam. Ook hierbij geldt dat we deze keuzes zo transparant mogelijk hebben weergegeven, zodat de gemeenteraad uiteindelijk een besluit kan nemen. Wij herkennen ons niet in het beeld dat u schetst over wie de omgevingsvisie ontworpen heeft. Ook als gevolg van het uitgebreide participatieproces hebben we veel verschillende Overvechters gesproken. We hebben daarmee een goed beeld gekregen van wat veel Overvechters belangrijk vinden. Mede op basis hiervan hebben we de omgevingsvisie vorm gegeven en zijn keuzes gemaakt. Soms zijn ook andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. *Relatie NRU – Variant 1* Met de aangepaste visie ten aanzien van de knips zullen de verkeerstoenames op de NRU minder zijn dan uit de eerdere modelberekeningen is gekomen. De gekozen aanpak met monitoring en mogelijk aanvullende maatregelen biedt flexibiliteit om maatregelen later te bepalen. *Detailhandel op bedrijventerrein* In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is geen onderscheid gemaakt tussen perifere detailhandel en detailhandel. In de gemengde zone staan wij detailhandel toe. Voorgestelde tekstpassages zijn niet toegevoegd.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geen bestemming heeft in de wijk, betere oversteekbaarheid en meer ruimte voor fietsers en voetgangers, maar dat men anderzijds het behoud wil van de autoverbindingen tussen buurten en wenst dat de buurten ook goed voor auto's ontsloten blijven. Er is in (grote) meerderheid negatief response gegeven op de suggestie om allerlei 'knips' in het autonetwerk te leggen waardoor men bij autogebruik te maken zal krijgen met omrijden, langere reistijden naar voorzieningen in de wijk en flinke kans om vast te komen staan in de eigen wijk. Men heeft een duidelijke voorkeur 2 voor het versmallen van buurtstraten (aanpassing wegprofielen) in plaats van het leggen van knips. Daarmee kan zonder meer gesteld worden dat uit de participatierondes blijkt dat bewoners in (grote) meerderheid tegenstander zijn van dit onderscheidende aspect van Variant 1, namelijk de radicale ingrepen in het autonetwerk. Men vraagt de verkeersveiligheid te vergroten, de snelheden te verlagen etc. door aanpassingen van de wegprofielen én om daarbij de interne autoverkeersstructuur en onderlinge verbindingen binnen de wijk te behouden. Dat laatste is het kenmerk van Variant 2. Zie hieronder een illustratie van het bovenstaande beeld, uit de enquête van oktober '23. Er wordt zeer positief gereageerd op deze tekst: "Buurtstraten worden groener en verkeersveiliger. Autoverkeer rijdt 30 of 15 kilometer per uur. Sommige straten worden ingericht als fiets- en voetgangerstraat, waarbij auto's en/of openbaar vervoer te gast is. Door de buurt rijdt frequent buurtgericht openbaar vervoer." Maar er wordt overwegend negatief gereageerd op deze tekst: "Met de auto kun je de buurt <naam buurt> alleen via de <naam dreef> in- en uitrijden." Hier blijkt scherp uit dat het veel uitmaakt hoe een vraag gesteld wordt, wat er wordt gecombineerd in een vraagstelling, en dus welke conclusie je mag verbinden aan bepaalde uitkomsten van enquêtes of 'ophaalrondes'. Een andere illustratie: Op p.16 van het Participatieverslag staat: "Uit verschillende gesprekken en	<u>Reactie op zienswijze op planMER</u> *Publicatie NRD* Voor de zomervakantie (op 29 juni 2023, Gemeenteblad) is er een vooraankondiging geweest van de aanstaande publicatie van de NRD in het Gemeenteblad. Wij nemen uw opmerking mee in de evaluatie van de participatie. *Aanvulling MER* Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de Aanvulling MER. De genoemde maatschappelijke en economische effecten zijn inderdaad niet onderzocht in het MER omdat dit niet past binnen de scope en het detailniveau van het MER. *Meer ruimte voor lopen, fietsen en OV, maar auto blijft welkom* Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	enquêtes blijkt dat men het versmallen van buurtstraten wel ziet zitten, maar er vooral veel weerstand is tegen het beperken van doorgaand verkeer (zoals ook uitgelegd onder ‘verbeteren van de verkeersveiligheid’). Zo willen sommigen bijvoorbeeld niet dat de Gangesdreef afgesloten wordt voor autoverkeer. Dit is al eens eerder door de gemeente geprobeerd en destijds door bewoners tegen gehouden.” Bij die laatste zin dringt zich de vraag op: voor wie is de gemeente? Zie bijlage 1 voor een aantal annotaties bij het participatieverslag waarmee het bovenbeschreven beeld verder wordt geïllustreerd. Wij hechten er namelijk aan dat het Participatieverslag niet alleen maar gehanteerd wordt om ‘het vinkje te kunnen zetten’ op de geleverde inspanningen (die er zeker zijn geweest), maar dat óók intrinsiek wordt gekeken wat de werkelijke inbreng is geweest (ook: in reactie op welke voorstellen of beelden). **6. In een aantal stappen naar een onnavolgbare keuze** Hieronder in vogelvlucht een weergave van wat er tijdens de verschillende fasen bij bewoners is ‘opgehaald’ en door de gemeente op tafel is gebracht om op te reageren, en de onnavolgbaarheid van de keuze om in de concept Omgevingsvisie enkel voort te bouwen op Variant 1. Uitgangspuntennotitie (raad, mei 2023). Het vertrekpunt was (citaat): Er zal spanning zitten tussen verschillende thema’s zoals bijvoorbeeld het behouden van de hoeveelheid groen en de toevoeging van woningen of het inpassen van mobiliteitsoplossingen. De Omgevingsvisie brengt de spanning in beeld zodat er door de Raad afgewogen keuzes kunnen worden gemaakt. Spoiler: de genoemde spanning is in het PlanMER inderdaad in beeld gebracht, in de ‘Onderbouwing’ (deel B) is op wankele argumenten naar een keuze toegeschreven, en in de concept Omgevingsvisie (deel A) is de spanning – dan wel een keuzemogelijkheid – geheel niet meer terug te lezen.	Deze en andere zienswijzen zijn gebruikt bij de doorontwikkeling van de omgevingsvisie. We hebben de omgevingsvisie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Een mobiliteitsaanpak waarbij monitoring en gerichte maatregelen centraal staan is nu opgenomen in de omgevingsvisie. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de omgevingsvisie. *Omgevingsvisie bevat onderdelen uit beide alternatieven* De onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd. *Knips* In het onderzochte alternatief 1 was ook op de Tiberdreef en de Amazonedreef geen doorgaand verkeer mogelijk. In alternatief 1 is voor de Amazonedreef uitgegaan van een knip meer naar het westen en voor de Tiberdreef meer in Overvecht (waardoor omgeving Rubicondreef afrijdt via Mr. Tripkade). In de (ontwerp) omgevingsvisie is het autonetwerk verder uitgewerkt en zijn onder andere deze voorgestelde knips inderdaad op een andere plek gelegd dan in alternatief, maar met de verwachting dat dit niet heel veel effect heeft op de effectbeoordeling. *Groen in het gebied* De indicator 'Groen in het gebied' is beoordeeld op een vijfpuntschaal. Op deze schaalverdeling heeft het relatief beperkte verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2 niet geleid tot een andere beoordelingsklasse. *Ruimtelijke kwaliteit*

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dus waar kan de raad dan nog ‘afgewogen keuzes’ over maken? Fase 1. In Fase 1 zijn veel waarden en deeloplossingen aangedragen die niet verwerkt zijn in Variant 1 en die dus niet terug komen in de concept Omgevingsvisie. Knips zijn in deze fase in het geheel niet genoemd door het gemeentelijke projectteam. En ook niet gevraagd door deelnemers. Fase 2. Op basis van input uit Fase 1 is door het gemeentelijke projectteam een aantal oplossingsrichtingen en uitwerkingen bedacht en aan bewoners voorgelegd. Daarbij zijn veel reacties, suggesties en nuances gegeven die niet terug komen in de concept Omgevingsvisie. Dit terwijl de belofte letterlijk luidde: De opbrengst van fase 2 wordt in fase 3 verwerkt in een contour omgevingsvisie waarover een volgende ronde participatie wordt gehouden. Fase 3. In deze fase is een ’50-70%-versie’ van de omgevingsvisie op tafel gelegd. Deze is gebracht als een resultaat van de voorgaande fasen, maar dat is aantoonbaar niet het geval. De keuzes zoals gepresenteerd in Fase 3 komen uit de lucht vallen en volgen niet als logische keuze op de eerder gepresenteerde mogelijkheden en de daarop gedane inbreng in de participatierondes. Zie bijlage 2 voor een aantal annotaties bij de ‘opbrengst’ van bovenstaande fasen. **7. Het effect op reistijd – voor bewoners** Noch in het PlanMER, noch in de ‘Onderbouwing’ (Deel B) is onderzoek gedaan naar het effect van de ingrepen in het autonetwerk (de knips) op de reistijd om als wijkbewoner met de auto bij verschillende wijk- en buurtvoorzieningen te kunnen komen. In de concept Omgevingsvisie staat over het schrappen van verbindingen tussen buurten (het kenmerk van de gekozen Variant 1) het volgende vermeld (voetnoten zijn van inspreker):	Het planMER richt zich in eerste instantie op de milieueffecten. Ruimtelijke kwaliteit is als onderscheidend effect toegevoegd om de effecten op de structuren, identiteit en herkenbaarheid van Overvecht inzichtelijk te maken. We begrijpen dat de indiener vragen heeft bij de beoordeling, omdat dit thema's zijn die op verschillende manieren kunnen worden geïnterpreteerd. Wij zien echter geen aanleiding tot aanpassing van de scores omdat: - Het grootschalig toevoegen van programma in de buurten mogelijk een groter negatief effect heeft dan knips in de wegenstructuur op de belevingswaarde. - De verschillen op de thema's identiteit en herkenbaarheid niet dermate groot zijn dat daar een verschillende effectbeoordeling tussen alternatief 1 en 2 bij horen. - Wij zien geen aanleiding om aan te nemen dat een toename van aanbod en functies rondom HOV-haltes onzekerder is dan de spreiding in de wijk. *Woningtypen* Voor alternatief 1 en alternatief 2 zijn uitgangspunten bepaald t.a.v. percentages grondgebonden woningen en appartementen. Om een verdichting van 7000 woningen te behalen is er in beide alternatieven sprake van een hoog aandeel appartementen. Bij alternatief 2 is er iets meer ruimte voor grondgebonden woningen. Aangezien de alternatieven op dit punt weinig van elkaar verschillen is er ook geen onderscheid gemaakt in de uiteindelijke beoordeling van de alternatieven. De voordelen voor zowel energieverbruik als energieopwek zijn beide kanten op relatief beperkt. *CO2-uitstoot*

Nr.	Reactie	Antwoord
	“Door op een aantal plekken gefaseerd geen autoverbindingen meer te maken tussen de buurten, rijdt autoverkeer zo lang mogelijk via de Zuilense Ring/NRU 3 om alleen het laatste stukje door de stad te rijden via de juiste route. Daarmee rijdt er alleen autoverkeer met een bestemming in de wijk, met uitzondering van de Einsteindreef 4 en Franciscusdreef. Hierdoor worden de buurten rustiger en veiliger 5. Iedere buurt blijft met de auto bereikbaar, maar niet altijd meer via de kortste route. Het gevolg van deze keuze is dat voor een aantal bestemmingen in de wijk de reistijd met de auto enkele minuten toeneemt.” De laatste volzin is een eufemistische – of beter gezegd onheuse – voorstelling van zaken. De ‘enkele’ minuten langere reistijd kan in de praktijk zomaar oplopen van nu 6 minuten naar straks 14 minuten (met uitschieters naar 20 minuten). Zie bijlage 3, met daarin enkele simpele testjes in Google Maps. Daarbij is gekeken wat het effect is van Variant 1 (de knips) op autoreistijd vanuit een aantal verschillende buurten naar ShoppingCenter Overvecht. Gekozen moment is maandag om 17 uur. Voor werkenden is dat door de week een ‘boodschappenmoment’ (hetgeen onderbouwd wordt door passentellingen in het ShoppingCenter). Toelichtend: • Op blad 2-3-4: het effect vanaf de Orinocodreef (ten westen van de Klopvaart). Te zien is, dat het omrijden via Zuilen (langs winkelcentrum Rokade) dan nog aantrekkelijker is dan via de NRU. • Op blad 5-6-7: het effect vanaf de Amazone-Nicaraguadreef. Ook hier is het omrijden via Zuilen (langs winkelcentrum Rokade) dan nog aantrekkelijker dan via de NRU. En de reistijd gaat van gemiddeld (op dit tijdstip) 6 minuten naar 12 minuten (via Zuilen) of naar 14 minuten (via de NRU). Dat is dus veel meer dan de “enkele minuten” extra reistijd die in de Omgevingsvisie staat. • Op blad 8 een special: ook vanaf de Amazone-Nicaraguadreef, maar dan gekeken wat het doet als nog steeds de Carnegiedreef wordt afgesloten, maar er wél verbindingen tussen de buurten mogelijk blijven – in dit geval de Tigrisdreef. Dit zou dus het beeld in Variant 2 zijn. De	In het MER is de indicator CO2-uitstoot kwalitatief beoordeeld om beide alternatieven te vergelijken. Het is de vraag of er inderdaad extra autokilometers gereden worden. Wij gaan uit van een verschuiving van auto naar fiets, ov, lopen doordat de alternatieven aantrekkelijker worden ten opzichte van de auto. Niet al het autoverkeer zal omrijden. Daarbij moeten we keuzes maken en hechten we daarbij veel waarde aan verkeersveiligheid. Daarbij is de visie op de knips aangepast. *PlanMER Overvecht Centrum* Het planMER dat betrekking heeft op Overvecht Centrum loopt gelijk op met het opstellen van het Masterplan en wordt ook dan ter inzage gelegd. Hierin zijn ook specifiekere uitgangspunten bepaald die aansluiten bij het open plan proces dat voor het Masterplan is gevoerd. Bij het opstellen van het MER is er alles aan gedaan om vooringenomenheid en subjectiviteit te voorkomen. Mede door een onafhankelijk adviesbureaus het planMER te laten opstellen. In de aanvulling MER is in hoofdstuk 4 een reflectie op de milieueffecten van de laatste versie van de omgevingsvisie gegeven.

Nr.	Reactie	Antwoord

reistijd wordt dan gemiddeld 9½ minuut.
• Op blad 9-10-11: het effect vanaf de Donaudreef. Hier gaat de reistijd van 4 minuten naar 11½ minuut via de NRU 6 of 9 minuten via Tuindorp (en kom je langs winkelcentrum De Gaard).

Tenslotte: er is geen onderzoek gedaan (noch in het PlanMER, noch in Deel B, de 'onderbouwing') ofde énige in- en uitgang per buurt (de 'inprikker' in Variant 1 cq in de Omgevingsvisie) voldoende capaciteit heeft voor het in- en uitgaande verkeer van elke buurt.

8. Het effect van langere reistijd voor Shopping Center Overvecht
Belang van autobereikbaarheid
Een winkelcentrum vervult een economisch-maatschappelijke functie en draagt bij aan de voorzieningenstructuur van de stad. Om economisch te kunnen functioneren is goede bereikbaarheid van groot belang. Bezoekers moeten er makkelijk kunnen komen, en zij moeten er ook willen komen.
De auto is daarbij een onmisbaar onderdeel van de totale modal split.

Huidig beeld SC Overvecht modal split
Het belang van omzet uit 'het eigen Utrecht' is in de afgelopen jaren groter geworden. Daarvoor kangekeken worden in het koopstromenonderzoek 2021 (www.kso2021.nl). Een eerste analyse laat het volgende zien. De afbeeldingen zijn ontleend aan de online tool van www.kso2021.nl.

Totale bestedingen.
Het totaal van de bestedingen in SC Overvecht is tussen 2016 en 2021 gedaald van € 158 miljoen naar€ 92 miljoen.
De toevloeiing (dat is het aandeel van de omzet van – in dit geval – buiten de gemeente Utrecht, meestens vanuit De Bilt en Stichtse Vecht) is in die periode gedaald van € 22 miljoen naar € 10 miljoen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ofwel, het aandeel ‘van buiten Utrecht’ in de totale omzet is gedaald van 14% naar 10%. Andersom is de binding (de omzet uit het ‘eigen’ verzorgingsgebied) gestegen van 86% naar 90%. Zie onderstaande Figuur. In de sector dagelijkse bestedingen is dit beeld nog sterker: daar is de binding in de genoemde periode doorgestegen van 93% naar 97%. Zie onderstaande figuur. Wat óók af te lezen is uit deze figuur, dat is dat het belang van dagelijkse artikelen (‘boodschappen’) in de totale brancheringsmix ook groter is geworden: in 2016 was ‘dagelijks’ goed voor ca. 58% van de totale bestedingen in SC Overvecht, in 2021 was dat gestegen naar ca. 65%. Dit is in lijn met een landelijk waar te nemen trend: de ‘stadsdeelcentra’ boeten in aan regionale betekenis en krijgen een kleiner primair verzorgingsgebied met een meer ‘dagelijks’ profiel. De rol van ‘niet dagelijks’ wordt kleiner, o.a. door afvloeiing naar online. Bezoekkenmerken: vervoermiddel Het aandeel van het aantal autobezoekers in het totale aantal bezoekers is in de periode 2016 – 2021 afgenomen, van 50% naar 37%. Zie onderstaande figuur. Het belang van de autobezoeker voor de totale omzet is echter groter dan de genoemde 37%, aangezien een autobezoeker minder vaak komt maar per bezoek méér besteedt dan een bezoeker te voet, per fiets of met OV. Bezoekkenmerken: bezoekmotief Wanneer we kijken naar het motief om SC Overvecht te bezoeken, dan is er één aspect dat in de periode 2016 – 2021 significant is gestegen en dat ook het hoogste scoort: het dichtst bij huis gelegen. Zie nevenstaande figuur: voor maar liefst 67% van de bezoekers (was 58%) is ‘het dichtst bij huis’ het motief om SC Overvecht te bezoeken.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bezoekkenmerken: waardering Aan bezoekers van SC Overvecht is gevraagd om rapportcijfers te geven voor een hele lijst van aspecten. Van de in totaal 12 gevraagde aspecten zijn er vier aspecten waar SC Overvecht een ‘goed’ op scoort. Dat zijn: (1) bereikbaarheid fiets, (2) bereikbaarheid auto, (3) bereikbaarheid OV en (4) parkeren auto. Zie onderstaande figuur. Toch nader onderzoek Gezien het hierboven geïllustreerde belang van de autobezoeker náást de bezoeker te voet, per fietsof met OV, én het belang van nabijheid – dat wil zeggen: op korte afstand / in korte tijd bij een winkelvoorziening kunnen komen – hebben wij oprechte zorgen over de niet onderzochte effecten van de bereikbaarheidsmaatregelen op het toekomstig economisch van het winkelcentrum. En daarmee, of het centrum de rol zal kunnen waarmaken die met het Masterplan wordt nagestreefd en die ook in de ontwerp-Omgevingsvisie is neergezet: een subcentrum van Utrecht met regionale functie en hét hart van de wijk Overvecht, dat met met een breed winkel- en voorzieningenaanbod veel bezoekers trekt. Daarom hebben wij, samen met het gemeentelijke projectteam Masterplan Overvecht Centrum, initiatief genomen om gezamenlijk een onafhankelijk inzicht te verwerven in de verwachte economische effecten van de bereikbaarheidsmaatregelen en meer specifiek, de in de Omgevingsvisie opgenomen verkeersknips. Er is een opdracht gegeven aan bureau BRO i.s.m. Movares. Helaas is het onderzoek op deze sluitingsdatum van de tervisieleggingstermijn nog niet afgerond. Wel kunnen we hier al enkele eerste bevindingen met u delen. Op basis van het KSO blijkt dat boodschappen doen het belangrijkste bezoekmotief is voor een bezoek aan ShoppingCenter Overvecht. Om iets te zeggen over hoe aannemelijk de kans is dat bezoekers door de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkeersmaatregelen een ander winkelcentrum gaan bezoeken is het van belang te kijken naar het huidige winkelaanbod. In algemene zin kiest men in de eerste plaats een supermarkt op basis van nabijheid. Echter ook andere overwegingen spelen mee zoals het type supermarktformule, de aanwezigheid van andere supermarkten of aanbieders, de omvang van de supermarkten. Die context is hieronder in beeld gebracht. Vervolgens is de vraag: welk effect hebben de 'knips' op de autoreistijd vanuit de verschillende buurten van stadsdeel Overvecht? Daarvoor is met behulp van een Google maps-analyse vanuit elk postcode-4-gebied in Overvecht onderzocht wat de huidige reisafstand is tot de verschillende boodschappencentra, en wat de reistijd wordt bij toepassing van de knips zoals in de Omgevingsvisie ingetekend. Gekozen is voor zaterdag 13.00 u als meest gemiddelde ijkmoment. Aanvullend is gekeken of, en vanuit welke buurten, als gevolg van de knips alternatieve boodschappenlocaties aantrekkelijker kunnen worden (lees: beter scoren in de combinatie nabijheid-aanbod). In onderstaande tabel is één en ander samengevat. De oplopende reistijden spreken voor zich. Bovenstaande tabel is ook vertaald naar een kaartbeeld. Onderstaande figuur toont de extra reistijden per CBS-buurt naar het ShoppingCenter ten opzichte van de huidige situatie. De pijldikte geeft aan hoeveel extra reistijd er nodig is als gevolg van de knips. Tussenconclusie: de uitspraak in de ontwerp- Omgevingsvisie (zie Deel A, p.25) dat een bewoner van Overvecht "enkele minuten" zal moeten omrijden is zéker niet voor elke buurt van toepassing. De hamvraag die hier op volgt: wat betekent dit beeld voor de keuzes die bezoekers voor hun boodschappen zullen maken? Voor een aantal gebieden geldt dat er niet of nauwelijks verschuivingen zijn tussen de reistijd van de aankooplocaties. Wel wordt soms het	

Nr.	Reactie	Antwoord
	‘eigen’ wijk- of buurtcentrum aantrekkelijker, doordat het verschil in reistijd met het ShoppingCenter toeneemt. Voor een aantal gebieden worden wel alternatieve aankooplocaties interessanter voor het doen van boodschappen. Zie hieronder: de aanrijroutes per buurt en de gebieden/buurten (aangegeven met lichtbruine cirkels) van waaruit de bewoner aanzienlijk moet omrijden naar het ShoppingCenter als gevolg van de knips en waarbij deze bewoner voor andere opties zal kunnen willen kiezen. De afronding van het onderzoek zal bestaan uit een benadering van het daadwerkelijk te verwachten omzeteffect alg gevolg van bovenstaand beeld. Op dit moment geeft bovenstaande kaart wel een eerste gevoel. En dat gevoel is niet goed. **9. Het effect van een keuze voor ‘Variant 1’ op het Masterplan Overvecht Centrum** Als eigenaren van een groot stadsdeelcentrum, dat gesteld staat voor grote opgaven die besloten liggen in het Masterplan Overvecht Centrum, is dit de wereld waar wij, tezamen met onze huurders – de ondernemers – ons voor gesteld zien: • De stadsdeelcentra boeten in aan bovenregionale betekenis en krijgen een kleiner primair verzorgingsgebied dan voorheen, met een meer dagelijks profiel. Daarmee wordt de ‘eigen wijk’ steeds belangrijker. • ShoppingCenter Overvecht is afhankelijk van alle soorten bezoekers: te voet, met OV, met de fiets en óók met de auto. Wanneer die laatste categorie teveel wordt afgeknepen en het effect hier niet volledig wordt gecompenseerd dan zal dat het huidige Shopping Center gaan uithollen. De plannen voor het Masterplan kunnen alleen worden uitgevoerd als er voldoende vertrouwen is bij investeerders dat zij investeren in een toekomstbestendig centrumgebied. Goede autobereikbaarheid is en blijft daarbij essentieel als onderdeel van de totale modal split. De keuze voor Variant 1 haalt dit vertrouwen weg.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De kans is groot dat daardoor de basis voor het Masterplan Overvecht Centrum wegvalt. Wij zouden dit zeer betreuren. **10. Deel B, de uitvoeringsstrategie en de 'onderbouwing'** Bij Deel B van de ontwerp-Omgevingsvisie zijn de nodige kanttekeningen te plaatsen. Zie bijlage 4 voor geannoteerde versie met deze kanttekeningen. Hieronder enkele kernpunten (maar voor een volledig beeld moet u wel naar de bijlage): • P.12: Het veiliger maken van buurtstraten hoeft niet per se met knips, dat kan óók met aanpassing wegprofiel / snelheidsremmende maatregelen. • P.12: Bij de uitrol van de knips wordt de planning van de vervangingsopgave van de riolering gevolgd. □ Die planning van de riolering is ons niet bekend. Wat betekent dit? □ Loopt dit gelijk met Fase 2 'straks' (tm 2035) en Fase 3 'later' (tm 2040)? □ En is die planning dan óók gekoppeld aan de aanpassing van de NRU? • P.12:: Hier staat: "Voordat knips gerealiseerd kunnen worden zal eerst onderzoek plaatsvinden naar het effect van de knips." □ toevoegen: "waarbij berekende ongewenste maatschappelijke en economsiche effecten kunnen betekenen dat voor een ander model gekozen wordt." • P.24/26/27: Op p.27 staat bij de fiets-/wandelverbindingen over de NRU: "koppelen aan transformatie NRU: fasering is daarmee afhankelijk van planning NRU". □ deze randvoorwaarde is uiteraard OOK van toepassing op een eventuele doorvoering van de knips! • P.28/29: hier staan twee knips op de kaart die NIET zijn meeberekend in de effectbeoordeling van het PlanMER!	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Hele rapport: Bij alle ‘Onderbouwingen’ (behalve bij Mobiliteit) is Variant 2 - of de vergelijking tussen Variant 1 en Variant 2 - geheel buiten beeld gelaten! • P.164/165: de getoonde kaartjes bijzonder klein en onleesbaar! Wat de geoefende lezer wel ziet: in deel B zijn de omrijdroutes alleen ‘bedacht’ via de NRU. Maar in de praktijk zal er óók omgereden worden (zie ook onder 7, bijlage 3) door Zuilen, Ondiep en Tuindorp. Deze omrijdroutes zijn niet in beeld in Deel B (en evenmin in het PlanMER en in Deel A). • P167/170: Diverse keren wordt de ‘buurtbinnenring’ van Variant 2 getypeerd als “meer asfalt door de wijken heen”. Deze typering is verre van neutraal en van zeer laag allooi. Ze riekt bovendien naar vooringenomenheid en framing! Ten eerste zal er niet 'meer asfalt' zijn ten opzichte van de huidige situatie (de 'refrentiesituatie, in PlanMER-termen) maar minder. Het gaat immers enkel om de 'binnenringstructuur' die op het kaartje van p.171 te zien is. Ten tweede zijn dan nog steeds de buurtverbindingswegen verkeersveilig te maken – alleen wordt dát niet benoemd. NB: ja het wordt wél benoemd, op p.183 bovenaan.... • P.168: “Daarnaast blijkt uit deze modelberekeningen dat de NRU niet goed bestand is tegen de verkeerstoenames die daar optreden. Bij een aanvullende NRU-studie onderzoeken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken.” Dit wekt verbazing! Deze Omgevingsvisie is toch met een integrale blik opgezet? Dan zal toch echt éérst die NRU-studie gedaan moeten zijn vóórdat daadwerkelijk ten principale de keuze kan worden gemaakt voor een uitwerking op basis van Variant 1! • P.172: Hier wordt gesteld dat er een ‘afweging’ wordt gemaakt op het OV-netwerk.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	□ Er wordt géén afweging gemaakt, maar er wordt gewerkt aan de vormgeving en inpassing van de (kennelijk) gekozen variant. • P.179: Hier wordt gesteld dat er een ‘afweging’ wordt gemaakt op het auto-netwerk □ Er wordt ook hier géén afweging gemaakt. Het is een beschrijving van de ene en de andere variant, met een kennelijke maar niet of impliciet gemotiveerde keuze voor Variant 1. • P.182: Positief: een voorbeeld van weginrichting – nog toegankelijk voor auto’s – waarbij er meer ruimte is gekomen voor de fietser, minder asfalt is én waar de bus doorheen kan. • P.185: Hier komt de aap uit de mouw! □ De 'gewenste mobiliteitstransitie' maakt maar één keuze mogelijk, namelijk die voor Variant 1. □ Maar als dat écht het argument is, dan hadden we geen circus hoeven optuigen met een PlanMER op twee alternatieven en een participatietraject van ’n jaar! PS: de 'gewenste mobiliteitstransitie' volgt NIET als vanzelf-logisch uit het PlanMER en uit de hele 'onderbouwing' in dit Deel B, maar is een externe drijfveer. • P.190: Bewegingsrichting woonsamenstelling: □ Als met Zamehofdreef e.o. ook wordt gedoeld op het gebied van Overvecht Centrum: in het Masterplan wordt uitgegaan van veel desinvesteringen, dure grond door gebouwd parkeren, duur bouwen door intensieve hoogbouw... daat gaat slecht samen met een '++inzet' op sociale huur. **11. Deel A, de concept Omgevingsvisie** Ook bij Deel A van de ontwerp-Omgevingsvisie zijn de nodige kanttekeningen te plaatsen. Zie bijlage 5 voor geannoteerde versie met deze kanttekeningen. Hieronder enkele kernpunten (maar voor een volledig beeld moet u wel naar de bijlage):	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• P.5: “Overvechters konden in mei en in oktober/ november 2023 hun stem laten horen tijdens bijeenkomsten, op verschillende plekken in de wijk of reageren op voorstellen via een online vragenlijst. Dat leidt tot de plannen en voorstellen die in dit document staan. De keuzes in dit document zijn door het gemeentelijk projectteam gemaakt, en zeker niet de weerslag van alle inbreng en reacties. • P.26: “Op dit moment is nog niet bekend welke maatregelen voor de NRU worden genomen. Daarover moeten met de provincie en het rijk afspraken worden gemaakt. De inhoud van de gemaakte afspraken is mogelijk van invloed op de uiteindelijke uitvoering van maatregelen in de wijk.” De borging van deze afspraken zal er toch echt moeten zijn vóórdat ten principale de keuze wordt gemaakt voor Variant 1, cq deze ontwerp-Omgevingsvisie!! • P.27: In de legenda van de kaart staan maar liefst drie manieren om knips en afsluitingen weer te geven. Daardoor is geen totaalbeeld te krijgen van de werkelijke knips. Vervolgens zijn er ófwel 3 bijzonder kleine en onleesbare themakaartjes (p.27) óf loopt is op de grote kaart (p.28/29) alles in elkaar over. voor ons eigen gebruik maar ook voor de lezer, hebben wij in bijlage 6 de werkelijke ligging van de knips zichtbaar gemaakt. • P.34: Op het bedrijventerrein wordt ingezet op intensivering van de productiefuncties. In de gemengde zone op het bedrijventerrein is ruimte voor een ander werkprogramma, zoals werkplekken en ateliers, gemengd met sportfuncties, perifere detailhandel en bijpassende voorzieningen. Het is van groot belang dat de branchebeperking ‘perifere detailhandel’ goed wordt vastgelegd (en dus eerst gemotiveerd). Zie ook op p.200/201 in Deel B (bijlage 4). • P.42, Gemengde zone bedrijventerrein, laatste zin: “Hier bouwen wij geen woningen.” Toevoegen “en staan wij geen detailhandel toe.”	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• P50/51: In de legenda van de kaart staat ‘Gemengde zone: bedrijvigheid, sport, retail’ Het woord retail dient hier onvoorwaardelijk te worden geschrapt. • P.72: Bij toe te voegen woningen: In het Masterplan het Masterplan wordt uitgegaan van veel desinvesteringen, dure grond door gebouwd parkeren, duur bouwen door intensieve hoogbouw... dat gaat slecht samen met een '++inzet' op sociale huur. We zullen met projectbril en in overleg met gemeente en woningcorporaties moeten herbalanceren met wat in andere buurten mogelijk is! Wij vragen hier de benodigde ruimte voor. • P.97: “De reistijd voor autoverkeer binnen de wijk en de wijk uit neemt voor sommige verplaatsingen toe door de knips die voorzien zijn. Voor het openbaar vervoer zijn we afhankelijk van de provincie Utrecht. Nadere afspraken over de realisatie van de NRU, als onderdeel van het ARU, maken we samen met de provincie en het Rijk. De inhoud van de gemaakte afspraken is van invloed op de uitwerking van verkeersmaatregelen.” Dit is dus een randvoorwaarde die éérst ingevuld / gegarandeerd moet zijn voordat tenprincipale kan worden gekozen voor Variant 1 cq deze ontwerp-Omgevingsvisie. **12. Samenvattend** We onderschrijven de doelen om woningen toe te voegen in Overvecht, om buurten te vergroenen, om de wijk verkeersveiliger en beter bereikbaar te maken met fiets en OV. In de aanloop van deze Omgevingsvisie zijn twee varianten naast elkaar gezet, Variant 1 ('transformatieve ontwikkeling') en Variant 2 ('organisch optimaliseren'). Tijdens de participatie is steeds gebleken dat Overvechters kiezen voor (elementen van) Variant 2, maar de gemeente wil doorzetten op Variant 1. Dit terwijl bij de vergelijking van de twee varianten duidelijk wordt dat met BEIDE varianten de meeste van de doelen kunnen worden bereikt. Echter, bij Variant 1 zijn de effecten op de bereikbaarheid van	

Nr.	Reactie	Antwoord
	voorzieningen in de wijk zeer negatief, én deze Variant 1 is afhankelijk van: (1) herstructurering van de NRU die nog niet is geregeld, en van (2) garantie van de provincie op het beoogde HOV met flankerend buurt-OV wat óók niet is geregeld. Daarnaast zal een keuze voor Variant 1 er toe leiden dat het vertrouwen verdwijnt bij de partijen die zouden moeten investeren in het Masterplan Overvecht Centrum. **Daarom vragen wij u om één stapje terug te zetten en om met ons en alle andere betrokken Overvechters te werken aan een best of both worlds-Variant 3 die enerzijds wel invulling geeft aan de doelen en ambities voor de wijk zoals hierboven genoemd, maar die anderzijds niet de negatieve effecten met zich meebrengt (*) voor bewoners voor wat betreft langere rijafstanden en grotere kans op congestie, (*) voor ons winkelcentrum voor wat betreft slechtere bereikbaarheid voor autobezoekers, en (*) die een bedreiging vormen voor het welslagen van het Masterplan Overvecht Centrum.** De C.V.v.E. van Shopping Center Overvecht gaat graag constructief het gesprek aan met de gemeente voor een gedragen uitwerking van de Omgevingsvisie Overvecht. Wij zijn uiteraard bereid om onze zienswijze nader aan u toe te lichten en met u te bespreken. Graag zien wij uw reactie tegemoet. <u>Zienswijze planMER</u> Het uitgangspunt voor dit Masterplan, zoals dat inmiddels op tafel ligt (zie bovenstaande stand van zaken mei ‘23), is een bijna totale sloop en nieuwbouw van het centrumgebied om te komen tot de gewenste verdichting en vernieuwing van dit centrumgebied. Daarvoor zullen forse desinvesteringen en investeringen gedaan moeten worden. Partijen in het gebied staan daar niet afwijzend tegenover, maar dan zullen wel de randvoorwaarden ‘goed’ moeten zijn.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Met de **ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht** wordt ingezet op een aantal **keuzes** die naar onze overtuiging **negatief zullen gaan doorwerken op de hiervoor genoemde randvoorwaarden** en die ook op gespannen voet staan met de uitgangspunten die wij van de gemeente hebben meegekregen bij de start van het masterplanproces. Onderlegger van de ontwerp-Omgevingsvisie is het PlanMER. In dat PlanMER zijn twee in hoofdzaak verschillende varianten getoetst op (milieu)effecten. **NRD en PlanMER** De voorloper van het PlanMER is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In het PlanMER staat in par. 2.3 dat de NRD van 28 juli tot 15 september ter visie heeft gelegen. Aan deze tervisielegging is geen enkele ruchtbaarheid gegeven: noch in een wijkbericht, noch op de projectpagina, noch in het participatieproces. Zie ook bijlage 1 (link). Achteraf hebben wij de publicatie in het Gemeenteblad d.d. 27 juli ’23 (midden in de zomervakantie van regio Midden) kunnen vinden. Maar had deze ons tijdig bereikt 1, dan hadden wij onszelf en de gemeente veel tijd en energie kunnen besparen door in een zienswijze op die NRD aan te geven welke effectonderzoeken in onze ogen van belang zijn. **PlanMER** Het PlanMER is nooit ter sprake geweest bij participatiemomenten, ook zijn er nooit concepten gedeeld. Ook bij het PlanMER geldt dat de bekendmaking van de tervisielegging, behalve in de officiële publicatie in het Gemeenteblad, nergens is genoemd in de door de gemeente gebruikte communicatiekanalen. Noch in het wijkbericht, noch op de projectpagina is íets gezegd over de tervisielegging van het PlanMER. Zie ook bijlagen 2a en 2b. **3. Twee varianten voor de Omgevingsvisie Overvecht** De raad heeft uitgangspunten en doelstellingen meegegeven in een uitgangspuntennotitie (mei 2023). Daarop zijn door het gemeentelijke projectteam gaandeweg twee in hoofdzaak verschillende varianten uitgewerkt – overigens zónder dat deze ook echt als twee verschillende	

Nr.	Reactie	Antwoord
	varianten in het participatieproces benoemd zijn. (Daarover meer in onze zienswijze op de Omgevingsvisie.). Beide varianten zijn in het PlanMER doorgerekend / getoetst op basis van een toevoeging van 7.000 woningen en 4.300 arbeidsplaatsen. Met beide varianten worden de meeste van de doelen volgens het PlanMER bereikt, en met beide varianten is de gewenste verdichting mogelijk. De twee varianten scoren verschillend op de verschillende thema's. De effectanalyses in het PlanMER bevatten diverse hiaten en tekortkomingen. Daar gaan wij hieronder nader op in. Toch laat ook dit gebrekkige PlanMER al zien dat een keuze voor **Variant 1 *allerminst* een logische keuze is**. Deze uitspraak wordt hieronder gestaafd. **Effectbeoordeling van de twee onderzoeksalternatieven** Met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water scoort Variant 2 volgens dit PlanMER beter dan Variant 1. Als bovendien de scoretabel zou worden gecorrigeerd op basis van de omissies, onjuistheden en subjectieve waarderingen die wij hieronder signaleren, dan zou **Variant 2 óók beter scoren** op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Tenslotte: Variant 2 draagt niet de zeer negatieve effecten in zich voor autobereikbaarheid van woonbuurten en van wijkvoorzieningen. Zie onderstaand de **effectbeoordeling van de twee Alternatieven** in het PlanMER (p.10/210/231), **voorzien van de correcties en aanvullingen** zoals in deze zienswijze gesignaleerd en onderbouwd. **Ontbrekende thema's / indicatoren** Het thema Ruimtelijke Kwaliteit is een vreemde eend in de bijt van te beschouwen *milieu*effecten in een PlanMER. Het geeft ons wel aanleiding om ook hier al te benoemen dat in dit kader meerdere **maatschappelijke en economische effecten niet zijn onderzocht**. Het gaat hier om: • **toename van reistijd** (auto) voor bewoners vanuit verschillende buurten naar de wijk- en buurtvoorzieningen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• het negatieve effect op het **omzetpotentieel** van wijkvoorzieningen zoals ons winkelcentrum als gevolg van de toename van reistijd vanuit buurten binnen en buiten Overvecht • het effect van **omrijden door de wijken Zuilen, Ondiep en Tuindorp** (hetgeen verwacht mag worden omdat omrijden door deze wijken op veel tijdstippen minder extra tijd kost dan via de NRU) Voor bovengenoemde drie items kan op voorhand gesteld worden dat Alternatief 2 daar beter op scoort dan Alternatief 1. **Geen weging toegepast** Bij de effectbeoordeling is géén wegingsfactor toegepast. Op p.210 staat hierover letterlijk vermeld: "*Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de beoordeling van de milieueffecten van beide alternatieven. Hierbij is geen afweging gemaakt van het totaaleffect op het milieu van beide onderzoeksalternatieven, er is immers niet vastgesteld hoe zwaar indicatoren wegen binnen het planMER*." Nu is het geen verplichte figuur om wegingsfactoren te verbinden aan de verschillende thema's en indicatoren in een PlanMER. Maar door het ontbreken van wegingsfactoren in dit PlanMER is het nóg minder navolgbaar en transparant hoe het komt dat in de ontwerp-Omgevingsvisie enkel op een uitwerking van Alternatief 1 is voortgeborduurd! **Effectanalyses ingezoomd: omissies, onjuistheden en tekortkomingen** Hieronder gaan wij in op de omissies, onjuistheden en tekortkomingen die wij hebben gesignaleerd in het PlanMER na grondige bestudering hiervan. Dit doen wij per onderzoeksthema waar wat over te zeggen valt. Daarbij verwijzen wij steeds naar bijlage 3. Daarin zijn onze annotaties weergegeven bij specifiek aangehaalde passages. **Verkeer** In par. 6.1 zijn de verkeersintensiteiten beschouwd, op kruispuntniveau en op wegvakniveau, in de huidige situatie, in 2030 volgens autonome ontwikkeling, en bij toepassing van Alternatief 1 resp. Alternatief 2.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Bij de beschouwing van verkeersafwikkeling is **niet onderzocht** wat in de ochtend- en avondspits het beeld zal zijn van de verhouding intensiteit/capaciteit (**I/C**) van de **éne toegangsweg die elke buurt** in Alternatief 1 zal krijgen. • In de ontwerp-Omgevingsvisie zijn ten opzichte van Alternatief 1 (netto) **nog twee extra knips** toegevoegd, te weten in de Amazonedreef en de Tripkade. Er heeft **geen effectbeoordeling** plaatsgevonden a.g.v. deze extra knips. Zie p.75. • De vergelijking in resultaten tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt nergens overzichtelijk naast elkaar gezet. Dat maakt deze hele paragraaf een **zoekplaatje**. • Onder de indicator 'verkeersafwikkeling' krijgt Alternatief 1 een positieve score en Alternatief 2 een negatieve. Die score volgt kennelijk op het gegeven dat in Alternatief 1 meer autoverkeer uit de buurten wordt geweerd (door de knips) dan in Alternatief 2 – zie de parameter 'verschuiving van autoverkeer'. Maar bij deze score is niet gekeken wat die verschuiving betekent voor de verkeersafwikkeling (sic!) op de gebiedsontsluitingswegen. En daarbij scoort Alternatief 1 nou net negatiever dan Alternatief 2 (zie volgend punt). Ook willen wij nog wijzen op een heel rare kronkel in dit deel van de effectanalyse: onder de indicator 'verkeersafwikkeling' wordt aan Alternatief 1 een positieve score gegeven voor iets anders dan verkeersafwikkeling, namelijk voor 'verbeterde leefkwaliteit'. Zie passage en opmerking op p.74. • Onder de indicator 'kruispunten' worden Alternatief 1 en Alternatief 2 allebei gelijkelijk negatief gescoord. Die ex aequo volgt NIET uit een objectieve vergelijking van de intensiteiten zoals weergegeven in de tabellen 6.8 en 6.10 (beschouwing kruispunten) respectievelijk in de tabellen 6.7 en 6.9 (beschouwing wegvakken). Om hier klare wijn in te schenken, hebben wij de 'zoekplaatjestabellen' hieronder gecombineerd en leesbaar gemaakt. Bij de beschouwing van de *kruispunten* (o.b.v. I/C-factor) is te zien dat bij beide alternatieven het wijkontsluitingsnetwerk op meerdere plekken	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gaat vollopen. De twee alternatieven laten afwisselend beeld zien op de verschillende kruispunten, en het ene alternatief scoort niet overduidelijk slechter of beter dan het andere. Maar bij de beschouwing van de *wegvakken* is goed te zien dat bij Alternatief 1 op twee beschouwde wegvakken de intensiteit boven de wegcapaciteit uit gaat (lees: daar ontstaat een structureel doorstromingsprobleem), terwijl dit bij Alternatief 2 niet het geval is. Op basis hiervan kan gesteld worden dat **Alternatief 1 negatiever scoort op doorstroming** dan Alternatief 2. NB bij vorig punt: Zie p.74 – daar wordt gesteld dat de wegvakken "*de intensiteiten (bij 2x2 rijstroken als vormgeving) in principe prima aankunnen*". Hierbij wordt niet vermeld dat in de Omgevingsvisie staat (Deel A, p.98 en Deel B, p.180) dat de Einsteindreef (geheel) en de Franciscusdreef (zuidelijk deel) zullen worden heringericht als 'stadsboulevard' met 2x1 rijstroken. **Gezondheid** • Zie p.138 en p.139. Daaruit blijkt dat bij Alternatief 1 ca. 63,4 ha aan groen wordt toegevoegd, en bij Alternatief 2 ca. 67,7 ha. Dat is 7% meer bij Alternatief 2. Dat zou objectief gezien gewaardeerd kunnen worden met een hogere score bij Alternatief 2 op 'groen in het gebied' dan bij Alternatief 1. **Ruimtelijke kwaliteit** Zonder te weten of in dit PlanMER veel gewicht wordt toegekend aan het thema 'ruimtelijke kwaliteit' moeten we hier toch opmerken dat deze hele paragraaf 6.10 een **flink aantal subjectieve / niet objectiveerbare passages** bevat, en dat de verschillende scores met evenveel (of meer) gezag 'de andere kant op geschreven' kunnen worden: • P. 189: Voor de indicator 'belevingswaarde' wordt Alternatief 1 onder de parameter 'structuur' als neutraal beoordeeld. Maar daarbij ontbreekt het aspect dat de bestaande wegenstructuur niet wordt behouden (a.g.v. de vele knips). Gezien de opmerking op p.187 zou dat voor Alternatief 1 tot een negatieve score moeten leiden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• P.191: Voor de indicator ‘belevingswaarde’ wordt Alternatief 2 onder de parameter ‘structuur’ als negatief beoordeeld. Dat wordt opgehangen aan het gegeven dat er ‘in meer buurten ingrepen’ worden gedaan, maar waar dat negatief zou zijn wordt niet gemotiveerd. Tegelijk kan bij dit punt juist genoemd worden dat bij Alternatief 2 de bestaande wegenstructuur wordt behouden. Gezien de opmerking op p.187 zou dat voor Alternatief 2 tot een positieve score moeten leiden. • P.189/191/224: Alternatief 1 en 2 worden allebei als positief (+) beoordeeld onder de parameter ‘identiteit’ (ook vallend onder ‘belevingswaarde’). Maar op p.224 is te lezen dat Alternatief 2 beter scoort op identiteit dan Alternatief 1. Dat zou dus een scoreverschil moeten opleveren tussen Alternatief 1 en Alternatief 2. • P.191: Herkenbaarheid. Voor deze parameter krijgen beide alternatieven een neutrale score. Overvecht kent veel buurten met anonieme plinten en weinig herkenbaarheid en identiteit. Dan zou men verwachten dat het meer gespreid door de buurten toevoegen van vernieuwing en maatschappelijke functies (kenmerk van Alternatief 2) gaat zorgen voor meer herkenbaarheid (per buurt) en identiteit dan bij Alternatief 1. • P.192. Voor de indicator ‘gebruikerswaarde’ wordt voor de parameter ‘diversiteit functies / aanbod’ gesteld dat bij Alternatief 1 de diversiteit aan functies / aanbod sterker zal toenemen dan bij Alternatief 2. Maar er zou óók gezegd kunnen worden: de toename van aanbod en functies rondom HOV-haltes in Alternatief 1 is onzekerder dan de toename van (maatschappelijke) functies en voorzieningen in de per buurt gespreide nieuwe plinten. Daarmee kan de score tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 op dit item zomaar omdraaien. **Energie** Op p.13 staat vermeld: “*Bij een hogere verdichting, en daarmee meer stapeling van woningen, wordt het moeilijker om energieneutraal te bouwen. Zo is er minder dakoppervlak beschikbaar om zonne-energie op te wekken. Dit betekent dat Overvecht voor een groter deel afhankelijk is van energie die buiten de wijk is opgewekt.*”	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Energieneutraal bouwen is niet opgenomen als parameter, maar dat zou dus wel moeten (met een negatievere score voor Alternatief 1 dan voor Alternatief 2). • De parameter 'totaal energieverbruik': Het citaat uit vorig punt is ook benoemd op p.198 onder 'energieverbruik', maar daar wordt voor Alternatief 1 aan toegevoegd dat appartementen een lager energieverbruik hebben dan grondgebonden woningen, waardoor het relatieve nadeel ten opzichte van Alternatief 2 zou worden opgeheven – vanuit de stellingname dat er "relatief veel" grondgebonden woningen zijn voorzien in Alternatief 2. Welnu, dit laatste is uit de lucht gegrepen: er wordt in de ontwerp-Omgevingsvisie NIET uitgegaan van de *toevoeging* van grondgebonden woningen (noch in Deel A noch in Deel B). Er wordt wel gesproken over de transformatie of renovatie van bestaande eengezinswoningen, maar niet over nieuwbouw daarvan. Zie Deel A, p.46: "*Uitdaging in de nieuwbouw is om kwaliteiten van eengezinswoningen mee te nemen in meergezinswoningen, denk aan maisonnettewoningen en ruime buitenruimtes.*" Daarmee kan niet gesteld worden dat Alternatief 1 op dit punt voordelen heeft t.o.v. Alternatief 2, aangezien ook Alternatief 2 gebaseerd is (lijkt te zijn) op enkel de toevoeging van gestapelde bouw. (Zie ook de tweede bullet onder 7.) Daarmee blijft over de **negatievere score van Alternatief 1 op energieverbruik** dan die van Alternatief 2, omdat het bij meer stapeling moeilijker is om energieneutraal te bouwen. **CO2-uitstoot** • Bij de indicator CO2-uitstoot **ontbreekt geheel een beschouwing van de extra autokilometers** die per saldo gereden zullen worden als gevolg van de gemiddeld langere reistijd en -afstand tussen de woonbuurten en de verschillende wijk- en buurtvoorzieningen, wat weer een direct gevolg is van de knips tussen alle woonbuurten (in Alternatief 1). Zie p.207.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Bij het vorig punt kan worden aangenomen dat het extra omrijden naar wijkvoorzieningen bij **Alternatief 1** gaat zorgen voor **meer uitstoot van CO2** (en NOx en fijnstof) dan bij Alternatief 2. **Conclusie milieueffecten** Op p.209 wordt voor Alternatief 1 een opsomming gegeven van de positievere scores volgens het PlanMER ten opzichte van Alternatief 2. Op basis van de hierboven opgesomde en nader toegelichte omissies, onjuistheden en tekortkomingen bij de effectbeoordeling zal het de lezer duidelijk moeten zijn dat het op p.209 geformuleerde **positieve effect van Alternatief 1 ten opzichte van Alternatief 2 niet aan de orde is** in de voorgestelde mate. **Onnavolgbare keuze naar ontwerp-Omgevingsvisie** In de eerste alinea onder 4 hebben wij aangehaald dat Alternatief 2 met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water volgens dit PlanMER beter scoort dan Alternatief 1. Onder 5 hebben wij duidelijk gemaakt dat Alternatief 2 óók beter scoort op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Op de hier niet genoemde thema's uit de effectbeoordeling zijn de scores van Alternatief 1 en Alternatief 2 gelijk aan elkaar. Met dit beeld zou normaal gesproken **Alternatief 2 het vertrekpunt** (geweest) moeten zijn voor verdere uitwerking naar de Omgevingsvisie. **Het doelbereik op ambities** In par. 8 (p.219 e.v.) wordt voor beide alternatieven het doelbereik beschreven tegen de achtergrond van de zes stadsprofielen / ambities uit de Uitgangspuntennotitie. Daar valt op te maken – nog zónder de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken bij een aan aantal effectbeoordelingen in aanmerking te nemen – dat ook deze beschrijving zeker niet vanzelf leidt tot een keuze voor Alternatief 1. Wanneer de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken bij een aan aantal effectbeoordelingen wel in aanmerking genomen worden, dan zal ook vanuit Doelbereik een keuze voor Alternatief 2 goed te volgen zijn. **Stap naar ontwerp-Omgevingsvisie?**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op p.209/210 wordt voor Alternatief 2 een opsomming gegeven van de positievere scores volgens het PlanMER ten opzichte van Alternatief 1. Op p.219 e.v. worden voor het doelbereik verschillende positieve resultaten voor beide Alternatieven beschreven. **Het is dan een vreemde gewaarwording om te zien dat ál deze positieve scores en resultaten van Altenatief 2 niet meer terugkomen in de zogenaamde 'onderbouwing' (deel B) van de ontwerp-Omgevingsvisie!** Het is zelfs zo, dat Alternatief 2 – in de 'onderbouwing' *Variant* 2 geheten – bij de beschouwing van de thema's (*) ruimte voor groei en behoud, (*) groen en profielen, (*) wonen, (*) werken en (*) maatschappelijke voorzieningen / opgaven geheel buiten beeld wordt gelaten, zónder dat dit ergens wordt benoemd of gemotiveerd. **7. Integratie met Masterplan Overvecht Centrum** In de zienswijze op de ontwerp-Omgevingsvisie gaan wij uitgebreider in op de relatie met het Masterplan Overvecht Centrum. Voor wat betreft het PlanMER maken wij nog wel deze opmerkingen: • Op p.44 staat vermeld: "*In verband met de ruimtelijke samenhang tussen de omgevingsvisie en het masterplan is besloten om de mer-procedure en het MER-rapport voor Overvecht Centrum samen te voegen met de mer-procedure voor de omgevingsvisie Overvecht. In een aanvulling op dit planMER worden de effecten van masterplan Overvecht Centrum beschreven*." Wij vragen ons af waar deze aanvulling is terug te vinden. • Op p.51 en p.53 wordt gesproken over een aandeel van 21% aan grondgebonden woningen (van het totaal aantal woningen binnen het Masterplan). Wij herkennen dit percentage geheel niet. **Subjectiviteit en vooringenomenheid** Onder 1 benoemden wij de vooringenomenheid van de opsteller van het PlanMER. Een dergelijke term mag niet gratuit zijn. Daarom benoemen wij hier een aantal voorbeelden waar deze vooringenomenheid en subjectiviteit uit blijkt, ook weer onder verwijzing naar bijlage 3.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• In par. 1.2, Methode PlanMER, staat dat “*voor beide onderzoeksalternatieven in beeld is gebracht wat de te verwachten milieueffecten zijn, eventuele mitigerende maatregelen om deze te voorkomen, [..]*”. Maar zowel in par. 1.5 als in par. 6.1.4 wordt nagelaten om dé mitigerende maatregel te benoemen voor de vermeende slechtere score van Alternatief 2 op verkeersveiligheid, namelijk het aanpassen van wegprofielen en toepassen van snelheidsremmende maatregelen. • In par. 6.1, bij de effectbeoordeling van verkeersintensiteiten bij de twee alternatieven, worden de toenames bij Alternatief 2 enkel in aantallen uitgedrukt maar nergens vergeleken met de (veelal hogere) aantallen bij Alternatief 1, *behalve* bij Moldaudreef/Nijldreef, daar wordt expliciet benoemd dat de aantallen bij Alternatief 2 hoger zijn dan bij Alternatief 1. Dit laat de selectieve insteek zien van de opsteller en riekt naar *framing*. Zie p. 74 en p.80. • Vergelijkbaar met het eerste punt: Op p.213 (par.7, ‘Mitigerende maatregelen onderzoeksalternatieven’) wordt een mitigerende maatregel beschreven tegen de forse verkeerstoenames op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht – die bij Alternatief 1 pregnanter zijn dan bij Alternatief 2, zie onder 5, Verkeer. Die mitigerende maatregel wordt gevonden in “extra scherp parkeerbeleid” **2** en inzet op de *modal shift* richting fiets en OV. Maar hier blijft onvermeld de mitigerende maatregel die juist van Alternatief 2 de scherpe kantjes af kan halen: namelijk het aanpassen van wegprofielen en toepassen van snelheidsremmende maatregelen op de buurtverbindende wegen als daar geen knips in komen. Waarom het ene wel er bij wordt gehaald en het andere niet, dat wordt niet duidelijk (gemaakt). **Procedure** Onder 2 hebben wij al wat gezegd over de gevolgde procedure bij de bekendmaking van de NRD en het voorliggende PlanMER. Over dit PlanMER is vanuit procedureel opzicht nóg een kanttekening te plaatsen of in elk geval een vraag te stellen: De gemeente is	

Nr.	Reactie	Antwoord
	initiatiefnemer van dit PlanMER en bekleedt (straks) ook de rol van bevoegd gezag. Uit oogpunt van legitimiteit en draagvlak zou een heldere organisatorisch ambtelijke en bestuurlijke scheiding tussen de uitvoering van de m.e.r.-procedure en het opstellen van het PlanMER en de beoordeling en besluitvorming gemaakt moeten zijn. Wij hebben niet het beeld dat bij de ambtelijke voorbereiding een goede scheiding gemaakt is tussen de initiatiefnemersrol en de bevoegd gezagrol, en wij vragen ons af hoe de gemeente dit borgt. De punten zoals genoemd onder 8 geven aanleiding voor deze kanttekening / vraag. We onderschrijven de doelen om woningen toe te voegen in Overvecht, om buurten te vergroenen en om de wijk verkeersveiliger en beter bereikbaar te maken met fiets en OV. In het PlanMER, als onderlegger van de ontwerp-Omgevingsvisie, zijn twee Alternatieven naast elkaar gezet, Alternatief 1 ('transformatieve ontwikkeling') en Alternatief 2 ('organisch optimaliseren'). Het **PlanMER zelf leidt zeker niet automatisch tot een navolgbare keuze voor Alternatief 1**. Die keuze raakt verder uit beeld wanneer de in deze zienswijze gesignaleerde en onderbouwde omissies, onjuistheden en tekortkomingen in acht worden genomen. **Een keuze voor Alternatief 2 ligt dan voor de hand.** Aangezien ook wij de wijsheid niet in pacht hebben, net zo min als de gemeente Utrecht, vragen wij u hier niet om nu ‘dus maar’ simpel te kiezen voor Alternatief 2. **Maar wij vragen u wél om één stapje terug te zetten en om met ons en alle andere betrokken Overvechters te werken aan een *best of both worlds*-Alternatief 3 dat enerzijds wel invulling geeft aan de doelen en ambities voor de wijk zoals hierboven genoemd, maar dat anderzijds niet de negatieve effecten met zich meebrengt (*) voor bewoners voor wat betreft langere rijafstanden en grotere kans op congestie, (*) voor ons winkelcentrum voor wat betreft slechtere bereikbaarheid voor autobezoekers, en (*) die een bedreiging vormen voor het welslagen van het Masterplan Overvecht Centrum.**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De C.V.v.E. van Shopping Center Overvecht gaat graag constructief het gesprek aan met de gemeente voor een gedragen uitwerking van de Omgevingsvisie Overvecht.	
467	Dank u wel voor het beantwoorden van mijn vragen over de verschillende gebieden van de concept omgevingsvisie Overvecht 2040. Ik ben me er van bewust dat er met veel inzet en moeite door vele medewerkers aan de concept omgevingsvisie Overvecht 2040 is geschreven, maar de meeste wonen en/of werken hier niet. Het is fijn om aan de hand van deze visie inhoudelijk te kunnen reageren. **Tigrisdreef e.o.** **Buurtwinkels Gangesdreef.** In mijn visie zouden alleen de huidige winkels op de Gangesdreef als voorzieningencluster moeten worden aangeduid en niet het gehele blok met (koop-) woonhuizen én het aan de overkant van de straat gelegen huizenblok aan de Gangesdreef. De reden hiervan is dat in de omgevingsvisie staat dat er de wens is om meer betaalbare (koop-)woningen neer te zetten. Waarom dan déze woningen, en al helemáál de afzonderlijke rij aan de overkant van de weg van de buurtwinkels, aangeven als voorzieningencluster? Het betreffen allemaal koopwoningen, dus de eigenaren van deze woningen zouden om deze plannen te kunnen realiseren moeten worden uitgekocht of het onroerend goed zou moeten worden onteigend. Er wordt in de concept omgevingsvisie aangegeven dat dit niet de intentie is, maar niet dat dit uitgesloten is. Betekent dit dan ook dat er geen voorkeursrecht van de gemeente Utrecht op deze woningen wordt gezet? Kunt u hierover duidelijker zijn? Daarbij wil ik aangeven dat deze koopwoningen worden bewoond door mensen van allerlei etnische achtergronden en dat juist zij een	U heeft gelijk dat de roze vlek "voorzieningencluster" te groot was ingetekend en dat er wellicht ook te veel concrete roze vlekken waren getekend. We hebben dit aangepast in de visie. Het beoogde doel van de omgevingsvisie is een levendige route te creëren tussen de twee winkelcentra en naar de HOV halte, met ruimte voor andere passende voorzieningen. Dit doel hebben we nu anders passender weergegeven op de kaart "Verschillend en Iedereen", namelijk door middel van een stippelzone rond der route. In eerste instantie wordt het ontwikkelen van een locatie overgelaten aan de eigenaren of een ontwikkelaar/investeerder (met instemming van de eigenaren). Indien de initiatiefnemers en de eigenaren niet tot overeenstemming komen over de planvorming dan kan de gemeente regie nemen voor de verdere planvorming. Kan de gemeente een publiekrechtelijk vastgesteld plan niet op haar eigen grond uitvoeren en de eigenaar kan het niet zelf realiseren, dan wil de gemeente de woning(en)/bedrijfspand graag kopen. Natuurlijk probeert de gemeente altijd op vrijwillige basis met een grondeigenaar/-gebruiker tot overeenstemming te komen. Als de gesprekken niet tot overeenstemming leiden over een aankoop dan kan de gemeente eventueel overgaan tot onteigening. Gezien de ingrijpende gevolgen voor de eigenaar gelden bij een onteigening strikte wettelijk vastgelegde procedures, het kan bijvoorbeeld alleen als aangetoond wordt dat er sprake is van algemeen belang, noodzaak en urgentie. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 biedt geen mogelijkheid tot een onteigeningsprocedure. Hiervoor zijn altijd andere besluiten nodig.

Nr.	Reactie	Antwoord
	voorbeeld zijn voor anderen wat er wél mogelijk is, wat je kan bereiken én dat het mogelijk is om goed te kunnen samenleven. Daarnaast zijn de eigenaren/bewoners door dezelfde gemeente Utrecht de afgelopen periode aangezet tot het verduurzamen van hun woning in het kader van de energietransitie 2030 en hebben daarvoor geïnvesteerd in hun woningen. Dat zijn écht investeringen voor de lange termijn en niet tot 2040! Als de inkleuring van de woonhuizen niet wordt aangepast van roze (voorzieningencluster)naar geel (woonbuurten) dan verwacht ik hierdoor een verlaging van de waarde van de woningen. Als dit niet wordt aangepast zou ik geïnformeerd willen worden over de wijze waarop planschade kan worden ingediend. In de omgevingsvisie worden de huidige buurtwinkels als een buurtcentrum gekwalificeerd terwijl dat het niet is. Er staat: 'We verbeteren het buurtcentrum'. Er komen meer woningen en voorzieningen. Dit moet worden aangepast naar: We willen van buurtwinkels een voorzieningencluster maken. Er komen meer woningen en voorzieningen. Dit is NIET bij de participatie bijeenkomsten besproken. Wél hebben de buurtbewoners aangegeven de bestaande buurtwinkels te willen behouden en dat de panden een opknapbeurt kunnen gebruiken. Er is niet gesproken over het willen wijzigen van het bestemmingsplan van buurtwinkel naar buurtcentrum. **Knip Tigrisdreef.** In mijn visie is de knip Tigrisdreef ongewenst. Het is voor bewoners van Overvecht Noord dan niet meer mogelijk om, zonder gebruik te maken van de NRU, met de auto naar winkelcentrum Overvecht te gaan. Het is een centrale plek voor héél Overvecht en niet alleen voor Overvecht Zuid. De NRU is nu al een probleemweg met files en met de toename van het aantal woningen en bedrijven wordt dit alleen maar erger.	De beleidsnota omgevingsvisie 2040 op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. Wij zijn het ermee eens dat de huidige tekst en dan met name het begrip 'buurtwinkelcentrum' niet goed aansluit bij de huidige situatie. We zullen de term 'buurtwinkelcentrum ' aanpassen. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren

Nr.	Reactie	Antwoord
	Aangezien een oplossing op korte termijn nog niet voorhanden is vind ik de voorgestelde optie geen goed idee. Een tweede route om de wijk uit te kunnen lijkt me geen overbodige luxe. Zeker niet in geval van calamiteiten. **Nieuw Overvecht e.o. en Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel.** In mijn visie zou de tweede optie om géén sportvelden aan te leggen in het Noorderpark, maar deze bij de overige sportvelden op het industrieterrein Nieuw Overvecht e.o. toe te voegen de voorkeur hebben. Het aanleggen van sportvelden in het Noorderpark zal zorgen voor meer autoverkeer, benodigde parkeervoorzieningen aan het Noorderpark. Dit zal beter passen bij het gebied Nieuw Overvecht waarbij gebruik gemaakt kan worden van (parkeer-)voorzieningen die ook voor de uitbreiding van het bedrijventerrein noodzakelijk zullen zijn of die er al zijn. Er zal voornamelijk buiten de openingstijden van het bedrijven gebruik gemaakt worden van de sportaccommodaties. De volkstuinen verplaatsen naar het Noorderpark of het gebied tussen de bedrijven achterin lijken me gezien de visie op dit gebied meer voor de hand liggend. De volkstuinen in het Noorderpark betreffen minder verplaatsbeweging en vooral mensen die of met de fiets kunnen komen of gebruik kunnen maken van de parkeergelegenheid bij Fort de Gagel. Wellicht is het dan gelijk een optie om ook de hondenvereniging een plek te geven in het Noorderpark bij het losloopgebied voor honden achter fort de Gagel, maar niet te dicht bij het Gagelbos. De oversteek voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de Torontodreef, de Rio Brancodreef en de sportvelden zal verbeterd moeten worden. Het huidige hek belemmert loopt te ver door waardoor het zicht op de Franciscusdreef wordt beperkt. Het neerzetten van Windturbines in het Noorderpark is in mijn visie niet wenselijk. Het staat gepland in een natuurgebied dat juist is aangelegd	gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. Een beveiligde hub voor bedrijfsauto's is een interessante, maar waarschijnlijk kostbare oplossing. Daarbij is het de vraag of mensen bereid zijn om hun (bedrijfs)auto die men vaak elke dag nodig heeft verder van huis te zetten. De bereidheid om iets verder van huis te parkeren is waarschijnlijk hoger bij mensen die hun auto relatief weinig gebruiken. We hebben dit idee nu niet verder onderzocht. In De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 zijn de kaarten aangepast en staan de locaties voor het Gagelkwatier op de goede plek met de aanduiding G. Het (op termijn) autovrij maken van de Carnegiedreef heeft inderdaad tot gevolg dat de Gangesdreef geen in-/uitgang meer is voor autoverkeer. Dit is in de kaart aangegeven met de 'autovrije zone'. In de definitieve versie van de omgevingsvisie is een icoontje voor sport geplaatst bij de Vechtsebanen. Zwembad de Kwakel en gezondheidscentrum Amazonedreef hebben geen apart icoon gekregen. Dit betekent echter niet dat wij deze voorzieningen niet waarderen. Vanwege de veelheid aan voorzieningen in Overvecht, hebben wij een keuze moeten maken wat wel of niet op de kaart te zetten. We weten dat een typische ‘participatiebijeenkomst’ past bij een bepaalde groep bewoners, en lang niet voor iedereen een aantrekkelijke manier is om mee te denken. Bij de bijeenkomsten was de diversiteit aan culturele achtergronden – zoals verwacht - niet groot. Daarom hebben we gekozen voor een brede mix van manieren dat bewoners mee

Nr.	Reactie	Antwoord
	voor recreatieve en ontspanningsdoeleinden met rust en ruimte. Het is juist zo fijn als je even uit het drukke, lawaaierige Overvecht kan ontsnappen. Windturbines dragen aan dit gevoel niet bij. Is het een optie om het bedrijventerrein Nieuw Overvecht van een beveiligde Hub voor bedrijfsauto's te voorzien, zodat deze niet meer in de woonwijk hoeven te parkeren. Dit zou zorgen voor meer parkeerruimte voor bewoners/bezoekers. **Naar aanleiding van mijn vraag/opmerking over Tigrisdreef e.o**. • het haalbaarheidsonderzoek Gagelkwartier en uw antwoord dat deze niet juist zijn gepositioneerd neem ik aan dat de aanduiding G bij de definitieve versie wordt aangepast. • de knip ter hoogte van huize Rosendael kreeg ik een antwoord over de knip van de Carnegiedreef. In deel B lees ik dat het Gagelpark doorloopt over de huidige Gangesdreef. Dat zou betekenen dat er een knip komt ter hoogte van huize Rosendael en dat het Gagelpark daar gaat doorlopen. Als dat het geval is dan zou er ook een knip getekend moeten worden bij huize Rosendael. **Vechtzoom-Zuid** • Zwembad de Kwakel en Gezondheidscentrum Amazonedreef. Uit uw antwoord blijkt dat zwembad de Kwakel en het gezondheidscentrum (op dezelfde locatie) blijven. Beiden staan op de gepresenteerde concept omgevingsvisie Vechtzoom-Zuid niet aangeduid met de daarbij behorende respectievelijke legenda Sport en Zorg. Ik neem aan dat dit bij de definitieve versie wordt aangepast. **Nieuw Overvecht e.o.** • Schaatsbaan Vechtse Banen. Uit uw antwoord blijkt dat de schaatsbaan Vechtsebanen op dezelfde locatie blijft gehuisvest. Deze staat op de gepresenteerde concept	konden denken. Bijvoorbeeld plaats- en tijdonafhankelijk via online enquêtes en in via een meer ‘outreachende’ aanpak op straat en met gesprekken in de wijk. De diversiteit bij de gesprekken in de wijk was groter dan de diversiteit bij de grote bijeenkomsten organiseerden. Ten behoeve van het vergroten van de diversiteit hebben we o.a. geflyerd bij de Omar-al-Farouk moskee en het winkelcentrum. Daarnaast waren de wijkberichten vertaald in het Arabisch en Engels. Tijdens het flyeren kregen wij vaak de reactie dat het wijkbericht goed ontvangen was. Terugkijkend was nog meer inzet op de al gevoerde 250 gesprekken in de wijk en aansluiten bij bijeenkomsten en evenementen waar Overvechters van diverse achtergronden aanwezig zijn, een overweging waard. Toch denken we met de opbrengst die er nu ligt dat we een goed beeld hebben van wat Overvechters belangrijk vinden en welke voorstellen uit de ontwerp Omgevingsvisie ze goed of juist niet goed vinden. Bij de communicatie over de ontwerp Omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken, binnen de beschikbare middelen. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid, inspirerend of wervend genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. Het is hierbij altijd zoeken naar een balans. We hebben vernomen dat sommige kaarten onduidelijkheden bevatten. Dit passen we aan in de definitieve versie. In het participatieverslag is te lezen wat met alle inbreng uit het participatieproces is gedaan in de omgevingsvisie. We hebben inderdaad geen overzicht van alle wijzigingen tussen de kaarten van oktober/november 2023 en april 2024 laten zien. Dat had achteraf nog meer duidelijkheid gegeven in gemaakte keuzes. In deze reactienota is

Nr.	Reactie	Antwoord
	omgevingsvisie Nieuw Overvecht e.o. niet op die locatie aangeduid met de legenda Sport. Ik neem aan dat dit bij de definitieve versie wordt aangepast. **Algemene opmerkingen:** • **Zowel bij de participatiebijeenkomsten als bij de inloopavonden was er een lage opkomst van mensen met een niet Nederlandse achtergrond.** • Wijkberichten verspreiden op algemene plekken zoals een bibliotheek, kinderboerderij, buurtcentra, per e-mail niet voldoende! Het is bekend dat er nog al wat mensen in Overvecht zijn die geen computer hebben. • Wijkberichten worden op een (te) korte termijn voor de bijeenkomsten verstuurd en vaak rondom (school-)vakantie periodes. Dit zorgt ook voor een lagere opkomst en minder reacties. • Overzichtskaarten gebieden onduidelijk door het te weinig aangeven van de straatnamen. Het kunnen lezen van de overzichtskaarten vraag kennis van zaken en/of een studie. Sommige kleurcodes scheppen verwarring. Bijvoorbeeld roze is gebruikt voor het aangeven van een voorzieningencluster, maar ook voor hoe hoog er kan worden gebouwd. • Niet inzichtelijk wat er is aangepast naar aanleiding van de participatiebijeenkomsten. • Deel A en deel B sluiten niet altijd op elkaar aan. Zou wel moeten. • De omgevingsvisie fysiek raadplegen buiten de openingstijden van het wijkbureau niet mogelijk. Ik had verwacht dat deze tijdens deze, in ieder geval gedurende de periode van inzien, ook op de zaterdag en koopavond open zou zijn geweest. Het is bekend dat lang niet altijd iedereen over een computer beschikt. Eén exemplaar per locatie is erg weinig. De locatie op de Zamenhofdreef is niet geschikt gemaakt om de boeken langdurig te raadplegen.	wel een overzicht van wijzigingen opgenomen van de voorliggende omgevingsvisie ten opzichte van de ontwerp omgevingsvisie. Wij zorgen ervoor dat in de definitieve versie van de omgevingsvisie de verschillende delen op elkaar afgestemd zijn. Dit is een goede suggestie om het wijkbureau langer open te stellen tijdens de ter visie legging van de ontwerp omgevingsvisie en er een betere plek voor in te richten. Dit hebben wij niet gedaan, maar nemen wij mee als optie bij toekomstige projecten. Wel hebben we onze contactgegevens beschikbaar gesteld voor vragen. Via deze weg hebben wij van meerdere mensen de vraag gekregen om de fysieke exemplaren (tijdelijk) thuis in te kunnen zien. Hier hebben wij gehoor aan gegeven. Tijdens formele en informele gesprekken tussen ambtenaren en Overvechters zijn veel vragen gesteld vanuit beide kanten. Veel open vragen, maar wellicht ook suggestieve vragen. Hierbij was geen sprake van een sturende strategie, maar om een compleet beeld te krijgen van wat Overvechters belangrijk vinden en welke wensen en zorgen zij hebben. Nadat het college heeft besloten de definitieve omgevingsvisie voor te leggen aan de raad, worden alle stukken openbaar gemaakt, ook de reactienota met alle zienswijzen en onze reactie daarop. Iedereen die een zienswijze heeft ingediend, wordt hiervan op de hoogte gesteld. De stukken zijn dan te vinden op de website van de gemeente Utrecht. We weten nog niet of huidige of toekomstige bezuinigingen van invloed zijn op de omgevingsvisie. Voor het merendeel van de ambities zijn nu nog geen middelen beschikbaar. We gaan de komende jaren dan ook op

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Tijdens de inloopavonden werden er suggestieve vragen gesteld onder ander over de ervaring van de veiligheid achter de buurtwinkels op de Gangesdreef. Dit hadden open vragen moeten zijn om een accuraat beeld te krijgen van de situatie. **Algemene vragen:** • Wordt er nog gecommuniceerd wat er aan de concept visie wordt aangepast en dan niet alleen over hetgeen jezelf hebt aangegeven, maar ook wat er is aangegeven door anderen? Hoe en wanneer? • Waar wordt dit gedocumenteerd? In te zien? • In de zomer van 2024 wordt bepaald waarop de komende periode wordt bezuinigd. Hoe en wanneer wordt bekend gemaakt welke invloed dit heeft op de Omgevingsvisie Overvecht 2040. • De gemeenteraad kan een raadsinformatiebijeenkomst (RIB) organiseren. Hoe en wanneer worden we daarvan op de hoogte gesteld? • In de omgevingsvisie is de Hub uit de eerdere versie niet meer terug te vinden. Betekent dit dat deze er niet meer komt of valt deze onder een andere onderdeel van de legenda? Hubs aan de rand van de woonwijken voor bewoners/bezoekers niet gewenst.	zoek naar structurele (beheer) en incidentele (realisatie) financiële middelen. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn. Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen zijn veel verschillende partijen nodig. Samenwerking tussen deze partijen op gebiedsniveau is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen. Niet alles zal gerealiseerd kunnen worden maar de gemeente ziet voldoende kansen en mogelijkheden om richting 2040 de ambities te verwezenlijken. Wanneer de bijeenkomsten van de raad zijn en welke onderwerpen op de agenda staan, staat op de website van de gemeente Utrecht: https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/gemeenteraad/hoe-werkt-de-raad/raadsinformatiebijeenkomst/ . Hier staat ook hoe u zich kunt aanmelden. Hoe we omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.
468	Op pagina 49 staat het volgende: Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. In het geval dat niet haalbaar blijkt, onderzoeken we de verplaatsing van volkstuincomplexen, waaronder ‘Ons Genot’ naar het Noorderpark. Zodat op de huidige locatie van ‘Ons Genot’ sportvelden gerealiseerd kunnen worden. Op pagina 58 staat het volgende te lezen (bij de kaart): Betere verbindingen voor voetgangers en fietsers tussen de sportverenigingen,	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark

Nr.	Reactie	Antwoord
	volkstuinen, groengebieden en over het bedrijventerrein. Ons Genot wordt publiek toegankelijk. Beide kunnen niet tegelijk waar zijn. Als er voor het eerste wordt gekozen vervalt al direct de tweede optie. Wij willen ervoor pleiten om de eerste optie helemaal te laten vallen en alleen de tweede optie op te nemen in de omgevingsvisie. Een volkstuincomplex is niet iets wat je zomaar kunt verplaatsen. Het kost minimaal 10 jaar om een tuin vanuit het niets weer op te bouwen. Je verliest met de verplaatsing van het complex een groot stuk biodiversiteit dat in vele tientallen jaren is opgebouwd. Het feit dat er zoveel verschillende soorten tuinen zijn – van groentetuin en grasland tot bomenparadijs en bloemenpracht – maakt dat er op dit relatief kleine stukje grond een enorme soortenrijkdom is ontstaan. Dat gaat allemaal in een keer verloren en is niet zomaar ergens anders weer opgebouwd. Als je spreekt over de huidige stand van bomengrootte, -aantal en -kwaliteit dan spreek je over een veelvoud van 10 jaar. De vraag is ook nog waarom, als het niet mogelijk is om in het Noorderpark sportvelden te realiseren, het dan wel mogelijk zou zijn om Ons Genot daarheen te verplaatsen. Dat lijkt niet logisch. Volkstuincomplex Ons Genot bestaat uit een zeer diverse gemeenschap van mensen uit alle sociale lagen van de samenleving die samen verantwoordelijk zijn voor het reilen en zeilen van de vereniging. Er zijn nog maar weinig plekken waar je elkaar op die manier tegenkomt. En doordat je binnen de vereniging gestimuleerd wordt om actief als vrijwilliger aan de slag te gaan kom je elkaar ook echt tegen. De vraag is of dit zo zal blijven bestaan als het complex verplaatst wordt. Ons Genot is dagelijks publiek toegankelijk. Met uitzondering van de wintermaanden staat het hek iedere dag open tot 20:00 uur en kan eenieder het terrein betreden. Deze functie zou versterkt kunnen worden door een tweede ingang te maken aan de noordkant en de avondopening te verlengen. Ook zouden op het terrein verschillende recreatieve en educatieve functies kunnen worden versterkt (speeltuin,	niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bankjes om te zitten, educatieve tuinen, bordjes met uitleg over planten en bomen) waardoor het aantrekkelijker wordt om er te recreëren. Wij vragen dan ook om in de omgevingsvisie Ons Genot op te nemen op de huidige locatie en de recreatieve functie daarvan te versterken en af te zien van de mogelijkheid om Ons Genot te verplaatsen.	
469	De werkgroep verkeer is een gezamenlijke werkgroep van Bewonersplatform Overvecht en Wijkplatform Overvecht. Deze zienswijze is aanvullend op de zienswijzen van beide platformen en gaat meer gedetailleerd in op verkeer en mobiliteit. Wij zien daarbij de volgende aandachtspunten: • Er is nog geen financiële dekking. Er is uitgegaan van ambities en doelen. • Het potentiële succes van de visie is de som van de delen die op elkaar leunen en die voorwaardelijk zijn voor elkaars welslagen. Veel ambities worden benoemd waarbij projectontwikkelaars, woningcorporaties én bewoners (eigenaren en huurders) mee moeten werken. Het is niet onderzocht of dit haalbaar is. Op onderdelen hebben we twijfels over de haalbaarheid en wenselijkheid. • Nog niet alles is doorgerekend. Er wordt uitgegaan van aannames van effecten. • De projectgroep heeft aangegeven te werken volgens de stappen: Integraliteit > (verkeers)netwerk > weginrichting. De werkgroep verkeer heeft daar twee stappen aan toegevoegd: Integraliteit > Visie op de vervoersmodaliteit > Netwerk > Weginrichting > Handboek Openbare Ruimte. Met uitzondering van het laatste onderdeel (is van toepassing op projectniveau) zou volgens ons de Omgevingsvisie alle onderdelen moeten omvatten. Wat is haalbaar én wenselijk voor Overvecht? In deze reactie van de werkgroep verkeer reageren we op haalbaarheid en welke	De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsrogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen. De haalbaarheid van ontwikkelingen is van een groot aantal factoren afhankelijk waaronder de invulling van de samenwerking tussen partijen. We zijn altijd op zoek naar een gemene deler zodat we voor alle partijen een win-win situatie kunnen realiseren. We beschrijven in deze visie de toekomst voor Overvecht in 2040. Niemand weet hoe de toekomst er echt uit zal zien, het is dus geen foto van de toekomst. Niet alles is daarom precies te berekenen, maar effecten van ingrepen zijn wel duidelijk. Bij toekomstige uitwerking is verder onderzoek nodig. Juist omdat alles niet exact is doorgerekend en bepaald is er ruimte voor een nadere invulling. Voor de algemene visie op mobiliteit sluiten we aan op de RSU en het Mobiliteitsplan 2040. **A. Wat is goed in de Omgevingsvisie?** 1-3. Dank voor uw positieve reactie met betrekking tot leefbaarheid, verkeersveiligheid en de mobiliteitstransitie. **B. Wat missen we?**

Nr.	Reactie	Antwoord
	randvoorwaarden gesteld moeten worden om de voorstellen verkeer en mobiliteit uit de Omgevingsvisie te realiseren. ***Wij verwachten op alle onderstaande punten een inhoudelijke reactie, niet in algemeenheden, maar specifiek en toegepast op het punt van de zienswijze.*** In onderstaande zienswijze wordt ingegaan op diverse punten, waarbij de notatie (met pijl) de randvoorwaarden aangeven: Deze punten zijn randvoorwaarden voor de haalbaarheid en/of uitvoering, dan wel kunnen deze punten leiden tot een andere keuze of uitwerking. **A. Wat is goed in de Omgevingsvisie?** 1. Het is goed dat verkeersveiligheid hoge prioriteit heeft. De wijk heeft last van te hard rijden door de woonbuurten. Auto's, scooters en inmiddels ook diverse soorten fietsen (waaronder de Fatbikes) rijden harder dan wenselijk of toegestaan is. Daarnaast trekt het toenemende stallen van auto's een zware wissel op de veiligheid en verblijfskwaliteit openbare ruimte. 2. Het is goed dat er aandacht is voor de leefbaarheid in de wijk. 3. Het is goed dat er wordt ingezet op een mobiliteitstransitie. Deze punten sluiten aan op de 'rode draad' van de werkgroep verkeer met de uitgangspunten: bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en slim inzetten van financiële middelen (koppelkansen benutten). **B. Wat missen we?** 4. In de MER zijn twee alternatieven voor mobiliteit uitgewerkt, die later in onderdeel B van de Omgevingsvisie varianten worden genoemd. De varianten hebben ook te maken met de plekken waar verdichting in de wijk kan plaatsvinden en waar	4. Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de aanvulling MER. 5. Bij de communicatie over de ontwerp Omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken, binnen de beschikbare middelen. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid, inspirerend of wervend genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. Het is hierbij altijd zoeken naar een balans. We hebben vernomen dat sommige kaarten onduidelijkheden bevatten. Dit passen we aan in de definitieve versie. 6. Voor de algemene visie op mobiliteit sluiten we aan op de RSU en het Mobiliteitsplan 2040. - Bestemmingen blijven bereikbaar met de auto, niet altijd via de kortste route. We hanteren hierbij geen harde normen over reistijden en kilometers. Met de groei van de stad zal zonder maatregelen ook Overvecht minder goed bereikbaar worden. Aantrekkelijker maken van de alternatieven (OV, fiets, lopen) is noodzakelijk om de wijk ook per auto bereikbaar te houden. - In de omgevingsvisie stellen we voor Overvecht twee type OV-lijnen voor. De komende tijd werken we dit samen met de OV partijen (OV-alliantie) verder uit. - We kiezen voor een goed en fijnmazig loop en fietsnetwerk. Dit netwerk is onder andere samen met de werkgroep verkeer en de fietsersbond bepaald. De uitwerking gebeurt hierna in projecten. - Door onder andere de centrale HOV-as kunnen ook nood- en hulpdiensten overal in de wijk snel ter plaatse komen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	voorzieningen kunnen komen. Het ontbreekt aan een duidelijk overzicht met concrete afwegingscriteria voor een keuze. De stap van het MER onderzoek naar de keuze voor variant 1 is niet transparant, onnavolgbaar en op sommige punten onlogisch. Het afwegingskader moet verdergaan dan de toetsing vanuit de MER en ingaan op de nuances. Beide alternatieven voldoen immers aan de opgave om 5.000 woningen toe te voegen. . Voor een besluit genomen kan worden over de Omgevingsvisie dient de stap tussen de MER en de keuze voor variant 1 inzichtelijk te zijn, waarbij niet alleen mobiliteit, maar ook maatschappelijke en economische aspecten in samenhang beoordeeld zijn. Benoem meetbare indicatoren en beschrijf de klassen van de beoordeling. Beschrijf ook nuanceringen als dit nodig is om de beoordeling te duiden.	- Voor bevoorradingsverkeer gelden de hoofdroutes via Franciscusdreef en Einsteindreef zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040. **C. Wat is (waarschijnlijk) niet haalbaar en/of niet wenselijk?** - Dat Overvecht Centrum omgeven is door verkeersbarrières kunnen we niet helemaal oplossen. Wel verminderen we de barrières aan de noordoost en zuidoost zijde (Zamenhofdreef autovrij). Bij de Einsteindreef zorgen we voor een betere oversteekbaarheid door het toevoegen van een kruispunt/oversteek ter hoogte van de Seinedreef. - De hoofdroute voor Overvecht Centrum is de Einsteindreef-Brailledreef. Verder routing binnen het gebied wordt/is uitgewerkt in het Masterplan Overvecht Centrum.
5.	(Kernteam) De kaarten zijn onduidelijk en vaak ook veel te klein en onleesbaar. Zo is in de buurtkaarten niet te zien waar auto's wel of niet mogen rijden. Ook ontbreekt bij die kaarten een tekst een duidelijke beschrijving wat er gaat veranderen in de bereikbaarheid van de buurt. De kaarten voor het netwerk voor fiets en voetganger, het openbaar vervoer en autonetwerk zijn veel te klein en onleesbaar. . Laat voorafgaand aan een besluit over deze visie in hetzelfde afwegingskader zien welke voorkeuren bewoners hebben ten aanzien van alternatief/variant 1 en 2 en voeg daarbij de kwalitatieve informatie toe die in de participatiemomenten zijn opgehaald.	- De maatregelen tav autocirculatie zijn aangepast, zie hiervoor de reactienota hoofdstuk 2 - voor en nadelen van verschillende maatregelen zijn met variant 1 en variant 2 onderzocht (zie onderbouwing mobiliteit De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 en de MER). Er is gekozen voor een combinatie van maatregelen, vanuit mobiliteit sluiten deze keuzes het meeste aan bij variant 1. - De maatregelen tav autocirculatie zijn aangepast, zie hiervoor de reactienota hoofdstuk 2. 8. De omgevingsvisie beoogt het groen kwalitatief te versterken en parken zo aaneengesloten te laten zijn, met zo min mogelijk autowegen er doorheen. Ook beoogt de omgevingsvisie dat parken en groen beter toegankelijk worden voor bewoners en aantrekkelijke voorzieningen

Nr.	Reactie	Antwoord
	6. De werkgroep verkeer heeft eerder in een participatiesessie aangegeven dat een visie op de verkeersmodaliteiten noodzakelijk is. Daar is niets mee gedaan. ➢ Voeg in het onderdeel mobiliteit de visie op de verschillende vervoersmodaliteiten toe: • Ontwikkeling automobiliteit in de wijk en bereikbaarheid met de auto. Wat zijn acceptabele extra reistijden en kilometers? En wat betekent dit voor bewoners die afhankelijk zijn van een auto? • (H)OV: wat maakt een robuust en toekomstbestendig netwerk en op welke wijze kan dat concurrerend zijn ten opzichte van de auto? Wat betekent dat voor de afstand naar bushaltes en dienstverlening? • Langzaam verkeer verbindingen: ontwikkeling fietsmobiliteit en lopen en fietsen door een groene wijk. Wat is een gewenst netwerk voor fiets en voetganger op wijk- en op buurtniveau? Met daarbij aandacht voor verschillende gebruiksvormen en eisen die dat stelt (maaswijdte, doorgaand versus fijnmazige buurtroutes, drukker en recreatief/rustig, overdag en 's nachts (sociale veiligheid) en oversteekbaarheid van drukke wegen? Waar kunnen routes voor fiets en voetganger gecombineerd worden en waar niet? Wat wordt de inrichting en zijn aandachtspunten voor de inrichting voor hoofdfietsroutes door het groen die ook gebruikt worden voor voetgangers? • Hoe kunnen nood- en hulpdiensten snel ter plaatse komen? • Wat worden logische routes voor bevoorradingsverkeer van de winkelcentra? **C. Wat is (waarschijnlijk) niet haalbaar en/of niet wenselijk?** Integraliteit	hebben. Bij uitwerking wordt hier concreter vorm aangegeven. De HOV baan is in de definitieve versie van de omgevingsvisie opgeschoven zodat de sport- en speelvoorziening vanuit de buurt veilig bereikbaar blijft. Niet bij alle loop en fietsroutes kan gezorgd worden voor direct zicht op de routes. Zeker bij routes door een groot park is dit niet haalbaar. Daarom bieden we een fijnmazig netwerk, zodat er bijvoorbeeld als het donker is alternatieven beschikbaar zijn. Bereikbaarheid van woningen is een voorwaarde die meegenomen wordt in de verdere uitwerking. We zetten in op goede OV- en fiets-/wandelverbindingen, waarmee voorzieningen goed bereikbaar blijven voor Overvechters en bezoekers van de wijk. Het realiseren van radialen is dusdanig kostbaar, dat we dat als onvoldoende realistisch inschatten. De winkelcentra Gagelhof, De Klop en Overkapel, maken samen met Shopping Center Overvecht deel uit van de retailhoofdstructuur. Dit is vastgelegd in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Deze centra beschouwen we vanwege de aanwezige goedfunctionerende supermarkten als toekomstbestendige centra. Door de verwachte bevolkingsgroei hebben wij geen twijfels over de levensvatbaarheid van deze winkelcentra. We herkennen ons niet in de stelling dat het verzorgingsgebied kleiner zou worden. Wat een acceptabele afstand tot een parkeerhub is, hebben we niet vastgelegd in de omgevingsvisie. Sociale veiligheid van hubs en looproutes daar naar toe is onderdeel van de ontwerpopgave.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Omgevingsvisie Overvecht zou een integrale visie zijn. Wij missen dit op een aantal punten. ➢ De integraliteit met masterplan Overvecht Centrum ontbreekt. Overvecht Centrum moet een van de stadsharten worden (RSU). Een stadshart moet concurrerend zijn met omliggende centra. Er zijn voorbeelden waarbij een centrum goed bereikbaar is vanuit radialen in de omgeving. Het brengt een centrum naar de wijk en de wijk naar het centrum. Op dit moment ligt het centrum Overvecht op een 'eiland', omgeven door verkeersbarrières. ➢ De routes voor het bevoorradingsverkeer (voor met name de grote opleggers voor de supermarkten) naar het centrumgebied zijn niet in kaart gebracht. ➢ Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de effecten van de autoknips voor de levensvatbaarheid van een (vernieuwd) winkelcentrum. Eerder is gebleken dat een volledige afkoppeling van de Moldaudreef nadelige effecten zou hebben voor het winkelcentrum Overkapel. Dat was de reden om de Moldaudreef niet volledig af te koppelen in spoor 1 van de NRU. De angst bestaat dat het opknippen van de verkeerstructuur leidt tot (ook qua voorzieningen) op zichzelf gerichte buurten, in plaats van gerichtheid op een groot stadsdeelhart. ➢ Onderzoek eerst de effecten van de voorstellen in de Omgevingsvisie op alle vervoersmodaliteiten van en naar het centrum Overvecht en bepaal dan pas de keuze voor Variant 1 of Variant 2 (of een slimme combinatie). ➢ Onderzoek de effecten van het voorgestelde mobiliteitsplan Overvecht op de levensvatbaarheid van een (vernieuwd) centrumgebied. Wat is een acceptabele aanrijtijd voor bewoners uit de wijk die afhankelijk zijn van een auto? Dan pas kan een uitspraak worden gedaan over de autoknips.	Het onderzoeken van de effecten op wonen en leefbaarheid in alle aspecten met duidelijke indicatoren voert te ver voor een omgevingsvisie. Deze aspecten komen aan de orde in de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in diverse projecten. 9/10. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Het aantonen van overcapaciteit aan parkeren is zo opgenomen in De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf over parkeren. 11. Het is de bedoeling dat de volledige buurten (dus ook de buurtinprikkers) 15-30 km/u worden. In Overvecht blijven alleen de Franciscusdreef, de Einsteindreef en de Brailledreef 50 km/u. 12. De (H)OV routes door de parken worden in een volgende fase uitgewerkt/ontworpen. Wanneer dit niet veilig kan, is het verlagen van de snelheid een optie. 13. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is bij het nemen van maatregelen een randvoorwaarde. 14. De precieze inrichting van de Rio Brancodreef en het genoemde kruispunt wordt in de toekomst uitgewerkt. Er moet dan onder andere ook gekeken worden naar de noodzaak en mogelijkheid van een busbaan.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Onderzoek in hoeverre de voorgestelde knips en daaruit voortvloeiende (auto)omrijdroutes het gebruik van alternatieve voorzieningencentra (zoals De Gaard of Rokade) in de kaart kan spelen ten koste van het verzorgingsgebied van Centrum Overvecht. Maak pas een keuze als hierover meer inzicht is verkregen. 8. Integraliteit met wonen en voorzieningen ontbreekt. • De wijk heeft veel ontmoetingsplekken met groen, speelvoorzieningen en pierenbadjes. De wijk is gebouwd met de achtergrond dat kleine kinderen (vooral in de hoogbouw) in de directe nabijheid naar een speelplek kunnen en iets oudere kinderen zelfstandig en veilig naar een speelplek kunnen. De HOV via La Bohèmedreef doorbreekt dit. Van een park dat verbonden is met de woonomgeving verandert het in een groen eiland tussen barrières. Een HOV via de Marnedreef en Moezeldreef deelt het park dan wel in twee stukken, maar geeft wel een veilige speelplek voor kinderen uit de hoogbouw Faustdreef, Dorbeendreef en omgeving. • Een groot park zonder zicht op voetpad en fietspad (door bijvoorbeeld het autoverkeer) geeft (het gevoel van) sociale onveiligheid ’s avonds en ’s nachts. • Het is onduidelijk hoe bewoners van het bestaande woonwagencentra aan de Moezeldreef en Gangesdreef hun woning kunnen bereiken. • Er wordt uitgegaan van voorzieningen in elke buurt. Niet elke buurt heeft voorzieningen (zoals een supermarkt). Door de compartimentering zullen weinig ondernemers investeren omdat het verzorgingsgebied veel te klein is. Bestaande kleinere	15. De geluidsbelasting op de Rio Brancodreef is inderdaad een aandachtspunt. Binnen de Omgevingsvisie worden geen ontwerpen gemaakt. Bij de verdere uitwerking zal bepaald worden welke maatregelen genomen moeten worden om de geluidsbelasting zo beperkt mogelijk te laten zijn. 16. Versmallen van de Einsteindreef en de Franciscusdreef naar 2x1 is de wens, dit zal echter op korte termijn niet haalbaar zijn. Versmallen is in de uitvoeringsstrategie (de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040) opgenomen in de periode 2030-2035. Er zal dan gekeken worden of en waar versmallen mogelijk is. Het kruispunt Carnegiedreef-Einsteindreef wordt voor (H)OV (en langzaam verkeer) fors verbeterd, doordat hier geen afslaand gewoon autoverkeer meer rijdt. Verder kan OV prioriteit krijgen in de verkeerslichtenregeling. Voor de oversteekbaarheid van de Einsteindreef voegen we in ieder geval ter hoogte van de Seinedreef een kruising/oversteek toe. Met de omgevingsvisie zetten we zwaar in op het voorgestelde OV systeem waarbij er centraal door de wijk een HOV route komt in combinatie met het buurtgerichte OV. 18. Er is grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering, frequentie, etc. worden bepaald door de OV-partijen. Het voorgestelde OV-systeem is daarom samen met de provincie opgesteld. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV-systeem voor. Door de OV-alliantie is een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem verder uit te werken. Uitkomst van deze studie helpt de gemeente

Nr.	Reactie	Antwoord
	winkelstrips zullen verdwijnen omdat het economisch niet meer haalbaar is. Dit pleit voor radialen naar het centrum Overvecht. • Er is niet onderzocht of de voorzieningen in de buurten (kleinere winkelcentra) levensvatbaar blijven als hun verzorgingsgebied kleiner wordt. • Wat is acceptabele afstand tot een parkeerhub? En hoe kan deze sociaal veilig en door iedereen worden bereikt? ➢ Onderzoek eerst de effecten op wonen en leefbaarheid in alle aspecten met duidelijke indicatoren. Neem daarin ook mee de ontwikkeling van voorzieningen in de buurt en het centrum Overvecht. Neem pas besluiten op basis van de uitkomsten van het onderzoek. ➢ Onderzoek de effecten en haalbaarheid van autoknips voordat de wijk wordt gecompartimenteerd in buurten die met de auto maar op één manier bereikt kunnen worden. Neem pas besluiten op basis van de uitkomsten van het onderzoek en pas zonodig de uitwerking aan. ➢ Eerst parkeren op orde brengen of overcapaciteit aantonen voordat parkeerplekken worden verwijderd. 9. Integraliteit met lange termijn ontwikkeling NRU ontbreekt. • Bij autoknips in de wijk moet een groot deel van het verkeer omrijden via de NRU. Op de NRU staan nu al veel files en het is onduidelijk hoe de NRU in de toekomst eruit zal zien. De ambitie is om de groei van het autoverkeer af te remmen, maar er is dan nog steeds sprake van groei. • In de prognose is uitgegaan van het wegvak Karl Marxdreef. (Deel B pag 169). Dat is het wegvak met het laagste aantal voertuigen per etmaal. In de Scan varianten NRU met ARU is op pagina 9 een overzicht gegeven met andere (hogere) aantallen voertuigen per etmaal én zijn de andere wegvakken in beeld gebracht die aanzienlijk hogere getallen laten zien. Ook is duidelijk uit dat er een	Utrecht om het gewenste dienstverleningsniveau stevig te borgen in lange termijn afspraken en garanties. 19. We stellen andere inrichtingseisen voor OV dan voor bevoorradingsverkeer. OV willen we over het algemeen voldoende breedte geven zodat ze niet op tegemoetkomend verkeer hoeven te wachten, terwijl voor bevoorradingsverkeer even wachten en gebruikmaken van de volledige rijbaanbreedte in krappere situatie vaak goed mogelijk is. Bij herinrichtingsprojecten wordt dit uitgewerkt en wordt onder andere ook rekening gehouden met bevoorradingsverkeer. Ten aanzien van routes voor bevoorradingsverkeer volgen we de hoofdroutes uit het Mobiliteitsplan 2040 (Franciscusdreef en Einsteindreef). 20. - Op de kaart is inderdaad ook een alternatief zichtbaar als 'Doorgaande Fiets en wandelroute' die via de Gambiadreef en Rio Negrodreef loopt. - Het fietsnetwerk is in nauw overleg met de werkgroep verkeer en de fietsersbond opgesteld. Mede vanwege sociale veiligheid (oa dag/nacht en groen) is er gekozen voor een relatief fijnmazig netwerk van doorgaande fiets en wandelroutes, zodat de gebruiker verschillende opties heeft. - De OV route is in de omgevingsvisie verder van de bebouwing gelegd. - De ontbrekende schakels zijn al in beeld. In de omgevingsvisie worden een aantal ontbrekende schakels genoemd. O.a. de verbinding over de Einsteindreef. 21. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. De hoofdrijroutes van de nood-&hulpdiensten in Overvecht vallen samen

Nr.	Reactie	Antwoord
	groot risico is op filevorming (pagina 21 en 22). Daar zijn de extra aantallen voertuigen per etmaal als gevolg van de autoknips in Overvecht nog niet meegenomen. De Omgevingsvisie geeft een vertekend en onvolledig beeld. • Er is in de MER bij de Moldaudreef uitgegaan van een halve aansluiting (spoor 1 NRU). Er wordt een flinke daling van aantallen voertuigen verwacht. In die berekening is een knip op de Tripkade nog niet meegenomen. Auto's zullen door die knip op de Tripkade via de Wolgadreef, Darwindreef naar de NRU moeten rijden om vervolgens naar het winkelcentrum te gaan. Er zijn immers ook knips in de Moezeldreef en Neckardreef. Voor bewoners die afhankelijk zijn van de auto wordt de reistijd aanzienlijk langer. De leefbaarheid van het buurtje rondom de Wolgadreef staat hierdoor waarschijnlijk onder druk. • Het ontbreekt aan een visie wat acceptabele extra auto-reistijden zijn. Enkele voorbeelden (via ANWB routeplanner berekend): Reistijd tussen Operabuurt (La Bohèmedreef) en het winkelcentrum (Seinedreef) zonder vertragingen: • Nu: 1,6 km en 5 minuten • Via Tripkade: 2,8 km en 8 minuten • Via Moldaudreef linksaf naar Albert Schweitzerdreef en vervolgens Einsteindreef 3,7 km en 11 minuten • Via Donaudreef en Darwindreef (linksaf vanaf Moldaudreef niet mogelijk) 5 km en 15 minuten Reistijd tussen Overvecht Noord (Andesdreef) en de polikliniek in Overvecht Zuid (Neckardreef 6) zonder vertragingen: • Nu heen en retour: 2,4 km en 6 minuten • Via Franciscusdreef, NRU en Moldaudreef: 4,8 km en 11 minuten • Retour via Wolgadreef en Darwindreef (want linksaf Moldaudreef is niet meer mogelijk): 6,7 km en 18 minuten	met de belangrijkste autoroutes en de Centrale as. Doordat de Centrale as grotendeels autovrij wordt, kunnen nood-&hulpdiensten deze as gebruiken via de busbaan waardoor bestemmingen snel kunnen worden bereikt. **D. Wat is wél haalbaar en een gemiste kans** 22. De suggestie met en verdiepte ligging van de Einsteindeef is afgewogen bij de totstandkoming van de Omgevingsvisie, maar niet overgenomen in de Omgevingsvisie. Na onderzoek blijkt dat de optie waarbij de Einsteindreef direct langs Overvecht Centrum ligt, met daarnaast een groenstrook met bomen en daarnaast nieuwe bebouwing, de best haalbare optie is. Daarbij spelen we aan de zuidzijde (stadskant) in op de plannen voor Centrum Overvecht en houden we rekening met de belemmerende ondergrondse leidingen. De gehele Einsteindreef is en blijft een groene stadsentree van de wijk, waarbij er gekozen is om meer continuïteit in het totale profiel aan te brengen. We versmallen de weg en verleggen deze naar de zuidzijde, waarbij aan de noordzijde een robuuste continue groenzone mogelijk blijft. Dit moet een prettige plek worden om te wandelen. Het op termijn toevoegen van zorgvuldig in het groen ingepaste bebouwing aan de zijde van de Kaap Hoorndreef, draagt bij aan sociale controle van het groen en het verkleinen van de barriérewerking. 23. De huidige politiepost staat ingetekend als bestaande bebouwing, van verhuizing is vooralsnog geen sprake. 24. Naast dat de leden van de werkgroep verkeer zijn uitgenodigd voor de algemene bijeenkomsten en participatiemomenten, hebben ook meerdere aanvullende gesprekken met de werkgroep verkeer plaatsgevonden. Dit was in eerste instantie geen onderdeel van het

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een langzaam-verkeer oversteek in het verlengde van de Donaudreef-Apollodreef is volgens spoor 1 niet mogelijk bij een verdiept Robert Kochplein. ➢ Eerst moet de NRU op orde zijn voordat de Carnegiedreef afgesloten kan worden voor het autoverkeer en de knips uitgevoerd kunnen worden. Met het extra verkeer uit de wijk op de NRU mag de reistijd in de spits voor autoverkeer uit de wijk niet meer zijn dan tweemaal de reistijd zonder afsluiting Carnegiedreef en autoknips. 10. Integraliteit met omliggende wijken ontbreekt. • De autoknip op Tripkade hindert halen/brengen van passagiers naar NS Overvecht. Dit station is er niet alleen voor Overvecht, maar voor alle omliggende wijken. Deze ingreep vergroot de bestaande sociaal-economische barrière door het spoor. • Het is niet duidelijk en ook niet onderzocht wat de nieuwe verkeersstructuur met de autoknips voor effect heeft op sluipverkeer door woonwijken die buiten de scope van de Omgevingsvisie vallen, zoals Ondiep, Zuilen en Tuindorp. <u>Veiligheid</u> 11. De buurten worden 15 of 30 km per uur. • In deel B, pag 168 staat: *Deze variant (1) leent zich dan ook voor een basisinrichting van 15-30 km/u wegen, met uitzondering van de buurtinprikkers.* Dit betekent dat nog steeds onveilige buurtwegen zijn waar te hard gereden wordt! Het is raar dat die inprikkers 50 km zijn, terwijl je juist aan het begin duidelijk wilt maken dat je een woonbuurt inrijdt. Hier hinkt de visie op twee gedachten. ➢ Om duidelijk te maken dat auto's in een woonbuurt binnenrijden, moeten óók de buurtinprikkers een verkeersveilige snelheid van maximaal 30 km worden.	participatieplan, maar bleek wel te voldoen aan een behoefte vanuit zowel de gemeente als de werkgroep verkeer. **E. Participatie** Naast dat de leden van de werkgroep verkeer zijn uitgenodigd voor de algemene bijeenkomsten en participatiemomenten, hebben ook meerdere aanvullende gesprekken met de werkgroep verkeer plaatsgevonden. Dit was in eerste instantie geen onderdeel van het participatieplan, maar bleek wel te voldoen aan een behoefte vanuit zowel de gemeente als de werkgroep verkeer. Wij zijn van mening dat we tijdens alle participatiemomenten en de aanvullende gesprekken met de werkgroep verkeer open en transparent zijn geweest over op dat moment beschikbare informatie inclusief de stand van zaken van alle documenten zoals het MER. Deze gesprekken hebben wij ook als constructief ervaren. Wij vinden het jammer om achteraf te moeten vernemen dat het beeld van de werkgroep verkeer over de communicatie anders was. Ontbreken afstemming adviesgroep NRU: Gedurende het gehele proces van de Omgevingsvisie heeft er wel degelijk afstemming plaats gevonden tussen de projecten NRU en Omgevingsvisie Overvecht. Na de laatste adviesgroep NRU is 14 maart 2024 per mail aan de adviesgroep medegedeeld dat naar aanleiding van de signalen van de adviesgroep nog een keer goed gekeken is naar de relaties tussen de Omgevingsvisie en NRU lange termijn. Wij zien de relaties op twee belangrijke onderdelen: 1. Verkeerskundige uitwisseling tussen Overvecht en NRU Door de Omgevingsvisie zien we mogelijke verplaatsingen van autoverkeer naar de centrale ontsluitingswegen van de wijk, waaronder

Nr.	Reactie	Antwoord
	12. De HOV rijdt door twee parken. Ook buurtgericht OV kan door de parken rijden. Dit is niet (verkeers)veilig. ➢ Verlaag voor de veiligheid de snelheid van de (H)OV door de parken naar 15 km per uur. ➢ Bereikbaarheid en leefbaarheid 13. Elke buurt is met de auto bereikbaar via één in/uitgang. Niet onderzocht is of met een verdichting dit leidt tot knelpunten bij die inprikkers. Bijkomend risico is dat bij een calamiteit bij deze uitgang (bijv Rio Branco/Tigrisdreef) de gehele buurt op slot zit, niet alleen voor bewoners maar ook voor hulpdiensten bij calamiteit in diezelfde buurt. 14. Kruising Franciscusdreef - Rio Brancodreef blijft een knelpunt waar verder niet op wordt ingegaan. Wordt hier gedacht aan een busbaan voor de HOV? Mag de bus dan 50 rijden? De gewenste max snelheid voor het autoverkeer is 30 km/u. 15. De geluidsbelasting van de Rio Brancodreef is nu al te hoog en dat blijft te hoog. Dit staat op gespannen voet met de leefbaarheid van (toekomstige) bewoners. Er wordt in de MER gedacht aan stil asfalt, maar dit is nog niet aantoonbaar effectief bij minder dan 50 km. 16. De Franciscusdreef en Einsteindreef worden drukker. Toch wordt al voorgesorteerd op een stadsboulevard met 2 x 1 rijstroken. Er wordt geen lering getrokken uit ‘t Goylaan en de Westelijke Stadsboulevard. Gezien de verwachte aantallen voertuigen per etmaal zijn (deels) 2 x 2 rijstroken nodig. Hier ligt ook een relatie met het concurrerend kunnen aanbieden van HOV, dat door ruimtegebrek (gedeeld met de auto) niet mogelijk is.	de NRU. We doen nu een aanvullende NRU-studie. Het verkeersbureau Goudappel, dat ook gerekend heeft aan de Omgevingsvisie, voert deze studie voor ons uit. In deze studie kijken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken. Bij deze studie houden we rekening met de verkeersmaatregelen van de Omgevingsvisie waaronder de knip op de Carnegiedreef. 2. Verbindingen tussen Noorderpark en Overvecht De Omgevingsvisie voegt een aantal extra fiets- en voetganger verbindingen toe tussen Overvecht en het Noorderpark. Namelijk ter hoogte van de Klopvaart en Sint Anthoniedijk. Onze conclusie is dat de drie NRU-varianten die nu in de raadsbrief deze verbindingen deels al realiseren. En onze conclusie is ook dat als de nieuwe verbinding (nu) niet onderdeel is van een aanpak NRU, de extra verbinding toch mogelijk blijft. De extra verbinding kan dan op een later moment worden toegevoegd. In genoemde mail is aan de leden van de adviesgroep het volgende gevraagd: Mochten jullie andere belangrijke relaties zien tussen de Omgevingsvisie en de NRU, horen we dat heel graag. Tijdens de Adviesgroep Noordelijke Randweg Utrecht dd. 25 juni is verder uitgelegd hou de inhoudelijke samenhang tussen NRU en Omgevingsvisie onderzocht gaat worden. Op 19 november a.s. worden/zijn de resultaten met de Adviesgroep NRU besproken.

Nr.	Reactie	Antwoord

- Onderzoek eerst de effecten van het verminderen van het aantal rijstroken, trek lering uit andere stadsboulevards en besluit dan pas voor een herinrrichting.

17. Ontsluitingswegen worden drukker en minder oversteekbaar. Het is aan te bevelen dit explicieter te benoemen zodat dit bij herontwikkeling wordt meegenomen. Ook zijn oplossingen nodig voor de buurtgericht OV die de ontsluitingswegen moeten oversteken en ten opzichte van de auto een concurrent in reistijd moeten zijn.

- Onderzoek eerst de effecten van compartimenteren op oversteekbaarheid voordat een keuze gemaakt wordt voor Variant 1 of Variant 2 (of een slimme combinatie).

18.In vergelijking met de autobussen door de wijk, verkort de HOV route de reistijd naar het station Overvecht. Bij een HOV route rijdt buurtgericht OV door de wijk. Dit staat in de Omgevingsvisie.

- Het ontbreekt aan reistijdinformatie voor de onderbouwing van de HOV. Wat is bijvoorbeeld de tijdwinst vanuit diverse delen vanuit de wijk naar het station Overvecht of het centrum station van Utrecht?
- Het ontbreekt aan een visie wat acceptabele afstanden zijn vanuit huis naar een bushalte of van een bushalte naar een voorziening.
- Gezien de verwachte daling van het aantal reizigers in de buurtgericht OV (zie deel B, tabel 4.1, pag 179), is het aannemelijk dat op termijn die lijnen niet meer rendabel zijn. Dit leidt tot verschaling van het OV en dus de concurrentie met de auto.
- De toegankelijkheid voor het OV-hangt af van de bereikbaarheid van het OV. In deel B, pag 168 staat: “*De centrale HOV-as levert naar verwachting ook een significante exploitatiebesparing op. Zodat er daarnaast budget is voor meer wijkgericht OV (buurtbus), zodat de centrale OVas goed bereikbaar is voor ouderen en mindervaliden.*” De aanname dat

Nr.	Reactie	Antwoord

het buurtgericht OV bekostigd kan worden uit een rendabele HOV lijn is een groot risico. De aanname wordt gedaan door de gemeente, maar het is niet de gemeente die het hier voor het zeggen heeft. Wij voorzien hier vervoersarmoede in delen van de wijk en dan met name voor ouderen en mindervaliden die een halte in de nabijheid nodig hebben.

- Gezien de bezuiniging die de gemeente moet doorvoeren en de ambtelijke notitie waarin staat dat er op OV bezuinigd kan worden, is dit een voorbode voor de vervoersarmoede voor bewoners die verder van de HOV wonen.

➢ Randvoorwaarde voor een mobiliteitstransitie naar (H)OV is:

- Een robuust systeem, gegarandeerd voor de lange termijn, met zowel buurtlijnen als de HOV die blijvend concurrerend zijn met de auto.
- Een netwerk dat voorziet in de bereikbaarheid van alle buurten, waarbij niet meer dan 400 m vanuit huis een halte is en de voorzieningen max 150 m vanaf een halte liggen.
- Een dienstregeling met voldoende frequentie met buslijnen die ook ’s avonds en in het weekend rijden.

Netwerk en Weginrichting

19. Doordat er kleinere bussen komen, kunnen de wegen smaller worden. Echter, er zijn ook buurt winkelcentra waar grote opleggers komen om bijvoorbeeld de supermarkten te bevoorraden. Die hebben ruime bochten nodig. In de Omgevingsvisie lijkt het bevoorradingsverkeer niet te bestaan als verkeersdeelnemer.

➢ Geef aan waar de routes voor bevoorradingsverkeer (grotere voertuigen) komen.

20. Er is een fietsnetwerk gepresenteerd.

- Daar ontbreken nog enkele routes die vanuit sociale veiligheid toegevoegd moeten worden. Er is een zoekgebied voor een

Nr.	Reactie	Antwoord

fietsroute door park de Gagel. Het is wenselijk dat er een alternatief is via Gambia-Rio Negro-Incadreef (als nacht alternatief).

- Er is onvoldoende aandacht voor alternatieven als ’s avonds/ ’s nachts de routes door de parken of langs weinig overzichtelijk buurtgroen sociaal onveilig zijn.
- Positioneer de fietsroute op de La Bohèmedreef nabij de woningen en de OV route iets verder weg.
- Ontbrekende schakels worden als eerste aangepakt. Zijn deze al in beeld?

21. ‘[De hoofdroutes met de nood- en hulpdiensten ontbreken. - - Aanrijtijden en veilige routes zijn niet mogelijk op stadsboulevards met 2 x 1 rijstroken. Rijden op 2 richting fietspaden, zoals nu al gebeurt, is onveilig voor fietsers.

D. Wat is wél haalbaar en een gemiste kans

22. In een eerdere versie hebben wij een verdiept deel van de Einsteindreef gezien ter hoogte van het winkelcentrum. Dit sloot aan bij de gedachte van het Einsteinkwartier, zoals in de zienswijze op de RSU is beschreven door het Wijkplatform en Bewonersplatform Overvecht. Via een amendement is de Einsteindreef als ontwikkelgebied opgenomen in de RSU. Wij zien vanuit mobiliteit in relatie tot de bouwopgave én de ambitie om van het winkelcentrum een stadshart te maken (conform de RSU), dat:

  - Een verdiept deel van de Einsteindreef de verbinding met Overvecht Noord versterkt en het winkelcentrum beter toegankelijk maakt voor voetgangers en fietsers.
  - Er een mogelijkheid is om het plangebied centrum uit te breiden, rekening houdend met de kabels en leidingen. Als voorbeeld kan gekeken worden naar Rotterdam, waar de kubuswoningen op een verhoogd plein boven een stadsweg zijn gebouwd of Heerlen, waar een verbindend stadsdeel met plein boven het spoor is gerealiseerd.

Nr.	Reactie	Antwoord

Het is teleurstellend dat in de Omgevingsvisie al een keuze is gemaakt voor een deel bebouwing, een deel toekomstig groen en een deel voor de ontsluitingsweg.

➢ Beschouw het gehele deel Einsteindreef ter hoogte van het centrum als ontwikkelgebied waarbij de bestaande groenzone wordt behouden met de voorwaarde om de verbinding met Overvecht-Noord te maken. Dit biedt meer mogelijkheden dan in de concept Omgevingsvisie is aangegeven.

23. De locatie van de politiepost met uitrukken van politieauto's op de Kaap Hoorndreef is onwenselijk. Het is beter deze post te verplaatsen naar een locatie bij een ontsluitingsweg en niet te handhaven op de huidige locatie, een woonbuurt met max 15 of 30 km/uur. Wij hebben het voorstel om de locatie hoek Einsteindreef-Brailledreef daarvoor aan te wenden (grond is van de gemeente) of de locatie van de eerder beoogde prostitutiezone. Dit voorstel is niet overgenomen noch is daar een motivatie voor gegeven. Wij herhalen in deze zienswijze dit voorstel.

➢ Geef duidelijk aan dat een andere locatie gezocht moet worden voor de nood- en hulpdiensten. Onderzoek dit in overleg met de nood- en hulpdiensten. Een mogelijke locatie is de zuidkant van de hoek Einsteindreef-Brailledreef.

E. Participatie

1. Hieronder een evaluatie van de werkgroep verkeer over de participatie bij de Omgevingsvisie.

24. De Werkgroep verkeer stond als belanghebbende in de participatienotitie. Toch duurde het nog een hele tijd en pas na aandringen van de werkgroep voordat er een eerste overleg plaatsvond.

- Enkele werkgroepleden nemen ook deel aan de adviesgroep NRU. Daar is een bijeenkomst geweest met projectleider korte termijn

Nr.	Reactie	Antwoord
	aanpak, projectleider lange termijn aanpak en projectleider Omgevingsvisie. In die bijeenkomst bleek dat de (inmiddels 10 jaar betrokken) adviesgroepleden zagen dat er onvoldoende afstemming was. Voorstellen vanuit de Omgevingsvisie bleken niet uitvoerbaar in combinatie met spoor 1 van de NRU. De adviesgroep NRU stelde voor dat zij hierop geraadpleegd konden worden. Daarvan is door het projectteam Omgevingsvisie geen gebruik gemaakt. • Het voorstel om bij berekeningen voor de NRU gebruik te maken van een projectvariant met een afsluiting van de Carnegiedreef voor autoverkeer is niet opgevolgd. Dit resulteert nu in onvolledige en misleidende informatie. Zie punt 9. • De inbreng van de werkgroep is niet altijd opgevolgd maar daarbij is in onvoldoende mate beargumenteerd waarom niet. Ook is vaak op een laat moment een terugkoppeling gegeven. • Ondanks dat de werkgroep in vertrouwen de informatie behandelde, is niet tijdig informatie verstrekt. Zo werd de MER pas beschikbaar gesteld op het moment van vrijgeven van alle stukken. Dit had eerder (vertrouwelijk) gedeeld kunnen worden. De buurtkaarten zijn voor velen onleesbaar en de wegenstructuur voor auto's zijn verborgen onder andere kleuren. Dit leidt tot gebrekkige informatie en leidt tot misverstanden.	
470	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late	en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
471	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegt aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrière? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en daarbij ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: 》 Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. 》 Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. 》 Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	》 Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. 》 Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
472	Onderstaande eigenaren en bewoners zijn tegen het plan om de omgeving met de laagbouw eengezinswoningen te transformeren naar een stedelijk gebied met 10-hoog appartementen. Er zijn al teveel hoogbouw appartementen in Overvecht Noord. De eengezinswoningen zijn geliefd en voorzien in een woonbehoefte. Wij willen dat dit gebied in de Omgevingsvisie wordt gekenmerkt als woonbuurt (met geel).	De omgevingsvisie gaat uit van verdichten rondom de centrale as met de HOV knooppunten(zie aangepast hoofdstuk Overvecht 2040). Dit kan op verschillende manieren. Uw gebied was in een eerder concept omgevingsvisie rood, en is naar oranje gewijzigd. Oranje betekent dat we verdichtingskansen zien. Hiervoor zijn spelregels opgenomen in hoofdstuk "Ruimte voor groei" voor de wenselijke ontwikkelingen voor zowel bestaande bouw als nieuwbouw. Bij nieuwbouw is de basishoogte 4 tot 6 bouwlagen en zijn hoogbouwaccenten tot 10 bouwlagen mogelijk. Deze zullen niet de boventoon gaan voeren en eerder ondergeschikt aanwezig zijn. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De

Nr.	Reactie	Antwoord
		omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.
473	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes?	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
474	It would be a shame to destroy the garden that 'Ons Genot' is. It is an archipelago of green and calm from the city, full of diversity in the insects, the animals, the plants, and the people. There is no other place	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de

Nr.	Reactie	Antwoord
	like this one. To build another Ons Genot would take another 60 years, and there might be no protected species in a new location Please consider not to destroy it to put concrete. Like you say on your own website, 'more people living and visiting Utrecht enjoy the green spaces that the city has to offer'.	langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
475	Bij deze wil ik de reactie en vragen van een van mijn buren graag onderschrijven, ik zal hem bij deze mail doen. Maar ik wil er ook een punt aan toe voegen: Ik maak bezwaar tegen de totaal overbodige plannen voor fietsbruggen over de Vecht, maar: Wat ik vooral erg vindt is dat er na het dodelijke ongeluk van een kind op de Vleutense weg, wel aanpassingen zijn gedaan maar dat de gemeente ook geen geld heeft voor een echt grondige renovatie. Dit tot enorm verdriet van de omwoners die telkens oversteken met angst en beven. En dan wordt er een stukje verderop totaal onnodig geld uitgegeven omdat mensen 3 min (!!!!) moeten omfietsen. Mijn vraag is of jullie het geld voor de bruggen over de vecht als je blieft willen investeren in de Velutense weg. Dan zorg je er echt voor dat de stad veiliger wordt ipv de mooie Vecht doorbreken voor een toch al veilige manier van kunnen fietsen. Daarnaast onderschrijf ik de volgende reactie en vragen:	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en

Nr.	Reactie	Antwoord
	Betreft: Zienswijze Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Geacht college, Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken.	buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor	

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.	
4.	**Natuur**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico’s. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot	

Nr.	Reactie	Antwoord
	beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde	

Nr.	Reactie	Antwoord
	toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden. Ik heb er vertrouwen in dat mijn reactie u helpt bij het optimaliseren van Omgevingsvisie Overvecht. Uiteraard zie ik met belangstelling uit naar uw reactie op alle door mij aangedragen punten.	
476	Op de plek waar op dit moment het Buurthuis Burezina staat zijn er nog al wat plannen gemaakt! Graag zou ik hier niet hoger dan drie hoog verdieping willen bouwen en vooral geen woningen. Wij als de bewoners die aan de overkant wonen willen graag een laagbouw buurthuis met een mooi moestuin buurt tuin willen behouden zoals op dit moment is!	In de omgevingsvisie valt de locatie in geel gebied, bovendien is de locatie aangemerkt op de voorzieningenkaart als voorzieningencluster. De omgevingsvisie voorziet in de harten van de buurten bijzondere functies of woonvormen voor de buurt. Dit zal per locatie maatwerk zijn en nader worden afgewogen en onderzocht op haalbaarheid. Het college heeft in 2023 voor deze locatie (Jeanne d'Arcdreef) en voor vijf andere locaties een collegebesluit genomen over de programmatische uitgangspunten van deze locaties. Voor de Jeanne d'Arcdreef is het ontwikkelconcept 'Buurthuis & maatschappelijk ondernemerschap'. Het bestaande buurthuis komt terug op de begane grond van deze locatie. Daarboven is ruimte voor aanvullende maatschappelijke functies, zoals een ondernemershuis of andere maatschappelijke activering. Of de

Nr.	Reactie	Antwoord
		moestuin / buurttuin behouden blijft, er woningen bijkomen en in hoeveel bouwlagen zal in de volgende fase nader onderzocht worden.
477	Wij hebben grote moeite met het maken van extra verbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp middels 2 extra tunnels. Ten eerste is het ergerlijk dat een dergelijk grote voorgenomen investering (het gaat hier om miljoenen euro per tunnel) met een grote invloed op een buurt, maar zeer summier wordt onderbouwd en met twee kleine pijltjes op een kaart in de visie gefietst wordt. Het woord tunnel komt welgeteld slechts 1x voor in de visie. Het betreft een papieren wensdenken vanuit bureaupolitiek waar vanuit bewoners van Tuindorp en vanuit Overvecht helemaal geen actuele behoefte bestaat of in een vraag voorziet. Er wordt helemaal niet aangetoond dat het spoor op dit deeltraject een negatieve invloed heeft op het woongenot, de bereikbaarheid van bewoners van Overvecht of Tuindorp, noch voor de natuur. Er zijn diverse verbindingen al aanwezig, die meer dan voldoende functioneren. Er wordt er maar vanuit gegaan dat er een oplossing moet komen voor een niet bestaand probleem. Wie heeft aangegeven dat er een zogenaamde barrièrewerking doorbroken moet worden? Er is ons inziens helemaal geen behoefte aan extra tunnels. Er zijn al 3 verbindingen (Tripkade, spoorovergang bij Rietveld en NS station). Dit zijn logische routes naar voorzieningen. Waarvan er 1, de NS tunnel, nota bene in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. Tunnels staan er niet om bekend dat dit de veiligheid bevordert. Bijvoorbeeld omdat er geen sociale controle is. Gebruik als hangplek, onveilig ’s nachts, wordt regelmatig zwaar vuurwerk afgestoken, veel onderhoud vanwege vandalisme/ graffiti, gebruik crimineel gedrag/vluchtroute etcetc. Tuindorp is, net als de Marie van Hongarijedreef, een rustige woonwijk zonder bijzondere (buurtoverstijgende) voorzieningen. De wijkoverstijgende voorzieningen die er in Tuindorp zijn, het Gerrit Rietveld en WC De Gaard, liggen direct buiten/aan de rand van de wijk.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De bereikbaarheid hiervan ten opzichte van Overvecht is prima en de fietspaden zijn net nieuw en worden goed gebruikt. Het winkelstripje nabij Station Overvecht ligt ook aan de rand van de buurt Maria van Hongarijdreef. Ook dit stripje is prima bereikbaar. De bereikbaarheid van de voorzieningen (aan beide zijden van het spoor) wordt niet positief beïnvloed door het maken van extra tunnels op de beoogde plekken midden in het rustige woongedeelte van de beide wijken. De nieuw beoogde fiets- of looproutes vanuit Overvecht naar de voorzieningen, of vanuit Tuindorp naar de winkeltjes in Overvecht Station, worden niet ineens veel korter of logischer. Er is dus helemaal geen noodzaak om meer verbindingen te maken. Een tunnel (inclusief de bijbehorende hellingbaan) heeft een aanzienlijke ruimtelijk impact en daarmee een groot ruimtebeslag, het gaat samen met nieuw aan te leggen fietspaden juist ten koste van het aanwezige groen. Dit draagt niet bij aan het tegengaan verstening en verbeteren klimaatadaptatie. Als er al gebruik gemaakt zou worden van deze nieuwe tunnels, zorgt dit voor een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en daarmee meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert juist het buitenspelen (bewegen) van kinderen, waar de gemeente zo prat op gaat. Kortom, extra tunnels = wensdenken zonder concrete behoefte vanuit bewoners, betreft enorme geldverspilling, is een verslechtering van de veiligheid, zorgt voor onnodige verkeersbewegingen door de rustige woonwijken, draagt niet bij aan bereikbaarheid voorzieningen, neemt een groter ruimtebeslag in dan nu, zorgt voor verstening en verslechtert de klimaatadaptatie. In een tijd waarin de gemeente Utrecht al het financieel zo moeilijk heeft (bron voorjaarsnota 2024) en er 32 miljoen moet worden bezuinigd lijkt het ons zeer ongepast om een complexe en niet noodzakelijk aanpassing te doen aan fiets infrastructuur. Een beetje	

Nr.	Reactie	Antwoord
	extra fietsen is nog nooit iemand slechter geworden en het gaat om een paar honderd meter “om” Wij gaan ervanuit dat u de juiste beslissing zal nemen en de kostbesparing van het niet hoeven maken van een of twee tunnels in de leefbaarheid van de wijk(en) zal investeren en/of in de armoede bestrijding en of scholing.	
478	Graag reageer ik op de omgevingsvisie Overvecht waarbij de dreiging is dat tuindersvereniging Ons Genot met de grond gelijk gemaakt wordt. Ik ben het hier niet mee eens en ik ben van mening dat het voor zowel jullie, als gemeente, als voor mij, als bewoner en tuinder, beter is als deze vereniging blijft bestaan en zelfs gevierd en beschermd wordt. 1) Beweging en gezondheid: Aangezien onze locatie aan de 2e polderweg gezien wordt als mogelijkheid voor een sportveld, ga ik er maar even vanuit dat dit te maken heeft met de doelstellingen voor sport van de gemeente. Tuinieren is echter een veel gezondere wijze van beweging dan bijna elke andere sport, dit komt steeds vaker uit onderzoek. Helaas heb ik nu niet de tijd om deze direct aan u te linken, maar ik vertrouw op jullie kennis en kunde om dit te vinden :) Tuinieren is een vorm van bewegen waarbij het hele lichaam in beweging is: langdurige, veelvoudige beweging van een lichte tot middelzware intensiteit is zo ontzettend bevorderlijk voor ons lichaam! Zowel fysiek als mentaal-emotioneel. Daarbij blijkt zelfs dat met je handen in de aarde werken het voordeel heeft dat je in contact komt met grond-gebonden bacteriën die hetzelfde effect hebben als antidepressiva. Tel daarbij op de frisse lucht, ontspanning van zijn in het groen en op zo'n korte fietsafstand even weg zijn uit de drukte van de stad.. het is zo fijn en zo gezond om daar te zijn! 2) (Toekomst)Doelen en geld: jullie hebben bij de gemeente veel afdelingen en veel doelen, maar vergroening, bijdragen aan biodiversiteit - zowel lokaal als in een breder landschap, gezondheid,	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	voedsel, verbinden van verschillende groepen mensen uit de stad en recreatie... het lijstje is geloof ik zelfs nog langer, maar het mag duidelijk zijn: Ons Genot draagt bij aan al deze doelen. En wat nog meer is: de gemeente maakt elk jaar geld beschikbaar om deze doelen te bereiken - zoals geveltuintjes en Utrecht Natuurlijk. Super fijn. Maar wij betálen er zelfs voor! Dus het is toch juist in jullie voordeel om Ons Genot in stand te laten? Ik vind dat de gemeente veel meer mag doen om Ons Genot te steunen en behouden, laat staan dreigen met weg halen of verhuizen. Op Ons Genot zijn zo ontzettend veel verschillende planten en dieren te vinden. De 2e polderweg slaat ook een prachtige brug tussen het bredere, landelijke groen richting Oud-Zuilen en richting de dichtbebouwde kom van Overvecht en met name het industrieterrein. Het is echt dramatisch gesteld met de bestuivers en een heel aantal vogelsoorten bijvoorbeeld, maar het valt mij steeds zo op dat er op het tuinencomplex zo enorm veel solitaire bijen rondvliegen! En het wemelt er van de vlinders, vandaag zal ik in een uur tijd al 4 verschillende soorten langs mijn tuintje vliegen. Het helpt natuurlijk ook dat de mensen die onderdeel zijn van deze vereniging gemotiveerd zijn om zo natuurlijk mogelijk te tuinieren, zowel in de tuinen als in het algemeen groen. Zo zijn er ontzettend veel waardevolle inheemse waardplanten te vinden. Iets heel anders, even een geldstroompje in zicht brengen: Gemeente Utrecht geeft geld uit aan vergroening van de stad en het gebruik hiervan door de bewoners. Onder andere via de stadstuinen die beheerd worden Utrecht Natuurlijk, waar een geldstroom naar toe gaat in de vorm van subsidies (als ik het goed heb begrepen). Op een aantal van deze tuinen mag De Tuinders gebruik maken van de ruimte om lessen te geven in moestuinieren. Nu zijn er mensen bij Ons Genot die deze moestuinlessen hebben gevolgd, zich op de wachtlijst hebben gezet bij de tuindersvereniging en inmiddels een tuin hebben gekregen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	waarbij ze het geleerde in praktijk kunnen brengen. Als we dan even terugdenken aan die subsidie: daar doen we het toch voor? :) Ik vind dit soort dingen machtig mooi en wil u graag overtuigen om Ons Genot te behouden! 3) Déze locatie: Laat alstublieft Ons Genot bestaan op de 2e polderweg. Ik heb begrepen dat er gezegd is dat "het wel kan verhuizen", de polder in. Hier ben ik het niet mee eens. Om te beginnen, heel persoonlijk: ik zit in de ziektewet en het is voor mij HEEL belangrijk om een plek te hebben waar ik gemakkelijk naartoe kan, om in de tuin bezig te zijn en met mensen in contact te komen. Het is daarbij ook belangrijk voor mij dat er bepaalde voorzieningen zijn, zoals drinkwater, toilet en een kantine. Dit is de enige tuindersvereniging die op 10 minuten fietsen van mijn huis zit (vanuit de wijk Ondiep). Verhuizen zou voor mij betekenen dat het te ver van huis wordt. Ik heb die laagdrempeligheid nodig. Bovendien heb ik geen auto en zou ik ook niet op auto-afstand willen zijn. En ik kan me voorstellen dat ik met 35 jaar misschien niet heel representatief ben, maar ik heb vernomen dat dit voor een deel van de oudere leden en de gezinnen met heel jonge tuindertjes ook zo is. Er zijn al twee of drie andere tuindersverenigingen aan de noordkant van Utrecht, laat Ons Genot daarom maar aan de 2e polderweg aub! En daarbij nog iets ontzettend belangrijks aan deze locatie: de natuurwaarde! Bijvoorbeeld biodiversiteit, maar ook simpelweg de hoeveelheid aan (inheemse) planten, waaronder volwassen struiken en bomen. Het aanleggen van sportvelden waar Ons Genot nu ligt, zou betekenen dat jullie actief een heel belangrijk en mooi stuk natuur stuk maken. Er staan prachtige volwassen bomen, zelfs historische bomen! (Mijn tuin kijkt uit op de Seqouia, wouw!) Al deze planten hebben een intrinsieke waarde. Daarnaast hebben ze ook functie, zo vertoeven er tientallen verschillende soorten vogels en ook vleermuizen. Daarnaast	

Nr.	Reactie	Antwoord
	zijn er kikkers, padden, eekhoorns, hazen/konijnen, verschillende soorten muizen, miljoenen vormen van bodemleven, etc. Dit is gegroeid in decennia. Verhuizen is geen alternatief want verhuizen van een tuin is ontzettend moeilijk - je moet helemaal opnieuw starten - en het is niet mogelijk om deze biodiversiteit mee te verhuizen. Op het gebied van financiën en voedselzekerheid zijn we ook afhankelijk van deze locatie. Duizenden euro's worden er geïnvesteerd, elk jaar weer, in onze tuinen. Het mooie van deze vereniging is dat je mag kiezen wat voor soort tuin je aanlegt: een siertuin of een moestuin, of een beetje van allebei. Zowel de tuin zelf als de huisjes/kassen/schuurtjes kosten geld, in aanvulling op de contributie om de grond te huren. Ik zou bijvoorbeeld niet graag zien dat mijn tuin-buurvrouw, die jaren heeft gespaard voor een huisje op haar tuin, dit nu opeens kwijt is. Zelf heb ik ook flink geïnvesteerd in mijn tuin, en dan met name in de bodemkwaliteit. De gezondheid van het bodemleven en de kwaliteit van de grond en humuslaag is essentieel voor het verbouwen van goed voedsel op de korte én lange termijn. Het kost geld en een aantal jaren tijd om dit goed op te bouwen. Het vernietigen hiervan, door het opheffen van onze vereniging of door een gedwongen verhuizing, zet ons jaren terug in de tijd en honderden/duizenden euro's per persoon in de min. Ik ben van plan om jaren lang te kunnen genieten van mijn tuin, en daar een heleboel groenten op te verbouwen. Daar heb ik ook op gerekend, ik heb mijn geld van tevoren al uitgegeven aan het inrichten van mijn tuin in plaats van in de supermarkt. Kom dus alstublieft niet aan mijn voedselzekerheid. Een andere belangrijke reden, die ook samenvalt met de plek aan de 2e polderweg is: De mensen. Ik ben heel erg blij verrast door hoeveel contact en verbinding er is, zowel met mede-tuinders als met mensen uit de omgeving die binnenwandelen op het complex. De speeltuin wordt goed gebruikt door gezinnen die wandelen in de omgeving. Ik zie regelmatig hardlopers een extra rondje maken over het terrein en/of	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gebruikmaken van de kantine in Het Polderhuis. Mensen uit de buurt weten ook het tuinwinkeltje te vinden en ik hoor al leuke berichten over mogelijke workshops. Daarnaast vind ik het als tuinder heel leuk hoeveel contact ik heb met andere tuinders! Zo wissel ik tips en gereedschap uit met een vastgoedontwikkelaar, communiceer ik graag met een niet-Nederlandstalige familie die ook veel van de tuin eten, waarbij we met maar een paar woorden een heel eind komen (heel tof, de opa van het gezin heeft weer heel andere planten en manieren dan die ik kende). En zo hebben mijn vriend en ik nieuwe vrienden gemaakt met andere jonge, nieuwe leden bij de vereniging die net als wij no-dig tuinen aanleggen (moestuinieren zonder spitten). We delen tips, ruilen zaden en stekjes en helpen elkaar. Omdat ik al jaren heel veel thuis heb moeten zitten ivm mijn gezondheid was mijn sociale cirkel erg klein. Die is nu mooi gegroeid! De laagdrempeligheid van het tuinderscomplex is ontzettend fijn. En we doen het allemaal samen, allemaal zelf en met vrijwilligerstaken. Het gevoel van eigenheid en eigenaar van je eigen perceel én van de vereniging als geheel is er als vanouds. Het is heel tof hoe het ook groeit! Er zijn veel jonge tuinders bij gekomen, zoals wij, en steeds meer samen-tuinders. Poeh, het is een heel verhaal zo. Waar het hart vol van is, stroomt de mail van over :) Ik wil u vragen: alstublieft, herzie het voorstel van de Omgevingsvisie Overvecht en laat Ons Genot haar plek aan de 2e polderweg behouden. Beschermd en gevierd!	
479	In uw plannen staat dat de wijk in buurten opgedeeld moet gaan worden. Dit wilt bereiken door het voor auto's lastiger te maken om de wijk in te komen. Daarmee bereikt u straks ook dat hulpdiensten moeilijker de wijk in komen en dat daarmee aanrijdtijden verlengd gaan worden. Wat in veel situaties ongewenst is. Ook het pakken van de te	De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. De plannen voor het openbaar vervoer zijn samen met de provincie (OV alliantie) opgesteld.

Nr.	Reactie	Antwoord
	snel rijdende scooters en aanverwanten zal bemoeilijkt worden en daarmee de pakkans afnemen. De plannen voor het openbaar vervoer zijn nog niet eens besproken met de provincie terwijl de provincie gaat over de verdeling van het openbaar vervoer in de gemeente. Straks zitten we dus met een afgesloten wijk zonder een uitbreiding van het openbaar vervoer omdat de provincie er niet aan wil mee werken. Overvecht is één van de groenste wijken van de stad dus meer groen is niet noodzakelijk. Het opknappen van de bestaande woningen is beter voor de wijk dan het slopen van huidge woningen en er kleinere voor terug bouwen. Met kleinere woningen trek je geen hoger opgeleide mensen naar de wijk en ook geen gezinnen. Het oplossen van de schulden en het helpen van mensen aan een baan is voor de huidige bewoners van meer belang en zorgt ook voor een betere leefomgeving. Wie zich zorgen maakt over geld en schulden let niet meer op zijn leefomgeving. Help dat oplossen en men let weer op zijn leefomgeving. In het plan staat er onderwijs kan komen op Mooi Overvecht. De nieuwbouw die voor Auris gepland staat zou daar kunnen en op de plekken van het huidge Auris kunnen dan woningen gebouwd. Daarnaast is er op Mooi Overvecht ruimte voor de busjes die de kinderen komen brengen om de kinderen af te zetten en weer op te halen en ruimte voor het personeel in te parkeren. De plannen voor een middelbare school kunnen ook naar Mooi Overvecht. Dat scheelt ook meteen overlast van rondhangende scholieren in de wijk en bij winkels. Het maken van nog meer sportvelden ten koste van huidige sportbeoefening, zoals manege t Hoogt, of van tuindersverenigingen is niet goed voor de sociale interactie in de wijk. Beide zorgen voor een mix van mensen die naar de wijk komen maar ook voor sociale cohesie in de wijk.	Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In Omgevingsvisie deel B staat in hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden. In het progrmama Samen voor Overvecht wordt intensief ingezet op het ondersteunen van Overvechters met bepaalde hulpvragen, bijvoorbeeld schulden of werkloosheid. Tegelijkertijd is en grote behoefte aan extra woningen. Daarom is het wat ons betreft allebei belangrijk: huidige bewoners ondersteunen, maar ook nieuwe woningen toevoegen. We gaan ervan uit dat u met Mooi Overvecht het bedrijventerrein bedoeld. De planvorming voor de nieuwbouw van Auris is reeds gestart. Auris wenst op deze plek te blijven en ook wij vinden dit een geschikte plek. Onderwijs op het bedrijventerrein is voor de lange termijn. Voor de middelbare school wordt gezocht naar een locatie die eerder beschikbaar is. In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een groot deel van de bewoners van koopwoningen hebben in Overvecht gekocht omdat je voor de deur kunt parkeren en omdat de straten er breed zijn zodat je ook nog fatsoenlijk kunt fietsen over straat. Naast dat de huizen ook relatief groot zijn. Om dan de auto uit het straatbeeld te gaan weren gaat er voor zorgen dat een deel van die bewoners ergens anders gaat wonen en dus hun geld niet meer bij winkeliers in de wijk gaat uitgeven. Wat weer voor problemen met leegstand bij winkels gaat zorgen. Daarnaast zijn deze mensen kapitaalkrachtig en met een hogere opleiding dan een groot deel van de bewoners van de wijk en dat verlies je dan ook. Dat er wat moet gebeuren in Overvecht daar zijn we het allemaal over eens maar die manier die in de omgevingsvisie is beschreven is niet de manier. Die manier gaat er voor zorgen dat er juist meer problemen komen in de wijk omdat mensen in een kleine woning snel willen verhuizen naar een grotere woning en dus geen binding aangaan met de wijk. Het opknappen van de huidige woningen, het helpen van mensen uit de schulden, mensen aan werk helpen en daarmee de levensstandaard van mensen verhogen zorgt voor verbetering van de leefkwaliteit in de wijk voor iedereen. Daarnaast ook beter onderhoud aan de wegen, het handhaven van de snelheid en handhaven op het met scooters/ motoren/ auto's door de wijk scheuren dat zorgt voor een betere leefbaarheid. Als de leefbaarheid op die manier verbetert dan verbetert de sociale cohesie ook. Mensen die zich geen zorgen hoeven te maken over geld of werk hebben tijd en zin om zich ook met hun buurt en leefomgeving bezig te houden. Zolang mensen geen werk hebben of schulden hebben bekommeren ze zich ook niet om hun omgeving. Wie zijn handen vol heeft aan zichzelf kan niet om zich heen kijken en zich bemoeien met de omgeving waarin hij/ zij zich ophoudt.	‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht zal dit worden aangepast. De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
		Wij verwachten niet dat dit effect optreed door het beter inrichten van de openbare ruimte en het terugdringen van (het ruimtegebruik door) de auto. Het is ook niet zo dat autogebruik in de toekomst niet meer mogelijk is. Een omgevingsvisie gaat over de fysieke leefomgeving en over de lange termijn. Het is meestal niet mogelijk om sociale problematiek met fysieke maatregelen op te lossen. Omdat het een visie voor de lange termijn is, past handhaving hier niet in, want dat is een korte termijn actie. We kijken hoe we met ruimtelijke maatregelen de wijk kunnen verbeteren.
480	De plannen voor de aanleg van twee fietstunnels, die de verbinding tussen de wijken Overvecht en Tuindorp moeten vormen heeft bij de bewoners van Tuindorp tot veel commotie geleid. De zienswijzen, die hierover zijn ingediend heb ik gelezen en in de door de inzenders geopperde bezwaren kan ik mij vinden. Wat ik in geen van de door mij doorgenomen stukken heb kunnen lezen is het feit, dat deze tunnels een bron vormen voor allerlei vormen van overlast. Mogelijk, dat men dit om wat voor reden dan ook niet heeft durven benoemen. Als ik het goed heb begrepen zijn bedoelde tunnels bestemd voor fietsers (en voetgangers) en zijn ze niet bestemd voor auto's en ander gemotoriseerd verkeer. Ik geef u op een briefje, dat een dergelijke bestemming ertoe zal leiden, dat deze tunnels 's-avonds en met name in de nacht (zodra het fiets- en voetgangersverkeer stilvalt) het domein worden voor hangjongeren en daklozen. Vervuiling en overlast zullen het gevolg zijn, om maar niet te spreken van de geweldige klankkasten, die de tunnels voor het afgestoken vuurwerk rond Oud en Nieuw zullen zijn. Ik en met mij veel andere bewoners verwachten dan ook van de gemeente Utrecht, dat zij naast een plan ook middelen heeft gereserveerd om overlast te bestrijden.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Uit bovenstaande spreekt, dat menig bewoner van Tuindorp niet zit te wachten op de twee voorgenomen tunnels. Een betere besteding van het geld en een belangrijkere bijdrage aan de stad zou naar mijn mening de ondertunneling van het spoor aan de Eykmanlaan zijn. Ondertunneling van dit stuk spoor levert namelijk doorstroming van het Verkeer en verlaging van schadelijke uitstoot op. Dit in tegenstelling tot de huidige situatie, waarbij om de tien minuten en soms zelfs korter de slagbomen dichtgaan en de zoveelste rij auto's hun uitlaatgassen staan te lossen. Een argument, dat ons College en Gemeenteraad zou moeten aanspreken lijkt mij. En als laatste, als ik het toch over het milieu heb. Bij het realiseren van de tunnels zou een deel van de groenstrook op de Albrecht Thaerlaan eraan moeten geloven. Waanzin! Ook het behoud van kostbaar groen zou ditzelfde College en Raad moeten aanspreken. Al bij al, naar mijn mening een slecht doordacht plan en verspilling van geld, die twee tunnels. Ik hoop toch van harte, dat dit plan wordt ingeruild voor een betere.	
481	Allereerst juichen we toe dat de gemeente werk maakt van het verbeteren van de leefomgeving in Overvecht en begrijpen we dat daar ook een visie op mobiliteit en bereikbaarheid bij hoort. Echter wij hebben grote moeite met de twee gepresenteerde tunnelverbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp. Dit om de volgende redenen: - De twee tunnels zijn aanvullend op drie bestaande tunnelverbindingen over een totale afstand van minder dan 1 kilometer. De investering van een extra tunnel bedraagt waarschijnlijk miljoenen euro's per tunnel: weggegooid geld.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	-tunnels staan er om bekend dat het onveilige plekken zijn met veel vandalisme, vuurwerkoverlast, gebruik als hangplek etc. De bestaande NS tunnel is in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. - de tunnels komen aan de tuindorp zijde niet uit op een goed toegankelijke fietsroute, maar midden in een woonwijk met veel eenrichtingsverkeer. Hierdoor ontstaat een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en daarmee meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert het buitenspelen van kinderen. Waar weinig voordelen in de zin van beter bereikbare voorzieningen in Overvecht of Tuindorp tegenover staan. - 1 van de tunnels is gepland uit te komen in Tuindorp ter hoogte van de Ritzema Boslaan. Als hier een tunnel gemaakt wordt dan zal door de hellingbaan de bocht van de Albert Thaerlaan naar de Ritzema Boslaan nog krapper moeten worden gemaakt met een nog moeilijker toegangelijkheid van onze garage die ligt in deze bocht. De bewoners van de hoek zullen met hun bus, die zij nodig hebben voor gehandicaptenvervoer, een nog groter probleem hebben. Kortom, de extra tunnels zijn een slecht plan. Ze voegen weinig toe aan de bereikbaarheid, kosten enorm veel geld, en hebben heel concrete en grote nadelen in de vorm van overlast en extra verkeer in onze rustige wijk en straat. We vragen de gemeente dit gedeelte van de omgevingsvisie te heroverwegen.	
482	Ik ben niet de eerste die u mailt over de plannen voor nieuwe fietsroutes tussen Overvecht en Tuindorp. Ik begrijp de behoefte voor meer verbinding tussen de wijken. Toch denk ik dat een fietsstraat, m.n. die dan door de Prof. Hugo de Vrieslaan moet gaan lopen, niet past in die straat. Het is een krappe en lange straat. Er spelen kinderen. Ook 's nachts zal het tot meer beweging leiden. Ik woon in de straat	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te

Nr.	Reactie	Antwoord
	daarachter, de Prof. Wentlaan, en onze achtertuin grenst aan de Prof. Hugo de Vrieslaan. Je gaat dat verkeer zeker horen. Ook moet het verkeer daarna de bocht om richting de Prof Reinwardtlaan of de Copijnlaan. Dat gaat ook tot drukke situaties leiden. Ook vraag ik me af of er rekening wordt gehouden met de omliggende huizen vlak bij het spoor mbt heien, ontgraven etc. Ik kan me niet voorstellen dat dit niet leidt tot schade aan die woningen. Ik wil u dan ook vragen deze plannen te wijzigen. Ook las ik over de 5000 extra woningen die gerealiseerd moeten gaan worden. Dat is een flink aantal boven op de huidige 17.000 woningen. Zeker als je vergelijkt dat er in heel Tuindorp maar 2500 woningen staan. Hoe gaat dit allemaal passen qua aantal mensen? Utrecht is al superdruk. Al die extra mensen bewegen zich in en rond de wijk. Op een gegeven moment zit er toch een max op? Ik maak me over de leefbaarheid in en rondom de stad zeker zorgen.	bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie geven we daar spelregels voor en verdere invulling aan. Dit is per kleur gebiedstype verschillend (hoofdstuk “Ruimte voor Groei”.
483	Onlangs ben ik op een avond geweest waar een aantal medewerkers van de gemeente voorlichting gaven over de Omgevingsvisie Overvecht. Ik woon op de Papyrusdreef 22 en uiteraard had ik belangstelling voor de mogelijke gevolgen voor mijn directe woonomgeving. De Papyrusdreef bleek te vallen onder de kwalificatie 'transformatie in het groen', helaas kon geen van de aanwezige voorlichters uitleggen wat dat betekende voor de toekomst. Ik kon me er van alles bij voorstellen maar dit schept meer onduidelijkheid dan nodig en het geeft ook onrust bij de bewoners. De enige opmerking die ik te horen kreeg over de situatie in het gearceerde deel naast de Papyrusdreef was dat er sprake zou zijn van een onveilige situatie en dat er zwervers en dieven zouden slapen in het park aansluitend aan de huizen. Ik nodig hierbij de gemeente uit om	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de

Nr.	Reactie	Antwoord
	langs te komen en mij aan te wijzen waar de betreffende slaapplaatsen zijn want ik ken het betreffende park erg goed en er slaapt nooit iemand. Kort samengevat is dit dus kletskoek. Wellicht ten overvloede, de helft van het gearceerde kavel is bebouwd, ik woon er zelf en hetzelfde geldt voor het gearceerde deel aan de andere kant van de Nijldreef. Ik vraag me dus af wat er aan onze huizen in het groen getransformeerd gaat worden want we onderhouden zelf onze tuinen. Dan rest dus het deel van het park naast de Papyrusdreef tegenover de huisnummers 1 t/13, een zevental huizen. Het betreft een begroeid deel van het park achter de huizen 22 t/m 30, dat deel wordt onderhouden door de bewoners d.m.v. een beheersovereenkomst en in goed overleg met de gemeentelijke dienst groenbeheer.. Als er hier al iets getransformeerd moet worden zou het erg handig zijn als dit parkdeel wat meer in het onderhoudsschema van de Gemeente kan worden opgenomen want het is erg veel werk voor een klein aantal bewoners (één eigenlijk want de enige met een beheersovereenkomst ben ikzelf en af en toe helpt er iemand). Het overige deel van het park betreft het grasveld tussen de begroeiing en de Nijldreef. Dit wordt door de gemeente onderhouden en het wordt in de zomer ruim gebruikt om te picknicken, te zonnen en te spelen. In het verleden zijn er meerdere plannen geweest om het parkdeel langs de Papyrusdreef te bebouwen maar die zijn allemaal gesneuveld. Mocht het zo zijn dat er toch weer gedacht worden aan bebouwing dan geef ik u graag de volgende overwegingen mee: 1. Om daar te kunnen bouwen moeten er een fors aantal bomen van minimaal 35 jaar oud worden omgezaagd. 2. De grond is eigenlijk te nat want er zit een wel in het achterliggende deel	omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	3. Bebouwing op die plek maakt het achterliggende deel tot een onveilig gebied want de doorgang naar het Noorderpark wordt dan een 'pijpenla'. 4. Er kan slechts een klein aantal woningen op dit kavel gebouwd worden en dat leidt tot hoge bouwkosten. 5. Omdat de gemeente ervoor gekozen heeft om geen aansluitingen op het gasnet toe te staan voor de nieuwbouw wordt het lastig om de huizen te gaan verwarmen. De stadsverwarming die in de straat ligt heeft te weinig capaciteit voor nieuwe aansluitingen want de aanpassing van een aantal huizen aan de 'even kant' van de straat d.m.v. een warmtewisselaar was al een punt van discussie. Verwarming d.m.v. een warmtepomp stuit op bezwaren van Stedin want ook daarvoor geldt een capaciteitsprobleem. 6. Als het kavel bebouwd zou gaan worden komt er zeker een financiële claim van een aantal bewoners van de aangrenzende huizen. Er zijn de afgelopen jaren een groot aantal huizen van eigenaar veranderd en de nieuwe bewoners hebben veel geld betaald voor een woning met een uitzicht op een groen park. Uiteraard is er door de meeste nieuwe eigenaren vooraf bij de gemeente geïnformeerd of er bouwplannen waren voor de nabije toekomst. Mijn voorstel voor de 'transformatie' is eenvoudig. Laat het park intact en overleg met de aangrenzende bewoners hoe het park beter kan worden onderhouden en wat hun aandeel in het onderhoud kan zijn. Als een aantal mensen daarin een rol willen vervullen met ondersteuning door de gemeente heeft dat weinig tot geen financiële gevolgen voor de gemeente. Het park blijft dan leefbaar en het verhoogt de kwaliteit van de omgeving. Ik ben benieuwd hoe het vervolg zal zijn op de vage omgevingsvisie die op dit moment op tafel ligt.	

Nr.	Reactie	Antwoord
484	Al sinds 2009 deel ik met plezier een volktuin bij Ons Genot. Hier heb ik in de loop der jaren een soort van "tiny fruit forest" gecreëerd met hele bijzondere fruitsoorten zoals Pawpaws, Nashiperen, Grootvruchtige Kornoeljekersen met daartussen allerlei inheemse kruidachtige planten . Daarnaast met mijn liefde voor de biodiversiteit zit ik in het duurzaamheidsclubje op de tuin en proberen we medetuinders en andere geintresseerden te motiveren om ook iets te doen voor de dieren, zoals kikkers, egels etcetera en de velen soorten insecten en vogels die ons tuinencomplex bewonen of bezoeken. Zo hebben we als volkstuinvereniging nog behoorlijk recent twee jaar geleden de Gemeente Utrecht zover gekregen om onze middelste sloten van natuurvriendelijke oevers te voorzien. De beschoeing aan een kant van de sloten is verlaagd en de toplaag afgeschaapt waardoor de oevers geleidelijker naar het water aflopen. Dit was een behoorlijke klus waar we de Gemeente Utrecht heel dankbaar voor zijn. De vernieuwde oevers zijn ingezaaid met een inheems zadenmengsel en worden sindsdien met ecologisch maaibeheer beheerd, selectief maaien en afvoeren met de ouderwetse zeis. Met als doel de al aanwezige flora en fauna te versterken, met de kikker en egel populatie als boegbeelden. De eerste resulaten zijn al zeer hoopgevend, grote ratelaars en echte koekoeksbloemen bloeien waar eerst een strak beheerd gazon was! Nu ligt er dus als een van de opties ons mooie complex op tafel om mogelijk te wijken voor sportvelden. Graag wil ik pleiten voor behoud en wel hierom. Een terrein als Ons Genot huisvest een enorme variatie aan biodiversiteit en microklimaatjes die langzaam tot stand is gekomen door meer dan 70 jaar tuinieren door een al evenzeer diverse mengeling aan tuinleden. Dit kun je niet zomaar vervangen en zal een enorm verlies en vernietiging van de aanwezige flora, fauna en gemeenschap betekenen..	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Natuurinclusief bouwen en ontwikkelen binnen en rondom het stedelijk gebied zou nog veel meer aandacht mogen krijgen. De druk op de natuur is al zo groot en de biodiversiteit is tanende. Ik hoop van harte dat ons complex mag blijven.	
485	Als bewoner van Tuindorp wil ik mijn bezorgdheid uitspreken en bezwaar maken tegen het ontwerp omgevingsvisie Overvecht met betrekking tot de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Professor Van Bemmelenlaan. Het nut van deze nieuwe verbindingen is niet duidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes zijn. Het lijkt ongewenst om nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk aan te leggen, voornamelijk vanwege de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de extra overlast van doorgaand verkeer, wat de leefkwaliteit van de wijk niet ten goede komt. Ik las dat de barrièrewerking van het spoor verminderd zou worden door nieuwe tunnels en bruggen. Deze bewering is naar mijn mening niet voldoende onderzocht of onderbouwd. Wat wordt er precies bedoeld met barrièrewerking? Welke barrière en welke factoren spelen hierbij een rol? Daarnaast wordt in het ontwerp verwezen naar "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en het toevoegen van ontbrekende schakels in het netwerk." Echter wordt er nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden gezien. Het is onduidelijk waarom er meerdere tunnels nodig zijn naast de bestaande. Daarnaast staan ondergrondse tunnels op zichzelf niet bekend om de veiligheid. Wat betreft de verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er niet geïnvesteerd in het verbeteren, veiliger maken en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is onderzocht of dit niet een efficiëntere besteding van belastinggelden is? Als bewoner van Tuindorp maak ik veel gebruik van de fiets- en wandelroutes naar	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht en aangrenzende gebieden en ondervind ik geen belemmeringen. Wel zou de sfeer en veiligheid op de bestaande routes verbeterd kunnen worden. Een investering in deze bestaande routes lijkt mij een veel efficiëntere inzet van belastinggeld. Ten laatste zou de tunnel vanuit de Prof Hugo de Vrieslaan uitkomen op de Plutodreef/Vulcanusdreef. Dit gedeelte van Overvecht is nu echter al gekoppeld aan een doorgaande weg, namelijk de Darwindreef/Eykmanlaan. Het toevoegen van die tunnel zou daarom niet als doorgaande weg van toegevoegde waarde zijn, maar zou wel de verkeerssituatie in tuindorp negatief beïnvloeden. Samenvattend: • De nieuwe verbindingen zijn overbodig en hun realisatie zal leiden tot: • Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens en na de bouw. • Verspilling van belastinggeld, aangezien bestaande routes geen geografische of tijdsbesparingen opleveren en het geld beter kan worden besteed aan het verbeteren van deze routes. • Gebruik door de verkeerde doelgroep (zoals fatbikes, scooters, en uitgaansverkeer) wat onveilige situaties kan veroorzaken. • Onvoorziene kosten en complicaties, inclusief de kosten en bezwaren van ProRail en de mogelijke verstoring van het treinverkeer. • Verminderde veiligheid en kindvriendelijkheid in Tuindorp, een wijk vol jonge gezinnen waar kinderen vrij op straat spelen. Meer fiets- en bromfietsverkeer zou deze veiligheid ernstig verminderen, gezien de smalle straten.	
486	Naar aanleiding van het ontwerp Omgevingsvisie Overvecht willen wij onze zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Prof. Hugo de Vrieslaan en de Van Bemmelenlaan in Tuindorp.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende

Nr.	Reactie	Antwoord
	De noodzaak van deze verbindingen is ons onduidelijk, temeer omdat zij geen doorgaande routes vormen. Nieuwe routes dwars door een rustige en kindvriendelijke woonwijk, langs twee basisscholen, door smalle volgeparkeerde straten met eenrichtingsverkeer, zijn ongewenst en niet nodig. Hierdoor neemt de onveiligheid en tevens de (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer toe. In het ontwerp wordt “verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk” als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als “ontbrekende schakels” gezien worden. Ook wordt gesteld dat barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen dit niet oplossen. Extra doorsteken leveren weinig tijdwinst op. Als inwoners van Tuindorp ervaren wij geen belemmeringen via de bestaande dichtbij gelegen routes, die bovendien veel meer ruimte geven aan het verkeer, door gescheiden weggedeeltes voor fietsers en voetgangers. Wij zien daarom geen voordelen of noodzaak voor het bouwen van tunnels, waarbij miljoenen aan gemeenschapsgeld worden verspild. De tunnels zullen tijdens, maar ook na de bouw veel overlast veroorzaken voor omwonenden. Verder zetten wij grote vraagtekens bij de technische haalbaarheid. Kleine, lange tunnels staan bovendien niet bekend als plaatsen waar men zich sociaal veilig voelt.	gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De geplande routes zullen het karakter, de rust en het woongenot van de wijk aantasten en veranderen. We hopen dat u hiermee meer inzicht heeft gekregen in wat de gevolgen van uw planningsvoorstel zullen zijn voor Tuindorp. De geplande verbinding is tussen Overvecht en Tuindorp, wij hebben gemist dat u de bewoners van Tuindorp tijdig betrokken heeft en van informatie heeft voorzien.	
487	Zienswijze Omgevingsvisie Overvecht 2040 In dit document geven wij onze reflecties op de Omgevingsvisie Overvecht 2024. Wij zijn [NAMEN], met onze drie kinderen (2, 4 en 6 jaar) sinds vijf jaar woonachtig in de wijk Vechtzoom-Zuid. We zien dat er mooie stappen gezet worden in het verbeteren van de wijk en zijn blij met het stuk dat er nu ligt om daarop voort te bouwen! Overvecht is een ruim opgezette, groene wijk. De potentie voor een aantrekkelijke wijk is groot. Met veel van de voorgestelde aanpassingen zien wij dat die potentie nog verder wordt benut. Hieronder hebben we voor een aantal kaarten onze feedback op een rijtje gezet. De nummers corresponderen met de nummers op de kaarten. We wensen jullie succes met alle reacties die binnenkomen en kijken ernaar uit onze wijk in de komende 16 jaar stapje voor stapje nog mooier te zien worden! 1. We zijn er erg blij mee dat er aandacht komt voor het vergroenen van het winkelcentrum De Klop. Er is hier nog veel te verbeteren. a. Daarbij zouden we graag zien dat ook de parkeerplaats aan de Victoria Regiadreef wordt meegenomen. Dit is nu een erg onprettig gebied en is voor veel mensen de wandelroute naar het winkelcentrum. b. Ten zuid-westen van het winkelcentrum is een groot grasveld met wat bomen en struiken. Dat is nu niet ingetekend als ‘groen’, terwijl het dat wel is. Deze plek zou nog beter benut kunnen worden voor recreëren of biodiversiteit.	**Vechtzoom-zuid** 1. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in concrete plannen voor de inrichting rondom winkelcentrum de Klop zal samen met inwoners, gebruikers en partners in de wijk hiernaar gekeken worden. 2. Naast een snelle busverbinding naar station Overvecht en USP kijken we ook naar een verbinding naar het centrum en Utrecht Centraal. Op dit moment wordt onderzocht hoe deze verbinding richting de binnenstad moet lopen. Ook wordt gekeken naar de routing van de overige buslijnen (buurtgericht OV). De suggesties worden meegenomen bij het verder uitwerken van het OV systeem voor Overvecht. 3. Fijn dat uw het idee van een groene promenade tussen Park de Gagel den Park de Watertoren waardeert. 4. Bij de uitwerking van de plannen wordt de verbinding tussen het Vechtzoompark en Park de Gagel meegenomen, dank voor dit aandachtspunt. 5. Een aantal straten wordt autovrij, dit is aangegeven op de kaarten met de aanduiding 'autovrije zone'. Buurtstraten worden zoveel mogelijk ingericht als gewone 30 of 15 km/uur straten. Het echt autovrij maken

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. We zijn blij met een snelle busverbinding. Daarbij hebben we een aantal aandachtspunten: a. Naar station Overvecht is op zich fijn, maar veel liever zouden we een snelle busverbinding naar het centrum hebben. De huidige bus rijdt vanuit deze buurt met een enorme omweg naar het centrum. Het zou mooi zijn als daar een snellere route voor wordt ingericht, bijvoorbeeld over de Brailledreef. b. De bushalte van de snelle buslijn staat nu ingetekend op een punt waar bus 1 niet stopt. Het zou mooi zijn als overstappen van bus 1 naar de snelle bus op dezelfde halte kan gebeuren. c. We zouden het mooi vinden als bus 1 richting het noorden doorrijdt tot Natuurgebied Zuilen. Dit kan de bereikbaarheid en daarmee de bekendheid en het gebruik van het natuurgebied, dat nog maar heel beperkt bezoekers trekt, enorm kunnen vergroten. 3. We vinden het fijn dat de Carnegiedreef/Rio Brancodreef een groen gebied wordt en onderdeel van Park de Gagel. Het is een dreef met een ontzettend groot ruimtebeslag; het zou mooi zijn als we daar als inwoners van Overvecht meer van kunnen genieten! 4. De verbinding tussen Vechtzoompark en Park de Gagel zou super zijn. Daarbij valt ons wel op dat een deel van de ingetekende verbinding (in het gebied tussen de Rio Negrodreef en de Paranadreef) nu niet echt als een groen gebied wordt ervaren. Op sommige delen lijkt het ook wel een uitdaging te worden om daar aantrekkelijke fiets- en wandelroutes doorheen te realiseren. Dit is een aandachtspunt. 5. Fijn dat de woonbuurten zo veel mogelijk blijven zoals ze zijn. We lezen dat straten en groen aantrekkelijker worden. Dat is zeer gewenst, want de wegen in de woonbuurten in deze buurt zijn er waanzinnig slecht aan toe.	van (delen van) straten kan bij een toekomstige herinrichting altijd besproken worden. 6. Het is op dit moment nog niet bekend welke voorzieningen hier komen, dit wordt uitgewerkt in vervolgprojecten. 7. Goed om te horen dat u zeer betrokken bent en zoveel ideeën heeft voor de verbetering van het Vechtzoompark. In de uitvoeringsstrategie fasering nu (tot 2030) is er sprake van een opknapbeurt van het Vechtzoompark. Op het moment dat we als gemeente hiermee aan de slag gaan we de bewoners betrekken. Voor overige ideeën verwijzen we graag naar het wijkbureau en het initiatievenfonds. We willen geen nieuwe bebouwing in het Vechtzoompark. 8. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. 9. Het is in uw reactie niet duidelijk welke plek/weg u hier precies bedoelt. Op diverse plekken (bijvoorbeeld de Einsteindreef) stellen we voor om de middenberm te versmallen. In de uitwerking van de omgevingsvisie en bij toekomstige herinrichtingen kijken we altijd naar de beste profielindeling/inrichting.

Nr.	Reactie	Antwoord
	a. Er zijn veel plekken met erg brede stoepen. Zonder de toegankelijkheid te verminderen, kan hier veel ruimte voor groen worden gecreëerd. b. We zijn ook benieuwd; worden er ook straten verwijderd? In een algemeen stuk over de Omgevingsvisie lazen we dat het schrappen van straten onderdeel is van de plannen, maar we zien dat beperkt terug. Dit zou op sommige punten in de wijk een impuls kunnen geven aan de veiligheid, zeker ook voor (kleine) kinderen en senioren, die hier volop aanwezig zijn. De straten zijn dikwijls erg breed, oversteekplaatsen zijn er vrijwel niet en geparkeerde auto's belemmeren heel vaak het zicht.	10. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. **Vechtzoom-noord** 1. Eens. Wij verwachten dat deze oversteek gelijkvloers kan. Deze oversteek zal in samenhang met de toekomstige inrichting van de Franciscusdreef uitgewerkt moeten worden. 2. De gebieden langs de Franciscusdreef met de aanduiding "stedelijke buurten" zijn gesitueerd ter plaatse van de huidige bebouwing en het groen dat daar achter ligt. Dat is ook te zien op de buurtkaart "Vechtzoom Noord". Het groen langs de Franciscusdreef is onderdeel van de groenstructuur langs de Franciscusdreef, daar is geen mogelijkheid voor bebouwing. 3. Dank voor het ondersteunen van de ambitie voor het bevaarbaar maken van de Klopvaart maar tegelijkertijd ook de mededeling dat het een lange termijn ambitie is waarbij veel aspecten tegelijk samen moeten vallen. Er is ook een grote afhankelijkheid van Waternet. 4. Dank voor uw positieve reactie op het aantrekkelijker maken van fietsen. 5. De suggesties worden meegenomen bij het verder uitwerken van het OV systeem voor Overvecht. In de ontwerp omgevingsvisie gaat de HOV lijn naar het bedrijventerrein of door naar Zuilen. Nieuw Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	 	Dank voor uw enthousiasme voor het vergroenen en verduurzamen van het bedrijventerrein. Noorderpark. Ruigenhoek en Blauwkapel Bedankt voor uw positieve reactie. Zamenhofdreef e.o. 1. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. De omgevingsvisie voorziet in het maken van meer gemengde buurten met verschillende woningtypen, zodat bewoners wooncarriére kunnen maken in de wijk. De omgevingsvisie stimuleert en faciliteert wooncoöperaties, een passend woonconcept voor veel doelgroepen. Waar welk initiatief kan worden ingepast is nadere uitwerking. Verdichting betekent niet alleen hoogbouw. Ook bij hoogstedelijke gebieden is er plek voor verschillende woningtypen en eengezinswoningen met goede buitenruimte, maar dan niet in een niet traditionele vorm. Bij de hoogstedelijke rood-oranje gebieden is er ruimte voor sociale huurwoningen, woningen voor middeninkomens en duurdere woningen. Ook wat betreft woningtype moet er ruimte zijn voor kleine huishoudens (jong en oud), gezinnen en bijzondere woonvormen zoals wooncoöperaties, woongroepen of gemengd wonen. Bij de rode hoogstedelijke gebieden is er meer ruimte voor kleinere huishoudens.

Nr.	Reactie	Antwoord
	 *Brede wegen, onduidelijke parkeerplaatsen en het gebrek aan oversteekpunten maakt het voor met name kinderen en senioren onveilig om over te steken. Zo is deze nieuwe oversteekhelling (middelste foto) zeer recentelijk aangelegd voor senioren, maar dikwijls niet toegankelijk.* 6. We zijn benieuwd welke voorzieningen hier zijn voorzien. 7. We lezen hier eigenlijk niets terug over de ontwikkeling van het Vechtzoompark, terwijl in eerdere stukken te lezen was dat het Vechtzoompark nog op de lijst staat voor kwalitatieve verbetering. Wij zien hier grote kansen om zowel de biodiversiteit te verhogen, als het gebruik van het park te vergroten. Het Vechtzoompark is een park dat heel beperkt gebruikt wordt, zelfs op zonnige dagen zijn er heel weinig mensen te vinden.  a. Er zijn in de buurt veel inwoners die het leuk zouden vinden om een rol te spelen in de verdere ontwikkeling van het park. Het concept van 'Plukpark' is al ontstaan: een plek vol vruchten, kruiden en bloemen om te	3/8. Fijn dat u onze koers met betrekking tot Overvecht centrum kan ondersteunen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	plukken. Dit sluit goed aan bij de huidige kracht van het park: er is al een kruidentuin, veel bramen, rozenbottels en kastanjes en de nieuwe strook lentebloemen achter Zuylenstede werd dit jaar al goed gebruikt. Verder is het gebruik echter helaas nog zeer beperkt. Het groen in het park is verder nog heel eenzijdig. Bloemenweides en voedselbosjes zouden het park voor mens én dier een stuk aantrekkelijker maken. Wij worden heel erg graag betrokken bij de plannen!	

Nr.	Reactie	Antwoord





Nr.	Reactie	Antwoord



Kinderen, jongeren en ouderen genieten van de pluktuin in het Vechtzoompark

b. Wij stellen voor om de ‘Kans voor nieuwe voorzieningen’, die nu op de naastgelegen speeltuin aan de Colombiadreef is ingetekend, te verplaatsen naar het park. De speeltuin aan de Colombiadreef daarentegen achten wij niet geschikt voor nieuwe voorzieningen, los van wellicht een drinkwatertappunt. Een drinkwatertappunt, picknickplekken; het zouden voorzieningen kunnen zijn die een impuls kunnen geven aan het gebruik van het park. Bovendien is het Vechtzoompark een goede uitvalsbasis voor wandelen naar Natuurgebied De Klop en Natuurgebied Zuilen. Wanneer het Vechtzoompark beter bezocht wordt, wordt die oversteek ook logischer. Er zou zelfs gedacht kunnen worden aan een ‘buurthuis in het groen’, om sociale verbinding en verbinding met het groen hand in hand met elkaar te laten gaan. Samen appels plukken (in de nabijgelegen appelboomgaard), bramen plukken in het park, kruiden plukken in de pluktuin en daarna samen koken en vieren: wij zien het wel zitten!

Nr.	Reactie	Antwoord



8. Het zou geweldig zijn als de brug naar de overkant er zou komen! Dat zou de oversteek naar Zuilen vele malen makkelijker maken, inclusief flexibiliteit in het gebruik van voorzieningen (zoals het winkelcentrum en de natuurspeeltuin). Bij sommige buurtbewoners zijn er zorgen over overlast. Wij delen die zorgen niet, maar het is natuurlijk wel een aandachtspunt, laten de andere bruggen in de buurt zien (afval en ongewenste gasten op parkeerplaatsen bij de bruggen komen veel voor).
9. Om de dominantie van de weg hier terug te dringen, zou de middenberm drastisch versmald moeten worden, waardoor de twee weghelften veel dichter op elkaar liggen. Aan de zijkant

Nr.	Reactie	Antwoord
	zou hierdoor enorm veel ruimte vrijkomen, onder andere voor groen en de voorstelde nieuwe voorzieningen. 10. Het hier aangegeven stuk om af te sluiten is reeds afgesloten voor autoverkeer. Alleen bussen kunnen hier langs. Het autoluwer maken van verschillende wegen zien we als een goede manier om de wijk aantrekkelijker te maken. Vechtzoom-Noord 1. Op deze oversteek/wandelroute zitten wij al jaren te wachten; dit zou geweldig zijn! Met een wegversmalling ter hoogte van het Fort aan de Klop (zoals voorgesteld) zou dit wellicht een simpele oversteek kunnen zijn. Indien dit onveilig blijkt, kunnen we ons eventueel een wandeltunneltje voorstellen. De ring ligt verhoogd, waardoor een tunnel misschien niet erg diep hoeft te gaan. Een betere verbinding tussen het Vechtzoompark, Natuurgebied De Klop en Natuurgebied Zuilen zou wat ons betreft van grote waarde zijn. 2. We zijn blij met de voorgestelde wegversmalling. De stedelijke bebouwing kunnen we ons voorstellen, maar wel pas ná het eerste deel van de Franciscusdreef: ter hoogte van het groen heel graag juist geen bebouwing. 3. Dit zou natuurlijk ontzettend leuk zijn. 4. Heel fijn, dat fietsen aantrekkelijker wordt gemaakt in de wijk! 5. Zoals al eerder voorgesteld: wat ons betreft zou het mooi zijn als de snelle busverbinding ook doorrijdt naar Natuurgebied Zuilen. Nieuw Overvecht e.o. Wij zijn heel blij dat het bedrijventerrein groener en duurzamer wordt ingericht. Dat kan dit gebied wel gebruiken! Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel Dit gebied in het algemeen kan een enorme impuls gebruiken wat betreft de kwaliteit van het groen. Sommige delen zijn al aangepakt en moeten vooral nog even flink groeien, andere delen hebben ook zo’n	

Nr.	Reactie	Antwoord
	aanpak nodig. We zijn ook blij dat de (fiets)verbindingen met de wijk worden verbeterd. Zamenhofdreef e.o. 1. We zijn benieuwd of het echt nodig is om hier hoogstedelijk gebied van te maken. Zou dit gebied zich niet juist ook goed lenen voor alternatieve woonvormen? Uit eerder woonwensenonderzoek is volgens mij gebleken dat er ook veel mensen zijn die graag binnen de wijk 'wooncarrière' zouden willen maken. Voor ons geldt dat ook. Klopt het dat de Omgevingsvisie daarin niet voorziet? Er komt vooral hoogstedelijk wonen bij, in de vorm van hoogbouw. Juist gezinshuizen met ruimere tuinen lijken er niet echt bij te komen, klopt dat? De groene wijk Overvecht zou zich wat ons betreft bijvoorbeeld perfect lenen voor een 'ecowijk'-achtig initiatief. Wellicht zou een deel van het RWZI-gebied zich daarvoor kunnen lenen. Dergelijke typen woonbuurten zouden naar ons idee in een grote behoefte in Utrecht kunnen voorzien en de diversiteit in de wijk nog verder kunnen doen toenemen. Wellicht zijn er ook andere locaties in de wijk voor aan te wijzen. 3. Wij zijn erg blij dat dit gebied grondig ontwikkeld wordt. Van een wijkgenoot hebben we ook signalen gehoord dat het belangrijk is om overdekt winkelen te blijven faciliteren, vanwege de vele regen in Nederland. Zij denkt dat mensen er anders niet meer naartoe zullen gaan. Zelf zijn we juist erg blij met een meer 'groene' opzet voor het winkelgebied. 8. We zijn erg blij dat de Brailledreef een impuls krijgt met onder andere betere oversteekpunten.	
488	Middels deze mail willen wij bezwaar maken tegen het voornemen om extra tunnels aan te leggen tussen Tuindorp en Overvecht. Gelet op de 3 reeds bestaande verbindingen (Tripkade, station en Eykmanlaan) zien wij niet welk probleem hiermee opgelost wordt en tegelijkertijd	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende

Nr.	Reactie	Antwoord
	maken wij ons zorgen om de veiligheid; sowieso van tunnels in het algemeen (staan bekend om overlast) maar met name gelet op wat doorgaand verkeerd richting de van Bemmelenlaan gaat doen met de veiligheid van op straat spelende kinderen en de toegang tot de basisschool.	gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
489	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor het maken van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk. Dit omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een smalle, kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst. Met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. Iets wat niets toevoegt aan het woongenot in Tuindorp. Nu is het woongenot moeilijk te kwantificeren, maar het is de uitstraling en de rust van de wijk die ons twee jaar geleden heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen. Voor mij is dit daarom een belangrijk punt, wat met een fietsroute door de wijk verstoord wordt. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Daarnaast staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. Op dit moment zijn rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren. Dit geeft een overduidelijk nadeel voor de fietsveiligheid. Wat ook makkelijk kan leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en bewoners. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden gezien. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Samengevat zijn nieuwe verbindingen niet nodig en de realisatie ervan leidt tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties en afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Kortom een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van drie minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf.	
490	Wij hebben het voorstel gezien dat in de omgevingsvisie twee extra fietstunnels worden geplaatst tussen Overvecht en Tuindorp. De inrichting van de wijk Tuindorp is krap en kent al veel verkeer. Er wordt hard gereden door auto's en er zijn veel fietsers en brommers.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het

Nr.	Reactie	Antwoord
	Met twee extra tunnels zal dit alleen maar erger worden. Met de huidige verkeersdrukte is het eigenlijk al wachten op de eerste ongelukken. De twee bestaande doorgangen via de Tripkade en de Pan/Rietveld zijn al voldoende en relatief veilig ingericht. Wij verwachten dat bij twee extra tunnels er nog meer verkeer door de prof. dr. Maguslaan zal gaan. Wij denken dat het geld voor de investering veel beter op een andere manier kan worden ingezet (bijvoorbeeld verkeersveiligheid).	aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
491	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère?	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend, nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: - Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. - Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. - Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. - Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
492	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine	

Nr.	Reactie	Antwoord
	kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
493	Met veel interesse hebben wij de omgevingsvisie Overvecht 2040 bekeken. Als inwoner van de wijk Zuilen met schoolgaande kinderen in Overvecht komen wij dagelijks in deze wijk. Fijn dat er veel aandacht is voor verbetering van de leefbaarheid van de wijk door vergroening, klimaatadaptatie en het langzaam verkeer. Als lid van Volkstuinvereniging 'Ons Genot' en tuinder op dit complex zijn wij echter niet te spreken over de mogelijkheid die er open wordt gehouden om dit complex op termijn te verplaatsen ten behoeve van de realisatie van sportvelden. Gelukkig zijn de plannen al wat afgezwakt ten opzichte van een eerdere versie maar wij zouden graag zien dat het volkstuinencomplex als zoekgebied voor sportvelden geheel uit de omgevingsvisie wordt gehaald. Sinds enkele jaren zijn wij lid van de volkstuinvereniging maar al veel langer komen wij regelmatig op dit complex als onderdeel van ons 'rondje vecht'. De rust, de sfeer, het groene karakter en de toegankelijkheid heeft ons altijd getrokken. Inmiddels werken wij als lid van de vereniging aan ons eigen groene paradijsje en zorgen we samen met de andere tuinders voor het beheer van het gehele complex. De volkstuinvereniging is een actieve vereniging met bijna 200 tuinen en nog meer actieve leden van jong tot oud, allerlei pluimage en afkomst. Wat de leden bindt is een liefde voor de natuur, de rust op het complex en de gezamenlijke passie voor het tuinieren. De saamhorigheid op het complex is enorm groot en mensen helpen elkaar wanneer nodig. De volkstuinen hebben hierdoor een zeer belangrijke functie voor jong en oud als groene ontmoetingsplek dichtbij de stad waar je kan leven en werken met de natuur en waar je kan	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	beleven hoe ons eten groeit. Ook dit is een belangrijke kwaliteit voor een wijk als Overvecht. Het opnemen van het volkstuinencomplex als zoeklocatie voor sportvelden zorgt nu voor een grote onzekerheid over de toekomst van het complex. Tuinders zijn hier vaak al jaren bezig met het creëren en onderhouden van hun eigen natuurlijk paradijsje en willen dit ook in de toekomst voortzetten. Nu deze toekomst onzeker is geworden zal dit ook een effect hebben op het beheer van tuinen en opstallen. Waarom zou je nog investeren als je niet weet hoe lang je er nog van kan genieten? Ook doorstroom van tuinders die willen stoppen kan in gevaar komen, zijn er straks mensen die de tuin met opstal willen overnemen? Hierdoor ontstaat er een grote onzekerheid over de toekomst van de vereniging. Hiernaast is het realiseren van sportvelden op deze locatie geen goed idee. Het lijkt misschien logisch om sportfaciliteiten te bundelen op één plek maar door deze faciliteiten te spreiden over de wijk zullen sportvelden juist voor veel meer mensen bereikbaar zijn. Belangrijker vinden wij echter dat het volkstuinencomplex gelegen is naast het natuurgebied Zuilen dat deel uitmaakt van het natuurnetwerk van de Provincie Utrecht. De gemeente is juist bezig met het maken van plannen om dit gebied natuurlijker te maken en beter geschikt als wandelgebied voor de inwoners van Utrecht. Het volkstuinencomplex vormt nu een natuurlijke en extensieve buffer tussen dit gebied en het bedrijventerrein Overvecht. Sportvelden op deze plek zullen er juist voor zorgen dat er veel overlast voor deze natuur zal ontstaan door het intensief gebruik in de weekenden en avonden (verlichting en herrie). De rust en de natuurwaarden van natuurgebied Zuilen zullen daardoor sterk onder druk komen te staan. Ook wandelaars in natuurgebied Zuilen zullen veel hinder ondervinden van deze sportvelden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het volkstuinencomplex is nu overdag openbaar toegankelijk. Vele mensen zijn hierdoor in aanraking gekomen met deze unieke locatie en zo op één of andere manier betrokken geraakt bij de vereniging. Deze waarde moet wat ons betreft blijven en kan mogelijk, in overleg met de vereniging, versterkt worden door bijvoorbeeld meer educatieve functies of wandelmogelijkheden. Zoals er nu echter, op de kaart op p58, een verbindingslijn voor voetgangers en fietsers tussen sportverenigingen, volkstuinen, groengebieden en bedrijventerrein dwars door het complex wordt getrokken, gaat ons veel te ver. Het complex wordt nu in de avond en nacht afgesloten, juist om te voorkomen dat onbevoegden hier 's nachts rondspoken en zaken slopen of stelen. Dit dient wat ons betreft zo te blijven. Wij verzoeken u om het volkstuinencomplex van volkstuinvereniging 'Ons-Genot' als zoeklocatie voor sportvelden én de verbinding voor voetganger en fietsers uit de visie te halen zodat het huidige volkstuinencomplex kan blijven bestaan zonder onzekerheid over het toekomstig voortbestaan en haar belangrijke en unieke bijdrage aan de kwaliteit van Overvecht kan blijven leveren.	
494	Ik maak u er graag op attent dat de afsluiting van de Carnegiedreef niet zal leiden tot meer fietsgebruik. Het zal juist leiden tot verkeersopstoppingen en nog veel meer milieuvervuiling en overlast op de Ringweg. Ook geeft het een opgesloten gevoel dat er zo weinig " vluchtwegen" zijn, voor het geval mensen in nood zijn, of hulp nodig hebben. Goedkoper openbaar vervoer kan mensen misschien verleiden tot het regelmatig laten staan van de auto. Flitspalen kunnen misschien helpen bij het beperken van de rijsnelheid, deze kan naar 30 km. Omdat het gebouw dat aan de Trinidaddreef staat, behoort bij de Experimentele flats die een Monumenten status hebben, is het niet gewenst en niet mogelijk om iets te veranderen aan dit gebouw. In het kader van het vergroenen van de wijk en de woonomgeving kan	Naast ingrepen in het autonetwerk stellen we ook verbeteringen voor het Openbaar Vervoer en verkeersveiligheid voor. De maatregelen voor het autonetwerk zijn aangepast, zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota. De beoogde verdichting en vergroening in de Omgevingsvisie is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer zal verder moeten worden uitgewerkt. Als het zover is dan zullen omwonenden hierbij betrokken worden en nemen we uw suggestie ter overweging mee. Met het symbool kans voor een nieuwe voorziening is een nieuwe/verbeterde speelplek bedoeld. Goed dat u ons hierop wijst. Op

Nr.	Reactie	Antwoord
	het grasveld aldaar worden veranderd in een Tuiny forest,of wijkboomgaard, verzorgd door de bewoners. Er staat in uw plan een“ Kans voor nieuwe voorziening en Spelen” op een grasveldje tussen Amazonedreef en de Cayennedreef. Hier was vroeger een glijbaan en een zandbak, die expres zijn opgeheven vanwege veel overlast van hangjongeren en ook veel zwerfvuil tot gevolg had. Omdat het park in samenspraak met de bewoners wordt onderhouden, zou het passend zijn om de bewoners hierbij te betrekken en samen tot een plan te komen.	moment dat we hier concrete plannen hebben nemen we contact met u op!
495	Volgens mij zal geen enkele zienswijze, hoe goed onderbouwd of beargumenteerd ook, enige fundamentele verandering in de omgevingsvisie bewerkstelligen. De gemeente heeft tijdens de zogenaamde participatiefase laten zien totaal niet geïnteresseerd te zijn in wat er bij de bewoners leeft en wat hun belangen zijn. De enige reden om participatie en inspraak te organiseren is om de ambities van de gemeente een zekere legitimiteit te geven. Dat is duidelijk te zien in het verslag van de participatiefase dat onlangs zonder brede aankondiging gepubliceerd werd. Als je dat verslag oppervlakkig leest, krijg je de indruk dat de gemeente het overgrote deel van de kernpunten die beschreven worden van de bewoners heeft overgenomen. Dat is een vervalsing van de werkelijkheid. Veel van de kernpunten waren voorstellen van de gemeente waar de bewoners zich niet over hebben uitgelaten, andere kernpunten waren zo algemeen geformuleerd dat je het er niet mee oneens kon zijn (wij verbeteren het groen en wij verbeteren de veiligheid bv.). Het meest schrijnend is dat de bezwaren van bewoners worden weggemoffeld bv. het idee dat de Moezeldreef dé entree van de wijk wordt met terrasjes, winkels en gezelligheid. Veel bewoners hebben dit als idée fixe gekarakteriseerd. Er is nu al grote leegstand van winkels, voor terrasjes is geen belangstelling ook niet als er 1000 woningen bijkomen, voor uitgaan en	Wij zijn ons ervan bewust dat sommige voorstellen in de ontwerp omgevingsvisie grote zorgen geeft bij bewoners. Een Omgevingsvisie is een relatief abstract ruimtelijk document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de Omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat met name in fase 1 en 2 de impact op Overvechters te weinig duidelijk werd. In het bijzonder wanneer de impact een mogelijke sloop zou kunnen betekenen. De gesprekken gingen toen vooral over wijkbrede onderwerpen en modellen, zoals geclusterd of gespreid bouwen. In fase 3 en tijdens de inspraakperiode werden de ideeën meer concreet op buurtniveau besproken. We hebben zo zorgvuldig en concreet mogelijk gecommuniceerd tijdens bijeenkomsten, in (online) berichten en in gesprekken met Overvechters. Desondanks heeft het sommige bewoners onaangenaam verrast. Wij hebben onderschat wat het effect van de ontwerp Omgevingsvisie op sommige bewoners is geweest. Bij een Omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt. Vanaf fase 3 werden

Nr.	Reactie	Antwoord
	gezelligheid ga je naar de binnenstad. Daar brengt die ene bioscoop in Overvecht centrum echt geen verandering in. Een ander bezwaar dat weggemoffeld wordt is tegen de megalomane hoogbouwplannen rond het station Overvecht. Sociale onveiligheid, misdaad en isolement zullen toenemen terwijl het buurtje Taagdreef, Rubicondreef daar momenteel relatief van gevrijwaard is. In maart 2024 hebben wij hierover al een brief naar de gemeente geschreven en uit het feit dat een antwoord na tweeëneenhalve maand nog niet gekomen is kunnen we wederom zien hoe weinig de gemeente zich aantrekt van de mening van bewoners. Het participatie- en inspraakproces laat zien hoe de gemeente over bewoners denkt. Wij weten als gemeente wat goed is voor de bewoners en alle bezwaren die zij uiten zijn niet meer dan emoties voortkomend uit eigen belang. Die emoties moeten gekanaliseerd worden met vage uitspraken dat het nog niet zo ver is en dat uitvoering niet zonder instemming van de bewoners kan. Dat is dus gewoon niet waar. Met een dergelijke instelling zal de kloof tussen politiek en burgers alleen maar groeien. De gemeente lijkt zich niet te realiseren welke enorme macht zij heeft om in te grijpen in de persoonlijke levens van haar burgers en dat een dergelijke macht uiterste zorgvuldigheid bij de uitvoering van dit soort beleidsprocessen vereist. Als de gemeente werkelijk belang had gehecht aan de inbreng van bewoners had zij geen top-down benadering moeten hanteren maar kunnen experimenteren van bottom-up benaderingen zoals die door Rob van Engelenburg en Peter van Hoesel beschreven worden in hun boek Burgerparticipatie in het openbaar bestuur (2023). Dit boek heeft als ondertitel ‘burgers willen wel, nu de overheid nog’ wat een goede omschrijving van het proces van deze omgevingsvisie is. Het meest waarschijnlijk is dat financiële belangen van gemeente, investeerders en bouwbedrijven de bepalende factor zijn geweest bij het opstellen van de omgevingsvisie. Uit vele onderzoeken van ‘Follow the money’ en ‘Investico’ blijkt dat geld vaak de doorslag geeft.	de ideeën concreter op buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten met tafelgesprekken per buurt zijn deze ideeën met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor deze bijeenkomsten duidelijker hadden kunnen zijn over de status en duiding van de voorgestelde ideeën voor de buurten. Het door de gemeenteraad vastgestelde participatieproces is gevolgd, waarbij stap voor stap, rekening houdende met wat Overvechters belangrijk vinden, is toegewerkt naar een ontwerp Omgevingsvisie. Zie ook het Participatieverslag. In fase 1 zijn gesprekken gevoerd met Overvechters over wat zij belangrijk vinden voor de toekomst van hun wijk, zoals bijvoorbeeld verkeersveiligheid. In fase 2 zijn, mede op basis van wat Overvechters belangrijk vinden, oplossingsrichtingen bedacht en besproken met Overvechters. In fase 3 is mede op basis van wat Overvechters belangrijk vinden een 50-70% versie van de Omgevingsvisie gemaakt en voorgelegd aan Overvechters. Het resultaat van fase 3 is verwerkt in de ontwerp Omgevingsvisie die ter inzage heeft gelegen en waarop eenieder een zienswijze kon indienen (fase 4). Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de ontwerp Omgevingsvisie aangepast op wat mensen in Overvecht belangrijk vinden. In het participatieverslag is te lezen hoe we daarmee zijn omgegaan. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen. Of omdat vanuit het gemeentelijke en externe expertteam keuzes zijn gemaakt rekening houdende met de toekomstbestendigheid van de wijk. Over de brede belangenafweging, waar de opbrengst vanuit participatie een deel van is, zijn wij altijd transparant geweest.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het enige wat ik kan doen is eisen dat er aan de omgevingsvisie een uitgebreide compensatieregeling wordt toegevoegd voor alle schade die bewoners nu en in de toekomst zullen leiden door de omgevingsvisie o.a. daling van huizenprijzen, onaantrekkelijke woonbuurt, kosten voor gedwongen verhuizing, last van jarenlange bouwactiviteiten naast de deur, meerkosten van een vergelijkbare woning elders. Dan maar wat minder winst voor aandeelhouders.	
496	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn bezorgdheid uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. Allereerst wil ik aangeven dat ik het plan om Overvecht te verbeteren waardeer en steun. Het is een positief initiatief dat de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de wijk kan verhogen. Echter, de geplande fietstunnels roepen bij mij aanzienlijke zorgen op. Onduidelijke noodzaak: De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. De bestaande infrastructuur lijkt voldoende te zijn voor het huidige fietsverkeer. Bovendien zijn er reeds voldoende tunnels en oversteekmogelijkheden in de buurt, zoals de tunnel bij de Einsteindreef en de Zamenhofdreef. Het ontbreken van een duidelijke onderbouwing waarom deze extra tunnels noodzakelijk zijn, maakt het moeilijk te begrijpen waarom deze investering gerechtvaardigd zou zijn. Verhoogde onveiligheid: Het aanleggen van nieuwe fietsroutes door een kindvriendelijke woonwijk verhoogt de onveiligheid voor kinderen aanzienlijk. Meer fietsverkeer, inclusief scooters en e-bikes, zal de straten onveiliger maken voor spelende kinderen. De Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan zijn smalle straten die niet zijn ontworpen voor hoge verkeersdruk. Daarnaast bestaat het risico dat deze tunnels gebruikt	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	worden door hardrijdende voertuigen/fietsen, wat de kans op ongevallen vergroot. Overlast en gebruik door ongewenste doelgroepen: De tunnels kunnen ongewenste overlast veroorzaken door gebruik door de verkeerde doelgroepen zoals fatbikes, scooters, en uitgaansverkeer in de late avond en nacht. Dit kan leiden tot onveilige situaties en overlast voor de buurtbewoners. Hangplekken in tunnels kunnen bovendien leiden tot vervuiling, geluidsoverlast en vandalisme, wat de leefbaarheid van de wijk negatief beïnvloedt. Onvoldoende Onderbouwing: In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. Het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. Het ontbreken van concrete data en verkeersanalyses die deze noodzaak ondersteunen, maakt het moeilijk om dit voorstel te rechtvaardigen. Barrièrewerking: In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is naar mijn mening niet voldoende onderzocht en onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen hierbij een rol? Een grondige analyse van de huidige situatie en alternatieven lijkt te ontbreken. Efficiëntere Alternatieven: Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande	

Nr.	Reactie	Antwoord
	tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Financiële Overwegingen: De aanleg van nieuwe tunnels is een kostbare onderneming. Is er een gedegen kosten-batenanalyse uitgevoerd? Is rekening gehouden met mogelijke extra kosten door complicaties zoals het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts op het gebied van verkeer en stedelijke ontwikkeling kunnen de kosten vaak aanzienlijk hoger uitvallen dan begroot. Ook moeten de maatschappelijke kosten van overlast en verminderde leefbaarheid worden meegenomen in de overweging. Effect op de Wijk Tuindorp: Tuindorp is een kinderrijke wijk met veel jonge gezinnen. De realisatie van nieuwe tunnels zal de kindvriendelijkheid en veiligheid van de wijk aantasten. Meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van spelende kinderen drastisch verminderen. Smalle straten worden nog onveiliger en minder geschikt voor spelende kinderen. Dit kan leiden tot een vermindering van de leefkwaliteit en een verschuiving van gezinnen naar andere, veiligere wijken. Waardedaling van Woningen: De aanleg van fietstunnels in de directe omgeving kan leiden tot een waardedaling van de woningen in de wijk. Potentiële kopers kunnen afgeschrikt worden door de toename van verkeer en de mogelijke overlast die dit met zich meebrengt. De overlast tijdens de bouw en de veranderde verkeerssituatie na voltooiing van de tunnels kunnen de aantrekkelijkheid van de buurt verminderen, wat directe financiële	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gevolgen heeft voor de huidige bewoners. Wordt hier in de berekening ook rekening mee gehouden? Ecologische en Milieu-impact: De aanleg van nieuwe tunnels kan een aanzienlijke ecologische en milieu-impact hebben. Dit omvat de verstoring van bestaande groenvoorzieningen en mogelijk negatieve effecten op de lokale fauna. Daarnaast kan de bouw van tunnels leiden tot geluidsoverlast en luchtvervuiling door bouwactiviteiten. De ecologische waarde van de groene gebieden in en rondom Tuindorp moet worden beschermd. Sociale Impact: De sociale cohesie en de leefbaarheid van de wijk kunnen door de aanleg van de tunnels negatief beïnvloed worden. Buren zullen geconfronteerd worden met bouwoverlast en een mogelijke vermindering van de woonkwaliteit. De aanwezigheid van meer doorgaand verkeer kan de rust en veiligheid in de wijk ernstig verstoren. Ik verzoek u dringend om mijn bezwaren serieus te nemen en het plan te herzien. Investeer liever in de verbetering en verfraaiing van de bestaande infrastructuur, wat een efficiëntere en minder ingrijpende oplossing zal zijn voor de bewoners van Utrecht.	
497	Ook wij sluiten ons aan bij de grote groep bezorgde bewoners in onze straat omtrent de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. Het zal u inmiddels ongetwijfeld duidelijk zijn waaruit onze bezwaren bestaan ten aanzien van een doorgaande route richting de stad. Zoiets hoort ons inziens niet midden door een stille straat te gaan die getypeerd wordt door de vele buiten spelende kinderen in onze wijk.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij gunnen de bewoners van Overvecht eveneens verkeersluwte en denken dat de ongelooflijke hoeveelheid geld die dergelijke tunnels kosten beter besteed kan worden aan het veiliger maken maken van de huidige verbindingswegen (bredere fietspaden, meer rotondes en drempels etc.) en/of andere belangrijkere zaken zoals groenvoorziening, huisvesting, armoedebestrijding, jeugdzorg etc. Wij hopen dat u al onze reacties net zo serieus neemt als medeinwoners van Utrecht en vernemen graag uw reactie op de geplande informatie-avond evenals het door u geschatte budget voor deze vermoedelijk extreem dure tunnels, die ons inziens weinig bijdragen aan de door u gestelde plannen.	en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
498	Ik woon in een gebied met een al hoge bebouwingsdichtheid aan de Zamenhofdreef. In de concept-omgevingsvisie is ons gebied aangemerkt als hoogstedelijk. Er wordt gezegd dat dat komt omdat wij straks langs een toekomstige HOV-lijn wonen. Maar ik zie dat er ook oranje en gele gebieden liggen langs diezelfde lijn. We krijgen straks ook te maken met een hyperstedelijk gebied in het centrum. Hier zal weinig ruimte zijn voor groen en daardoor sprake zijn van hitestress. Bij ons aan de overkant van het centrum, langs de Zamenhofdreef, zijn al voorzieningen zoals een dierenartsenprak□jk, tandarts en kapper. Functiemenging of levendigheid hoe□ hier dus niet mogelijk te worden gemaakt door het gebied te bestempelen als hoogstedelijk. In de hoven van de Zamenhofdreef waaraan wij wonen zien wij geen ruimte voor nog meer (hoog/laag)bouw. De openbare gemeenschappelijke groene ruimtes zijn geliefd en denk ik straks juist ook belangrijk voor toekomstige bewoners van het centrumgebied. Ik maak dan ook bezwaar tegen het rood kleuren van onze buurt zoals ik (en anderen) ook al hebben gedaan bij eerdere participatiemomenten. Daarnaast zit ik nog steeds met een aantal vragen:	Hoogstedelijke gebieden hebben een hogere dichtheid en zijn sterker gemengd dan stedelijke gebieden. Bij welke woningdichtheden of bouwvolumes dat precies is, is niet gedefinieerd. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels per kleur gebiedstype aangescherpt en aangevuld met uitgangspunten voor bouwhoogten, woonmix, groen en openbaar gebied en parkeren. Bovendien is verduidelijkt dat het grootste deel van de opgave (55-60%) plaats gaat vinden in de hoogstedelijke gebieden Overvecht Centrum en Stationsomgeving. De overige hoogstedelijke gebieden zijn anders van opzet door bijvoorbeeld de karakteristieke hoven en hier is een beduidend kleiner deel van de opgave bedacht (15-20%). Dit is een reden dat we nu 2 typen hoogstedelijke gebieden hebben opgenomen: de rode "Hoogstedelijke gebieden" en rood-oranje "Centrale as" gebieden. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Bij welke bouwvolumes (woningen per hectare) is sprake van een stedelijk gebied en vanaf welke bouwvolumes is een gebied eigenlijk hoogstedelijk? • Welke extra ruimte bieden de hoogstedelijke zones voor het toevoegen van bouwvolumes t.o.v. een oranje gebied (los van de hoogtes)? • Is het niet veel realistischer -gezien de bestaande bebouwing- om het gebied langs de Zamenhofdreef, Carnegiedreef en Rio Brancodreef aan te merken als stedelijk overgangsgebied (oranje)? • Zo niet, kunt u toelichten waarom niet? • Wat kunnen de consequenties zijn van ofwel stedelijk of hoogstedelijk aanmerken voor de huidige woonblokken, parkeerplekken en het groen dat niet voor niets ruim bemeten is gezien de al hoge bouwdichtheden rondom onze flats? Als kind van Overvecht ben ik drie jaar geleden al erg geschrokken van de massaliteit van de plannen. Van bovenaf is zonder dat het overgrote deel van bewoners hiervan wist of hier iets over te zeggen had, midden in de zomer 2021 bepaald dat onze wijk zwaar moet verdicht omdat er “opgaves” zijn. De stad heeft grote groeiambities (RSU 2040) en allemaal binnenstedelijk. Waar ik vooral moeite mee heb, is dat we het in Overvecht vooral moeten zien als “wijkverbetering”, het is voor ons “eigen bestwil” want we zijn zo kwetsbaar en we hebben zoveel problemen. Het zal allemaal, maar wij willen ook rustig wonen net als onze buren in Tuindorp. Ik vind het goed dat de visie eindelijk duidelijk maakt dat er in onze parken niet gebouwd wordt. Maar deze visie maakt van Overvecht verder wel 1 grote potentiële verdichtingslocatie. En waar vooral flink bijgebouwd mag worden met nog meer hoogbouw is op plekken waar de bebouwingsdichtheid al heel erg hoog is.	functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik ben opgegroeid aan 1 van de 10-hoogflats aan de Carnegiedreef en heb ervaren hoe gezond en weldadig het is om vrij uit te kunnen kijken op het groen van die dreef en hoe fijn het is om tussen de flats ook een flinke groene buffer te hebben waardoor je niet het gevoel hebt opgesloten te ziten. Later leerde ik dat er principes achter zaten van licht, lucht en (groene) ruimte. Christine de Ruijter sprak van genereuze woningbouw in de Rietveldlezing van 2022. Groen dichtbij is belangrijk voor de gezondheid, maar met name in rode en oranje gebieden lijkt verdichten voorop te staan. Ik word daar ongelukkig van en velen met mij. Maak van Overvecht geen opeengepakt geto waar mensen zo snel mogelijk weer uit weg willen. Nu al hoor ik mensen zeggen dat ze gaan verhuizen als deze plannen allemaal doorgaan. Dat zijn dan mensen die een keuze hebben. Ik maak me zorgen om al die mensen die nog van niets weten en deze mogelijkheid niet hebben maar wel het hardst geraakt zullen worden. Het groen en de openheid houdt dit gebied leefaar. Blijf af van het groen dichtbij huis en de binnentuinen van Overvecht. Overvecht vangt al zoveel op, leg ook niet nog eens de hele woningcrisis en alle stedelijke ambities op onze schouders. Sluit Overvecht niet op. Er kunnen in Overvecht echt wel woningen bij maar zo massaal legt een te zware wissel op de wijk. Ik heb ook thuiswonende kinderen die wellicht straks ook in Overvecht willen blijven wonen -, maar ik moet er niet aan denken dat ze ingeklemd tussen 10-hoogflats zouden moeten wonen of aan een 10-hoog hof die aan alle kanten helemaal dichtgezet is. Als je bijbouwt, ga voor kwaliteit en niet voor kwantiteit en doe het met respect voor Overvecht en de bedoeling die de stedenbouwers ooit hadden, juist in de ‘rode’ danwel ‘oranje’ gebieden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	“Enkele mensen gaan uitkijken op bebouwing in plaats van groen” lees ik in het participatieverslag. “Enkele mensen” . Alsof het er maar een paar zouden zijn en het iets heel onbeduidends is. Terwijl er een megabebouwing en verbouwing van de wijk voor ons ligt. Daarbij maak ik me ook zorgen over de betaalbaarheid van al deze woningen. Nee, ik ben er met deze visie niet gerust op dat Overvecht aangenamer en mooier wordt en houd mijn hart vast voor al die delen in mijn wijk waar de weg alvast wordt vrijgemaakt voor sloop/nieuwbouw en de onrechtvaardige gevolgen daarvan voor de gemeenschappen en gezondheid van mensen die hierdoor lang in onzekerheid moeten leven. • Wat zijn eigenlijk de “mitigerende” maatregelen om de gezondheidsschade daarvan te beperken? Want over het ongeluk dat deze visie kan brengen voor bewoners die hier nu gelukkig wonen, daar lees ik helemaal niets over.	
499	Via deze weg wil ik graag reageren op de visie. Met name op de plannen voor de locatie burezina. Het uitbreiden van de locatie voor maatschappelijke functies vind ik goed. Echter vind ik het onnodig om een woonlaag toe te voegen. Overvecht draagt qua aantal mensen per m2 op bepaalde plekken al veel bij, zeker rondom de burenzina met de grote flats in de wijk. De woonlaag bovenop de flat voegt hooguit extra overlast voor de omwonende toe, die al voldoende hoogbouw om zich heen hebben. Daarnaast zou ik het fijn vinden als de locatie niet hoger wordt dan 3 verdiepingen, liever nog 2. Er is al een parkeer tekort, genoeg verkeer en daarnaast dus al voldoende hoogbouw.	In de omgevingsvisie valt de locatie in geel gebied, bovendien is de locatie aangemerkt op de voorzieningenkaart als voorzieningencluster. De omgevingsvisie voorziet in de harten van de buurten bijzondere functies of woonvormen voor de buurt. Dit zal per locatie maatwerk zijn en nader worden afgewogen en onderzocht op haalbaarheid. Het college heeft in 2023 voor deze locatie (Jeanne d'Arcdreef) en voor vijf andere locaties een collegebesluit genomen over de programmatische uitgangspunten van deze locaties. Voor de Jeanne d’Arcdreef is het ontwikkelconcept ‘Buurthuis & maatschappelijk ondernemerschap’. Het bestaande buurthuis komt terug op de begane grond van deze locatie. Daarboven is ruimte voor aanvullende maatschappelijke functies, zoals een ondernemershuis of andere maatschappelijke activering. Of de moestuin / buurttuin behouden blijft, er woningen bijkomen en in hoveel bouwlagen zal in de volgende fase nader onderzocht worden. Of de moestuin / buurttuin behouden blijft, er woningen bijkomen en in hoveel

Nr.	Reactie	Antwoord
		bouwlagen zal in de volgende fase nader onderzocht worden. De gevolgen voor omwonenden en de parkeeroplossing zijn belangrijke aspecten die in de verdere planvorming goed meegenomen en afgewogen zullen worden.
500	Ik woon in een appartementencomplex aan de Tiberdreef en heb uw informatieavond in het wijkbureau bezocht. Graag laat ik u weten dat ik me zorgen maak over de toekomstige ontwikkelingen en de impact die deze zullen hebben op onze directe omgeving, het stationsgebied. Mijn medebewoners van het appartementencomplex hebben een zienswijze opgesteld die ook enkele zorgen en vragen bevat. Ik sluit me aan bij deze zienswijze. Zienswijze bewoners Complex Aida op de Omgevingsvisie Overvecht (Stationsgebied) De voorgestelde ontwikkelingsplannen voor de wijk Overvecht, zoals uiteengezet in de Omgevingsvisie, tonen een aanzienlijke ambitie om de leefbaarheid en infrastructuur van de wijk te verbeteren. De plannen omvatten onder meer de bouw van 5000 nieuwe woningen, de ontwikkeling van groenvoorzieningen en de creatie van extra werkplekken. Onze algemene zorgen richten zich op het stationsgebied: geplande hoogbouw, veiligheid, drukte en het behoud van groen. Onze zienswijze en zorgen: Wij pleiten ervoor om geen hoogbouw rond het station te plannen, om de volgende redenen: 1. Hoogbouw, Sociale Veiligheid en Drukte: ・ De bouwdoelstelling van 5.000 nieuwe woningen zal het totale aantal woningen verhogen naar 21.000, een stijging van 30% ten opzichte van de huidige 16.000. Dit zal naar verwachting leiden tot een bevolkingsgroei tot	Wij begrijpen uw zorg. De locaties voor hoogbouw zijn gekoppeld aan de knooppunten die in de RSU2040 zijn vastgelegd. Deze (nieuwe) knooppunten kennen een hoge dichtheid, waarbij hoogbouw als een van de middelen ingezet kan worden om deze dichtheid te bereiken. In de omgevingsvisie verdichten we op de best bereikbare plekken. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting met grotere en hogere gebouwen op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. Hiervoor zijn wel in het hoofdstuk ”Ruimte voor groei” van de omgevingsvisie spelregels opgenomen voor structuur, ontwikkeling, architectuur, programma, woonmix, parkeren, groen en openbare ruimte. Ook is er een paragraaf opgenomen over de zorgvuldige inpassing van hoogbouw. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. We zijn het met u eens dat sociale cohesie en veiligheid essentieel zijn in de herontwikkeling van de wijk. Hoogbouw leidt niet per

Nr.	Reactie	Antwoord
	bijna 50.000 inwoners, een toename van circa 12.000 mensen. Deze groei zal zich voornamelijk concentreren rond de hoogbouwcentra: het winkelcentrum Overvecht en het stationsgebied, waar wij wonen; er wordt gesproken over ca. 750 extra woningen en 475 extra werkplekken in het stationsgebied en directe omgeving. ・ In een woonwijk als Overvecht, met haar problematische geschiedenis, is het essentieel dat bewoners elkaar kennen en zich veilig voelen. Hoogbouw en hoge bevolkingsdichtheid leiden tot anonimiteit, verminderde sociale cohesie en ondermijnen de sociale veiligheid in het stationsgebied. ・ Het beperken van het autoverkeer, de verwachte toename van het aantal bewoners en de toevoeging van 3.000 nieuwe werkplekken, zal leiden tot meer mensen en intensiever openbaar vervoer, wat de drukte in het stationsgebied aanzienlijk verhoogt. Dit heeft nadelige gevolgen voor de woon-leefbaarheid. Onze zorgen en vragen: ・ Nieuwe woningen: Indien men 750 woningen en 475 werkplekken in het stationsgebied en omgeving wil bouwen, dan schatten wij dat dat neerkomt op circa 5 tot 8 woontorens en een kantoorgebouw. Op welke plaatsen denkt de gemeente dit te kunnen realiseren, zonder sloop van bestaande gebouwen? ・ Consequenties voor ons gebouw: In de omgevingsvisie wordt het woord ‘slopen’ slechts twee keer gebruikt, maar in de omgeving maakt men zich zorgen dat er hele woonblokken worden afgebroken. Bestaat er een mogelijkheid van onteigening en afbraak? Indien het antwoord ja of mogelijk is, dan ontvangen wij graag een gedetailleerde toelichting en	definitie tot anonimiteit maar kunnen de leefbaarheid, de sociale veiligheid en de cohesie juist ook versterken. In het hoofdstuk "ruimte voor groei" worden uitgangspunten gegeven die hier aan bijdragen; 1 het zorgdragen bij ontwikkelingen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied. 2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In de rode hoogstedelijke gebieden kunnen ontwikkelingen ten koste gaan van bestaand groen, maar we gaan uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. De voetganger krijgt prioriteit en de openbare ruimte is zoveel mogelijk autovrij. Overall zal in Overvecht het groen fors toenemen. Het Spoorzoompark is een groene verbindingszone parallel aan het spoor die Fort Blauwkapel verbindt met de Vecht, Overvecht en de binnenstad. Centraal in het Spoorzoompark ligt Station Overvecht. Dit is één van de hoogstedelijke gebieden waar we woningen, werkplekken en voorzieningen willen toevoegen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. De opgave bij verdere

Nr.	Reactie	Antwoord
	ook een overzicht van de regels en procedures, die van toepassing zijn, wanneer het naast een VvE ook de individuele bewoners betreft. ・ Uitzicht/zichtlijn: We zijn hier komen wonen vanwege het huis, de locatie bij het station en het groene uitzicht. We maken ons zorgen over de zichtlijnen en de groene spoorzoom, alsmede de groene strook van de moskee tot en met het spoor. Als op deze plaatsen hoge gebouwen worden gebouwd, dan kijken straks we naar een stenen muur, wordt ons uitzicht beperkt tot de Mr Tripkade en verliezen we ook alle zon ・ Veiligheid: Hoe verhouden de veranderingen die voorgesteld worden zich met het aangenomen beleid van de gemeente met betrekking tot criminaliteit en sociale cohesie? 2. Behoud van Groen: ・ Overvecht is primair een woonwijk met behoefte aan meer woonplekken en voorzieningen voor alle leeftijdsgroepen. Het behoud van groene ruimtes is van groot belang. ・ Hoewel het doel is om Overvecht groener te maken, dreigt de hoogbouw in het stationsgebied ten koste te gaan van het al schaarse groen, die onder anderen onderdeel is van de spoorzoom, alsmede het groen in de strook tussen de Winterboei- en de Tiberdreef met de scholen en de moskee. In buurten met hoge gebouwen is aantrekkelijke groene buitenruimte essentieel om criminaliteit als gevolg van gebrek aan sociale controle tegen te gaan. Onze zorgen en vragen: ・ Groene ruimte: We vinden het belangrijk om het groen in onze wijk te behouden, vooral het groen langs het spoor en tussen de Tiberdreef en de Winterboeidreef, dat een onderdeel vormt van de spoorzoom die ons dagelijks	verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden. Op de kaart zijn hiervoor groene pijlen aangegeven.

Nr.	Reactie	Antwoord
	uitzicht verrijkt (zie foto's). Gaat de gemeente de nodige maatregelen treffen om deze groene ruimte te beschermen en zo ja, welke? • Sociale veiligheid: Het thema ‘sociale veiligheid’ wordt in de Omgevingsvisie alleen benoemd in de toelichting op pagina 38 en 39 en alleen bij woonbuurten, wat vragen oproept. We vragen de gemeente om duidelijkheid over hoe zij de veiligheid willen handhaven en criminaliteit willen voorkomen, vooral in relatie tot hoogbouw en beperkt groen. Kortom: *Wij hechten grote waarde aan het behoud van de groenstrook, die zich uitstrekt van de moskee, langs de scholen, tot aan het spoor en een integraal onderdeel vormt van de spoorzone. Het is voor ons essentieel dat ons groene uitzicht niet beperkt wordt tot slechts de Mr Tripkade door de komst van (hoog)bouw. Wij pleiten er dan ook voor om daar geen hoogbouw te plaatsen. Mocht de gemeente toch besluiten tot bouwen op die plek, dan verzoeken wij de gemeente om met onze zichtlijnen rekening te gehouden en dat nieuwe gebouwen achter de groenstrook gesitueerd worden, in tegenstelling tot de huidige tekeningen in de omgevingsvisie die een groenstrook achter hoogbouw ter hoogte van de Tannenhauserdreef laten zien. Op deze manier blijft het gewaardeerde groene uitzicht behouden en versterken we de groene entree van Overvecht, zoals de Tiberdreef die momenteel biedt.* We kijken uit naar verdere discussie en participatie in dit belangrijke proces.	
501	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het

Nr.	Reactie	Antwoord
	routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de	aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
502	Op 8 maart ontvingen burgemeester, wethouders en gemeenteraadsleden een brief van een aantal bewoners van de Arnodreef, Butterflydreef en Rubicondreef met daarin grondige kritiek betreffende het proces van inspraak en participatie rondom de Omgevingsvisie Overvecht. Op 14 maart zijn hierover vragen gesteld door van Gert Dijkstra van EenUtrecht. We zouden vervolgens binnen enkele weken een antwoord van B&W kunnen verwachten maar hebben dat helaas nog niet ontvangen.	We beseffen dat u sommige documenten en reacties op brieven erg laat heeft ontvangen. Dat vinden wij erg vervelend en dit had niet mogen gebeuren. We waarderen daarom des te meer uw aanhoudende betrokkenheid en uw bereidheid om nog wel in de pen te klimmen en een zienswijze in te dienen. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We

Nr.	Reactie	Antwoord
	Al hadden we niet verwacht dat het traject gelijk stop zou worden gezet op basis van onze kritiek, toch ben ik heel verbaasd dat dit traject zonder enkele correctie of bijsturing is doorgezet en dat er nu een ontwerp Omgevingsvisie ligt waarin eerder gesignaleerde fouten en mankementen worden herhaald. Natuurlijk wil ik gebruik maken van mijn recht om inhoudelijk te reageren: dat kan echter nauwelijks zonder daarbij de kritiek te benoemen op de gebrekkige communicatie, het onhandige taalgebruik en ook op het verhullende taalgebruik binnen dit proces. **1. De plannen voor mijn directe omgeving:** Toevoeging van zo'n 1000 woningen tussen station Overvecht en het groot winkelcentrum. Realisatie daarvan vooral in hoogbouw, 50 tot 70 meter hoog, met veel winkels en horeca en voorzieningen in de plinten. Er wordt ook een knooppunt van hoogwaardig openbaar vervoer, HUB, ingericht. Het centraal station moet worden ontlast, er moet meer verkeer om het centrum heen worden geleid, maar alles moet wel naar station Overvecht, de moskee en de bestaande scholen kunnen. Er komt een snelle busverbinding over de Tripkade aangevuld met meer kleine bussen in de wijk. Parkeerplekken aan de rand van de wijk of in ondergrondse garages. Inmiddels wordt onderzocht of er een VO-school op de Winterboeidreef bij kan. **Help !** Ergens in november drong tot onze wijk door dat onze huizen "in het rood staan". De een trok die conclusie uit de plaatjes van een enquête, een ander kreeg het te horen op het sportveld: "dat zijn toch jullie huizen die ze gaan afbreken?". Op de participatieavonden, tijdens een paar extra bijeenkomsten en tijdens de inloopbijeenkomsten hebben we vaak onze zorg hierover geuit: we staan in het rood, wat betekent dat voor onze situatie?	beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek). We hebben op twee momenten in het proces een wijkbericht naar alle adressen in Overvecht gestuurd. Sommige Overvechters vonden deze wijkberichten te algemeen en te weinig de urgentie en impact van de omgevingsvisie benadrukken. Om deze reden hebben we bij de start van de inspraakperiode weer een wijkbericht naar alle adressen gestuurd, met daarbij een kaart van hun buurt met de belangrijkste voorstellen uit de omgevingsvisie. Op die manier was duidelijker te zien wat de omgevingsvisie voor elke Overvechter betekent. Ook voor vervolgprojecten blijft het een aandachtspunt om in de communicatie de urgentie van meedenken en de impact van projecten goed te laten zien. 1. De plannen voor uw directe omgeving In uw reactie lezen we zorgen over de ontwikkelingen, waaronder een zorg over 'rood'. Uw gebied rond de Butterflydreef is inmiddels als oranje "Stedelijk gebied" aangemerkt in plaats van rood "Hoogstedelijk". Dit kunt u zien op de buurtkaart "Taagdreef, Rubicondreef" In deze "Stedelijke buurten" gelden andere regels ten aanzien van de bouwhoogten; optoppen van bestaande bouw mag met maximaal 2 bouwlagen, nieuwbouw heeft een hoogte van 4-6 bouwlagen met mogelijke hoogteaccenten tot maximaal 10 bouwlagen. Mits dit zorgvuldig en goed in te passen is in de omgeving. Hoogbouwaccenten tot 10 bouwlagen zijn mogelijk, maar zullen niet de boventoon gaan voeren en eerder ondergeschikt aanwezig zijn. In de "stedelijke buurten" is sloop-nieuwbouw eventueel mogelijk, mits dit bijdraagt aan bredere doelen voor buurtverbetering, zoals woningmix, leefbaarheid, voorzieningen en de openbare ruimte. Maar in zijn algemeenheid blijven we terughoudend

Nr.	Reactie	Antwoord
	Keer op keer kregen we sussende en inhoudsloze antwoorden: Uw verkoopwaarde daalt niet. Wel dus, mensen kopen geen huizen die op de nominatie staan om afgebroken te worden. Dat wordt tegen die tijd bekeken. Welke waarde wordt vergoed als de gemeente onze huizen zou aankopen? Verbouwen? Dat mag u zelf weten. Daarmee wordt het risico voor de investering bij de bewoner/eigenaar gelegd. Wat als geïnvesteerd wordt en sloop toch sneller aan de orde is dan hier voorgespiegeld? Onteigening komt bijna niet voor, kan eigenlijk niet, zolang er geen initiatiefnemers (eh..investeerders) zijn gebeurt er niets. …maar waarom dan al die heisa??? Het is toch de bedoeling dat er op onze plek hoogbouw komt, dan moeten wij toch weg ?? Maakt u zich geen zorgen, zover is het nog niet… Wat als er naast je huis wordt gebouwd? Hoe zit dat met overlast van stof en geluid? De kern van dit verhaal: <u>Er is nooit open en eerlijk over gesproken dat deze “ambities” voor onze wijk niet gerealiseerd kunnen worden zonder dat de eengezinshuizen en drie of vier omringende flats verdwijnen.</u> Wij hebben laten weten dat veel buren zich dit niet realiseerden omdat voorgaande folders te algemeen waren geformuleerd. Op ons verzoek om tenminste in de laatste wijkfolder duidelijk te benoemen dat het om mogelijke sloop van de woningen kregen we een “ja” maar toch is dat niet gebeurd.	met sloop-nieuwbouw (zie paragraaf "Sloop-nieuwbouw?"). En gaan we in de Omgevingsvisie uit van behouden wat goed is en vernieuwen waar nodig. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af. De Gemeente kan op dit moment uw onzekerheid over de waarde-ontwikkeling van uw huis niet voor u wegnemen.De gemeente zal niet eerder dan na de wijziging van het omgevingsplan besluiten om over te gaan tot aankoop (minnelijke verwerving/ onteigening) van onroerende zaken. Een onafhankelijke taxatie vormt voor de gemeente de basis voor het bepalen van een marktconforme aankoopprijs om overeenstemming te kunnen bereiken met een eigenaar. Deze vergoeding van de gemeente betreft een schadeloosstelling volgens de onteigeningswetgeving. Of een investering in uw woning rendabel is, is afhankelijk van de marktwaarde van de woning op het moment van verkoop. Deze marktwaarde in de toekomst is altijd onzeker. Of en in hoeverre een verbouwing leidt tot een hogere marktwaarde op het moment van verkoop is niet op voorhand vast te stellen. We proberen de overlast bij bouw zoveel mogelijk te beperken. Bij een bouwaanvraag dient de aanvrager een BLVC-plan toe te voegen. Hierin staan afspraken over bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeerveiligheid en communicatie tijdens de bouw. De gemeente moet het BLVC-plan goedkeuren. Als een bouwer zich niet aan de afspraken houdt, kunt u een handhavingsverzoek indienen bij de afdeling Toezicht en Handhaving Bebouwde Omgeving van de dienst Vergunningen, Toezicht en Handhaving. Wij zijn ons ervan bewust dat mogelijke sloop grote zorgen geeft bij bewoners. Een Omgevingsvisie is een relatief abstract ruimtelijk

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vervolgens hebben wij zelf een folder verspreid en daarvoor een ruwe schatting gemaakt van het aantal woningen in onze wijk dat dat risico loopt. We kwamen uit op zo'n 600 (huur- en koop)woningen rondom onze buurt en aan de overzijde van de Moezeldreef. Wij concluderen dat er in dat geval niet 1000 maar 1600 woningen gebouwd moeten worden maar hebben op de vraag of hier rekening mee is gehouden in de plannen nog geen antwoord gekregen. Wat zou het **voordeel** voor de gemeente kunnen om geen open kaart te spelen op dit punt? • Misschien de gedachte dat men geen onrust moet zaaien zolang er geen concrete plannen zijn? • Of de gedachte dat de gemeente toch niets voor bewoners kan doen / geen verplichtingen heeft zolang er geen duidelijkheid is over sloop? • Of (erg negatief gedacht) dat het voordeliger is voor de gemeente om niet te benoemen dat grond in de nabijheid van een station in de afgelopen decennia aantrekkelijker geworden is voor investeerders? De **nadelen**, ook voor de gemeente, zijn: • de onrust is wél gezaaid: bewoners zijn ernstig ongerust geworden over hun woonsituatie • bewoners hebben geen vertrouwen meer in oprechtheid van de gemeente • bewoners hebben niet het gevoel dat de gemeente zich medeverantwoordelijk voelt voor nieuwe, gelijkwaardige, passende huisvesting • bewoners staan niet meer open voor communicatie terwijl een open houding heel hard nodig is gezien de complexiteit en de samenhang met andere onderdelen van de Omgevingsvisie. Ik denk dat dat deels voorkomen had kunnen worden:	document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de Omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat met name in fase 1 en 2 de impact op Overvechters te weinig duidelijk werd. In het bijzonder wanneer de impact een mogelijke sloop zou kunnen betekenen. De gesprekken gingen toen vooral over wijkbrede onderwerpen en modellen, zoals geclusterd of gespreid bouwen. In fase 3 en tijdens de inspraakperiode werden de ideeën meer concreet op buurtniveau besproken. We hebben zo zorgvuldig en concreet mogelijk gecommuniceerd tijdens bijeenkomsten, in (online) berichten en in gesprekken met Overvechters. Desondanks heeft het sommige bewoners onaangenaam verrast. Wij hebben onderschat wat het effect van de ontwerp Omgevingsvisie op sommige bewoners is geweest. In de ontwerp Omgevingsvisie hebben we op pagina 101 aangegeven wat de Omgevingsvisie betekent voor huiseigenaren en huurders. Voor de meeste zaken in de Omgevingsvisie zijn nog stappen en besluiten nodig om dit ook daadwerkelijk mogelijk te maken. Als er in de toekomst plannen komen die het eigendom van een ander raken, is altijd medewerking nodig van de eigenaren. Het uitgangspunt is dat we daarover in gesprek gaan en onderhandelen over aan-/verkoop. Op basis van deze Omgevingsvisie kan geen onteigeningsprocedure worden opgestart. Als een woning gehuurd wordt van een woningcorporatie zal de woningcorporatie contact zoeken als er plannen zijn voor renovatie, sloop of andere wijzigingen. Ook voor deze plannen is altijd medewerking nodig van de huurders. Voor renovatie bijvoorbeeld moet 70% van de bewoners instemmen. Voor sloop geldt dat er een draagvlakmeting moet worden gehouden waarbij 60% van de bewoners instemt. Op basis van

Nr.	Reactie	Antwoord
	A. door van meet af aan te benoemen dat er te weinig ruimte in Overvecht is om alle gewenste zaken te realiseren zónder dat er gesloopt moet worden. En dat liefst in duidelijke taal: in plaats hiervan kregen bewoners teksten met “zoekstrategiëen” en “denkrichtingen” op hun bordje. B. door van meet af aan te benoemen dat iedere bewoner van een huis dat gesloopt zal moeten worden op alle mogelijke steun van de gemeente kan rekenen. Die steun kan bestaan uit financiële compensatie, uit meezoeken naar alternatieve woonplekken, maar ook uit het organiseren of ondersteunen van buurtbijeenkomsten of het zoeken naar gelijkgestemden wanneer bewoners een bepaald ideaal hebben voor hun nieuwe woonomgeving. (zie D) C. door van meet af aan een stevig meldpunt in te richten waar mensen die zich zorgen maken over het dak boven hun hoofd terecht kunnen voor bovengenoemde hulp: nu of in de toekomst, zo lang als nodig is. Dit zou gekoppeld kunnen worden aan de steun die de gemeente wil bieden aan initiatieven van bewoners. D. door het aanbod tot ondersteuning van die eigen initiatieven véél duidelijker vorm te geven en aan te bieden. Dit aanbod, zoals nu beschreven op blz. 15 in bijlage B, is in de participatiefase nauwelijks genoemd. Bewoners zouden daarvoor wooncoöperaties moeten oprichten. Dat is een mooi idee maar het zal voor de meeste bewoners niet haalbaar zijn om zelf plannen daarvoor te maken en te realiseren. Daar is veel meer steun voor nodig. Te beginnen met voorlichting, enthousiasmering, actieve steun, ook in de beginfase waarin redenen, doelen en mogelijkheden nog onduidelijk zijn. **2. Hoogbouw**	deze Omgevingsvisie kan er dus geen woning worden gesloopt; er zijn altijd andere besluiten voor nodig. Bij een Omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt. Vanaf fase 3 werden de ideeën concreter op buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten met tafelgesprekken per buurt zijn deze ideeën met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor deze bijeenkomsten duidelijker hadden kunnen zijn over de status en duiding van de voorgestelde ideeën voor de buurten, waaronder mogelijke sloop van woningen. 2. Hoogbouw Hoogbouw is nodig om meer woningen en werkplekken te kunnen bouwen én het levert een bijdrage aan het verbeteren van de buurt. Denk aan variatie aan woningen, prettiger verblijfsgebied. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Leefbaarheid en cohesie zijn ook in de Omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "ruimte voor groei" uitgangspunten gegeven voor ontwikkelingen die in gaan op: 1. het zorgdragen bij ontwikkelingen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Hoogbouw biedt meer mensen per vierkante meter onderdak dan laagbouw. Dat is het enige sterke voordeel van hoogbouw boven laagbouw. Het blijft de vraag of dit voordeel zo groot is dat we de nadelen ervan willen accepteren: veel mensen naast, onder en boven elkaar brengt een grote sociale druk met zich mee en werkt onveiligheid en criminaliteit in de hand. De gemeente denkt dit gedeeltelijk te kunnen voorkomen door het bouwen van portiekflats die zodanig zijn gebouwd dat mensen elkaar wel moeten tegenkomen: in portiek en opgang, in gezamenlijke ontmoetingsruimtes, in gedeelde (dak)tuinen. Als voorbeeld hiervoor worden de Experimentele Flats in Overvecht Noord genoemd. Maar bewoners hiervan hebben een dusdanig sociale instelling en/of behoefte om met anderen hun woonomgeving te delen dat ze die woonsituatie zelf hebben opgezocht! Wat is er te verwachten wanneer mensen in zo'n woonsituatie belanden zonder dat ze hier zelf voor gekozen hebben? Er is best kans dat er een goed leefklimaat ontstaat in deze soort flats maar de kans is even groot dat dat niet gebeurt. Bedenk hierbij dat gemeenschappelijke ruimtes waarmee geen binding ontstaat, waar bewoners zich niet verantwoordelijk voelen, het risico van verwaarlozing lopen en op die manier verworden tot een bron van ergernis en conflict. Voor zover mij bekend zijn er geen vergelijkende onderzoeken gedaan, zijn er hieromtrent geen cijfers bekend en is er geen reden om het model van de experimentele flats als oplossing naar voren te schuiven. Ik hoor het graag van u als die onderzoeken er wél zijn. Een tweede oplossing zoekt de gemeente in het brengen van meer evenwicht tussen sociale woningbouw en de wat duurdere huur- en koopwoningen. Dit is gebaseerd op de veronderstelling dat bewoners van sociale woningbouw vaak meerdere problemen met zich	2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen. We herkennen het aandachtspunt voor de gemeenschappelijke ruimten. Deze moet passen bij de bewoners en vraagt om programmering om deze ruimtes ook daadwerkelijk te laten leven. Dit aandachtspunt zal in de uitwerking binnen concrete projecten worden meegenomen. Er wordt in heel Utrecht ingezet op het vergroten van het aantal sociale huurwoningen. In de meeste wijken geldt dat het aandeel sociale huur moet stijgen. Niet voor niets geldt voor nieuwbouw dat 40% uit sociale huurwoningen moet bestaan (coalitieakkoord 2022). Omdat het aandeel sociaal in Overvecht al relatief hoog is, geldt dit percentage niet voor Overvecht. Het aandeel mag in deze wijk dalen, maar het aantal sociale huurwoningen moet minimaal gelijk blijven. Een hoogstedelijke gebied heeft een hoge dichtheid en gebruiksintensiteit. Het kenmerkt zich door intensief en meervoudig ruimtegebruik en door functiemenging. Vaak liggen dit soort gebieden in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer. Een hoogstedelijk gebied hoeft niet per definitie te bestaan hoogbouw. Er zijn hoogstedelijke gebieden die bestaan uit stedelijke blokken. Deze voorbeelden kennen we uit Berlijn, Parijs of Barcelona. Daar kan hoogbouw onderdeel van zijn. Hoogbouw is een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. En ook een middel om de herkenbaarheid van belangrijke stedelijke gebieden, wegen of knooppunt ruimtelijk te accentueren en een bepaalde hiërarchie daar in aan te kunnen geven. Hoogbouw moet ook echt heel goed zijn. Hierbij

Nr.	Reactie	Antwoord
	meedragen. Vermenging van de verschillende lagen van de bevolking zou dan tot minder druk leiden. De wijk Overvecht is hiertoe opgedeeld in acht buurten. Zoals de tabellen op blz. 186 – 189 van bijlage B laten zien kent de Taagdreef e.o. een redelijke verdeling op dit punt en mag het aantal huurwoningen gelijk blijven. In andere buurten zou het percentage onevenwichtiger zijn en moeten er meer of minder sociale huurwoningen komen. Zou een andere verdeling in Overvecht echt helpen om “de pijn eerlijker te verdelen”? Schiet de ene buurt er iets mee op als de andere buurt op gelijke wijze belast wordt? Het is voor mij zeer de vraag of deze redenering klopt en de “sociale opgave” echt gehaald wordt wanneer bij het verdelen van de pijn alleen gekeken wordt naar de wijk Overvecht. Is het niet zo dat het etiket “zwakste wijk” in de loop der geschiedenis keer op keer doorgeschoven is? Vroeger droegen wijken als Ondiep en Sterrenwijk die titel, daarna werd het Kanaleneiland. Sinds die wijk gerenoveerd is en bewoners daarvan een plek kregen in Overvecht, schoof het etiket “vanzelf” door naar onze wijk. Gemeente Utrecht: verdeel die pijn en die zorgen nou eens echt door in elke wijk het percentage sociale huurwoningen in evenwicht te brengen met de duurdere behuizing! Het begrip “hoogstedelijk” komt niet voor in het woordenboek. Ik vind het wel terug op websites van projectontwikkelaars en architectenbureaus. Ik ervaar het als een verhullende manier om te spreken over hoogbouw: laten we vooral het beestje niet bij de naam noemen want men zal schrikken. Jazeker, ik schrok toen ik uiteindelijk in de wijkfolder van april las dat het om bouw van 50 tot 70 meter hoog gaat. Deze flats zullen in plaats van en tussen de huidige bebouwing inkomen. Fietst u eens in de wijk rond, kijk goed naar de huidige hoogtes, naar de plekken waar u de	gaat het niet om de hoogste toren, maar om het fijnste straatleven. Het gaat om een prettige (werk- of) woonplek, onder meer vanwege de grote diversiteit aan voorzieningen waar je naartoe kan lopen. In dit soort gebieden kunnen grote en kleine gebouwen door elkaar staan. Hoogbouw passen we zorgvuldig in. Hierbij houden we rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgen we voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Bovendien geven we voor hoogbouw specifieke hoogbouwprincipes en volgen we de kwaliteitsprincipes en ambities van de Stedenbouwvisie. 3. Uitbreiding winkels en winkelcentra We begrijpen uit uw zienswijze dat u de omgevingsvisie op een aantal fronten te globaal en te algemeen vindt, waardoor voor u niet duidelijk is aan welke concrete verbetering dat bijdraagt. Daarom benadrukken we dat de omgevingsvisie de hoofdlijn van de gewenste toekomstige ontwikkeling van de wijk schetst met 2040 als horizon. Daarbij zijn nog veel onzekerheden en daarom is de omgevingsvisie op sommige punten globaal. Voor de extra woningen, werkplekken, verduurzaming en vergroening etc. is verdere uitwerking tot concrete projecten noodzakelijk. Over die projecten is opnieuw participatie mogelijk en de tijd zal moeten uitwijzen wat voor initiatiefnemers wanneer mogelijk is qua ontwikkelingen. De omgevingsvisie maakt het toekomstperspectief in ieder geval beleidsmatig mogelijk en initiatieven die daar binnen passen kan de gemeente zo faciliteren. Tot slot gaat u in op winkelcentra en online winkelen. Op basis van de verwachte bevolkingsgroei blijkt uit onze inschattingen dat de vernieuwing en eventuele groei van voorzieningen - waaronder winkels -nodig is. Juist door winkels te moderniseren en te mengen met andere publieksgerichte functies zoals

Nr.	Reactie	Antwoord
	blauwe lucht wel of niet kunt waarnemen en bedenk dan hoe de geplande steenmassa's ons blikveld in de toekomst zullen belemmeren. **3. Uitbreiding winkels en winkelcentra.** "Hoogstedelijk" staat in de visie van de gemeente niet alleen voor hoogbouw maar voor hoogbouw met veel kantoren, winkels en horeca die tot "bedrijvigheid" moeten leiden en Overvecht een echt stads karakter moeten geven in plaats van het karakter van de buitenwijk dat het sinds jaar en dag heeft. Zou dat misschien komen doordat Overvecht een buitenwijk <u>is</u>? In het ontwerp Omgevingsvisie, deel A, blz. 5 staat te lezen: "We willen graag dat bewoners het beter krijgen. Dat doen we door te houden wat goed is en te verbeteren wat dat nog niet is." Varianten hierop lezen we in alle infomateriaal en hoorden we op elke bijeenkomst. Waarom toch die vage, algemene bewoordingen? Als iets nog niet duidelijk en exact geformuleerd kan worden: zeg dat dan of benoem het niet. Laat de blabla achterwege want juist dat roept wantrouwen op. *Wat is goed? Wat is verbetering? Verbetering voor wie? Wie beoordeelt dat?* Zelf geniet ik van de rust van Overvecht en heb ik geen behoefte aan meer winkels, horeca of bedrijvigheid. Dat terzijde want ik begrijp goed dat de woningnood zo hoog is dat het belang van het individu misschien moet wijken voor het belang van anderen die ook willen wonen. De nieuwe bewoners hebben waarschijnlijk ook graag een supermarkt in de buurt. Er is zeker ook ruimte voor een goede biologische	sport, horeca of cultuur ontstaan er aantrekkelijke plekken, die van meerwaarde zijn voor de wijk en voor de buurten in de wijk. 4. Versterking van het groen en mobiliteitstransitie We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek).

Nr.	Reactie	Antwoord
	supermarkt. Verder verwacht ik dat nieuwe bewoners hetzelfde gedrag zullen vertonen als andere consumenten in Overvecht, Utrecht en Nederland: online bestellen, geen tijd meer besteden aan het bezoeken van winkels, zeker niet aan drukke winkelcentra met parkeerkosten. Online winkelen heeft het overgenomen. Een nieuw groot winkelcentrum bouwen, nieuwe winkels rondom het station, meer winkelstrips….al deze plannen komen voort uit wensdenken, zijn luchtfietserij, onlogisch en zullen opnieuw tot leegstand leiden. **4. Versterking van het groen en mobiliteitstransitie** Ook het begrip “mobiliteitstransitie” is nog niet in van Dale terug te vinden. Gezien de commotie op de sociale media en de demonstratie van 11 mei jl. vermoed ik dat dat voor een deel van de Overvechters nu gelijk staat aan het afsluiten van Overvecht voor de auto. Ambtenaren hebben meerdere malen gezegd dat ze het moeilijk vinden om informatie helder, duidelijk en evenwichtig over te brengen. Dat is heel begrijpelijk: de materie is complex en het is niet vreemd als niet elke ambtenaar elk onderdeel ook echt overziet. Dat mag er echter niet toe leiden dat de burger onvoldoende informatie krijgt en gesprek en besluitvorming hierover gehinderd worden. Dat lijkt zeker het geval te zijn bij dit onderwerp: belangrijke aspecten zoals opwarming van de wijk door het vele gesteente, de waterhuishouding binnen de wijk, het belang van vergroening en groene verbindingen kwamen nauwelijks aan bod. De discussie versimpelde snel tot: wel of geen auto door de dreven, wel of geen parkeerplaats naast mijn huis. In bijlage B vind ik dan ook voor het eerst een toelichting op de noodzaak tot het autoluw maken van de wijk, het versterken van fiets- en wandelpaden, het versterken van openbaar vervoer en het vergroenen van de wijk. Deze onderbouwing is uitgebreider en informatiever dan alles wat in eerdere documenten stond of op bijeenkomsten is uitgelegd. Ik krijg	Bedankt voor uw adviezen met betrekking tot het beter uitdragen van de ambities van de gemeente Utrecht op het gebied van mobiliteit en groen etc., zowel stadsbreed als voor Overvecht. - We zullen er over nadenken hoe we het instandhouden van particuliere groene daken op lange termijn juridisch kunnen borgen. - Appartementen hebben vaak groene binnentuinen terwijl we bij de laagbouwwoningen veel verhard tuinen zien. En we zijn blij dat veel bewoners door acties als tegels wippen hun tuin hebben vergroend en hopen dat dat in de toekomst nog gaat toenemen. We zijn ook heel zunig op de bestaande (sociale) eengezinswoningen en zien alleen op plekken met een heel goede OV bereikbaarheid mogelijkheid en wenselijkheid voor verdichting. - Als u uw eigen gevel wil vergroenen mag dat. Als u niet zelf eigenaar bent moet u eerst toestemming vragen van de eigenaar. 5. De fiets gaat een grote rol spelen in de autovrije/autoluwe wijk. De fiets is inderdaad een essentieel vervoermiddel in onze omgevingsvisie voor Overvecht en zal een centrale rol spelen in de uitvoeringsplannen. Het behoud van duidelijke scheidingen tussen fiets- en wandelpaden is belangrijk voor de veiligheid van zowel fietsers als voetgangers. We streven ernaar om in de ontwerpen die gemaakt worden in de uitwerking duidelijke en veilige scheidingen aan te brengen waar mogelijk, om conflicten tussen verschillende weggebruikers te minimaliseren. Uw opmerking over het toenemend gebruik van elektrische fietsen en brommers en de bijbehorende veiligheidsrisico's is zeer terecht. Hiervoor hebben we ook stadsbreed aandacht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	eindelijk een beeld van de manier waarop is nagedacht over het “robuuste groen” en ik krijg een heel klein beetje meer vertrouwen in de oprechtheid van de gemeente om de doelstelling van 80 ha groen ook daadwerkelijk te willen behalen. Er blijkt bijvoorbeeld ook uit dat regulering van de verkeersstromen geleidelijk zal gaan en bijsturen in de komende jaren mogelijk is. Die nuance ontbrak in de presentatie. Dat wil niet zeggen dat alles wat in deze hoofdstukken staat helder of begrijpelijk is. Een veelgehoorde klacht is dan ook dat al deze informatie alleen door academici te lezen is. In mijn visie is elke boodschap, hoe ingewikkeld de inhoud ook is, in heldere taal te vatten en voor iedere lezer begrijpelijk te maken. Met name de hoofdstukken 3 (Onderbouwing Groen en Profielen) en 4 (Onderbouwing Mobiliteit) uit bijlage B hadden in heldere taal en duidelijke afbeeldingen in de participatiefase uitgedeeld en besproken moeten worden. In mijn ogen is het terugdringen van het autoverkeer een goed streven: het is nodig voor onze gezondheid en voor het leven van de generaties die na ons komen. Dit onderwerp is naast de woningbouw het belangrijkste element van de Omgevingsvisie en daarmee ook een heet hangijzer. Voor veel bewoners misschien wel het heetste hangijzer: als huurder kun je bij gedwongen verhuizing immers wel rekenen op vervangende woonruimte. Het “afnemen” van de auto wordt als een ernstige inbreuk op de privacy ervaren. De aanpassing van onze omgeving aan de klimaatsverandering is ook een ingewikkeld onderwerp en maatregelen grijpen ook daadwerkelijk in op ons dagelijks leven. De manier waarop de informatie nu is verspreid helpt niet om bewoners van de noodzaak te doordringen, goodwill te kweken en iedereen mee te krijgen in deze transitie. Àls het bereikt kan worden dan alleen door	De ruimte voor het stallen van fietsen, zowel bij woningen als in de openbare ruimte, is een belangrijk aspect. We erkennen de uitdaging om in de uitwerking voldoende fietsenrekken te plaatsen zonder dat dit ten koste gaat van groenvoorzieningen. Bij de uitwerking van plannen kijken we hier goed naar. Daarbij houden we uiteraard rekening met de toegankelijkheid voor fietsers met een beperking en oudere fietsers. 6. Hoe haalbaar zijn de plannen? Voor het verwezenlijken van meerdere ambities op korte termijn zijn deels financiële middelen beschikbaar. Voor het merendeel van de ambities zijn deze middelen er nog niet. We gaan de komende jaren dan ook op zoek naar structurele (beheer) en incidentele (realisatie) financiële middelen, Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn. De realisatie van de doelstellingen is naast de gemeentelijke beschikbare middelen ook afhankelijk van de mate en snelheid waarin door private partijen ontwikkeld wordt. Thema's als energievoorziening, aardgas en veiligheid van electrische auto's zijn thema's die niet op wijkniveau worden georganiseerd. De omgevingsvisie richt zich vooral op ruimtelijke en strategische thema's en niet op specifieke thema's zoals netcongestie en veiligheid van electrische auto's.

Nr.	Reactie	Antwoord
	volledige en open informatie, geschreven of verteld door mensen die inhoudelijke kennis van zaken in heldere taal weten om te zetten. Dit vraagt tijd en geduld. Ik begrijp dat de Omgevingswet zoals deze de afgelopen jaren ontwikkelt is veel aspecten van het dagelijks bestaan en onderling verkeer omvat en daarmee flink verschilt van de vroegere regelgeving. Ik zie ook wel de noodzaak daartoe. Toch denk ik dat de gemeente te veel vliegen in één klap heeft willen slaan. Die klap veert terug in het eigen gezicht. Ik stel daarom voor: A. Zet stadsbreed in op voorlichting, informatie- en gespreksbijeenkomsten over de manier waarop Utrecht om wil gaan met klimaatverandering, vergroening, auto, openbaar vervoer, milieu. B. Leid de discussie richting de wenselijkheid / noodzaak van autoluwe wijken. Probeer vergelijkbare maatregelen in meerdere wijken te introduceren zodat Overvecht niet alleen staat in het “trekken van de kar”. C. Maak een serie van brochures waarin de nu bekende feiten, stand van zaken rondom klimaatadaptatie en de onderbouwing van de voorgestelde maatregelen in begrijpelijke taal worden verwoord. Verspreid die serie en zorg dat de deeltjes makkelijk verkrijgbaar zijn. D. Blijft de noodzaak om Overvecht op korte termijn autoluw te krijgen overeind, overweeg dan een overgangsperiode waarin bewoners mogelijkheid krijgen om te verhuizen als zij zich niet kunnen vinden in deze keus. Het meldpunt genoemd onder 1.C kan daar ook een rol in vervullen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ter afsluiting nog een opmerking over de relatie vergroening en hoogbouw: in de plannen wordt gesproken over de gemeenschappelijke, groene ruimte tussen de flats, daktuinen en verticaal groen waardoor de hoogbouw niet ten koste zal gaan van versterking van het groen in de wijk. Dat zal tegenvallen: • De huidige situatie van het groen in Overvecht wordt beschreven als “rommelig” en “verwaarloosd”. Dat klopt en dat is ten dele te wijten aan het feit dat het gemeenschappelijk groen betreft. Te weinig mensen voelen zich betrokken bij het stukje groen voor hun deur of bij het parkje waarin ze hun hond uitlaten. De gemeente Utrecht weet dat wel en daarom zijn er allerlei acties om mensen meer bij het openbaar groen te betrekken en hen het gevoel te geven toch een beetje eigenaar te zijn: Adopteer een boomspiegel; Gratis plantjes voor je geveltuin; Groene Buurtbon, Boomspiegelfeest. Zal er over een jaar of tien ook actie moeten worden ondernomen om bewoners te bewegen hun gezamenlijke daktuinen groen te houden? Er is nog niet veel ervaring opgedaan met verticale tuinen en begroeiing van zulke hoge gevels. Is dit een vorm van tuinieren waar bewoners zelf nog iets aan bij kunnen dragen? • Hoewel er natuurlijk ook veel betegelde tuinen zijn (of waren, met dank aan de actie Tegel Wippen) zijn er ook veel tuineigenaren die zich inzetten voor “hun” groen en zo bijdragen aan de leefbaarheid in de wijk. Met het verdwijnen van laagbouw zullen de bijbehorende tuinen ook grotendeels verdwijnen. **5. De fiets gaat een grote rol spelen in de autovrije/autoluwe wijk.** Toch krijgt de fiets in de hele documentatie weinig aandacht.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Worden fiets- en wandelpaden een geheel, zoals bijvoorbeeld in sommige parken, of blijft er een scheiding? Ik mis visie op het toenemend gebruik van elektrische fietsen en brommers en op het gevaarlijke rijgedrag van deze verkeersdeelnemers: met het verdwijnen van de auto op straat verdwijnt de prikkel voor deze groep om voorzichtig te rijden. Dit gaat ten koste van de gewone fietser en de wandelaar. Routes waar auto's geweerd worden zijn daarom niet per definitie veiliger! Er wordt geen woord gewijd aan de ruimte die nodig is voor het opbergen en het stallen van fietsen, bij huis en in de openbare ruimte moet daarvoor plek gemaakt worden. Veel fietsen in de openbare ruimte vragen veel fietsenrekken. Veel fietsenrekken zullen ruimte aan het groen onttrekken. Mocht men denken aan ondergrondse fietsenstallingen dan wijs ik erop dat die niet geschikt zijn voor fietsers met een beperking en voor oudere fietsers en die laatste groep is ruim vertegenwoordigd in Overvecht. **6. Hoe haalbaar zijn de plannen?** Misschien geen onderwerp waar ik me als burger druk over zou moeten maken: als de gemeente met voorstellen komt dan zullen die toch getoetst zijn op praktische haalbaarheid? Toch heb ik vragen: • Er zijn problemen met de huidige energievoorziening: het stroomnet loopt hier en daar vast, om nieuwe woonwijken te kunnen aansluiten zijn nieuwe stroomcentra en passende nieuwe bekabeling nodig. • De aardgasplannen stagneren. • Er zijn problemen met de watervoorziening. • Er zijn grote vraagtekens omtrent de veiligheid van elektrische auto's in parkeergarages.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Al met al is mijn boodschap aan de gemeente niet: stop alle plannen maar in de ijskast. Mijn boodschap is wel: houd bij alle voorstellen en plannen veel meer rekening met de invloed hiervan op bewoners. Verschuil je daarbij niet achter participatieprotocollen maar bekijk per wijk, per situatie wat nodig is om tot goed gesprek en goede besluitvorming te kunnen komen.	
503	Oud-Utrecht zet zich in voor het cultuurhistorisch erfgoed. Overvecht is een relatief jonge wijk met een directe omgeving waarin vele eeuwen aan ontwikkeling van landschap en bebouwing zichtbaar en beleefbaar zijn. Overvecht is ook een wijk die al 25 jaar sociaaleconomisch, sociaal-cultureel en ruimtelijk een dynamische ontwikkeling doormaakt en de komende jaren tegemoet gaat. Erfgoed kan in deze ontwikkeling een inspirerende en stimulerende rol vervullen. Erfgoed is niet alleen drager van de identiteit van een gebied, maar ook van de identiteit van (groepen in) de samenleving. Die identiteit kan ook en zal mogelijk steeds meer meervoudig zijn, vanuit verschillende waarden, benaderingen, generaties en groeperingen. Overvecht kent een grote diversiteit aan bewoners met een verscheidenheid in achtergrond en bewoningsgeschiedenis: mensen die als het ware de eerste paal nog hebben zien slaan en mensen die net aankomen. Erfgoed kan voor al deze bewoners een belangrijke verbindende factor zijn door het te behouden, te benutten en te beleven.	Wij onderschrijving dat erfgoed en de cultuurhistorische waarden identiteit geven aan de wijk en dat het van belang is voor de diverse (huidige en toekomstige) bewoners van de wijk. Het zorgvuldig omgaan met deze waarden - en waar mogelijk versterken - is één van de uitgangspunten van de Omgevingsvisie Overvecht. Met name in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 worden deze waarden in beeld gebracht om zo bij uitwerking te kunnen sturen op de karakteristiek van Overvecht en de bijbehorende cultuurhistorische waarden.
504	Graag deel ik met u mijn zienswijze m.b.t. omgevingsvisie Overvecht en in het bijzonder het scenario waarbij tuindersvereniging Ons Genot moet verplaatsen naar een andere plek. In 2017 mochten wij (een jong gezin met een dochter van toen 3 en een tweede dochter op komst) na ongeveer een half jaar op de wachtlijst te hebben gestaan, een tuin overnemen op het complex:	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden

Nr.	Reactie	Antwoord
	tuintje 64. Het is een tuin van 250 vierkante meter met daarop twee mooie grote wilgen die zorgen voor sfeer en schaduw. We hebben de (toen flink verwaarloosde) tuin flink onder handen genomen: aanleggen van moesvakken, een nieuw gazon, borders, compostbakken en de daarbij behorende nieuwe beplanting. Dit deden - en doen wij samen met twee andere huishoudens . De plek is letterlijk een oase voor ons, die met 10 minuten fietsen goed en makkelijk te bereiken is. We leren onze kinderen hoe dikke pompoenen groeien uit kleine zaadjes en hoe belangrijk die 'vieze wormen' zijn voor de grond. We schuren en verven onze huisjes. We vieren er verjaardagen, zoeken jaarlijks de paaseieren, BBQ-en met vrienden en gaan er naar toe voor verkoeling als de zomers te heet worden. Het is een bijzondere vereniging met inmiddels een vertegenwoordiging van meerdere generaties, culturen en gezinssamenstellingen. Wij als 'groentjes' weten dat we altijd mogen aankloppen bij de oudgedienden voor advies of hulp. De vereniging is hecht en zorgzaam voor elkaar en voor het complex en voor de grond waarop al het groen groeit. Het zou onbeschrijfelijk zonde zijn als deze plek zou worden opgeheven. De grondkwaliteit, de biodiversiteit en de hechte gemeenschap van jong en oud is niet zomaar te 'copy pasten'. Er zal veel verloren gaan.	om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
505	Een nieuwe fietstunnel tussen Tuindorp en Overvecht lost geen direct probleem op, er zijn immers al goede fietspaden langs Tuindorp die aansluiten op scholen (Gerrit Rietveld Academie), winkelcentrum (De Gaard) en doorgaande routes naar het centrum van Utrecht. Het aanleggen van een nieuwe fietstunnel creëert wel problemen in een rustige wijk.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	Met name de verkeersveiligheid wordt een issue. Er zijn drie basisscholen in Utrecht en veel kinderen spelen op straat. Een extra fietstunnel leidt niet alleen extra fietsers door de wijk, maar ook brommers, scooters, fatbikes en andersoortige snelle elektrische fietsen. Waarom zouden we zoveel extra verkeer door een woonwijk willen leiden, met allemaal smalle straten, terwijl er al veilige routes om de wijk liggen? Dit is in strijd met het feit dat er juist veel extra aandacht wordt besteed aan verkeersveiligheid rondom de drie scholen in de wijk. Naast verkeersveiligheid is ook afname van de algemene veiligheid te verwachten. Een fietstunnel, ook wanneer deze verlicht is, trekt gedoe aan. Hangjongeren, graffiti, vuurwerkoverlast, extra vluchtroutes waar de politie met de auto niet bij kan, etc. Dit geldt voor beide kanten van de tunnel. Naar onze mening lost de extra tunnel geen direct probleem op, maar worden er wel enorme kosten gemaakt om de tunnel aan te leggen. Volgens ons kan dit geld beter besteed worden, bijvoorbeeld aan groenvoorziening of verduurzaming. De verschillen tussen beide wijken zijn groot, maar dat zal niet veranderen door het aanleggen van een nieuwe tunnel tussen beide wijken.	verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
506	Wij hebben grote moeite met het maken van extra verbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp middels 2 extra tunnels. Ten eerste is het ergerlijk dat een dergelijk grote voorgenomen investering (het gaat hier om miljoenen euro per tunnel) met een grote invloed op een buurt, maar zeer summier wordt onderbouwd en met twee kleine pijltjes op een kaart in de visie gefietst wordt. Het woord tunnel komt welgeteld slechts 1x voor in de visie.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het betreft een papieren wensdenken vanuit bureaupolitiek waar vanuit bewoners van Tuindorp en vanuit Overvecht helemaal geen actuele behoefte bestaat of in een vraag voorziet. Er wordt helemaal niet aangetoond dat het spoor op dit deeltraject een negatieve invloed heeft op het woongenot, de bereikbaarheid van bewoners van Overvecht of Tuindorp, noch voor de natuur. Er zijn diverse verbindingen al aanwezig. Misschien wordt het spoor voor omwonenden, dieren of wat dan ook, wellicht juist wel als prettig ervaren. Maar door het stukje spoor tussen Overvecht en Tuindorp zonder argumenten te benoemen als “barrière” wordt het spoor negatief geframed en wordt er maar vanuit gegaan dat er een oplossing moet komen voor een niet bestaand probleem. Wie heeft aangegeven dat er een zogenaamde barrièrewerking doorbroken moet worden? Er is ons inziens helemaal geen behoefte aan extra tunnels. Er zijn al 3 verbindingen (Tripkade, spoorovergang bij Rietveld en NS station). Dit zijn logische routes naar voorzieningen. Waarvan er 1, de NS tunnel, nota bene in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. Tunnels staan er niet om bekend dat dit de veiligheid bevordert. Bijvoorbeeld omdat er geen sociale controle is. Gebruik als hangplek, onveilig ’s nachts, wordt regelmatig zwaar vuurwerk afgestoken, veel onderhoud vanwege vandalisme/ graffiti, gebruik crimineel gedrag/vluchtroute etcetc. Tuindorp is, net als de Marie van Hongarijedreef, een rustige woonwijk zonder bijzondere (buurtoverstijgende) voorzieningen. De wijkoverstijgende voorzieningen die er in Tuindorp zijn, het Gerrit Rietveld en WC De Gaard, liggen direct buiten/aan de rand van de wijk. De bereikbaarheid hiervan ten opzichte van Overvecht is prima en de fietspaden zijn net nieuw en worden goed gebruikt. Het winkelstripje nabij Station Overvecht ligt ook aan de rand van de buurt Maria van Hongarijdreef. Ook dit stripje is prima bereikbaar. De bereikbaarheid van de voorzieningen (aan beide zijden van het spoor) wordt niet positief beïnvloed door het maken van extra tunnels op de beoogde	verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	plekken midden in het rustige woongedeelte van de beide wijken. De nieuw beoogde fiets- of looproutes vanuit Overvecht naar de voorzieningen, of vanuit Tuindorp naar de winkeltjes in Overvecht Station, worden niet ineens veel korter of logischer. Er is dus helemaal geen noodzaak om meer verbindingen te maken. Een tunnel (inclusief de bijbehorende hellingbaan) heeft een aanzienlijke ruimtelijk impact en daarmee een groot ruimtebeslag, het gaat samen met nieuw aan te leggen fietspaden juist ten koste van het aanwezige groen. Dit draagt niet bij aan het tegengaan verstening en verbeteren klimaatadaptatie. Als er al gebruik gemaakt zou worden van deze nieuwe tunnels, zorgt dit voor een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en daarmee meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert juist het buitenspelen (bewegen) van kinderen, waar de gemeente zo prat op gaat. Kortom, extra tunnels = wensdenken zonder concrete behoefte vanuit bewoners, betreft enorme geldverspilling, is een verslechtering van de veiligheid, zorgt voor onnodige verkeersbewegingen door de rustige woonwijken, draagt niet bij aan bereikbaarheid voorzieningen, neemt een groter ruimtebeslag in dan nu, zorgt voor verstening en verslechtert de klimaatadaptatie.	
507	**Gezamenlijke zienswijze buren Arnodreef, Butterflydreef, Rubicondreef** De bedoeling van de zienswijze is dat met name gereageerd wordt op de inhoud van het ontwerp Omgevingsvisie zoals dat er nu ligt. Toch komt in bijna elke zienswijze die ieder van ons persoonlijk heeft gestuurd steeds ongenoegen, verbazing, ontgoocheling over de manier van communiceren van de gemeente tot uiting. Het is erg lastig om het alleen over de inhoud te hebben.	Wij zijn ons ervan bewust dat mogelijke sloop grote zorgen geeft bij bewoners. Een Omgevingsvisie is een relatief abstract ruimtelijk document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de Omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat met name in fase 1 en 2 de impact op Overvechters te weinig duidelijk werd. In het bijzonder wanneer de impact een mogelijke sloop zou kunnen betekenen. De gesprekken gingen toen vooral over wijkbrede onderwerpen en modellen, zoals geclusterd of gespreid

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het helpt daarbij natuurlijk niet dat we geen antwoord hebben gekregen van de gemeente op onze brief van 8 maart. Het participatieproces liep verder, mét de door ons gesignaleerde “weeffouten”. Als buren brengen we de volgende punten en vragen onder de aandacht van de gemeente: **Inhoud inloopbijeenkomsten:** Om goed voorbereid te zijn op de inloopbijeenkomsten hebben we als groep vragen verzameld. In onze nabespreking bleek echter dat er bijna geen antwoord is gekomen op die vragen. Daarom sturen we de lijst mee als bijlage bij deze gemeenschappelijke zienswijze. We kunnen inhoudelijk moeilijk commentaar geven als we de feiten nog niet voldoende kennen. De tevredenheid over het verloop en de gegeven informatie van de inloopbijeenkomsten was wisselend: voor sommigen was met name de presentatie via de borden verhelderend. Enkele bewoners voelden zich door het gesprek op de inloopbijeenkomst gerustgesteld wat betreft mogelijke onteigening: dit zou echt niet aan de orde zijn en niet kunnen. Op de bijeenkomst van 30 april kantelde dat gevoel van geruststelling weer: toen luidde het antwoord op deze vraag weer: het is zeer onwaarschijnlijk, het ligt zeker niet in de bedoeling, de gemeente doet er alles aan om samen tot overeenstemming te komen maar in het uiterste geval kan overgegaan worden tot onteigening. De procedure hiervoor staat beschreven in de folder “Als de gemeente uw eigendom wil verwerven.” (ter plekke uitgedeeld) Er blijft dus onzekerheid op dit punt.	bouwen. In fase 3 en tijdens de inspraakperiode werden de ideeën meer concreet op buurtniveau besproken. We hebben zo zorgvuldig en concreet mogelijk gecommuniceerd tijdens bijeenkomsten, in (online) berichten en in gesprekken met Overvechters. Desondanks heeft het sommige bewoners onaangenaam verrast. Wij hebben onderschat wat het effect van de ontwerp Omgevingsvisie op sommige bewoners is geweest. In de ontwerp Omgevingsvisie hebben we op pagina 101 aangegeven wat de Omgevingsvisie betekent voor huiseigenaren en huurders. Voor de meeste zaken in de Omgevingsvisie zijn nog stappen en besluiten nodig om dit ook daadwerkelijk mogelijk te maken. Als er in de toekomst plannen komen die het eigendom van een ander raken, is altijd medewerking nodig van de eigenaren. Het uitgangspunt is dat we daarover in gesprek gaan en onderhandelen over aan-/verkoop. Op basis van deze Omgevingsvisie kan geen onteigeningsprocedure worden opgestart. Als een woning gehuurd wordt van een woningcorporatie zal de woningcorporatie contact zoeken als er plannen zijn voor renovatie, sloop of andere wijzigingen. Ook voor deze plannen is altijd medewerking nodig van de huurders. Voor renovatie bijvoorbeeld moet 70% van de bewoners instemmen. Voor sloop geldt dat er een draagvlakmeting moet worden gehouden waarbij 60% van de bewoners instemt. Op basis van deze Omgevingsvisie kan er dus geen woning worden gesloopt; er zijn altijd andere besluiten voor nodig. U geeft aan dat u de fasering van de inspraakperiode niet correct vindt. Bij vrijgave van de ontwerp omgevingsvisie is dit gepubliceert via de wettelijk verplichte kanalen. Daarnaast hebben we verschillende communicatiemiddelen ingezet om zoveel mogelijk Overvechters te informeren over de ontwerp omgevingsvisie en de inspraakperiode. Bijvoorbeeld met een wijkbericht, via sociale media en via mail. Tussen

Nr.	Reactie	Antwoord
	Procedure van de inspraakfase. We brengen onder de aandacht dat de fasering van de inspraakfase niet correct is. Tijdens de inspraakfase van zes weken werden er inloopbijeenkomsten gehouden. Naar onze mening hoort alle informatie goed gedeeld te zijn met betrokkenen voordat de inspraakprocedure begint. De gegeven inspraaktermijn loopt van 8 april tot 20 mei. Op 9 en 10 april viel het wijkbericht in de bus met daarin de data van drie inloopbijeenkomsten, de laatste op 25 april. Dat betekent dat degenen die tijdens de inloopbijeenkomsten pas informatie kregen niet zes maar drie weken de tijd hadden. Drie weken om zich te verdiepen in de schriftelijke en digitale informatie, deze tot zich te laten doordringen, buurtgenoten op te zoeken voor overleg of samenwerking en vervolgens nog een zienswijze te schrijven. Gelet op de complexiteit van de Omgevingsvisie vraagt de gemeente daarmee onevenredig veel van bewoners en ontzegt hen de kans om zich voldoende te kunnen verweren. Op vragen hierover gaven ambtenaren het antwoord dat deze fasering van de inspraak is voorgeschreven door de nieuwe Omgevingswet. Het betreft algemene afspraken waar niet van afgeweken kan worden. Anderzijds horen we ook dat de Omgevingswet ruimte laat aan gemeentes voor eigen invulling en aanpassing. We doen een dringend beroep op de gemeente om informatie en inspraak/beroeps/bezwaar termijnen in het vervolg gescheiden te houden. **Informatie aan de moskee** We hebben in de diverse extra gesprekken die we de afgelopen tijd met de gemeente hebben gevoerd steeds aangegeven dat wij de indruk hadden dat buren met een niet-Nederlandse achtergrond niet	het geven van een opdracht voor het versturen van ruim 16.000 wijkberichten en het ontvangen daarvan kan enkele dagen zitten. U geeft aan dat u vindt dat de bijeenkomsten vooraf aan de inspraakperiode hadden moeten plaatsvinden. Wij hebben de bijeenkomsten bewust twee weken na de start van de inspraakperiode georganiseerd. Op die manier kregen Overvechters vooraf de tijd om zich in te lezen, zodat ze zich daarmee zo goed mogelijk konden voorbereiden op de bijeenkomsten en eventuele vragen konden formuleren. U vindt dat de moskee te weinig is betrokken bij het participatieproces. Naast de gesprekken die door u zijn genoemd, is met de voorzitter van de moskee ook contact geweest over het organiseren van een informatiebijeenkomst op 27 oktober 2023 in de moskee. Deze is toen uiteindelijk niet doorgegaan door de ontwikkelingen in Gaza, waar wij uiteraard veel begrip voor hadden. We weten dat een typische ‘participatiebijeenkomst’ past bij een bepaalde groep bewoners, en lang niet voor iedereen een aantrekkelijke manier is om mee te denken. Bij de bijeenkomsten was de diversiteit aan culturele achtergronden – zoals verwacht - niet groot. Daarom hebben we gekozen voor een brede mix van manieren dat bewoners mee konden denken. Bijvoorbeeld plaats- en tijdonafhankelijk via online enquêtes en via een meer ‘outreachende’ aanpak op straat en met gesprekken in de wijk. De diversiteit bij de gesprekken in de wijk was groter dan de diversiteit bij de grote bijeenkomsten. Van de online enquête invullers hebben we geen gegevens over culturele achtergrond. Ten behoeve van het vergroten van de diversiteit hebben we o.a. geflyerd bij de Omar-al-Farouk moskee en het winkelcentrum. Daarnaast waren de wijkberichten vertaald in het Arabisch en Engels. Tijdens het flyeren kregen wij vaak de reactie dat het wijkbericht goed ontvangen was. Terugkijkend was nog meer inzet op de al gevoerde 250 gesprekken in de wijk en aansluiten bij bijeenkomsten en evenementen waar Overvechters van diverse achtergronden

Nr.	Reactie	Antwoord
	voldoende geïnformeerd waren. We hebben daarom gevraagd om een extra bijeenkomst voor hen en gevraagd of de moskee wel goed geïnformeerd was. Volgens antwoord op de bijeenkomst van 30 april heeft de gemeente een gesprek of gesprekken gevoerd met de bestuursvoorzitter van de moskee. Directe aanleiding hiervoor was de wens van de moskee om aan de achterkant te mogen uitbreiden. De Omgevingsvisie is toen toegelicht en daarbij is afgesproken dat bij toekomstige plannen, zoals een mogelijke uitbreiding van de moskee, de gemeente en de moskee samen in overleg zouden gaan. Deze week bleek echter uit contact van [NAMEN] met de bestuursvoorzitter dat hij toch niet voldoende geïnformeerd is. Het gevoerde gesprek in oktober was ging inderdaad over de wens tot uitbreiding. Van eventuele ingrijpende plannen voor buurt en moskee was hij niet op de hoogte, en dat terwijl de moskee toch op grond staat die in het ontwerp Omgevingsvisie in het rood is aangemerkt als “hoogstedelijk gebied”. Onze vraag: de moskee is met zo’n 2000 bezoekers, waarvan velen ook buurtbewoners zijn, toch een belangrijk element in dit deel van Overvecht. Hoe kan de communicatie met de moskee dan toch zo onduidelijk verlopen? Informatie aan de buren: Tuindorp De wijk Overvecht is opgedeeld in 8 buurten. De wijkfolder die ieder in de bus kreeg bevatte een plaatje van de eigen buurt. Daarmee zagen wij als bewoners van de ene zijde van de Moezeldreef bijvoorbeeld niet wat er aan de andere zijde zou gebeuren. Om een totaalbeeld te krijgen moest je de puzzelstukjes naast elkaar leggen of je verdiepen in de nota plus bijlagen. De buren in Tuindorp kregen geen wijkfolder in de bus want ze zijn nu eenmaal geen Overvecht. Maar ja, het zijn wel buren wiens uitzicht in	aanwezig zijn, een overweging waard. Toch denken we met de opbrengst die er nu ligt dat we een goed beeld hebben van wat Overvechters belangrijk vinden en welke voorstellen uit de ontwerp Omgevingsvisie ze goed of juist niet goed vinden. U geeft aan dat u de aparte buurtkaarten niet duidelijk vond. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We hebben voor kaarten op buurtniveau gekozen omdat deze het meest concreet vertellen wat er in iemands buurt aan voorstellen in de ontwerp omgevingsvisie staan. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek). U geeft aan dat de gemeente Tuindorp onvoldoende heeft betrokken. We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Desondanks erkennen wij dat we meer hadden moeten doen om bewoners van Tuindorp te bereiken en betrekken. U geeft aan dat in het participatieverslag de wensen, plannen en ambities hetzelfde gewicht hebben en er geen onderscheid wordt gemaakt in impact van deze veranderingen op Overvechters. Dit klopt. Wij denken

Nr.	Reactie	Antwoord
	de toekomst misschien flink zal veranderen. Ook het onderlinge verkeer kan drastisch veranderen met de nieuwe plannen. We hebben zelf zo onze gedachten over verdeling van de nieuwbouw over de Utrechtse wijken en hebben hier en daar nagevraagd hoe onze Tuindorpse buren daarover denken. Nee. Ze bleken nog weinig van de plannen gehoord te hebben. We hebben dat op 30 april ingebracht. Inmiddels heeft de gemeente contact gezocht met Tuindorps Belang: er blijken veel vragen te leven over “onze” Omgevingsvisie en er is nu een informatiebijeenkomst gepland op 27 mei. Het bestuur van Tuindorps Belang wijst er wel op dat een zienswijze ingediend moet worden voor 20 mei. Onze vraag: is het verstandig om zulke scheidslijnen aan te brengen tussen buurten en wijken waar het gaat om het informeren en besluiten over zulke ingrijpende wijzigingen? De bij bewoners opgehaalde informatie Op de website van DenkMee bleek in april 2024 een nieuw stuk geplaatst te zijn: het Participatieverslag Omgevingsvisie Overvecht van April 2024 met als ondertitel “De 101 waarden van Overvecht”. Op blz. 22 van dit stuk wordt tenslotte min of meer benoemd dat de hoogstedelijke bouw hand in hand zal gaan met sloop. Het moet nog maar eens opgeschreven worden: In alle gesprekken, in alle documentatie, in alle enquêtes en ook in dit samenvattend verslag lijken de wensen, plannen en ambities allemaal van hetzelfde gewicht te zijn. Er wordt ook in dit deel niet duidelijk gemaakt dat de ene verandering veel meer impact en consequenties zal hebben dan de andere! Dat schrijnt!	dat dat onmogelijk kan, omdat iedere Overvechter een ander gewicht hangt aan de verschillende waarden die in de wijk aanwezig zijn. U geeft aan dat u de betrokkenheid van Overvechters bij de participatie laag vindt. De inloopbijeenkomsten geven niet een representatief beeld van wie we allemaal hebben gesproken over de ontwerp Omgevingsvisie. Met een veelzijdige participatieaanpak hebben we geprobeerd zoveel mogelijk verschillende mensen te benaderen en te spreken. Met name de bijeenkomsten in oktober/november 2023 (totaal ongeveer 200 bezoekers) en de laatste online enquête (bijna 1500 keer ingevuld) hebben een relatief hoge betrokkenheid. Op de inloopbijeenkomsten tijdens de inspraakperiode zijn bijna 300 bezoekers geweest. Naast de georganiseerde bijeenkomsten hebben we in het kader van het spoor ‘bij u’ ongeveer 250 gesprekken in de wijk gevoerd met bewoners en andere betrokkenen. Tijdens het gehele participatieproces zijn nog eens 15 bijeenkomsten georganiseerd. Naast de fysieke bijeenkomsten zijn er veel reacties opgehaald met online enquêtes. In totaal zijn er 2.433 enquêtes ingevuld. Ook hebben we bijeenkomsten voor ‘visiedenkers’ georganiseerd. Visiedenkers zijn gevraagd door onder andere een uitnodiging naar 800 middels loting bepaalde visiedenkers en een uitnodiging naar bij de gemeente bekende contactpersonen te sturen. Voor het maken van de ontwerp Omgevingsvisie hebben we geprobeerd zoveel mogelijk Overvechters te betrekken. Dit is aan bepaalde kaders gebonden, zoals beschikbare tijd, mensen en middelen zodat we ook binnen het participatieproces keuzes hebben moeten maken. Binnen die kaders denken we voldoende Overvechters te hebben gesproken om in beeld te hebben wat Overvechters belangrijk vinden en wat ze van bepaalde ideeën vinden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	We wijzen erop dat de aantallen bewoners die op de enquêtes hebben gereageerd niet bepaald indrukwekkend zijn. Dit in tegenstelling tot wat er gesuggereerd wordt in het Participatieverslag. Hier wordt ook de indruk gewekt dat er heel, heel veel wensen van bewoners gehonoreerd worden in de Omgevingsvisie. Toch hebben we al eerder beargumenteerd dat de vraagstellingen van de enquêtes niet eenduidig waren en daarmee de “opgehaalde informatie” bepaald niet betrouwbaar is. Ook de opkomst bij de inloopbijeenkomsten lijkt ons erg mager: 100, 60 en 120 bewoners op het totaal van zo’n 34.000. Verzamelde Vragen 18-4-2024 Sloop en Hoogbouw 1. Waarom zou er op de plek waar onze huizen staan hoogbouw moeten komen? 2. Op welke termijn gaat dat gebeuren? Als dat tot 2040 duurt hebben wij dus de komende jaren veel zorgen. 3. Wij wilden verbouwen maar durven dat nu niet meer aan. Krijgen we de kosten daarvan er nog uit? 4. Heeft het nu nog zin om zonnepanelen te nemen? 5. De gemeente weigert om de verzakking van de straat en de stoep voor ons huis te herstellen. Is dat vanwege deze plannen? 6. Is er nagedacht over de plek waar wij dan naartoe moeten? 7. Hoe komen wij aan een vergelijkbaar huis met tuin in een buitenwijk van Utrecht?	1. In grote lijnen kiezen we ervoor om langs de centrale as door Overvecht, rondom de haltes van het Hoogwaardige Openbaar Vervoer en het station, de hoogstedelijke gebieden te realiseren met veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen. Concrete plekken geeft de omgevingsvisie niet aan, maar benoemd wel gebiedstypen met verschillende spelregels en ambities in hoofdstuk "Ruimte voor groei". Hierbij gaan we in op het type verbetering, ontwikkeling, bouwhoogten, programma, architectuur, groen, parkeren en woonmix. 2. Wanneer wat gaat gebeuren en of er iets gaat gebeuren is nog onduidelijk. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Wel hebben we op de buurtkaarten de eerste kansrijke ontwikkelplekken aangeduid. 3/4. De omgevingsvisie geeft geen beperkingen op het investeren in uw woning of bedrijfspand. 5. Het niet herstellen van de stoep heeft geen relatie met de omgevingsvisie Overvecht. 6/7/8. De omgevingsvisie Overvecht geeft een toekomstbeeld op hoofdlijnen voor de wijk tot 2040. Het geeft de gemeente niet het recht om een woning te slopen. Hiervoor zijn meerdere besluiten nodig. In de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in projecten zullen deze vragen aan de orde komen. 9-13. Eerst moet een omgevingsplan zijn vastgesteld. De gemeente zal niet eerder dan na de wijziging van het omgevingsplan besluiten om over

Nr.	Reactie	Antwoord
	8. Als er om je heen hoogbouw wordt neergezet kunnen de huizen toch niet blijven staan? Dan word je toch vanzelf gedwongen om je te laten uitkopen? 9. Wat zijn onze rechten wat betreft uitkopen? 10. Welke waarde krijgen we terug voor de huizen? 11. Wordt er dan rekening mee gehouden dat we nooit meer een hypotheek kunnen nemen zoals we die nu hebben of hadden? 12. Het kan nog een aantal jaren duren. Wordt er rekening gehouden met geldontwaarding? 13. Ons spaargeld zit in dit huis en deze hypotheek. Hoe moet dat verder? 14. Wie koopt er een huis dat nu in een rode of oranje zone staat? 15. In de plannen staat dat er een groot winkelgebied met horeca moet komen bij het station en aan de Moezeldreef. Maar de winkels en de horeca in en bij het station hebben nog nooit goed gelopen. In al die jaren verdween het ene zaakje na het andere. Waarom zou dat ineens anders worden?	te gaan tot aankoop (minnelijke verwerving/ onteigening) van onroerende zaken. Een onafhankelijke taxatie vormt voor de gemeente de basis voor het bepalen van een marktconforme aankoopprijs om overeenstemming te kunnen bereiken met een eigenaar. Deze vergoeding van de gemeente betreft een schadeloosstelling volgens de onteigeningswetgeving. Of een investering in uw woning rendabel is, is afhankelijk van de marktwaarde van de woning op het moment van verkoop. Deze marktwaarde in de toekomst is altijd onzeker. Of en in hoeverre een verbouwing of het plaatsen van zonnepanelen op het dak van de woning leidt tot een hogere marktwaarde op het moment van verkoop is niet op voorhand vast te stellen. 14. De verkoopbaarheid van een woning wordt door veel factoren bepaald, zoals de huidige woningnood in Utrecht. 15. We herkennen ons niet in uw stelling dat er een groot winkelgebied met horeca moet komen bij het station en aan de Moezeldreef. De omgevingsvisie gaat uit van behoud en vernieuwing van het centrum Overvecht aan de Zamenhofdreef. De bestaande winkels aan de Arnodreef-Tiberdreef kunnen blijven bestaan, maar zullen niet worden uitgebreid met extra winkels.
	Station en Vervoer 1. Hoe kom je in de toekomst met de auto in de wijk? 2. Hoe lopen de verkeersstromen precies? 3. Wat gebeurt er met de garages als we de auto aan de rand van de wijk moeten parkeren? 4. Hoe kunnen artsen, ambulances, brandweer, thuiszorg, taxi's, mensen met mobiliteitsproblemen toch met de auto bij de huizen komen als de straten worden versmald?	Station en vervoer 1/2. De hoofdroutes zijn te zien op het auto-kaartje in de paragraaf Veilig en verbonden van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040. Ten opzichte van de ontwerp omgevingsvisie zijn het autonetwerk en de maatregelen aangepast. Zie hiervoor ook hoofdstuk 2 in de reactienota.

Nr.	Reactie	Antwoord
	5. Zijn de parkeerplekken voor mensen die hun auto nodig hebben voor hun werk gegarandeerd? 6. Waar en hoe vaak gaan de kleinere bussen rijden? 7. Is er garantie dat ze blijven rijden ook als er weinig gebruik van wordt gemaakt? 8. Blijft Station Overvecht zoals het nu is? Kan het dan al die nieuwe passagiersstromen aan? 9. Op wat voor manier zijn ProRail en/of NS betrokken bij de plannen? 10. Er komen torens van 50m tot 70m hoog bij het station aan de Overvechtzijde. De verhouding met de laagbouw aan de Tuindorpzijde wordt dan wel heel raar. Is daar over nagedacht? 11. Is er nagedacht over de geluidsweerkaatsing van het treinverkeer tegen de flatwanden richting Tuindorp? 12. Als er een of twee van die torens komen, hoeveel woningen komen daar dan in? Winkels en bedrijven: bouwen voor leegstand? 1. Er moeten 3000 werkplekken bijkomen in Overvecht. Maar er staan al veel kantoorpanden leeg. Waarom moet er dan bijgebouwd worden? 2. Als er meer bewoners komen zullen er waarschijnlijk meer supermarkten nodig zijn en er kan misschien een tweede marktdag komen. Wat zijn de berekeningen daarvoor? 3. Volgens de plannen zouden de winkels en horeca in heel Overvecht opgeknapt en uitgebreid moeten worden. Maar net zoals	3. Er is geen sprake van dat het parkeren naar de rand van de wijk gaat. Wel streven we naar minder parkeren op straat. 4. Bij een herinrichting versmallen we de rijbanen, hierbij houden we uiteraard wel rekening met de minimaal benodigde breedte voor autoverkeer. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is altijd een randvoorwaarde. 5. Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. De herinrichting van straten is maatwerk en zal altijd in overleg met bewoners bedacht worden. 6/7. Er is een grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering en frequentie worden bepaald door de provincie en vervoerder. Daarom is het voorgestelde OV-systeem samen met de provincie (OV-Alliantie) opgesteld en wordt de visie door de OV-Alliantie ondersteund. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV systeem voor (zie uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). Er is inmiddels een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken. 8/9. Op dit moment wordt samen met NS en Prorail nagedacht over uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen bij station Overvecht om in de toekomst ook de toenemende passagiersstroom die met de fiets komt goed te kunnen faciliteren. Daarnaast zullen vanuit de omgevingsvisie de looproutes worden verbeterd zodat ook de toename van de voetgangersstromen goed kan worden gefaciliteerd. Tot slot wordt onder

Nr.	Reactie	Antwoord
	alle andere winkelcentra in het land doen de winkels het hier niet goed. Het grootwinkelcentrum en de winkelstrips gaan achteruit. Er staat al veel leeg en/of ruimtes worden bezet door tijdelijke winkels als outlets. Er wordt nu eenmaal steeds meer online gekocht. Waarom denkt de gemeente dat er andere winkels bij moeten komen?	andere gekeken of de P+R locatie opnieuw ontwikkeld kan worden zodat de parkeerplaatsen voor de auto verdwijnen. Dat zorgt ervoor dat er minder autoverkeer kan komen waardoor er ruimte ontstaat voor de fiets, voetganger en bus. Op die manier wordt er voor gezorgd dat het station Overvecht in de toekomst de toename van de passagiersstromen goed kan faciliteren zonder dat het ten koste gaat van de leefbaarheid.
	4. Kunnen al deze plannen wel worden waargemaakt? • Het afsluiten van het aardgas blijkt op veel plekken moeilijker en duurder te worden dan gedacht. Het experiment in Overvecht Noord is nu ook gestopt. • Aansluiting op het stroomnet is voor bedrijven en nieuwe woonwijken nu al onzeker. Het gaat dan om de voorraad energie maar ook om vernieuwing van de bekabeling. Hoe weet men of de nieuwbouw in Overvecht tegen die tijd wél aansluiting kan krijgen? • De watervoorziening voor huishoudens en bedrijven komt ook onder druk te staan. • Overal zijn mensen te kort: ook in de bouw.	10-12. Het gebied rondom het station is aangeduid als 'hoogstedelijk'. Een hoogstedelijk gebied hoeft niet per sé te bestaan uit hoogbouw. In het hoogstedelijk gebied zijn hoogte accenten mogelijk, mits die zorgvuldig worden ingepast. In het stationsgebied is de mogelijkheid voor hoogteaccenten tot 70 meter. Of deze er zullen komen en waar moet verder worden uitgewerkt. De wijk Tuindorp heeft in de huidige situatie ook al een andere structuur en opzet dan de wijk Overvecht. Het is niet de ambitie om de ruimtelijke samenhang van deze wijken te vergroten. Of er sprake is van geluidsweerkaatsing en in welke mate zal bij de verdere uitwerking meegenomen moeten worden. Of hier hoogteaccenten komen en hoeveel woningen daar in kunnen is nog niet duidelijk.
	Groen: In het wijkbericht, in het ontwerp-Omgevingsvisie en in alle eerdere versies en enquetes staat steeds dat de versterking van het groen een belangrijk punt is. Dat wordt altijd in één zin gekoppeld aan: verbinding van woningen, voorzieningen, recreatie en sportparken. Hoe kan dat allemaal worden samengeperst?	Winkels en bedrijven: bouwen voor leegstand? 1. De 3000 werkplekken zijn voor diverse werkfuncties: kantoorbanen, zorgbanen, creatieve makers, industriebanen, horecabanen, onderwijsbanen etc. Verschillende kantoorpanden in Overvecht blijken inderdaad minder aantrekkelijk voor bedrijven, waardoor deze soms leeg staan. Door de woningnood zijn en worden deze regelmatig getransformeerd naar woongebouwen. Desondanks zijn er nog steeds gebouwen nodig om de overige werkplekken een plek te bieden. 2. De extra bewoners zullen niet allemaal in 1 keer erbij komen. Dat betekent dat nieuwe bewoners in eerste instantie van bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het groen, de natuur, lijkt er juist erg slecht vanaf te komen: • Met het verdwijnen van de laagbouw verdwijnen ook veel tuinen. • Er zijn plannen om in de “voortuinen” tussen drie hoogbouwflats een vierde flat te plaatsen. • Het volkstuincomplex “Ons Genot” moet verdwijnen. • Recreatie in het Noorderpark, het Gagelpark en in park de Watertoren wordt uitgebreid.	supermarkten gebruik maken. Als de bevolking van Overvecht voldoende gegroeid is, zal er wellicht een supermarktketen een locatie zoeken om zich in de wijk te vestigen. Een extra supermarkt zien we het liefst in de bestaande winkelcentra landen (Shopping Center, Gagelhof, Overkapel, De Klop). Hiervoor zijn geen berekeningen uitgevoerd. Over een extra marktdag doet de omgevingsvisie geen uitspraken en hier zijn evenmin berekeningen voor uitgevoerd. Dit is te gedetailleerd voor de omgevingsvisie. 3. We delen het beeld dat sommige winkels het niet goed doen. Tegelijkertijd zijn er ook winkels die het juist heel goed doen, zoals de supermarkten. We verwachten dat de bevolkingsgroei zorgt voor meer draagvlak en meer bestede euro's voor winkels. We denken niet dat er winkels bij moeten komen, wel dat winkels moeten vernieuwen en mee moeten gaan met de tijd.
4	Op welke manier krijgt het groen in deze plannen voorrang?	
5	Op welke manier wordt er nagedacht over verdroging en afwatering?	
6	Wat zijn de concrete plannen op deze punten?	
	In het wijkbericht staat:…plekken die we goed vinden te behouden en om plekken die we minder goed vinden te verbeteren…	4. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsrogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen.Of alle plannen in de toekomst kunnen worden waargemaakt is nu nog niet duidelijk. Voor het verwezenlijken van de ambities zijn namelijk veel verschillende partijen nodig zoals marktpartijen en woningcorporaties. Samenwerking tussen deze partijen is cruciaal voor een kwalitatieve en integrale ontwikkeling van de wijk.
1.	Wat wordt hier bedoeld met goed en minder goed? Waar kijk je dan naar?	
2.	Onze huizen zijn rood en oranje gekleurd. Zijn die minder goed of zo slecht dat ze weg moeten?	
3.	Er zijn inderdaad minder goede plekken in Overvecht. Dan hebben we het over onveiligheid, drugshandel, illegale activiteiten, dumpen van afval. We kennen die plekken. De gemeente kent die ook maar juist die slechte plekken lijken in het geel te staan. Waarom worden die niet gericht aangepakt?	Thema's als energievoorziening, watervoorziening en personeelstekorten in de bouw zijn thema's die niet op wijkniveau worden georganiseerd. De omgevingsvisie richt zich vooral op ruimtelijke en strategische thema's en niet op specifieke thema's zoals netcongestie en veiligheid van elektrische auto's.

Nr.	Reactie	Antwoord
	4. De meeste onveilige situaties doen zich toch voor in de hoogbouwbuurten? Waarom dan hoogbouw neerzetten? Juist door de laagbouw hebben we een aangename leefomgeving. Waarom wordt die dan afgebroken? 5. Er staat dat er tussen Station Overvecht en het winkelcentrum Overvecht 1000 woningen moeten worden gebouwd. Naar onze schatting kunnen er zo'n 600 woningen worden gesloopt. Dan moeten er toch minstens 1600 woningen worden bijgebouwd? Waar kunnen we die berekening vinden? 6. Wat wordt bedoeld met "verbeteren van de woningmix"? Op blz. 17 van het ontwerp-Omgevingsvisie staat een onduidelijke alinea over de gemengde wijk. • Blijft het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk of blijft het percentage sociale huurwoningen minimaal gelijk? • Als de genoemde percentages geen doelstellingen zijn wat zijn dan wel de doelstellingen? • Hoeveel koopwoningen komen er dan bij? • Hoe wordt besloten waar welke soort woning komt? • Hoe groot worden de nieuwe huizen? 7. Die plattegronden en de toelichting in het Wijkbericht april 2024 komen niet overeen met de plattegronden zoals die in het concept Omgevingsvisie staan. Van welke versie moeten we uitgaan? Initiatiefnemers en stakeholders In het Wijkbericht en de ontwerp-Omgevingsvisie staat dat de uitvoering van de plannen nog lang niet zeker is en afhankelijk is van de "initiatiefnemers". Er wordt ook gesproken over "stakeholders".	Groen Behouden en verbeteren we de kwaliteit van het groen en het aantrekkelijker maken voor sporten, spelen en ontmoeten is een belangrijke ambitie van de Omgevingsvisie. Het is mogelijk dat door een ontwikkeling het groen op een plek verdwijnt. Dit wordt binnen Overvecht gecompenseerd door het toevoegen van meer groen. Dit doen we bijvoorbeeld door pleintjes en straten groener te maken. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Groen speelt een belangrijke rol bij het reguleren van verdroging en de opvang van hemelwater. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. De Omgevingsvisie schetst een toekomstbeeld voor Overvecht in 2040 en is geen concreet plan. De uitvoeringsstrategie geeft weer hoe we naar dit toekomstbeeld toewerken. Op het moment dat er concrete plannen zijn voor de door u genoemde punten zal u als bewoner van Overvecht hierover geïnformeerd worden. 1-4. Een doel van de omgevingsvisie Overvecht is wijkverbetering. Dit kunnen we bijvoorbeeld bereiken met het verbeteren van sommige plekken in de openbare ruimte, maar ook door het aanpassen of nieuw plaatsen van bebouwing. Hierbij wordt bijvoorbeeld gekeken naar de staat van de openbare ruimte en bebouwing, maar ook naar sociale veiligheid. Het is niet zo dat de woningen aan de Arnodreef en Butterflydreef in oranje gebied liggen omdat ze minder goed zijn. In grote lijnen kiezen we ervoor om langs de centrale as door Overvecht, rondom de haltes van het Hoogwaardige Openbaar Vervoer en station Overvecht, ruimte te maken voor hoogstedelijke bebouwing met veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen. Uw woningen liggen in of nabij deze zone, welke een rode en oranje kleur hebben gekregen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	1. Zijn dat investeerders en projectontwikkelaars? 2. Zo'n groot verbouwingsplan kun je toch niet opstellen zonder dat je weet of er investeerders in zijn geïnteresseerd? Dat blijkt ook wel want er is een Wijkakkoord afgesloten tussen gemeente Utrecht en investeerders. Hierin staat ook dat de gemeente een grote rol heeft in de regie. Waarom wordt dan toch gezegd dat het allemaal nog zo onzeker is? 3. Wie zijn de investeerders? 4. Wat willen ze ontwikkelen? 5. Wat zijn de afspraken hierover tot nu toe?	De omgevingsvisie geeft ook mogelijkheden voor wijkverbetering in de gele gebieden (woonbuurten). Hierbij zal het vooral gaan om verbeteringen in de openbare ruimte en mogelijkheden voor kleinschalige aanbouw. Het klopt dat de meest veiligheid issues in Overvecht zich op dit moment voordoen op plekken met veel hoogbouw. Dat wil niet zeggen dat hoogbouw per definitie leidt tot problemen en dat er een directe relatie is tussen hoogbouw en onveiligheid. Er zijn immers in de wijk en in de stad ook hoogbouwcomplexen waar geen veiligheidsproblemen spelen. De oorzaak van de huidige veiligheidsproblemen heeft ons inziens vooral te maken met de concentratie van kwetsbare bewoners op bepaalde plekken in de wijk en de wijze waarop de bestaande hoogbouw en de omliggende openbare ruimte in Overvecht is ingericht. Een goede mix van woningen, meer ogen op straat, toepassen van de menselijke maat, aandacht voor de invulling van de begane grond, functiemenging en eigenaarschap zorgen ervoor dat er een prettige woonomgeving ontstaat. Bij de eventuele ontwikkeling van hoogbouw zal hier aandacht aan worden besteed. Voor sloop/nieuwbouw gelden zowel in rood als in oranje gebied strenge voorwaarden, zoals significante verdichting, een goede woningmix, verbeterde wijkstructuur en menging van functies, buurtverbetering, woningmix, leefbaarheid, voorzieningen en de openbare ruimte. 5. Hier zijn indicaties genoemd. Door de oogharen heen gekeken denken we dat er met een combinatie van nader te bepalen plekken voor bijbouwen, optoppen, aanbouwen en eventueel acupunctuur sloop-nieuwbouw tot een aantal van 1000 woningen kunnen komen. Dit betekent dat we slim om moeten gaan met de beperkte ruimte en ruimte moeten creëren door bijvoorbeeld functies te stapelen, anders met parkeren en mobiliteit en parkeerterreinen om te gaan. "In het hoofdstuk

Nr.	Reactie	Antwoord
		Ruimte voor groei" van de omgevingsvisie staan spelregels voor verdichting per type kleur gebiedstype. Ook is hier een aparte paragraaf opgenomen die ingaat op sloop nieuwbouw. Algemene lijn is dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de 'Utrechtse Leidraad bij sloop en nieuwbouw'. Per kleur gebiedstype is hier aandacht aan besteed. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. 6. Voor heel Overvecht streven we naar een verdeling van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector. Deze percentages zijn geen doel op zich, maar geven de ontwikkelrichting voor Overvecht aan. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen in Overvecht. Hoeveel woningen exact en in welk segment deze worden gebouwd is op dit moment niet te zeggen. Dit kan per project verschillen. Ook de grootte van woningen wordt pas concreet wanneer een project tot ontwikkeling komt. 7. Soms is de tekst in het wijkbericht iets anders omschreven, maar de betekenis is hetzelfde. De teksten zoals in de omgevingsvisie zelf staan, zijn leidend. Initiatiefnemers/stakeholders Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen in de beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht zijn veel verschillende partijen

Nr.	Reactie	Antwoord
		(stakeholders) nodig. Naast de gemeente gaat het hierbij onder andere om bewoners, marktpartijen (ontwikkelaars, beleggers etc.), woningcorporaties, ondernemers en organisaties uit de wijk. Samenwerking tussen deze partijen is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen. Er zijn nog geen concrete afspraken met partijen gemaakt over de uitwerking van de omgevingsvisie Overvecht. Het is een uitnodiging aan partijen om gezamenlijk te bouwen aan de toekomst van Overvecht. Het is daarom nu nog niet zeker dat alle doelstellingen van de omgevingsvisie behaald kunnen gaan worden. In het wijkakkoord Overvecht hebben 13 organisaties, waaronder de gemeente, afspraken gemaakt over hoe ze het beleid voor de wijk sneller en gemakkelijker te kunnen realiseren, met meer betrokkenheid van bewoners. De omgevingsvisie borduurt voort op deze afspraken. Meer over de samenwerking met andere partijen kunt u lezen in de Uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, in de paragraaf ‘Gezamenlijk ontwikkelen en samenwerken’.
508	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. **1. De geplande tunnels voegen niks toe** • Beide wijken zijn middels meerdere tunnels prima met elkaar verbonden, extra tunnels voegen niks toe. • Tevens is de wijk Tuindorp niet ingericht op extra 'tussendoor' verkeer. **2. De geplande tunnels zijn enorme verspilling van belastinggeld**	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De tunnels voegen niks toe (zie 1) en de aanleg gaat enorm veel geld kosten -> een ergere verspilling kan ik mij niet voorstellen. • De bouw gaat daarnaast voor onnodige overlast zorgen.	
509	Als bewoonster van appartementencomplex Aida, nr 40, wil ik mijn zorgen uitspreken de door U gecommuniceerde visie voor Overvecht en de impact daarvan op mijn directe omgeving Iberdreef/Tripkade en het 'stationsplein'. Daarbij denk ik primair aan de geplande hoogbouw, de veiligheid in dit gebied, de te verwachten drukte, behoud van groen en zeker mijn woongenot. De eerste vier punten zijn ook meegenomen in het bezwaarschrift van onze VvE Aida. Mijn appartement ligt op de 1e etage en kijkt uit op de Tripkade/ groen, scholen , moskee en de Arnodreef, parkeerplaats en winkels. Ik heb een heel groot dakterras dat wij door een tuinarchitect hebben laten inrichten tot een heuse ,groene tuin: palmbomen, heel veel groen, bloemen, een vijver ingericht op de ligging: het zuid-westen. Kosten € 22.000. Door Uw plannen ben ik ernstig dat de zon, letterlijk en figuurlijk uit mijn leven verdwijnt. De gedane investering zoals het vergroenen van dit getegelde terras zal teniet gedaan worden, alsmede de waarde van mijn appartement. Ik heb dit app. In 2004 gekocht na de gedwongen verkoop van mijn huis in Tuindorp. Dit appartementencomplex is ooit ontwikkeld als complex voor senioren waardoor ik besloot tot de aankoop ervan: hier kan ik probleemloos oud worden en ik houd verbinding met mijn geliefde Tuindorp.	Het zal in de toekomst zeker drukker worden op en rond het station. Het station heeft zeker nog capaciteit om meer reizigers te verwerken. De omgevingsvisie gaat niet over overlast door drugshandel en handhaving. Wij begrijpen uw zorg. In de omgevingsvisie is het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. In het hoofdstuk "Ruimte voor groei" van de omgevingsvisie is een paragraaf opgenomen over hoogbouw waarin we uitleggen dat hoogbouw nodig is en hoe we dit zorgvuldig inpassen. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. Ook is nog niet duidelijk of dit effecten heeft voor uw uitzicht en de bezonning van uw dakterras. Hoogbouw dient in elk geval rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Bij de verdere uitwerking zullen we zo veel mogelijk rekening houden met de gebruiksmogelijkheden van omwonenden. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is

Nr.	Reactie	Antwoord
	Maar dat wordt teniet gedaan. Het stationsplein is enorm opgeknap: groener, overzichtelijker en veiliger door het verdwijnen van het koffiehuis. Er wordt zichtbaarder minder gedeald . Ik vrees dat de beoogde visie op dit plein, het te promoten tot een levendig stationsplein alleen maar voor ellende gaat zorgen: weer ellende door extreem veel fietsen, vervuiling door bussen die naar ik vernam niet allemaal electrisch zijn, overlast door visie op horeca etc. Het station op zich is klein, hoe moet het de reizigersaantallen in goede banen leiden? NS/Pro Rail zijn niet voornemens uit te breiden. En ja hoe zou dat moeten. Ik kijk uit op de parkeerplaats bij de winkels en heb regelmatig de politie gebeld over wat ik daar aan drugshandel allemaal aanschouw. Helaas is het extreem moeilijk de dealers op heterdaad te betrappen. Het bezorgt een gevoel van onveiligheid maar ja het is de overkant waar ik in de avond niet verkeer. Ik heb begrepen dat het aantal sociale huurwoningen zal worden teruggebracht naar 50%. Dat is nog te veel. Veel hoogbouw met sociale huurwoningen bevolkt door zwakkeren en kwetsbaren zal zorgen voor meer overlast. Luister maar naar de visie van burgemeester Aboutaleb van Rotterdam. Ook heb ik moeite met de afsluiting van de Tiberdreef/Meester Tripkade. Het leidt tot nog meer segregatie tussen het ‘witte’ Tuindorp en het multicult Overvecht.	pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. Overvecht moet een plek blijven waar je ook met een lager inkomen goed kunt wonen. Het aantal sociale huurwoningen blijft gelijk en ook in de nieuwbouw willen we variatie toevoegen, waar sociale huur onderdeel vanuit maakt. Daarmee zal het percentage sociale huur op minimaal 50% blijven. Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade. Wij verwachten niet dat het weren van doorgaand autoverkeer uit een naastgelegen buurt leidt tot meer segregatie. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gearceerde gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Hoewel ik mij realiseer dat ik dan wel verlost raak van idioten die vlak voor de doorgang extra gas geven. Maar ik ben ook bang dat al het verkeer via De Brailledreef voor extreme overlast zal gaan zorgen door filevorming en daarmee gepaard gaande luchtvervuiling. Alhoewel ik begrijp dat de Omgevingsvisie Overvecht ontwikkeld is om en de leefbaarheid van Overvecht te verbeteren en om de enorme vraag naar het aantal woningen te realiseren, lijkt het mij geen goed plan om Overvecht Ziud/cq Stationsgebied conform de onthulde plannen vorm te geven.	
510	De plannen voor Overvecht Noord heb ik met grote interesse bekeken en heb daar enig kanttekeningen bij. De teksten die gebruikt worden zijn “verkooppraatjes”, te positief ingestoken. Het is op onderdelen te veel, te groot. <u>Wat betreft Bouwen:</u> Ik snap dat er woningnood is en er wat moet gebeuren. Als je alleen stelt dat er 5000 woningen in Overvecht bij moeten komen is dat een ander gegeven als wanneer je meld dat er ± 15.000-20.000 inwoners bij komen. Want dat zal het gaan worden schat ik in. Dat is in mijn optiek wel heel erg veel. Bij de Carnegiedreef staat op de flats tussen Gambia/Kwango/Zebra/Kasai/Tafelbergdreef ingetekend dat op de U-vorm die er nu is aan de kant van de Carnegiedreef een extra flat wordt geplaatst. Dit gaat inhouden dat de binnentuinen die er nu zijn en die intensief gebruikt worden, de ruimte kleiner wordt.	inwonerdichtheid De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie geven we daar spelregels voor en verdere invulling aan. Dit is per kleur gebiedstype verschillend (hoofdstuk “Ruimte voor Groei”. Binnenhoven Bij de hoven in deze gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven én zorgen we dat er begeleidende bebouwing komt aan de Centrale as. Deze gebieden hebben in de aangepaste omgevingsvisie een rood/oranje arcering gekregen en een

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dat er bij de nu staande flats een groot deel van het zonlicht wordt weggenomen. Wat te denken dat er middenhuur woningen komen en zoals gebruikelijk families in de binnentuinen gaan bbq-en? Dat zijn meestal vrij grote groepen mensen, al het geluid gaat in een vierkant galmen. De druk die op sommige stukken wordt gelegd is dan veel te groot. Hier en daar staan enorme woontorens ingetekend. In de 10-hoog flats is op dit moment de sociale cohesie al erg laag. Dat gaat in dit soort torens ook gebeuren. Hoe willen jullie dat voorkomen? Wat wil je doen om ervoor te zorgen dat het geen getto wordt? <u>Wat betreft Groen en Prettige buurten:</u> Er wordt steeds vermeld dat het groen kwalitatief beter moet worden. Wat is er nu dan niet goed aan? Wie gaat dat onderhouden? Eerste jaren plantjes water geven? Komen er weer alleen maar onderhoudsarme struikjes die ook niets aan bio-diversiteit toevoegen? In de plannen staat ook sedumdaken vermeld. Realiseren jullie je wel dat sedum het eerste jaar onderhouden moet worden en water moet krijgen? Vermeld wordt nestkasten: door mensen geplaatste kasten moeten jaarlijks schoongemaakt. Aangezien groen in het budget altijd onderaan bungelt, heb ik het idee dat dit een worst is die ons voorgehouden wordt? Wie gaat onderhoud etc betalen en uitvoeren? Het groen wordt nu al zeer intensief gebruikt. Onderhoud is op dit moment al erg mager.	nieuwe naam “Centrale as" gebieden”. Groen krijgt bij de verdichtingsopgave altijd een belangrijke plek. De mate waarin is maatwerk en een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. In rode en rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving (zoals bijvoorbeeld de autovrije parkzone aan de Carnegiedreef). Bouwhoogten In het hoofdstuk “Ruimte voor groei” zijn per kleur gebiedstype de uitgangspunten voor bouwhoogten, bebouwingstypologie en architectuur aangegeven. We gaan in de rood-oranje “Centrale as” gebieden uit van een stedelijke laag van 6 bouwlagen (lager indien nodig met bezonning) met mogelijk terugliggende hoogteaccenten tot 50 meter. Nieuwe bebouwing wordt altijd zorgvuldig ingepast, daarbij houden we rekening met een goed microklimaat: zoals wind, bezonning, geluid (zowel op de gevel als in de binnenhoven), voorkomen hittestress. Een en ander is voor hoogbouw in een apart kader en paragraaf aangegeven. We volgen hierin sowieso de kwaliteitsrichtlijnen uit de Stedenbouwvisie. Wat en hoe hoog de (on)mogelijkheden zijn vergt nader onderzoek. Het kan betekenen dat uw uitzicht veranderd. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Mocht er toch sprake zijn van

Nr.	Reactie	Antwoord
	De buurt is nu veilig genoeg. Wat er gebeurd, kan omdat er nauwelijks handhaving is. Als er zoveel mensen bijkomen, wordt handhaving dan ook uitgebreid? Want er zal vaker irritatie ontstaan als er veel meer bewoners bijkomen. En het vuil/afval hebben we het maar niet over. <u>Over Verkeer:</u> In de plannen staat dat een aantal dreven afgesloten gaan worden. De bewoners moeten van een deel in de wijk via de NRU naar een ander deel gaan. De NRU staat nu al zo vaak vast. Dit gaat alleen maar meer luchtvervuiling en geluidshinder geven. Voor mensen die slecht ter been zijn, en met een “kleine" buslijn naar de geplande HOVlijn moeten: als deze buslijn te weinig gebruikt wordt, wordt deze dan geschrapt? Ik ben voor meer fietsen, maar pak dan de verkeersovertreders eerst eens aan. Die maken het fietsen nu gewoon gevaarlijk. De vele kleine zwarte autootjes dus, die maar rond scheuren. <u>Over Energie:</u> Een windmolen in het Noorderpark? Veel te dicht bij de bebouwing denk ik. Het is bewezen dat mensen ziek worden van de herrie. Ik woon nu ruim 30 jaar naar grote tevredenheid in Overvecht. In die jaren heb ik de buurt zien veranderen. Deels positief: veel verschillende mensen en culturen. Deels negatief: veel problematiek, veel mensen waar iets mee is komen o.a. in Overvecht te wonen. Sinds het idee participatie is ingevoerd heb ik de wijk zien afzakken op dat gebied. Pak het oude systeem weer op, van toen Cumulus er nog was.	nadelige gevolgen voor u, dan kunt u in bepaalde gevallen aanspraak maken op nadeelcompensatie. Leefbaarheid Leefbaarheid en sociale cohesie zijn in de Omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "Ruimte voor Groei" en “Verschillend voor iedereen” uitgangspunten gegeven die ingaan op: - een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen - het zorgdragen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied). - bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen) In De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, hoofdstuk groen kunt u nalezen welke mogelijkheden we zien voor een kwalitatieve verbetering van verschillende groenstructuren in Overvecht. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Parallel aan de Omgevingsvisie geldt als uitgangspunt voor de openbare ruimte dat bij de realisatie van openbare ruimte projecten (waaronder vergroening) rekening wordt gehouden met het toekomstige (dagelijkse) beheer en onderhoud. Voor particuliere daken en natuurinclusief bouwen zijn particuliere initiatiefnemers aan zet en verantwoordelijk voor het onderhoud. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Veel nieuwe bewoners: daar zal ook in de sociale huur weer veel problematiek kunnen komen. Daar zitten buren in hun (dure) middenhuurwoningen niet op te wachten met alle gevolgen van dien. Oftewel: op naar een getto of naar gentrificatie met deze plannen. Van beiden geen voorstander.	Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De buslijnen door de buurt gaan ook naar de belangrijkste bestemmingen in de buurt. Er is dus geen sprake van dat er altijd overgestapt moet worden op de HOVlijn. Het Noorderpark is een zoekgebied voor het opwekken van hernieuwbare energie. De locaties worden onderzocht op verschillende randvoorwaarden. Als uit het onderzoek blijkt dat de afstand tot gebouwen te klein is, dan is de locatie niet geschikt voor een windmolen. De extra woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Voor heel Overvecht streven we naar een verdeling van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector. Deze percentages zijn geen doel op zich, maar geven de ontwikkelrichting voor Overvecht aan. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen in Overvecht. De ontwikkeling naar een meer gemengde wijk bereiken we door nieuwbouw waarin ook ruimte is voor nieuwe sociale huurwoningen. In de bestaande bouw biedt dit ruimte voor corporaties om bijvoorbeeld woningen in het middensegment te verhuren. Investeren in meer gemengde wijken gaat snel gepaard met zorgen over gentrificatie. We begrijpen deze zorg, de wijk zal namelijk veranderen. Er komen nieuwe woningen, nieuwe bewoners, nieuwe voorzieningen en ook de inrichting van de openbare ruimte zal op plekken veranderen. Belangrijk uitgangspunt is dat bestaande bewoners een fijne plek houden in de wijk. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen. Het toevoegen van woningen, voorzieningen en verbetering van de openbare ruimte moet bijdragen aan een fijne, gezonde leefomgeving voor

Nr.	Reactie	Antwoord
		bestaande en nieuwe inwoners. Het gegeven dat het aantal sociale huurwoningen niet daalt, het bouwen voor Overvechters (waarbij we ook de lessen uit het woononderzoek benutten) en het benutten van de ruimte voor buurtvoorrang zorgt ervoor dat Overvecht voor Overvechters blijft. Tegelijkertijd is ook verandering in de stad een gegeven. In Overvecht gaan we voor verandering die de wijk een fijnere plek maakt voor huidige en nieuwe Overvechters die meer aansluit bij de maatstaven van deze tijd.
511	Het is een heel boekwerk geworden nagenoeg onnavolgbaar voor menigeen. Gageldijk zo op het eerste gezicht geen spectaculaire plannen voor de percelen gelegen aan de Gageldijk wel samen vergroening en o.a. onderzoek opwekking duurzame energie. Door spittende kwam ik er achter dat gemeld wordt dat er plannen / mogelijkheden zijn voor 3 voetbalvelden i.v.m. de toename van bevolking Overvecht. Wellicht is buiten de plankaart me verdere ontwikkelingen voor de Gageldijk in de bijlage ontgaan. Onderzoek mogelijkheden voor onderstaand open houden voor de woning behoefte. Waarom niet; de plannen / mogelijkheid open houden voor beperkte woningbouw langs de Gageldijk op de diverse ruime kavels die er zijn. E.a. zou best goed inpasbaar zijn. Waarom niet ; Bestaande gebouwen / schuren op Gageldijk transformeren voor wonen.	Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten.
512	Punt 1 van pagina 79: Ik maak bezwaar tegen de route van de snelle busverbinding HOV.	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er is bedacht dat die over het fietspad van de Don Carlosdreef, en vervolgens over het buurstraatje La Bohèmedreef zal gaan. Dit is een onzalig plan, omdat daarmee de toegang tot de speeltuin en het park enorm wordt belemmerd, komende vanuit de wijk Taagdreef/Rubicondreef e.o. Ook is de HOV-route gepland over het fietspad van de Normadreef. Hoe komen wij in het park, hoe steken wij de busbaan veilig over? En de kinderen die nu met een bal onder de arm gaan spelen in het park? En dan heb ik nog niet eens over de geluidsoverlast die gepaard gaat met een snelle busverbinding, dichtbij de flat aan de Don Carlosdreef en de huizen aan de La Bohèmedreef en de Fideliodreef. Punt 2 van pagina 79: Park de Watertoren wordt aan elkaar geplakt, waar het nu 2 delen heeft. 'Park de Watertoren krijgt een sterke identiteit door 'natte' natuur en sportfuncties". In het deel van het Park de Watertoren dat langs de La Bohèmedreef ligt, is al een speeltuin, er is een spetterbadje, er is een basketbalveld, er is een Cruyff-veldje, en er is een ijsbaan. Van geen van deze sportactiviteiten staat iets vermeld op de ontwerpkaart. Betekent dat, dat alleen in het Park de Watertoren dat om de vijver ligt gesport en gerecreëerd gaat worden in het plan? Ik mis de tekentjes voor spelen en sport in ons parkje dat aan de La Bohèmedreef ligt. Er gebeurt al heel veel in ons gedeelte van het park. Er worden honden uitgelaten, er wordt gebarbecued, er wordt gepicknickt bij de speeltuin. Dat willen we niet kwijtraken door een HOV-lijn! Punt 3 van pagina 79: Automobilisten gaan via een andere route van en naar het winkelcentrum. Als wij met de auto naar het winkelcentrum willen, moeten we nu al omrijden via de Moezeldreef, omdat de Rubicondreef is afgesloten voor autoverkeer. Op dit moment is de afstand 1,4 km met de auto. De route die we dan zouden moeten nemen is kilometers langer, via de Moldaudreef of de Donaudreef. Via	delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden. De kaart is een schematische weergave van de functies die in het gebied moeten landen. Voor Park de Watertoren geldt dat sport- en speelfuncties een belangrijk onderdeel van de identiteit vormen. Op dit moment is er nog geen definitief ontwerp gemaakt voor inrichting van het park in de toekomst. In de Omgevingsvisie blijven de sport- en speelvoorzieningen die er nu al zijn onderdeel uitmaken van het park, mogelijk met aanpassing en/of uitbreiding. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de Mr Tripkade is dan ook geen optie meer, want die wordt afgesloten. Meer autokilometers om ergens te komen is toch juist niet groen! Wij hebben dan in plaats van 4 nog maar 2 uitvalswegen om onze wijk met de auto te verlaten, terwijl er woningen bijgebouwd worden, en dus meer bewoners. Hiermee zorg je toch voor problemen, in plaats van oplossingen! Samenvattend maak ik bezwaar tegen het idee van een groter Park de Watertoren, door het kleinere deel van het Park de Watertoren aan de La Bohèmedreef minder waard te maken. Met dit plan wordt voorrang gegeven aan 'groen' en 'blauw', en wordt de bewoner in de steek gelaten. En daarnaast maak ik bezwaar tegen het inperken van de mogelijkheid om met een auto onze straat te bereiken, en te verlaten. Dat zal voor veel files gaan zorgen.	
513	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De geplande tunnels voegen niks toe. Beide wijken zijn door middel van meerdere tunnels prima met elkaar verbonden. Ook is de wijk Tuindorp niet ingericht op extra ‘tussendoor’ verkeer. Nieuwe tunnels voegen dus niets toe. Ook zijn de geplande tunnels een verspilling van belastinggeld. De aanleg gaat ontzettend veel geld kosten, wat veel beter aan andere dingen besteed kan worden. Zonde dus. Ook gaat de bouw voor onnodige overlast zorgen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
514	Wat ik in onze zienswijze niet heb opgenomen, is onze waardering voor al het werk dat u voor onze wijk doet, en alle goede punten die de omgevingsvisie bevat. Bij deze!	Dank voor uw positieve reactie op de omgevingsvisie Overvecht. Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje

Nr.	Reactie	Antwoord
	In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “ Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook	gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen. ” De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende ‘Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt’: ‘De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.’) Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers),	

Nr.	Reactie	Antwoord
	namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het	

Nr.	Reactie	Antwoord
	groen' (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. 'Ontwikkelingszone' (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, "de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw." Dat komt op sommige bewoners over als een 'truc' om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie 'Transformatie in het groen', dan wel 'Ontwikkelingszone'. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
515	De omgevingsvisie Overvecht is groots en omvangrijk. En als je je verder verdiept veelomvattend. In het wijkbericht zie ik deels voornemens die ik begrijp en waar ik nieuwsgierig naar ben, maar ook een aantal voornemens die ik niet begrijp, onvoldoende beargumenteerd zijn en waar ik ernstige zorgen heb bij de haalbaarheid en het praktisch effect op de wijk én de leefbaarheid in de wijk. Ik wil het college vragen de Omgevingsvisie op een aantal punten te heroverwegen en aan te passen, hieronder mijn argumenten: 1. Een prettige en leefbare wijk is óók een bereikbare wijk voor inwoners en ondernemers. Het afsluiten van de Tigrisdreef, Gangesdreef en Carnegiedreef leidt ertoe dat wij als bewoners en werkenden ver moeten omrijden om bijvoorbeeld naar werk te rijden of naar het groot winkelcentrum te gaan, wat leidt tot	1. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. 2. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de

Nr.	Reactie	Antwoord
	meer km en dus meer CO2. De Tigrisdreef wordt daarmee de enige ingang voor zoveel huishoudens, dat leidt tot enorme opstopping en vertragingen. Er er komen nog 500 woningen en dus verkeersbewegingen bij! Er zijn voldoende verkeerskundige alternatieven om deze doorwegen groener en veiliger te maken. Ik ben hier komen wonen omdat de wijk ruim, groen én bereikbaar is. Dat wordt door deze maatregelen ernstig aangetast. 2. De stapeling van aanpassingen in de verschillende buurten baart mij ernstige zorgen: het versmallen van de Franciscusdreef en het sluiten van de Carnegiedreef, Gangesdreef en de doorgang op de Tigrisdreef. Ten eerste wordt er zwaar onderschat hoeveel verkeer er gebruik maakt vanuit de Zuilense ring om de wijk en de stad in te komen. Niet in de minste plaats door ondernemers en werkenden die voor hun werk (noodgedwongen) gebruik maken van deze wegen. Ook wordt zwaar onderschat wat de stapeling van onder andere deze voornemens en de andere buurten zal zijn op de verkeersdrukte op alle omliggende wegen. Met name de Karl Marxdreef/Ring Utrecht is een enorme bottleneck waar in de ochtend- en avondspits al ontzettend veel verkeer en vertraging is. Door daar nog meer verkeer aan toe te voegen loopt het helemaal vast. Idem geldt voor omrijden via Zuilen. Ten tweede ontbreken er verkeerskundige onderzoeken die onderbouwen dat dit überhaupt een haalbare zaak is. Ik haal hierbij de versmalling van de Marnixlaan aan waar de hoop was dat er of werd omgereden via de ringweg of gebruik werd gemaakt van OV. Daar staan dagelijks lange files en kunnen hulpdiensten nauwelijks langs. Ten derde mis ik verkeerskundige alternatieven die ook goed en beschikbaar zijn om de doelen te behalen. Denk aan fietspaden, aanpassing door middel van drempels, enkel doorgang voor belanghebbenden/omwonenden, om en om parkeervakken of plantenbakken.	Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. In De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 vindt u een onderzoek over mobiliteit waarin de effecten van maatregelen zijn verkend. Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In Omgevingsvisie deel B staat in hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. 3. Een onderbouwing voor het toevoegen van de HOV lijn is opgenomen in De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ten vierde leiden deze aanpassingen tot langere omwegroutes waarbij er meer km worden gereden en er meer uitstoot is. Een perverse prikkel van niet onderbouwde en niet realistische voornemens! En ten vijfde is de wijk al ontzettend groen, het groenste van heel Utrecht. Dat is een prettig pluspunt. Om nog meer groen te creëren en meer groene doorgangen te creëren zijn er genoeg zeer geschikte alternatieven beschikbaar die de bereikbare infrastructuur niet aantasten. Daarnaast vraag ik me af waar deze behoefte vandaan komt, ook deze is niet onderbouwd. Als inwoner is de buurt en wijk qua groep perfect zo! Tot slot en niet in de minste plaats maak ik me ernstige zorgen over de veiligheid van mij en mijn wijkgenoten wanneer hulpdiensten in onze wijk moeten zijn en de bereikbaarheid zo ernstig wordt aangepast. Dat betekent dat de Tigrisdreef de enige ingang is voor de hele wijk! Veel te kwetsbaar voor zoveel huishoudens. Alle bovenstaande argumenten worden versterkt door 500 extra woningen in mijn wijk met minstens evenveel verkeersbewegingen.	dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
3.	Er wordt gesproken over het toevoegen van een HOV-lijn. Daarvoor is er in de huidige situatie al een meer dan voldoende infrastructuur waardoor deze makkelijk kan worden opgestart. Ik mis een onderbouwing waarom er überhaupt een snellijn nodig is, waar er deze behoefte ligt (welk probleem wil het college ermee oplossen?) en waarom de huidige buslijnen niet voldoende zijn. Als wijkbewoner en gebruiker zie ik dat deze buslijnen goed gebruikt worden. En dat er nu al een grote uitdaging is om de buslijnen te bemannen. Het toevoegen van een aparte HOV-lijn is onvoldoende onderbouwd. Daarbij is het OV nu al ontzettend duur, zeker ook voor een deel van de inwoners van Overvecht. Is het daarmee haalbaar voor de inwoners? Is niet veel effectiever om het gebruik van (deel)(e)fietsen te stimuleren?	4. Ook in De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 vindt u meer informatie over de onderbouwing. 5. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek). De inloopbijeenkomsten geven niet een representatief beeld van wie we allemaal hebben gesproken over de ontwerp Omgevingsvisie. Met een veelzijdige participatieaanpak hebben we geprobeerd zoveel mogelijk verschillende mensen te benaderen en te spreken. Naast de bijeenkomsten die zijn georganiseerd tijdens de ter inzageperiode, zijn er tijdens het participatieproces 15 bijeenkomsten georganiseerd. Ook zijn er 250 gesprekken in de wijk gevoerd op verschillende momenten en plekken. Naast de fysieke bijeenkomsten zijn er veel reacties opgehaald met online enquêtes. In totaal zijn er 2.433 enquêtes ingevuld. Voor het maken van de ontwerp Omgevingsvisie hebben we geprobeerd zoveel mogelijk Overvechters te betrekken. Dit is aan bepaalde kaders gebonden, zoals beschikbare tijd, mensen en middelen zodat we ook

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ditzelfde argument geldt ook voor de fietspaden in de buurt, die zijn al zeer ruim en bijna overal beschikbaar. En waar nog heel veel meer verkeersbewegingen bij passen. Ook hier ontbreekt een onderbouwing en verkeerskundige argumentatie waarom er aanpassingen nodig zijn. 4. Er is alle plannen en enorme denkfout gemaakt wordt hoe de Utrechter minder gebruik gaat maken van de auto en overstapt op de fiets of het OV. De huidige voornemens gaan eerder leiden tot meer opstopping, vertraging en irritaties. Ik verwijs hiervoor naar de uitwerking van de aanpassingen aan de Marnixlaan en hoe dit uitwerkt in de praktijk. Ik ben niet tegen het promoten en stimuleren van andere vervoersmiddelen, maar geloof niet in deze redenatie. En denk dat er hele andere zaken nodig zijn. Ik mis hier onderzoek naar bewezen praktijken in vergelijkbare steden en wijken. Letterlijk in het milieukundig onderzoek: '*Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen in Overvecht is de meest effectieve maatregel om de hoeveelheid verkeer in Overvecht te verminderen en de problemen met de doorstroming te verkleinen*'. Ook hier mis ik een onderzochte onderbouwing cq wetenschappelijk bewijs hiervan. Het verminderen van de parkeerplaatsen leidt tot langer zoeken, tot meer kilometers rijden en het toenemen van de onveiligheid. Nogmaals, een prettige en leefbare woonwijk is ook een bereikbare wijk! 5. Qua proces vind ik dat er mager gecommuniceerd wordt in een wijk als Overvecht. We hebben een wijkbericht ontvangen waar een klein stuk van de aanpassingen in weergegeven wordt. De gemiddelde Overvechter heeft meer nodig en verdient dat ook! Het kost veel tijd om erin te duiken en de maatregelen te snappen op buurtniveau en dan ook nog op de aansluitende wijken en dat moet veel beter! De stapeling van plannen en de samenhang met de andere buurten moet veel toegankelijker én zichtbaarder in de wijk aanwezig zijn. Elke Overvechter moet dit gezien hebben in zijn eigen buurt, de impact ervan zien op	binnen het participatieproces keuzes hebben moeten maken. Binnen die kaders denken we voldoende Overvechters te hebben gesproken om in beeld te hebben wat Overvechters belangrijk vinden en wat ze van bepaalde ideeën vinden. Tot slot Middelen: Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie willen wij schaarse middelen effectief inzetten voor de belangrijkste opgaven. Met de besluitvorming over de omgevingsvisie gaat niet over deze middelen besloten worden. De omgevingsvisie schept kaders waarna na vaststelling van de omgevingsvisie keuzes worden gemaakt hoe middelen kunnen worden ingezet. In de toekomst zal steeds per project en opgave moeten worden afgewogen in hoeverre middelen beschikbaar worden gesteld. Daarbij is het op dat moment beschikbare financieel kader, zoals opgenomen in de meerjaren programmabegroting randvoorwaardelijk. Projecten starten pas op het moment dat er voldoende financiële middelen voor het project voorhanden zijn. Mobiliteit: De knips tussen de buurten waren in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen om doorgaand autoverkeer volledig uit de buurten te weren en de buurten zo verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken. Uit de reacties blijkt dat veel mensen deze autoknips te ingrijpend vinden en niet willen dat autogebruik minder aantrekkelijk/gemakkelijk wordt. In de omgevingsvisie leggen we de knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren niet meer vast. Deze knips worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. In de kaarten zijn enkele mogelijke locaties (Amazonedreef, Tigrisdreef en

Nr.	Reactie	Antwoord
	zijn dagelijks leven en de keuze hebben gehad om er wat van te vinden. Ik ben naar het Wijkbureau gegaan waar geen enkele inhoudelijke vraag beantwoord kan worden. En waar je alleen drie superdikke boekwerken in je handen gedrukt krijgt. Geen maquette, geen poster, geen hoofdlijnen per ambitie. Kortom, mager en veel te minimaal. Helaas was ik door vakantie niet in de gelegenheid om naar de inspraakavonden te gaan, dus daar kan ik niet over oordelen. 6. Tot slot, gezien de forse bezuinigingsopgave waar de gemeente voor staat roep ik het college en de raad op om betere keuzes te maken voor onze mooie stad. Bij het besteden van schaarse middelen en capaciteit van de organisatie zijn er opgaven die veel groter en belangrijker zijn dan de voornemens die er nu voor liggen. Daarbij roep ik het college op pas plannen te maken en de buurten te laten participeren wanneer er ook daadwerkelijk budget is. En de wijk met kleine stappen door te ontwikkelen. Met de ambities als richting. De nu ontstane onrust, de grootsheid en stapeling van alle maatregelen en de nog talloze onzekerheden helpen niet in het vertrouwen in de overheid en het dichten van de kloof tussen inwoner en gemeente. En dat lijkt me nooit de bedoeling! Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp omgevingsvisie. Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp omgevingsvisie gewijzigd vast te stellen, namelijk door het college en de raad op te roepen om de voornemens ernstig te heroverwegen. Om de keuzes en alternatieven aan te vullen én te onderzoeken met verkeerskundig onderzoek. Om de voorgenomen afsluiting van Carnegiedreef, Gangesdreef en Tigrisdreef ter hoogte van het park terug te draaien en te kiezen voor andere verkeerskundige alternatieven. Om de buurt leefbaar én bereikbaar te houden! Om de HOV-lijn te heroverwegen en om te zoeken naar het verbeteren van de	Neckardreef) opgenomen voor toekomstige maatregelen. Meer of andere locaties zijn ook mogelijk. Eerst worden buurtstraten veilig en aantrekkelijk ingericht. Straks wordt de centrale as zoveel mogelijk autovrij gemaakt: Carnegiedreef, Zamenhofdreef, Marnedreef en deel Moezeldreef worden autovrij en bij de Tiberdreef/Mr.Tripkade komt een knip voor autoverkeer. We gaan het aantal auto’s in de buurten monitoren en nemen waar nodig aanvullende maatregelen gericht op het verminderen van autoverkeer. Verder is het belang van de mobiliteitstransitie voor Utrecht en Overvecht, zoals hierboven beschreven, in de omgevingsvisie verduidelijkt. De voorstellen voor openbaar vervoer en fietsverkeer hebben we mede op basis van de ingediende zienswijzen verder verfijnd waardoor het fietsnetwerk bestaat uit een fijnmazig netwerk met herkenbare, comfortabele en veilige fietsroutes door de wijk. Het voorstel voor openbaar vervoer bestaat niet alleen uit een HOV-lijn. In de buurten zal ook een bus (blijven) rijden. Dit is nodig om alle bestemmingen in de buurten goed bereikbaar te houden en de loopafstand naar bushaltes te beperken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	huidige ov-lijnen het stimuleren van fietsverkeer. En tot slot om de participatie in de wijken en buurten veel beter vorm te geven.	
516	Vanuit de Natuur- en Milieugroep Overvecht (NMO) deze reactie op de (ontwerp-) Omgevingsvisie Overvecht. Goed dat groen en water een belangrijke leidraad vormen voor de Omgevingsvisie. Zorg er inderdaad voor dat er verbinding blijft bestaan voor de natuur, en dat waar dat kan verbindingen verbeterd worden, en dat het groen beter en diverser wordt: niet alleen gazons met bomen, maar ook een tussenlaag. 'Groen' is niet alleen een prettige omgeving voor mensen, maar is ook het leefgebied van planten en dieren. Klimaatadaptatie kan heel goed samen met vergroening en 'verblauwing': wateropvang die tevens ruimte biedt aan de natuur. Houd de parken intact: geen bebouwing in de parken en groenzones die er nu zijn: Vechtzoompark, omgeving fort Aan de Klop, Klopvaartzone, Sjanghaipark, Park de Gagel, groenstrook langs NRU, Watertorenpark, Spoorzoompark, gebied rond fort Blauwkapel, enz. Zorg dat er weer actuele beheerplannen komen voor de parken in Overvecht, en betrek bij (uitwerking van de) plannen de mensen erbij die nu al vrijwillig meedenken over het groen, zoals de NMO, de beheergroep Park de Gagel, bewoners die meedenken over het Watertorenpark, zelfbeheerders, enz. Zij kunnen meedenken (en meebeslissen) over de inrichting van de parken en over de keuze van bomen en planten. Uiteraard horen er geen auto's en fietsen in de parken, hooguit fietspaden waar die nu al zijn, zoals in het Spoorzoompark. Als er een vergunning wordt afgegeven voor verlichting van bijvoorbeeld sportvelden, spreek dan direct af dat er beperkingen zijn,	Bedankt voor uw reactie. Uw aanbevelingen komen grotendeels overeen met de ambities en doelen van de omgevingsvisie. De aanbevelingen om weer actuele beheerplannen op te stellen voor de parken zijn terecht. Op moment dat wij hiermee aan de slag gaan zullen we de stakeholders betrekken. In het openbaar groen en in gebieden met ecologische waarde passen we geen of als noodzakelijk passende verlichting toe (Spoorzoompark, uitbreiding Sportpark Vechtzoompark) zodat dieren geen last ondervinden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	zodat omwonenden en dieren (vleermuizen bijvoorbeeld) geen last hebben van ledverlichting. Er zijn armaturen en lampen op de markt die geen ongewenste uitstraling hebben, en die verlichten in een kleurschakering (amber) waar vleermuizen geen last van ondervinden.	
517	Ik heb het ontwerp omgevingsvisie Overvecht doorgelezen. Ik maak via deze weg graag van de gelegenheid gebruik om mijn zorgen te uiten en bezwaar te maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Prof. Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De nadelen van deze nieuwe routes zoals kosten, verkeersveiligheid (scooters/fatbikes) en het breed gedragen idee in de wijk Tuindorp dat dit het algehele gevoel van onveiligheid op straat doet toenemen, wegen niet of nauwelijks op tegen de voordelen van zeer beperkte tijdswinst die deze routes opleveren ten opzichte van bestaande routes. Hierbij speelt meer dat Tuindorp zelf zelden het eindpunt van deze route zal zijn. De doorstekende fietsers moeten vanuit Tuindorp toch grotendeels weer afbuigen naar bestaande routes, omdat ze richting oversteekplaatsen van de Kardinaal de Jongweg moeten. Met andere woorden: de noodzaak van deze nieuwe verbindingen is voor mij onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen en zeer beperkte tijdswinst opleveren ten opzichte van bestaande fietsroutes. Bovendien weegt de zeer beperkte tijdswinst (als die er al is) niet op tegen de nadelen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer en hangjeugd. Mijn vrouw en ik zijn in deze wijk gaan wonen omdat kinderen hier op straat kunnen spelen, ook in de avonduren, en er nauwelijks doorgaand verkeer is. Deze bijna karakteristieke eigenschap van Tuindorp wordt door de toevoeging van de tunnels beperkt, waarbij er als gezegd nauwelijks voordelen tegenover staan.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Kunt u verder toelichten waarom voor deze doorsteekplekken is gekozen? De aansluiting op de Hugo de Vrieslaan bijvoorbeeld, gaat vanuit Overvecht gezien 'tegen het (eenrichtingsverkeer)verkeer in' wat met name in de relatief drukke ochtenduren tot gevaarlijke situaties kan leiden. Ik hoop dat deze email voor u mede aanleiding is het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen hebben zeer beperkte toegevoegde ten opzichte van bestaande routes en realisatie ervan zal leiden tot overlast, (verkeers)onveiligheid in de toch al zeer smalle straten en verspilling van belastinggeld. Bovendien tast het het karakter van Tuindorp als verkeersveilige, beschutte, kindvriendelijke wijk aan.	
518	In de omgevingsvisie Overvecht zijn twee fietstunnels onder het spoor ingetekend tussen Overvecht en Tuindorp. Het gaat om de onderdoorgang van de Plutodreef naar de Professor Hugo de Vrieslaan en de onderdoorgang van de Aidadreef naar de Professor van Bemmelenlaan. Deze verbindingen zijn volgens ons onnodig, kostbaar en zullen voor verkeersoverlast zorgen. Graag daarom uw reactie op onderstaande punten. 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Waarom is er geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten? 2. Is het effect van de geluidsdruk nog onderzocht tav deze fietstunnels voor de omgeving? 3. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef. We lichten onze verbetersuggesties graag aan u toe. 4. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen deze schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 5. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan. De groenstrook zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? 6. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 7. Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks	

Nr.	Reactie	Antwoord
	reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer sluipverkeer (e.g. zowel fietsers als scooters) door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de huidige routes. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden? 8. Daarnaast wil ik graag opmerken dat de tunnels ook een reductie van de al beperkte parkeergelegenheid zullen geven. Deze auto's moeten dan in naburige straten worden geparkeerd.	
519	Geacht gemeentebestuur, graag wil ik verzoeken om het plan om de tuin vereniging Ons genot te laten opheffen/verplaatsen omwille van extra sportvelden. Het complex verstrekt het cultuurhistorisch landschap, tuinieren krijgt extra dimensie door het genot van de aangesloten natuurgebied en slot zuilen. Statistieken laten zien dat een aantal mensen met psychische klachten gestaagd toeneemt. De stad biedt weinig mogelijkheden tot rust, maar juist is dit gebied is er relatief weinig verkeerslawaai en is er ook betrekkelijk veilig. Dankzij mijn tuin heb ik een moeilijke tijden doorstaan, dat geldt ook voor veel andere leden, bijvoorbeeld voor mijn buren die op tragische wijze hun dochter hebben verloren. De vereniging zelf is behalve plek voor veel dieren en planten ook een unieke sociale organisme met 70 jarig geschiedenis. Sommige leden zijn geridderd, als waardering voor hun levenslange betrokkenheid. Voor mij persoonlijk is dat een plek waar ik mijn sociale netwerk enorm het versterkt. Mijn meeste vrienden en kennissen komen via de tuin. Als de inwoner van Overvecht ervaar ik vooral de verloedering en vervreemding in mijn buurt. Zonder de tuin zou mijn leven erg eenzaam	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	en ongelukkig zijn. ik waardeer de de diversiteit van onze vereniging en openheid van de leden naar elkaar. Er zijn ook mensen met kwetsbaarheden, ik zag diverse keren wat een geweldig positieve invloed de vereniging op deze mensen heeft. Er is ruimte om te ondernemen en eigen kwaliteiten te laten zien, en er wordt ook omgekeken naar elkaar. Het is een soort dorp in de stad. Vooral de verscheidenheid van leeftijden, achtergronden en culturen uniek in deze tijden van de polarisatie. Verder vraag ik mij waarom het aanleggen van extra velden als noodzaak wordt gezien. Deelname van kinderen aan voetbal loopt al jaren achteruit, in elk geval volgens de trainers in jeugdteams. Dit terwijl aantal ouderen groeit, en tuinieren schijnt zo gezond te zijn dat de verzekeraars korting bieden voor deze doelgroep. Op it moment zijn er diverse faciliteiten aanwezig in dit stuk van overvecht. David Lloyd, Vechtse banen, tennis atletiek en 2 voetbalvelden. een groot gedeelte van de tijd staan zowel de atletiekbaan als voetbalvelden leeg. . Wellicht een idee om te kijken naar de intensivering van de beschikbare accommodaties. Dit in combinatie met strengere beleid op het gebied van geluidshinder. De hoeveelheid van de geluidsinstallaties en hun sterkte groeit met de jaren, terwijl de stilte steeds schaatster wordt. Vriendelijk verzoek om de omgevingsvisie te heroverwegen en geen extra sportvelden in te plannen maar juist grotere wandel en rustgebied, aangezien hier grote behoefte aan is. Persoonlijk merk ik dat veel wandelaars en rustzoekers graag gebruik maken van deze mogelijkheid. Gezien de enorme groei van mensen met psychische klachten is het erg belangrijk ook rust en ruimte te bieden aan deze doelgroep.	

Nr.	Reactie	Antwoord
520	Graag laat ik u weten dat ik tegen het plan ben om 2 fiets- / wandeltunnels te maken onder het spoor Overvecht uitkomend op de A. Thaerlaan. Het zal veel verkeersonveiligheid teweeg brengen. Daarbij zonde van al het geld want er zijn al prima mogelijkheden om per fiets/voet van de ene wijk naar de andere wijk te komen in dit stuk Utrecht. Een overbodig plan naar mijn mening.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
521	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Voor mij persoonlijk is manage ’t Hooft een belangrijke plek voor training en de omgang met paarden. De manage heeft landelijk aanzien vanwege de manier waarop paardenwelzijn centraal wordt gesteld. Ik woon op enige afstand en kom er graga. Juist aan de rand van de stad is het mooi dat mensen met dieren leren omgaan. Het mogelijk laten	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Paarden en paardrijden mogen niet vervangen door voetbal. Graag ontvang ik uw reactie.	
522	Wij hebben grote moeite met het maken van extra verbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp via 2 extra tunnels. Ten eerste is het ergerlijk dat een dergelijk grote voorgenomen investering (het gaat hier om miljoenen euro per tunnel) met een grote invloed op een buurt, maar zeer summier wordt onderbouwd en met twee kleine pijltjes op een kaart in de visie gefietst wordt. Het woord tunnel komt welgeteld slechts 1x voor in de visie. Het betreft een papieren wensdenken vanuit bureaupolitiek waar vanuit bewoners van Tuindorp en vanuit Overvecht helemaal geen actuele behoefte bestaat of in een vraag voorziet. Er wordt helemaal niet aangetoond dat het spoor op dit deeltraject een negatieve invloed heeft op het woongenot, de bereikbaarheid van bewoners van Overvecht of Tuindorp, noch voor de natuur. Er zijn diverse verbindingen al aanwezig. Misschien wordt het spoor voor omwonenden, dieren of wat dan ook, wellicht juist wel als prettig ervaren. Maar door het stukje spoor tussen Overvecht en Tuindorp zonder argumenten te benoemen als “barrière” wordt het spoor negatief geframed en wordt er maar vanuit gegaan dat er een oplossing moet komen voor een niet bestaand probleem. Wie heeft aangegeven dat er een zogenaamde barrièrewerking doorbroken moet worden? Er is ons inziens helemaal geen behoefte aan extra tunnels. Er zijn al 3 verbindingen (Tripkade, spoorovergang bij Rietveld en NS station). Dit zijn logische routes naar voorzieningen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Waarvan er 1, de NS tunnel, nota bene in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. Tunnels staan er niet om bekend dat dit de veiligheid bevordert. Bijvoorbeeld omdat er geen sociale controle is. Gebruik als hangplek, onveilig 's nachts, wordt regelmatig zwaar vuurwerk afgestoken, veel onderhoud vanwege vandalisme/ graffiti, gebruik crimineel gedrag/vluchtroute etcetc. Tuindorp is, net als de Marie van Hongarijedreef, een rustige woonwijk zonder bijzondere (buurtoverstijgende) voorzieningen. De wijkoverstijgende voorzieningen die er in Tuindorp zijn, het Gerrit Rietveld en WC De Gaard, liggen direct buiten/aan de rand van de wijk. De bereikbaarheid hiervan ten opzichte van Overvecht is prima en de fietspaden zijn net nieuw en worden goed gebruikt. Het winkelstripje nabij Station Overvecht ligt ook aan de rand van de buurt Maria van Hongarijdreef. Ook dit stripje is prima bereikbaar. De bereikbaarheid van de voorzieningen (aan beide zijden van het spoor) wordt niet positief beïnvloed door het maken van extra tunnels op de beoogde plekken midden in het rustige woongedeelte van de beide wijken. De nieuw beoogde fiets- of looproutes vanuit Overvecht naar de voorzieningen, of vanuit Tuindorp naar de winkeltjes in Overvecht Station, worden niet ineens veel korter of logischer. Er is dus helemaal geen noodzaak om meer verbindingen te maken. Een tunnel (inclusief de bijbehorende hellingbaan) heeft een aanzienlijke ruimtelijk impact en daarmee een groot ruimtebeslag, het gaat samen met nieuw aan te leggen fietspaden juist ten koste van het aanwezige groen. Dit draagt niet bij aan het tegengaan verstening en verbeteren klimaatadaptatie. Als er al gebruik gemaakt zou worden van deze nieuwe tunnels, zorgt dit voor een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en daarmee meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert juist het buitenspelen (bewegen) van kinderen, waar de gemeente zo prat op gaat. Kortom, extra tunnels = wensdenken zonder concrete behoefte vanuit bewoners, betreft enorme geldverspilling, is een verslechtering van de veiligheid, zorgt voor onnodige verkeersbewegingen door de rustige woonwijken, draagt niet bij aan bereikbaarheid voorzieningen, neemt een groter ruimtebeslag in dan nu, zorgt voor verstening en verslechtert de klimaatadaptatie.	
523	Allereerst wil ik mijn steun uitspreken voor de beoogde ontwikkeling van stadsdeel Overvecht. Ik hoop oprecht dat de leefbaarheid van de wijk Overvecht wordt verbeterd. Tuindorp blijkt echter als zoekgebied aangemerkt voor het aanleggen van drie (3) fiets- en wandelroutes om Overvecht met Tuindorp te verbinden. Hierbij wil ik graag als bewoner van Tuindorp mijn zorgen uitspreken over de voorgestelde fiets- en wandelverbindingen die ingetekend zijn, specifiek in de straten Professor Hugo de Vrieslaan en de Professor Van Bemmelenlaan. Ik verzoek de Gemeente om reactie te geven op onderstaande zienswijze. • Logica en veiligheid fietsroutes ○ De gekozen positie van de fietsroutes in de twee betreffende straten lijkt onlogisch omdat er geen doorgaande route wordt gevormd. Er zijn geen belangrijke bestemmingen die bereikbaar worden gemaakt met de voorgestelde tunnels die momenteel niet bereikbaar zijn vanuit Overvecht. Tuindorp bestaat uit vele kriskras straten waardoor fietsers een zeer inefficiënte route moeten volgen richting een bestemming als centrum. Zowel de Prof. Hugo de Vrieslaan als de Prof. Van Bemmelenlaan zijn geen doorgaande routes, zelfs wijkbewoners dwalen weleens door de wijk. Tuindorp is hiermee niet geschikt	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	om herkomst (Overvecht) en bestemming rechtsreeks met elkaar te verbinden gezien gebrek aan directheid en comfort (veel haakse bochten en onduidelijk routeverloop). ○ Door bovenstaande karakteristieken voldoen de voorgestelde verbindingen niet aan kenmerken voor een veilige fietsroute (SWOV, 2022), te weten: ▪ routelengte zo kort mogelijk ▪ reistijd zo kort mogelijk ▪ zo min mogelijk links afslaan ▪ zo min mogelijk overgangen en onderbrekingen De toevoeging van grote stromen (sneller) fietsverkeer zou gescheiden moeten worden van ‘de verblijvende” en meest kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen. Door deze fietsverbindingen aan te leggen wordt het tegenovergestelde bereikt. Er wonen veel gezinnen met jonge kinderen in de straten waar volop buiten wordt gespeeld en op de Prof. van Bemmelenlaan zitten maar liefst twee basisscholen. • Verkeersveiligheid van de wijk ○ In de betreffende straten is het eenrichtingsverkeer. Fietsers vanuit de richting Overvecht komen vanuit tegengestelde richting, waardoor er conflicten ontstaan met gemotoriseerd verkeer en gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. • Sociale veiligheid ○ Met de komst van tunnels in een kleinschalige woonwijk als Tuindorp neemt de sociale veiligheid af. De toegankelijkheid van de wijk voor niet-bewoners wordt vergroot. Ik vrees gebruik van de verbindingen door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg.	

Nr.	Reactie	Antwoord

	• Inpassing en impact op de straten
	  ○ Het inpassen van een tunnel impact hebben op de leefbaarheid van de straten voor de bewoners. De straten hebben beperkte breedte en er is aan weerszijden ruimte nodig voor het parkeren van auto's voor bewoners. Die ruimte en ruimte voor verblijven wordt beperkt als er nieuwe verkeersstromen komen. Daarnaast twijfel ik aan de haalbaarheid (bouwkundig en financieel) van een onderdoorgang op de voorgestelde plekken.
	• Impact op karakteristieken van de wijk
	  ○ In de Visie Eykmanlaan uit 2010 wordt onderzoek aangehaald dat aantoont dat Tuindorp tot de meest gewaardeerde woongebieden van Utrecht horen. Dit heeft te maken met hun ligging, de architectuur en de ruime opzet met veel groen. Er staat in de visie (p.8) "de visie is om het hier vooral te laten zoals het is". De uniformiteit van de subwijk en (huizen, scholen en materiaalgebruik) is kenmerkend. De straatwanden zijn door de hele wijk identiek uitgevoerd en hebben accenten op de hoeken. De ingetekende fiets- en wandeltunnels maken grote inbreuk op het beschreven karakter, beeld en kwaliteit van de wijk.
	Mijn verzoek aan gemeente is als volgt:
	• Geef onderbouwing van de positie van de voorgestelde verbindingen via Tuindorp. Maak opnieuw de afweging van nut en noodzaak van deze routes, en neem hierin de zienswijzen zoals van ondergetekende en andere bewoners mee. Onderzoek of de herkomst en bestemmingen op voorgestelde wijze wel goed/veilig/logisch met elkaar verbonden worden of dat er een beter alternatief denkbaar is.
	• Onderzoek alternatieven; verbreed de scope van het zoekgebied naar andere (meer logische) zoekgebieden voor	

Nr.	Reactie	Antwoord
	fiets- en wandelverbindingen die rekening houden met de karakteristieken van de wijk Tuindorp. Te denken valt aan verbindingen op de kruisingen/hoeken van de wijken aangrenzend aan Overvecht. • Verminder het aantal verbindingen; kies voor kwaliteit in plaats van kwantiteit. In de visie staan maar liefst drie verbindingen ingetekend. Dit lijkt onnodig veel voor het aantal bewoners/fietsers.	
524	Het is verstandig om tijdig na te denken en secure, concrete plannen te ontwikkelen die Overvecht versterken en op draagvlak kunnen rekenen. Om die doelen te bereiken doe ik (namens diverse betrokken bewoners) een aantal voorstellen n.a.v. uw ontwerp-omgevingsvisie Overvecht 2040. Van harte hopen wij dat u ze mee kunt nemen in uw definitieve plannen, bij voorbaat hartelijk dank. 1. Wilt u **wonen** aantrekkelijk maken in deze kanswijk (vroeger ook wel 'achterstandswijk' genoemd, met dank aan de ministers Vogelaar [PvdA] en Pechthold [D66]), zorg dan s.v.p. ook in de toekomst voor goede bereikbaarheid voor auto's, gratis parkeren en betaalbaar wonen. Uw ontwerpvisie bemoeilijkt dat helaas. Geen goed idee dus. 2. Overvecht is zwakker dan andere wijken o.a. o.g.v. wijk**economie** & **werkgelegen-heid**. De afgelopen jaren heeft u als Raad & College meerdere malen gezegd: *we willen deze wijken economisch, onderwijskundig en sociaal versterken*. Geef dan de (wijk)economie serieuze kansen en beperk hen niet met slechtere bereikbaarheid en betaald parkeren. Uw ontwerpvisie bemoeilijkt dat helaas. Geen goed idee dus. 3. Een goede economie heeft goede **bereikbaarheid** nodig. U wilt meer banen in de wijk en u wilt de wijk bereikbaarder maken, zo schrijft u op meerdere plekken in uw ontwerpvisie. Het grootwinkelcentrum (GWC), o.a. vanwege de markt en bijzondere winkels, is nu een van de wijkoverstijgende, economische trekkers van Overvecht. Het is een wijk met grote uitdagingen. Dan is het echt onverstandig om belangrijke	1. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Gratis parkeren is in de toekomst geen optie om de wijk Overvecht leefbaar te houden. Betaald parkeren vermindert namelijk parkeeroverlast en moedigt duurzame andere keuzes voor de auto aan. Als het aantal auto's op straat niet toeneemt, blijft er meer ruimte over. Bijvoorbeeld voor groen, ontspannen, spelen en duurzaam vervoer zoals wandelen, fietsen en deelvervoer. Op die manier blijft de wijk leefbaar en juist aantrekkelijk om er te wonen. 2. We streven naar een goede balans tussen verschillende vormen van mobiliteit om de wijk toegankelijk te houden voor zowel bewoners als

Nr.	Reactie	Antwoord
	doorgaande wegen te schrappen voor auto's, zoals de zuidkant van de Franciscusdreef (dat wilt u van 2x2baans naar 2 enkele wegen degraderen), de Carnegiedreef, de Zamenhofdreef, Tigrisdreef, Marnedreef en Moezeldreef. Gevolgen van uw voorstel: de winkels zullen veel minder klanten kunnen ontvangen. Dringende oproep: behoud de doorstroming van autoverkeer. 4. **Ouderen en vervoer**. Van oudsher telt Overvecht veel bejaardentehuizen en seniorenwoningen. Op meerdere plaatsen geeft u aan dat er meer ouderen zullen gaan wonen in Overvecht. Veel ouderen zijn minder goed ter been; fietsen is lastiger voor wie ouder wordt. Boodschappen doen zij dus relatief veel meer met de auto dan anderen. Hun mantelzorgers en familieleden komen ook graag met de auto. Die contacten versterken generaties; die communicatie maakt ouderen gelukkiger. Veel senioren wonen met plezier in deze wijk. Ga hen dan alstublieft niet isoleren door de autobereikbaarheid en parkeermogelijkheden zo in te perken – u zult veel ouderen, mantelzorgers en hun familie verdriet bezorgen. Doe dat hen niet aan alstublieft. 5. **Zorg**. Overvecht telt veel mensen met een slechte gezondheid. De overheid wil graag dat mensen, ook ouderen en zieken, zo lang mogelijk thuis blijven wonen, daarom komen dus heel veel zorgverleners regelmatig kris kras door de wijk rijdend, juist in Overvecht, om mensen aan huis te helpen. De beperking van dubbelbaanswegen, alsmede het plaatsen van wegafsluiting zal blokkades opwerpen en de aanrijtijden van hulpdiensten drastisch verhogen. Dat betekent dat ambulante zorgmedewerkers in de wijk straks veel meer tijd kwijt zijn om langs hun patiënten te gaan. Het betekent dat daarom minder zieken en ouderen geholpen kunnen worden. Dat betekent een achteruitgang in gezondheid. Dat wilt u toch niet op uw geweten hebben? 6. **Cultuur & sport verbindt**. Aan de Braziliëdreef staat nu een uniek cultureel centrum Zimihc in de voormalige Stefanuskerk. U vindt cultuur belangrijk (o.a. p. 47), terecht. Diverse sportloca-ties plant u op	ondernemers. Hoewel we het gebruik van duurzame vervoersmiddelen willen stimuleren, begrijpen we dat goede bereikbaarheid per auto belangrijk blijft voor de economische vitaliteit van de wijk. Om die reden is het uitgangspunt ook dat alle bestemmingen (winkels, woningen en andere voorzieningen) altijd met de auto bereikbaar blijven. 3. Zoals eerder aangegeven blijven alle bestemmingen (ook winkels in het Grootwinkelcentrum) bereikbaar met de auto. Het enige wat kan gebeuren is dat men iets langer in de auto zit omdat andere vormen van mobiliteit meer prioriteit krijgen. 4. Beter lopen en fietsen betekent ook ruimte voor gebruik scootmobiel, rollator, etc. Ruimte voor lopen en fietsen betekent ook ruimte voor mensen met een rolstoel, rollator of scootmobiel. Niet iedereen kan (met het ouder worden) autorijden. Ook daarom is het belangrijk te zorgen voor goede en veilige alternatieven voor de auto. Er wordt gekeken naar mogelijkheden die ervoor zorgen dat bijvoorbeeld mantelzorgers geen of minder hinder ondervinden van betaald parkeren. Dat kan bijvoorbeeld door de duur van betaald parkeren in te voeren van 6.00 – 11.00 uur. Op deze manier wordt voorkomen dat forensen in de woonwijken parkeren. Tegelijkertijd hoeven mensen die overdag ergens moeten zijn (zoals mantelzorgers, oppas of bezoekers van winkels en sportvoorzieningen) niet of in ieder geval minder te betalen om te parkeren. 5. Zie ook onze reactie bij punt 4. 6. Zie ook onze reactie bij punt 3 en 4.

Nr.	Reactie	Antwoord
	meerdere plaatsen in de wijk: prima, maar waarom bemoeilijkt u dan de auto-bereikbaarheid en parkeermogelijkheden hiervan? Draai dat terug s.v.p. 7. **Oproep: oude situatie van vòòr 2015 herstellen: HER*OPEN onderdoorgang station*.** U wilt op een paar locaties hoog gaan bouwen, want er is woningnood. Begrijpelijk dat u dan als eerste kijkt naar mogelijkheden bij het station Overvecht. Er komt daar ook meer bedrijvigheid, begrijpelijk. Met veel meer mensen en bewegingen op dit relatief kleine oppervlak is de kans op problemen en ongelukken groter… U heeft recent het station Overvecht de status van gemeentelijk monument gegeven. Het heeft inderdaad architectonische meerwaarde. De architecten hebben de onderdoorgang (jaren `80) van de Overvecht-kant naar Tuindorp (Albrecht Thaerlaan) ontworpen als een aparte weg, een levende ader, een evacuatieroute. In 2014 heeft de Utrechtse gemeenteraad het belang van deze passage als doorgangsroute bij motie aangenomen. Helaas had NS/ Prorail geen boodschap hieraan: zij hebben het eenzijdig afgesloten zonder overleg. U heeft het recht (wet R.O.) het recht van overpad in te roepen vanwege maatschappelijk belang en gewoonterecht alsmede de wegenlegger aan te passen en die passage officieel op te nemen in de openbare wegen van de gemeente, ook als een bedrijf c.q. eigenaar dat liever niet wil. Als u die passage weer openbaar maakt, wordt het veiliger, gezonder en communicatiever. Suggestie: geef die passage een officiële wegennaam; noem het naar **Humprey Mijnals** (1930 - 2019), de allereerste niet-blanke in het Nederlands voetbalelftal. Hij woonde heel lang in Utrecht-Overvecht, een echte Overvechter dus. Hij is een icoon van ons Utrechtse én Nederlandse voetbal. In 1960 plaatste hij een wereldberoemde, prachtige omhaal (...een bijzondere pass-passage...) in de wedstrijd NL - Bulgarije. Hij is een inspiratiebron voor jong, oud, mensen van allerlei herkomst en toekomst. Vandaar deze oproep de	Bedankt voor uw suggesties. Het verbeteren/ openbaar maken van de onderdoorgang bij het station nemen we mee in het hier boven genoemde onderzoek. 7. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. 8. Wij zijn in gesprek met het waterschap over verplaatsing. Dit kan alleen als er een goede alternatieve locatie voor handen in en zal pas na 2050 het geval zijn. De woonopgave van 5000 woningen is tot 2040. het bebouwen van het RWZI in de verre toekomst komt niet in de plaats van woningen in Overvecht Centrum of langs de Carnegiedreef. 9. Een omgevingsvisie is een integraal document waarin alle ruimtelijke thema’s terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee is de omgevingsvisie geen exact plan. In tekst, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zijn we zo duidelijk mogelijk geweest over wat de voorgestelde keuzes betekenen. Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. Wij snappen dat dit onbevredigend kan voelen, omdat u wel graag deze 100% duidelijkheid zou willen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	onderdoorgang weer OPENBAAR te maken en hem te noemen naar deze bekende Overvechter. 8. **RWZI**. In de meeste steden wordt een rioolwaterzuiveringsinstallatie die zo dicht in de bebouwde stad staat, verplaats naar ruimte waar grond goedkoper is en minder druk op het oppervlak heerst. Juist in een langetermijnvisie voor de komende decennia als dit document is het daarom logisch dat u de intentie uitspreekt dat RWZI aan de Brailledreef naar plattelandsgebied verhuist. Ga in gesprek met provincie en waterschap om dit te bespoedigen. Dan kunt u hoogbouw - zeker de flats van 70 meter hoog! - daar bouwen i.p.v. aan de Carnegiedreef. Vanwege de nabijheid van water zal er meer lichtinval in, minder kans op donkerte. Dan hoeft u op het parkeerterrein bij bibliotheek / C&A ook minder hoog te bouwen – dat accordeert dan beter met de omgeving. Wilt u de woningnood echt lenigen, versnel dan verplaatsing RWZI en ga daar hoog bouwen. 9. Op een paar voorlichtingsavonden zei de voorlichter namens de gemeente: “We gaan gevaarlijk groen aanpakken … en daarom daar bouwen…”. Uw wethouder sprak van “de randen van het groen versterken door daar te gaan bouwen.” In uw documenten staat een paar keer: “woningen bij op plekken die niet aantrekkelijk zijn” (p. 62 e.v.). Dit soort eufemistisch, verhullend taalgebruik roept meer vragen dan antwoorden op, bovendien achterdocht bij bewoners. Verzoek: laat dit soort wartaal achterweg. **Zou u zo vriendelijk willen zijn objectieve, controleerbare criteria te gebruiken en die ook in uw plannen op te nemen?** 10. **Doorwaadbaarheid**. U wilt de doorwaadbaarheid voor voetgangers en fietsers vergroten, o.a. in park de Gagel (p. 84). Doorwaardbaarheid verwijst naar een moeras c.q. viscose. U bedoelt waarschijnlijk: we willen de *bereikbaarheid* vergroten. Dat klinkt logisch, doe dat dan ook voor ouderen, gezinnen met kinderen, die vaker met de auto moeten komen. Is dit een leestest of Utrechtse humor? Conclusie: dit lijkt een nuttig voorstel, maar het zal negatieve resultaten opleveren o.g.v. leefbaarheid, bereikbaarheid, armoede, economie en	10. Met doorwaadbaarheid bedoelen we hier de geschiktheid van een ruimte of gebied om doorheen te lopen of te fietsen. Ook de bereikbaarheid van ouderen en gezinnen met kinderen die vaker met de auto moeten komen blijft gewaarborgd. Alle bestemmingen blijven bereikbaar met de auto. Dat is het uitgangspunt in de omgevingsvisie. Onze intentie is om met de maatregelen uit de omgevingsvisie een omgeving te creëren die voor iedereen toegankelijk en leefbaar is. Uiteraard begrijpen wij de zorgen van deze veranderingen en zullen daarom zorgvuldig de impact van onze plannen blijven monitoren op de bereikbaarheid voor alle bewoners, inclusief ouderen en mensen met een lager inkomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wonen. Vooral armen, ouderen en ondernemers zullen hiervan de dupe worden. Dringend advies: pas deze visie aan.	
525	Wij maken groot bezwaar tegen de planvorming voor meerdere spoor onderdoorgangen in het spoordeel tussen de mr. Tripkade en de Blauwkapelseweg. De planvorming en realisatie mag niet doorgaan! Motivatie: 1. De realisatie zal bij gereedkoming een grote druk geven op de rust en karakter van Tuindorp. 2. Het kruispunt v. Bemmelenlaan, Ritzema Boslaan en Thaerlaan wordt onbeheersbaar. Met name het wegdeel van de Thaerlaan langs het station levert vaak gevaarlijke situaties op! De weg is te smal voor het verkeer en de tegemoetkomende fietsters. 3. Er zullen veel hangjongeren zich gaan ophouden bij de tunnel ingangen. 4. De reeds aanwezige 2 doorgangen en een spoorovergang blijken nog steeds te voldoen; noodzaak niet aanwezig 5. De realisatie van de onderdoorgangen zullen veel overlast in de wijk veroorzaken mbt geluid, risico op verzakkingen en scheurvorming in gevels 6. Als laatste: de kosten zullen zeer hoog zijn voor iets wat niet strikt nodig is. Utrecht kan in deze tijd haar geld beter gebruiken!	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
526	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze sturen betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen pony- en paardrijles. Naast het rijden als sporten, is een belangrijke rol weggelegd voor (het	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dichtbij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar de zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Bovendien hebben het aanwezig zijn bij en omgaan met paarden en pony's, naast sporten, verzorgen en dagbesteding, ook een welzijn verhogend effect op mensen. Voor mij persoonlijk is manege 't Hoogt een belangrijke plek voor training en de omgang met paarden. De manege heeft landelijk aanzien vanwege de manier waarop paardenwelzijn centraal wordt gesteld. Ik woon op enige afstand en kom er graag. Juist aan de rand van de stad is het mooi dat mensen met dieren leren omgaan. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet te herstellen is.	Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
527	Wij missen een duidelijke visie op het gedeelte Einsteindreef vanaf de kruising Humberdreef tot aan de NRU. Voor uw informatie: wij wonen aan dit gedeelte (Vreuchdenberchdreef, de bebouwing langs het fietspad aan de Einsteindreef) en ervaren flinke geluidshinder doordat men stevig de gaspedalen en - hendels hanteert, met name vanaf de kruising Humberdreef richting de NRU. Helemaal als het verkeer wat rustiger is ('s avonds, 's ochtends vroeg en in de weekenden). Ter illustratie: als we in de tuin zitten, kunnen we elkaar regelmatig niet verstaan door de herrie van motoren en auto's. De vele sirenes van hulpdiensten nog daargelaten. De toename van het aantal woningen in Overvecht centrum, zal toename van verkeersbewegingen over de Einsteindreef met zich meebrengen. Wij pleiten ervoor om **niet** de Carnegiedreef af te sluiten	Het is inderdaad de verwachting dat het verkeer over de Einsteindreef toeneemt als gevolg van de maatregelen die worden voorgesteld in de omgevingsvisie. Nader onderzoek moet aantonen welke maatregelen noodzakelijk zijn om het geluidsniveau op een aanvaardbaar niveau te houden. Op gedrag hebben we met de visie helaas geen invloed. Bedankt voor uw suggesties, die hebben we meegenomen in de uitwerking en worden voor een deel ook al genoemd in de ontwerp omgevingsvisie (bijvoorbeeld herinrichting Einsteindreef). Een ondertunneling van de Einsteindreef hebben we onderzocht, maar is niet haalbaar.

Nr.	Reactie	Antwoord
	voor autoverkeer, omdat wij vrezen dat hiermee nog meer verkeer over de Einsteindreef zal rijden vanaf en naar de NRU. Het vele verkeer langs de Einsteindreef heeft nog een nadeel: de automobilisten die in de file of voor een rood stoplicht staan, gebruiken de weg - specifiek de groenstroken naast de weg - als plek om hun afval uit de auto te dumpen. Zwerfvuil dat vervolgens deels ook de wijk inwaait. Weggebruikers houden er duidelijk geen rekening mee, dat ze in een **woonwijk** rijden. Teneinde ook voor de bewoners langs de Einsteindreef een goede woonomgeving te creëren, zijn o.i. nodig: - voldoende toegangswegen voor automobilisten/bewoners naar Overvecht centrum - 30 km gebied, ook voor het gedeelte vanaf Humberdreef naar NRU - een stadsboulevard met 1-baanswegen zoals gerealiseerd bij de Marnixlaan - of nog beter: ondertunneling van de Einsteindreef vanaf Overvecht centrum tot aan de NRU (= tevens creëren van ruimte voor woningbouw. Wat betreft het creëren van woningen: het Overvecht centrum lijkt hiervoor een geschikte plek als het bestaande winkelcentrum wordt gesloopt. Om de bestaande problematieken (armoede, gezondheid, bevolkingsopbouw, criminaliteit, vervuiling) in Overvecht aan te pakken, pleiten wij ten zeerste voor het realiseren van aantrekkelijke (koop)woningen in het middelhoge en hoge segment - denk hierbij ook aan senioren in goede doen.	We zijn het met u eens dat Overvecht centrum een geschikte plek is voor winkels met woningen erboven in verschillende segmenten en doelgroepen. We zetten in op meer variatie aan woningen in Overvecht, waaronder koopwoningen in het middeldure en dure segment. Ouderen is daarbij benoemd als belangrijke doelgroep om passende woningen voor te realiseren.
528	Ik reageer specifiek op de passage betreffende het mogelijkerwijs verplaatsen van tuinvereniging Ons Genot. Dit is om meerdere redenen een slecht idee. Voornamelijk omdat de onzekerheid die hiermee	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de

Nr.	Reactie	Antwoord
	ontstaat zal leiden tot het uitblijven van verdere investeringen en mogelijkerwijs onderhoud zal verminderen wat verloedering in de hand werkt. Oftewel, de huidige omgevingsvisie is een doodvonnis voor deze bloeiende vereniging! Deze vereniging is een parel met vele verschillende soorten bomen, bloemen, planten, insecten en andere dieren. Een vereniging die natuurinclusief is en voor Overvechters en Utrechters uit alle lagen van de samenleving. De diversiteit aan biotopen profiteert de natuur enorm van. Insecten, reptielen, kleine zoogdieren, de gehele voedselpiramide. En er is ruimte voor bezoekers om te wandelen, van de natuur te genieten, de speeltuin te gebruiken en de cultuurhistorie te ervaren. Natuur staat al langere tijd ontzettend onder druk. Er is in de stad zelfs een biodiversiteitscrisis uitgeroepen. Met het voorliggende plan wordt er direct tegengewerkt aan initiatieven voor meer biodiversiteit, cultuurhistorie en natuurinclusieve landbouw. Schrap de passage over het mogelijk verplaatsen van de vereniging Ons Genot, en kom op voor de natuur en geef ook de Utrechter van de toekomst meer mogelijkheden om natuur te beleven.	langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
529	Door middel van deze e-mail willen wij onze zienswijze op de omgevingsvisie Overvecht meegeven. Als bewoners van de wijk Tuindorp betreuren we het dat we niet op tijd op de hoogte zijn gebracht over de gevolgen van een omgevingsvisie Overvecht voor onze wijk. Er is op het laatste moment nog een informatieavond georganiseerd maar deze zal wel plaatsvinden na de sluitingsdatum van de zienswijze. We verzoeken u daarom om in ieder geval de deadline van het indienen van zienswijzen te verlengen tot minimaal een week na de informatieavond. Daarnaast verzoeken wij u om de bewoners in de wijk Tuindorp proactief te informeren. In de omgevingsvisie Overvecht zijn twee fietstunnels onder het spoor ingetekend tussen Overvecht en Tuindorp. Het gaat om de	We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	onderdoorgang van de Plutodreef naar de Professor Hugo de Vrieslaan en de onderdoorgang van de Aidadreef naar de Professor van Bemmelenlaan. Deze verbindingen zijn volgens ons onnodig, kostbaar en zullen voor verkeersoverlast zorgen. Graag daarom uw reactie op onderstaande punten. 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Waarom is er geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten? 2. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef. We lichten onze verbetersuggesties graag aan u toe. 3. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen de schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 4. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan. De groenstrook zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht?	beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	5. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 6. Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer sluipfietsverkeer door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de huidige routes. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden? 7. Tuindorp heeft een kindvriendelijk uniek karakter. Veel kinderen spelen op straat. Dat is mogelijk omdat er beperkt en alleen lokaal verkeer op straat is. Bij nieuwe doorgaande fietsroutes zal er veel meer verkeer komen waardoor het unieke kindvriendelijke karakter mogelijk wordt aangetast. Heeft de gemeente hier rekening mee gehouden?	
530	1 Afsluiting straten voor doorgaand auto verkeer is onnodig. Voor doorstroming en alternatieve routes is een open stratenplan heel belangrijk. De hulpdiensten hebben ook al vaker geklaagd over de vele afsluitingen in Leidse rein. Een stad als Nieuwegein heeft hier ook al afscheid van genomen na de bloemkool wijken de jaren negentig bouwen zij al geen afgesloten wijkenmeer.	1. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. 2. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2021) is deze opgave voor Overvecht vastgesteld, dit was uitgangspunt voor deze Omgevingsvisie. Belangrijk uitgangspunt in de Omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. Ruimtelijk gezien is het

Nr.	Reactie	Antwoord
	Voor het asociale gebruik van de wegen zou denk ik alleen meer politie nodig zijn met zwaardere sancties. 2 Woning bouw ook elders mogelijk? Waarom huizen in een volle wijk erbij, waar al genoeg uitdagingen zijn. De wijk is ooit met een bepaalde gedachte ontwikkeld en veel groen compenseerde de flat gebouwen, nu het groen gaan vol bouwen druist hier tegenin. Daarnaast gaan de bewoners ook gebruik maken van alle voorzieningen zoals winkel en straten e.d , dat gaat ook niet zomaar. 3 HOV vervoer Geen tram, dat kost zoveel dat het benodigde OV, wat uit bussen zal moeten bestaan word weg bezuinigd, dus effect is dat meeste mensen terugvallen op een auto, zie wat in Nieuwegein gebeurde toen daar de sneltram werd geïntroduceerd. Effect was dat men massaal de auto of ander vervoer nam daar de tram ter ver weg is van de woning. 4 Afval verwerking Als toegift op punt 2 hoe gaat het met afval verwerking. De huidige ondergrondse containers zijn een ramp. Bij plaatsing van de gekte materialen gebeurd nu elke dag. Mijn inziens allen op te lossen door de laag bouw weer een container tegen en in de hoogbouw een alternatief te bedenken voor de ondergrondse aanpak. Dit zal de bij plaatsing in ieder geval tot 1 dag in de week beperken.	mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de Omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering en geven we daar verdere invulling aan. De meeste nieuwe woningen en werkplekken bouwen we rondom de best bereikbare plekken. Zo stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer en verminderen we het autogebruik. Dit geeft niet alleen draagvlak voor een goede HOV-lijn, maar ook draagvlak voor goede voorzieningen, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. Door op deze plekken de verdichting te concentreren, blijft de hoofdgroenstructuur grotendeels intact én kunnen we bestaande buurten groener en meer leefbaar maken. Dat betekent dat we slimmer om moeten gaan met de bestaande ruimte: we bouwen hoger en mengen functies (wonen boven de kapper, een sportschool in het appartement of een tuin op het dak). De mobiliteitstransitie is een belangrijke sleutel naar een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. Net als in de hele stad gelden in Overvecht ook de principes van de barcode; de voorzieningen groeien mee met het aantal woningen. De omgevingsvisie geeft hier verder vorm aan. 3. Met de ontwerp omgevingsvisie gaan we uit van een busverbinding over de centrale as en geen tram. De onderbouwing hiervoor staat in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. 4. Ons afvalbeleid is er op gericht om zo veel mogelijk afvalstoffen gescheiden in te leveren. Dit krijgen we voor elkaar door het makkelijker maken afval te scheiden en het restafval via ondergrondse containers op

Nr.	Reactie	Antwoord
		te halen. Door de hele stad maken we gebruik van het zelfde principe, maar afhankelijk van de beschikbare ruimte, variëren we een enigszins met de inzamelmethoden. We erkennen en herkennen de problematiek rondom bijplaatsingen. Inmiddels zetten we meer materieel en personeel in op het voorkomen en verwijderen van bijplaatsingen, bijvoorbeeld door meer bijplaatsingen te verwijderen en de handhaving te intensiveren. Ook zetten we in op bijvoorbeeld communicatie en participatie. Zo hebben we steeds meer containeradoptanten. Containeradoptant worden kan door te mailen naar samenschoon@utrecht.nl. We blijven nieuwe interventies ontwikkelen om de bijplaatsingen te verminderen en te voorkomen.
531	Deze ontwerp-omgevingsvisie houdt naar mijn mening te weinig rekening met: - mensen die door ziekte aan huis gebonden zijn en daardoor afhankelijk zijn van anderen voor vervoer naar arts of ziekenhuis; - senioren die niet mobiel zijn. Zij zullen veel verder moeten gaan lopen om bij hun auto te komen. Daar naartoe fietsen is in deze gevallen natuurlijk ook geen optie; - bovengenoemde personen zijn voor hun dagelijkse levensbehoeften vaak ook afhankelijk van de auto, dat wordt er door de maatregelen in het ontwerp niet gemakkelijker op. Met betrekking tot mijn eigen woonomgeving Taagdreef, Rubicondreef e.o.: het plan om de bus voortaan vanaf de Moezeldreef via de La Bohèmedreef te laten rijden, door een smalle woonstraat met aan de ene kant huizen en aan de overkant een speeltuin (!) vind ik een	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers

Nr.	Reactie	Antwoord
	bijzonder slecht idee, daar gaan absoluut ongelukken van komen. Daarnaast denk ik dat de bewoners van deze koopwoningen hun huis aanzienlijk in waarde zullen zien dalen omdat er een bus door de straat gaat rijden. Hoe gaat dat gecompenseerd worden voor deze mensen? Ik neem aan dat de Gemeente Utrecht daar geen geld voor zal hebben. In het ontwerp staat letterlijk: "De woonbuurten blijven zoveel mogelijk zoals ze zijn. Mogelijk komen er kleine aantallen woningen bij, bijvoorbeeld door een extra verdieping of op plekken die nu niet aantrekkelijk zijn. Straten en groen worden aantrekkelijker." Ik vind niet dat dit van toepassing is voor de La Bohèmedreef die blijkbaar in een busbaan moet veranderen!	de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden.
532	Ik wil hierbij graag mijn zienswijze en tevens zorgen uiten mbt. De ontwerp omgevingsvisie Overvecht en maak dan ook bewaar tegen de voorgestelde fietstunnels ter hoogte van de de Prof. Van Bemmelenlaan en de Hugo de Vrieslaan. Het aanleggen van nieuwe, doorgaande routes door een kindvriendelijke woonwijk is mijns inziens ongewenst, met name vanwege verkeersveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen op specifiek deze plekken is onduidelijk, vooral omdat ze geen (verkeerskundig) logische, doorgaande routes vormen tussen de wijk Overvecht en het centrum. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Deze fietstunnels zullen ook erg kostbaar zijn. In een tijd dat de gemeente een tekort heeft van 76 miljoen euro en dat er daardoor enorm bezuinigd moet worden op sociale en maatschappelijke voorzieningen in met name de kwetsbare wijken is het mijns inziens niet uitlegbaar om tientallen miljoenen in enkele tunnels van beton te investeren in plaats van in leefbaarheid en sociale cohesie in de wijk zelf. Gezien de vele reacties op het artikel in DUIC van 17 mei jl. over de voorjaarsnota van de Gemeente Utrecht zijn veel inwoners het met mij eens. De vele reacties pleiten voor het bezuinigen op het aanpassen van verkeersinfrastructuur, zoals fietstunnels, rood asfalt en het herinrichten met rotondes etc. Tot slot is er de afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp van belang. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en	

Nr.	Reactie	Antwoord
	bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers en brommers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet m ogelijk en vaak gevaarlijk.	
533	Het is een enorm probleem dat jullie voor de THEMA-drevenflats nieuwe hoog (hoger)bouw willen neerzetten. Het is -gevaarlijk- om de flatblokken te sluiten, er moet overzicht en openheid blijven. Misschien geldt dat ook voor verderop op de Carnegiedreef, maar daar ken ik de situatie niet. Jullie weten natuurlijk dat er flink wat criminaliteit is hier, en als je de flatblokken sluit heb je daar nog minder zicht op. Om nog maar niet te spreken over wanhoop, armoede en uitsluiting van een niet echt klein deel van de huidige bewoners, die daarna dan ook nog mogen uitkijken op de ruggen van de nieuwe, rijkere bewoners. Het is vragen om nog meer problemen die je versterkt en mogelijk maakt door confronterend uitzicht en dichte hoeken. Want ja, als dan criminaliteit wel oplevert waar je hard voor werkt, waarom zou je dan kiezen voor wanhoop, buitensluiting en een niet-aflatend gevoel van onrecht? Iemand zei op een bijeenkomstavond over die dichte hoeken: maar jullie zien dat toch? Mijn vraag: mogen zulke mensen svp een beetje maatschappelijke voorlichting krijgen? Misschien kan de politie daar een rol in spelen. En ja, het lijkt leuk, dat er dan een soort binnenhof komt zoals er ook gebouwd werd bv bij de Kaap Hoorndreef. Maar net als het verkeersplan: dat kan alleen in nieuwe situaties, dan weten mensen waarvoor ze kiezen. Het kan absoluut niet ingedwongen worden in bestaande situaties. Je kunt nog zulke leuke pasteltekeningen maken, het lijkt totaal niet op de werkelijkheid. Het enige dat in de tekeningen op de werkelijkheid lijkt is de donkerrode kleur bij de voorkant van de THEMA-dreven. O, ja,	Het is niet de bedoeling om flatblokken hier te sluiten en daarmee het zicht op de thema-dreven te ontnemen. Het is juist de bedoeling om hier met het toevoegen van woningen de omgeving te versterken, door meer ogen op straat, het verbeteren van de openbare ruimte en het toevoegen van voorzieningen. Door nieuwe woningen te bouwen, kan er ook in de bestaande flats meer menging komen. Het is ons bekend dat de Thema-dreven een kwetsbaar deel van Overvecht zijn. Vanuit Samen voor Overvecht wordt er in de buurtaanpak Themadreven gewerkt met alle partners daar aan de leefbaarheid, het ondersteunen van kwetsbare bewoners en bieden van meer perspectief. Dit vraagt een lange adem. Het is jammer dat u de omgevingsvisie niet ervaart als iets positiefs voor wijk. Juist willen we voortbouwen op het goede van de wijk. Het Doemeecentrum werd door een groep Overvechters zeer gewaardeerd. Er werden leuke activiteiten georganiseerd en het was een fijne ontmoetingsplek. Toen het neer werd gezet had het al een tijdelijk karakter. Toen het weg werd gehaald waren echter veel mensen eraan gehecht geraakt. Het gemis is bij ons bekend. In de THEMA-dreven zelf zijn er momenteel enkele andere mogelijkheden om elkaar te ontmoeten. In de Gagelsteede is een ontmoetingsplek ingericht in het “Praathuis”. Afhankelijk van waar u woont is de buurtkamer Ankaradreef ook een optie voor u. In aangrenzende buurten liggen, zoals u wellicht weet Buurtcentrum de Boog en Buurtkamer de Klop. Het kan zijn dat u wat mist in het aanbod. Overvecht is een diverse wijk waar mensen wonen met verschillende interesses. In dat geval nodigen we u uit om mee te denken. U hoeft dit niet alleen te doen. Via het Wijkbureau of via DOCK kunt u geholpen worden met uw initiatief. Komt

Nr.	Reactie	Antwoord
	over de tekeningen: jullie hebben ook superhandig even het kampje in de groene lob weggemoffeld. Niet dat dat weg zou moeten, maar het wegmoffelen in de tekeningen is de zoveelste deuk in het vertrouwen. En aan jullie: lees dat nieuwe boek van de Correspondent-journalist dat morgen verschijnt, 'Armoede uitgelegd aan mensen met geld' https://kiosk.decorrespondent.nl/products/armoede-uitgelegd-aan-mensen-met-geld-tim-s-jongers. Een beeldend voorproefje, https://decorrespondent.nl/14431/arm-of-rijk-iedereen-doet-domme-dingen/a7e31f5d-61bb-0fae-0204-fb262beca07c. En hopelijk begrijpen jullie dan eindelijk waarom al die leuke plannen, die saamhorigheid en binding in Overvecht willen bevorderen, ondanks alle miljoenen steeds misgaan. Ook nu weer zijn de plannen voor Overvecht alleen maar idealisme van rijke mensen, geen realiteit. Maar ach, deze plannen doordrukken kan natuurlijk wel, dan trek je je gewoon niks aan van de huidige bewoners en kijk je alleen naar dat handjevol mensen in het --stadsdeel-- Overvecht (oftewel, die hebben bij ons geen enkele binding) dat het wel een goed plan lijkt omdat ze een hekel hebben aan autos, genoeg geld en/of weinig kinderen hebben, en goed gezond zijn, zodat het allemaal makkelijk kan zonder auto. Maar voor alle andere mensen is het versmallen en dichtdoen van straten een dreigende ramp. Trouwens, om je daar niks van aan te trekken moet je als politicus wel ook goed asociaal zijn en alleen om het geld geven, maar dat lijkt in dit geval ook weer geen enkel probleem te zijn. Maar dan moet je niet liegen over dat je ook hart hebt voor de huidige bewoners, want dat is niet zo. Aan de positieve kant: het zou het beste zijn als jullie je met al dit geweld zouden storten op het weer gunstiger worden van de Gini index, daar zouden we meer aan hebben. Maar tot dat weer beter is, is	u vooral langs bij het wijkbureau (Zamenhofdreef 17) of een contactmoment van DOCK. Veel indieners van zienswijzen willen niet dat het gebruik van de auto minder aantrekkelijk/gemakkelijk wordt en stellen daarbij vraagtekens bij de mobiliteitstransitie. Men vindt het voorstel om door middel van knips doorgaand verkeer door de buurten te weren te radicaal. Voor velen is een auto onmisbaar, en zij vrezen voor een slechtere bereikbaarheid. Wegen kunnen niet worden afgesloten omdat het nu al druk is, in de wijk en op de grote wegen (Marnixlaan, NRU). Daarnaast zouden de knips geen effect hebben op de verkeersveiligheid. We leggen de knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren niet meer vast in de omgevingsvisie. Deze knips worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. In de kaarten zijn enkele mogelijke locaties (Amazonedreef, Tigrisdreef en Neckardreef) opgenomen voor toekomstige maatregelen. Meer of andere locaties zijn ook mogelijk. Een gemengde wijk biedt ruimte aan verschillende doelgroepen qua bijvoorbeeld inkomen, leeftijd en gezinssamenstelling. Tegelijkertijd is het belangrijk om aandacht te hebben voor leefstijlen. Voor mensen die behoefte hebben aan een rustige omgeving, is het niet prettig om in een omgeving met veel drukte te wonen. Sommige mensen vinden het prettig om veel met buurtgenoten te ondernemen, en anderen hebben daar minder behoefte aan. Hier zal bij de uitwerking in concrete projecten dan ook aandacht voor zijn.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wat wij op de THEMA-dreven dringend nodig hebben een buurthuis, en dus niet een een paar buurten verderop, maar echt hier. We zagen dat de hele sfeer hier beter was toen het Doe-Mee-centrum er stond, dus in de tijd dat er ook echt mensen waren die het runden, maar niet meer toen het aan het doodbloeden was en een (1) buurtbewoner nog wanhopig probeerde mishandelde vrouwen op te vangen. Als je de huidige bewoners, die zich hier soms thuis voelen en soms niet, prettig wilt laten wonen, dan moet je -zichtbare- ondersteuning geven, huiswerkbegeleiding, koffieochtenden etc etc, niet alleen door de corporaties, want zoals we zagen kan dat dan zomaar weer weg zijn, maar langdurig, als gemeentebeleid. Ik weet zeker dat zich ondersteund voelende mensen uiteindelijk meer geld opleveren, of minder kosten, dan het runnen van een buurthuis. Iedereen wint. Dus vooruit, er is een gebouw dat wel kan op de parkeerplaats als jullie die perse vol moeten bouwen: een buurthuis. En dan niet van een commerciele uitbater zoals die nu supersneaky op de plaats van het Doe-Mee-Centrum is binnengesmokkeld door de Werkplaats (=geld), maar een echt superdegelijk goed geoutilleerd buurthuis met sterke sociale werkers die vaak vervangen worden (dat moet, maar dat is een ander verhaal), maar wiens functie nooit verdwijnt. Waar ooit Sharon Dijksma voor pleitte met andere burgemeesters, een eeuwigdurend buurthuis. En trouwens, ook niet op de plaats van de voetbalkooi, die er eindelijk kwam na een lange reeks van tekentafel-idiotieen, zoals gezamenlijke kweekbakken, stenen uit Cornwall en een goor doolhof. En wat dan mooi zou zijn, een brug over de Tigrisdreef zodat de kinderen uit de Eustatiusflat er ook in kunnen voetballen. En nee, de Tigrisdreef afsluiten is een idioot alternatief voor een brug, maar daar wordt gelukkig door andere Overvechters veel meer over gezegd dus dat hoef ik nu niet meer te doen, ik sta volkomen achter hen.	In Overvecht willen we bouwen aan gemeenschappen. Dit willen we onder andere doen om ook kwetsbaren, niet alleen ouderen, een plek te geven in de wijk, door bijvoorbeeld in te zetten op gemengde woonconcepten. In de omgevingsvisie zien we de Centrale as als kans voor verdichting en wijkverbetering (zie hoofdstuk Overvecht 2040 in de omgevingsvisie), waaronder draagvlak voor voorzieningen. Uit meerdere zienswijzen blijkt dat we dit verhaal nog onvoldoende hadden beschreven. Hopelijk geeft de aanvulling meer begrip en inzicht. De ZONORdreven is één van de drie overgebleven zoeklocaties ten behoeve van een middelbare school en sporthal. Of de VO school en sporthal hier gerealiseerd gaan worden is nog niet duidelijk. Als er voor deze locatie gekozen wordt dan wordt er beperkt gesloopt op de hoek van de Oranjerivierdreef en Zambesidreef. Eind 2024 besluit het college over de voorkeuslocatie. Voor meer informatie en raadsbrieven verwijzen wij u naar https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/bouwprojecten-en-stedelijke-ontwikkeling/bouwprojecten/overvecht-nieuwe-middelbare-school-en-sporthal De omgevingsvisie Overvecht faciliteert een vernieuwing van centrumgebied Overvecht. Of een bioscoop daar deel van uit kan gaan maken, is nu nog niet in te schatten. Utrecht heeft al veel bioscopen en er moet een marktpartij zijn die zo'n bioscoop wil bouwen en exploiteren. De uitwerking van de centrumplannen voor Overvecht gaan daar komende jaren hopelijk meer duidelijkheid over geven. Wij zijn het niet met u eens dat er geen aandacht voor de wijk Overvecht is. Op diverse manieren probeert de gemeente de leefbaarheid in de wijk te verbeteren. Hiervoor is ook de wijkaanpak 'Samen voor Overvecht'

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omdat er helaas in Nederland door het harde werken van de neo-liberalen een enorme kloof is ontstaan tussen arm en rijk, tussen hoog en laag opgeleid, en tussen hoog en laag betaald, is het enige waardoor het hier toch heel fijn en veilig wonen is, dat je van geen enkele flat van buiten kunt zien hoe rijk of arm de bewoners zijn. En dat wankele evenwicht doorbreek je als je voor onze neus rijkere mensen in anderssoortige flats neerzet. De hubs en OV over de Carnegiedreef gecombineerd met bouwen pal tegen de flats aan is een idioot plan, uitlsuitend ingegeven door idealisme, niet door enige realiteitszin. Wat je per ongeluk bouwt kun je niet meer slopen! De hub hier -zonder- nieuwbouw mag van mij wel, ik wil ook graag makkelijk naar station Overvecht en de Uithof. En ook wil ik graag een echte bioscoop bij de Zamenhofdreef, waar ik Avatar 3, 4 en 5 kan gaan ijken in 3D, en ervoor lekker biologisch eten in een restaurantje met gewoon geslacht vlees en een pilsje. Om te zorgen dat er ook genoeg mensen zijn om de bioscoop levend te houden, had ik altijd gedacht dat bouwen langs de Einstendreef groots had mogen zijn (in plaats van de Zamenhofdreef irrealistisch vol te plempen). Een paar enorme groene flats langs de Einsteindreef, met echt dure woningen, van die flats die daarna op Youtube komen als voorbeelden van het nieuwe bouwen (Einsteinzou vast trots geweest zijn..). Een belachelijk gemiste kans dus, datmagere zooitje dat nu gepland is op de Ivoordreef. En dan als alternatief maar de Zonordreven slopen, jullie zijn niet wijs. Als jullie denken dat we er zo komen, dan begrijpen jullie nog minder dan ik dacht. Trouwens, een van de vele redenen waarom ik jullie niet geloof is ook dat er nu helemaal geen aandacht voor ons is. En als er rijke mensen	gemaakt. Wij verwachten dat het geheel van ontwikkelingen in Overvecht, dat is behalve het bijbouwen van woningen onder andere ook het vergroenen van de wijk, het verkeersveiliger maken en het op niveau houden van voorzieningen, de wijk leefbaarder zal worden. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 van de omgevingsvisie hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Wij herkennen ons niet in het beeld dat u schetst over wie de omgevingsvisie ontworpen heeft. Ook als gevolg van het uitgebreide participatieproces hebben we veel verschillende Overvechters gesproken. We hebben daarmee een goed beeld gekregen van wat veel Overvechters belangrijk vinden. Mede op basis hiervan hebben we de omgevingsvisie vorm gegeven en zijn keuzes gemaakt. Soms zijn ook andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	komen, dan ineens wel? Een klein maar tekenend voorbeeld: begin dit jaar zijn de bushaltes voor de parkeerplaats op de THEMA-dreven opgeheven. Dat vind ik raar maar goed, dat kan, maar de bushokjes staan er nog steeds! Kan het jullie wat schelen dat wij soms ruzie krijgen met chauffeurs, omdat mensen niet weten dat het is opgeheven, of vriendelijk vragen of ze er toch uit mogen en een snauw of erger krijgen. Jullie hebben nu totaal geen interesse in ons OV gebruik, en dan wel als jullie hier rijke mensen hebben binnengepropt? Absoluut ongeloofwaardig. En ik vergeet nog wat: al deze plannen kunnen alleen maar lukken als het autoverbruik hier vermindert. Maar dat gaat binnen een jaar of 20 niet gebeuren. En als alle auto's elektrisch zijn is er ook geen noodzaak meer voor. Dus, als iedereen inde auto blijft zitten hebben jullie alleen maar enorme problemen gecreerd: de NRU compleet verstopt door in- en uitvoegende auto's, ruzies om parkeerplaatsen ed. Ik hoor jullie al denken, ja, dan komen er parkeerplaatsen verderop. Gevolg, rijke gehandicapte mensen kunnen nog weg, arme niet. De kloof wordt verder vergroot; mensen met lef regelen een eigen parkeerplaats, mensen met minder lef hebben het nakijken. Niet iedereen is mondig, of kan het opbrengen te vechten (zie het boek morgen). Je mag principieel een stad (Overvecht is groter dan een gemiddelde Nederlandse stad) niet onderwerpen aan een ideaal. Je moet eerst je ideaal verwezenlijken, en dan de bebouwing daaraan aanpassen. En dat gebeurt hier niet. Dus dit is alleen maar de volgende stroom miljoenen die niet gaat helpen. Verkeer:	De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Wij begrijpen dat de naam 'Tigrisdreef e.o.' niet een duidelijk buurtgevoel geeft. Wij hebben voor de kaarten in de Omgevingsvisie wel de officiele gemeentelijke buurtnamen en indeling gebruikt, omdat op dit niveau buurtgegevens beschikbaar zijn (zoals aantal inwoners, type huizen etc.). Wij erkennen dat de huidige openbaar vervoer verbinding tussen Overvecht en de Uithof verbeterd moet worden. Om die reden hebben we in de omgevingsvisie een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding voorgesteld die ervoor moet zorgen dat de verbinding tussen Overvecht en de Uithof beter wordt. Onze intentie is om de leefbaarheid voor alle bewoners te verhogen. De loopafstanden vanuit delen van Overvecht naar de HOVlijn op de Carnegiedreef zijn inderdaad (te) lang. Daarom houden we ook buslijnen door de buurten van Overvecht om te zorgen dan iedereen gebruik kan maken van het openbaar vervoer. Wij zijn ons ervan bewust dat sommige keuzes in de ontwerp omgevingsvisie grote zorgen geven bij bewoners. Een Omgevingsvisie is een relatief abstract ruimtelijk document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de Omgevingsvisie. Bij een Omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt en worden de ideeën concreter op buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten met tafelgesprekken per

Nr.	Reactie	Antwoord
	om maar met de deur in huis te vallen: ik sta volledig achter de opstellers van de petitie over de vernietiging van Overvecht, https://www.youtube.com/watch?v=rCC_WNLBEZ8, en https://petities.nl/petitions/stop-de-vernietiging-van-overvecht-met-de-omgevingsvisie-2040/signatures?locale=nl&page=1. Dit plan, wat van Overvecht een 'lint-stad' lijkt te maken, is zo te zien ontworpen door al te idealistische politici en happy maar veel te jonge tekenaars. De Omgevingsvisie -had- een goed plan -kunnen zijn- als het een plan was geweest voor een nieuw te bouwen stad, of een plan dat langzaamaan, over zeg drie generaties, ingevoerd zou worden. Wat niet kan is het doordrukken in een al bestaande stad, Overvecht dus. Want dat is ook meteen wat er hier aan de hand is. Overvecht heeft meer inwoners dan een gemiddelde Nederlandse stad. En denkt iemand dat je voor bv Culemborg een (1) ontwerp kunt maken omdat je denkt dat de stad er toch eigenlijk anders uit moet gaan zien? De schijnbare uniformiteit van Overvecht is wat al generaties plannenmakers op het verkeerde beengezet heeft, en dat gebeurt ook nu weer: alsof 35.000 mensen een eenheidsworst kunnen zijn. Culemborgers zijn aardig. Mensen uit Woerden zijn egoistisch. Overvechters willen wandelstraten. Absurde generalisaties. In deze plannen wordt de bestaande bevolking achteloos aan de kant geveegd. De hubs en verbindingen door Overvecht worden vast prachtig, en de nieuwe mensen op onze parkeerplaats, op ons beetje lucht dat wij vrijmaakten door bovenop elkaar te gaan wonen (THEMA-dreven), gaan ongetwijfeld blij zijn, maar vlak voor onze neuzen doemt hun rug op waar wij daarna tegenaan mogen kijken. Geen lucht meer, en wij zijn nu al bijna of helemaal het dichtsbevolkte stuk Utrecht.	buurt zijn deze ideeën met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor deze bijeenkomsten duidelijker hadden kunnen zijn over de status en duiding van de voorgestelde ideeën voor de buurten, waaronder plaatsing van bebouwing. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de ontwerp Omgevingsvisie aangepast op wat mensen in Overvecht belangrijk vinden. In het participatieverslag is te lezen hoe we daarmee zijn omgegaan. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen. Of omdat vanuit het gemeentelijke en externe expertteam keuzes zijn gemaakt rekening houdende met de toekomstbestendigheid van de wijk. Over de brede belangenafweging, waar de opbrengst vanuit participatie een deel van is, zijn wij altijd transparant geweest. Voor het maken van de ontwerp Omgevingsvisie hebben we geprobeerd zoveel mogelijk Overvechters te betrekken. Dit is aan bepaalde kaders gebonden, zoals beschikbare tijd, mensen en middelen zodat we ook binnen het participatieproces keuzes hebben moeten maken. Binnen die kaders denken we voldoende Overvechters te hebben gesproken om in beeld te hebben wat Overvechters belangrijk vinden en wat ze van bepaalde ideeën vinden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit plan is trouwens ook gewoon gevaarlijk. Als de wegen afgesloten worden voor een schijngezelligheid die alleen in de hoofden van de plannenmakers en tekenaars zitten krijgen wij hier gevaarlijke situaties. Wat als de brandweer, die ook de Rio Brancodreef gebruikt om bij ons te komen, vast komt te zitten? Terwijl er een prio 1 is omdat mensen van de flat op het balkon staan om hopelijk gered te worden van een brand onder hen? Moeten er eerst mensen springen om te weten dat je invalswegen waar noodddiensten gebruik van maken niet mag afsluiten? Zoals jullie tot ieders afgrijzen gedaan hebben met de Marnixlaan. En dan zeggen dat de aanrijtijd nog binnen de norm is: nou, dat denk je niet als de flat onder je in de fik staat. Natuurlijk wordt er hier soms te hard gereden, en er is veel verkeer want ja, er wonen ook heel veel mensen. Er passen veel mensen in flats. aar ik sta achter wat iemand in de comments op de youtube video zei: "Wat mij betreft gewoon wat extra flitspalen en drempels." Dit hele plan zou misschien nog kunnen als het hele Utrechtse OV gratis wordt, en er gratis taxis komen voor waar dat nodig is. Want nee, deel-bakfietsen, dat wordt het hem niet. Er is vast wel hier en daar een groepje dat dat kan en wil gaan doen. Maar geen enkele stad is zo'n eenheidsworst. Trouwens, ik woon in een van de THEMA-dreven flats, en vanaf het begin is er gelogen over de plannen met mijn buurt. En nee, mijn buurt is niet 'Tigrisdreven en Omgeving', zou u daar een buurtgevoel bij krijgen? De Tigrisdreven en Omgeving is een -wijk-. Mijn -buurt- is de THEMA-dreven, daar voel ik me thuis. Het maken van een hub hier is een, sorry dat ik het zeg, krankjorum idee. De OV verbinding tussen mijn flat en de Uithof is nu bijzonder slecht en daar heb ik veel last van, maar als hier dus rijke mensen komen kan het ineens allemaal wel en zelfs beter??	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Die "OV op maat" vertalen naar een centrale HOV-as over de Carnegiedreef is puur idealistisch, en heeft niets meer met realiteit te maken. Ook al doen jullie alsof dat kan, Overvecht is geen lintstad waarin je binnen drie minuten bij de centrale as bent. De participatie was trouwens een farce. Nergens heb ik gezien dat naar buiten werd gebracht dat de meeste mensen al deze plannen absoluut niet zagen zitten; er werden koppen geteld en enquetereacties: afvinken en we hebben aan de plicht voldaan. Het aantal mensen dat jullie gesproken hebben absurd laag. En zelfs dan hebben jullie het nodig om te doen alsof die mensen ergens iets goeds in zagen. Er was dus geen participatie: jullie zijn gewoon weer een zoveelste generatie die denkt alles beter te weten, wat bewoners er ook van vinden. O, wacht, vinden zij eigenlijk iets? Ja, wij wonen hier, dus wij snappen wat een realistisch idee is en wat niet. Trouwens, om het nog even over participatie en liegen te hebben: om ons een rad voor ogen te draaien kwamen er vier voorlichtingsbijeenkomsten bij ons buiten, waarin niet verteld werd dat het plan was om in –onze tuin-- en op --onze parkeerplaats-- te bouwen; het leek te gaan om een open vraag, wat wij graag wilden met de buurt. Vier keer heb ik moeten onderbreken om erbij te vertellen wat de plannen waren, en elke keer sloeg de stemming om. Althans bij de buurtbewoners, want alle keren waren er ook mensen van buiten onze buurt, die stonden te doen alsof het ook best goede plannen waren. En de verslagen die ik heb gezien gingen uiteindelijk niet over ons, maar we waren op een hoop geveegd met die mensen die hier niet wonen, en met mensen van de Tigrisdreef verderop; vooral hun problemen stonden erin besproken. Dat wat fijn is op de THEMA-dreven willen jullie de nek omdraaien, en	

Nr.	Reactie	Antwoord
	het zal achter de hoge rug van de nieuwe rijke mensen nog verder fout gaan. Jullie hebben mooie woorden over gentrificatie, maar jullie herkennen de problemen die jullie daarbij bespreken niet eens in jullie eigen plannen. Maar pas op: wat je per ongeluk bouwt kun je niet meer slopen. Hadden jullie trouwens gezien dat in visie deel A op de totaal bizarre tekening op 88-89 geen enkele vrouw met hoofddoek te zien is? Per ongeluk? O, wacht, ja, eentje, gevangen achter haar raam... Ik zie vooral hoe ontzettend veel geld er nu al is gebruikt om deze onzin op te tuigen. Wat een werk, en hoe onrealistisch. Projectontwikkelaars zullen er blij mee zijn. Het is een triest gemis dat jullie in je eigen teksten de kracht niet herkenden: "In grote delen van Overvecht staan nog steeds dezelfde gebouwen als toen de wijk gebouwd werd. Wel zijn ze gerenoveerd en is de buitenruimte opgeknapt." Jullie hadden kunnen zien hoe geweldig het is dat er nog steeds dezelfde gebouwen staan. Duurzaam. De flats zijn geweldig, superdegelijk, en restaureerbaar. Precies waar we naartoe willen met onze spullen: degelijk, repareerbaar, en ook tweedehands nog steeds van prima kwaliteit. Ik dacht trouwens de hele tijd dat deze wethouder wel D66 moest zijn; het plan ademt vooral geld. Toch een schrik eigenlijk, dat dit een GL ding is. Het is erg te zien dat GroenLinks niet groen meer is en niet links. Bewoners die alsmaar de NRU op moeten en weer af, wat denkt u dat dat gaat doen met de CO2 uitstoot. En niet links: armere mensen die geen elektrische auto kunnen betalen, of taxis, en boodschappen aan huis kunnen laten komen, bij henzelf en bij familieleden waarvoor ze zorgen omdat ze daarvoor geen mensen kunnen inhuren, krijgen minder	

Nr.	Reactie	Antwoord
	bewegingsvrijheid dan rijkere mensen. En je moet knap sociaal zijn om aan deelprojecten mee te doen, gek he, dat uitgerekend de zwakkeren in de samenleving daar slechter in zijn. Dus wat is er nog links aan deze partij? Ons geld is verdwenen naar witte rijke aandeelhouders; wat heeft deze visie daarmee te maken? O, ja, natuurlijk, hieraan gaan veel witte mensen veel verdienen. Of dat is al begonnen natuurlijk. "In Overvecht gaan we voor verandering die de wijk een fijnere plek maakt voor huidige en nieuwe Overvechters die meer aansluit bij de maatstaven van deze tijd." Dat is een leugen; jullie kiezen ervoor binnen de stadsgrenzen te bouwen, en wij hebben het nakijken. Ik moet maar stoppen, elke keer als ik naar deze 'plannen' kijk zie ik meer om me over op te winden. Ik krijg slechte herinneringen aan de glossy folders van toen we per se gesloopt moeten worden, die zeiden hoe gelukkig we wel niet zouden gaan worden. Ik vertrouw er dus maar op dat er meer Overvechters duidelijk hebben gemaakt hoe ernstig, onrealistisch, en respectloos dit allemaal eigenlijk is.	
534	2. Bevolkingssamenstelling na nieuwbouw. Het percentage sociale woningbouw gaat terug van 68% naar 50 %. Dit is nog te hoog. Overvecht heeft al een slechte naam, graag andere wijken in de diversiteit betrekken. Voorkeur heeft in ieder geval diversiteit in de nieuwbouw aan te brengen, niet mensen met zg. lage sociaal-economische status allemaal bij elkaar, maar gespreid over de hele omgeving. Voordat er perken bij het station waren werd hier voor de deur tot midden in de nacht gedeald.	2. Er ligt voor heel Utrecht een grote urgentie om sociale huurwoningen toe te voegen. Daar wordt in alle wijken op ingezet. Door het hoge percentage sociale huur in Overvecht is het uitgangspunt hier anders. Er ligt geen grote opgave voor extra sociale huurwoningen, maar wel om te zorgen dat de woningen beter aansluiten bij de woonbehoeften. En het aantal sociale huurwoningen bijft mininaal gelijk. Samen met bewoners , ondernemers en samenwerkingspartners werken we in Overvecht aan een wijk waar mensen veilig zijn en zich veilig voelen en werken. Hierbij reageren we op meldingen, signalen en ontwikkelingen in de wijk en monitoren we de criminaliteitscijfers samen

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dat doet zich nu voor bij P&R. Wat gebeurt er als daar gebouwd wordt. Toen ik hier in 2001 kwam wonen dacht ik : het lijkt Colombia wel (heb er in het verleden gewoond). Nu gebeurt het dealen op iedere straathoek; gepaard met bijbehorende snelle auto's, brommers en fatbikes die voorbij vliegen om hun waar zo snel mogelijk af te leveren. De afsluiting voor autoverkeer van de tunnel aan de Tripkade kan de verkeersveiligheid en geluidsoverlast wellicht verminderen, misschien een pluspuntje. N.B. Punt 1 is van het scherm verdwenen, misschien hebt u het ontvangen. Het betreft de situatie van het stationsplein dat "levendig "moet worden. Daar maak ik mij zorgen over: Blijft het groen, de twee bomen? Geluidsoverlast door weerkaatsing van het geluid tussen de gebouwen. Hittestress door louter steen, asfalt en beton? Waar komen de bushaltes precies? (Voordat het perk er was met de stadsbushalte hier voor de deur was er heel veel uitstoot, te zien aan de muurbedekking van de slaapkamers aan de straatkant: zwart.	met politie en toezicht en handhaving. Op basis van de informatie kijken we samen met de veiligheids- en zorgpartners wat nodig is in de wijk, zoals inzet op hotspotgebieden waar we een toename zien van overlast of criminaliteit. Meldingsbereidheid van bewoners en ondernemers is hierbij van grote waarde en draagt bij aan de leefbaarheid en veiligheid in Overvecht. 1. De Omgevingsvisie is een visie op hoofdlijnen en geen uitgewerkt plan. In de toekomst gaan we plannen voor specifieke locaties, zoals het stationsgebied, verder uitwerken. Daarover worden omwonenden weer geïnformeerd. Bij de uitwerking zullen we uw vragen over hittestress, geluidsoverlast, behoud van bestaande bomen en locatie van de bushaltes onderzoeken en beantwoorden.
535	***Wij verwachten op alle onderstaande onderdelen een inhoudelijke reactie, niet in algemeenheden, maar specifiek en toegepast op de punten in het onderdeel van deze zienswijze.*** Als ondersteuning hebben de onderdelen en een letter gekregen. De Omgevingsvisie is richtinggevend voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in en van de wijk op de middellange termijn, tot 2040. Daarbij wordt uitwerking gegeven aan ambities en kaders uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU). Die staan echter, naar ons oordeel, regelmatig op gespannen voet met wat volgens ons voor de wijk gewenst is. De Omgevingsvisie moet volgens ons een beter evenwicht en een afweging zoeken tussen *de wensen of opgaven uit de RSU* en een integrale visie op *gewenste en kansrijke ruimtelijke ontwikkelingen*	Voor het verwezenlijken van meerdere ambities en doelen op korte termijn zijn deels financiële middelen beschikbaar. aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen zoeken we dan ook nadrukkelijk naar financiële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma's. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. De haalbaarheid van ontwikkelingen is van een groot aantal factoren afhankelijk waaronder de invulling van de samenwerking tussen partijen . We zijn altijd op zoek naar een gemene deler zodat we voor alle partijen een win-win situatie kunnen realiseren.

Nr.	Reactie	Antwoord
	vanuit het perspectief van de wijk en haar bewoners. Wij zien het als onze rol als wijkbrede bewonersorganisatie om de nu voorliggende Omgevingsvisie kritisch te beoordelen op dit evenwicht. Dat betekent dat wij er niet op voorhand van uit gaan dat de opgaven vanuit de RSU ook altijd realiseerbaar zijn op een manier die past bij wensen en mogelijkheden in en van de wijk. Veel ruimtelijke wensen en opgaven moeten een plaats vinden binnen beperkte ruimte of ruimtelijke mogelijkheden. Dat kan leiden tot aantasting van leefbaarheid en ongewenste effecten. We kijken ook naar de oorspronkelijke ruimtelijke structuur van de wijk die veel positieve kanten heeft en sterk verbonden is met de identiteit en de beleving van de wijk. En hoe bewoners hun wijk waarderen en willen gebruiken. Wij zien de volgende aandachtspunten die doorwerken naar bijna alle onderdelen van de Omgevingsvisie: • Er is nog geen financiële dekking. Er is uitgegaan van ambities en doelen. • Het potentiële succes van de visie is de som van de delen die op elkaar leunen en die voorwaardelijk zijn voor elkaars welslagen. Bij veel ambities, vooral waar het gaat om sloop en nieuwbouw, moeten projectontwikkelaars, woningcorporaties én bewoners (eigenaar bewoners en huurders) meewerken. Het is niet onderzocht of dit haalbaar is. Bij meerdere onderdelen van de Omgevingsvisie hebben we daar sterke twijfels over. • Nog niet alles is doorgerekend. Er wordt uitgegaan van aannames van effecten. • Wat is wenselijk en wat is haalbaar voor Overvecht? In deze zienswijze reageren we bij verschillende onderwerpen op *wenselijkheid* en *haalbaarheid.*	**A. Verkeer en Mobiliteit** We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. **B. OV** Er is een grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering en frequentie worden bepaald door de provincie en vervoerder. Daarom is het voorgestelde OV-systeem samen met de provincie opgesteld. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV systeem voor (zie uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). Er is inmiddels een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken. **C. Alternatieven/varianten** Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de aanvulling MER. We zijn van mening dat het goed mogelijk is om 5000 woningen en 3000 arbeidsplaatsen te realiseren in Overvecht met behoud en versterking van het groene karakter en met een goede mobiliteitsstructuur die de wijk bereikbaar houdt. We zijn het erover eens dat dit verdere uitwerking vraagt omdat je pas op een lager schaalniveau kan bepalen hoe dit het beste bijdraagt aan wijkverbetering. Het gaat dan om de inpassen van individuele gebouwen en de inrichting van de openbare ruimte, maar even zozeer voor wie je woningen bouwt en hoe je

Nr.	Reactie	Antwoord
	A. Verkeer en mobiliteit De keuzes voor verkeer en mobiliteit zijn sterk bepalend voor andere ruimtelijke keuzes. • De Omgevingsvisie gaat uit van een **centrale HOV as** (Carnegie-Zamenhofdreef) die bovendien autovrij moet worden en daarmee vervalt als auto verbindingsweg centraal door de wijk. Gebieden voor verdichting met woningen, bedrijvigheid en voorzieningen worden zoveel mogelijk gesitueerd langs de HOV as, met het Centrumgebied en het Stationsgebied als belangrijke clusters. • **Terugdringen van autoverkeer** en autoluw maken van buurten door autoknips die de wijk compartimenteren. De knips verhinderen autoverkeer tussen en door de buurten en vragen om omrijden via de grote verkeersaders zoals de NRU, Darwindreef, Einsteindreef en Franciscusdreef. Belangrijke verkeerswegen in de wijk verliezen hun binnenwijkse doorstroomfunctie (o.a. Nijl- en Tigrisdreef, Amazone- en Japuradreef, Tiberdreef. Marne- en Moezeldreef worden geheel opgeheven als autoverkeer routes. Ook de aansluiting Tiberdreef – Tripkade vervalt. Dat is een belangrijke toegangs- en uitvalsweg ‘onder het spoor door’ bij station Overvecht naar andere delen van de stad via Kardinaal de Jongweg. • **De compartimentering van de wijk door autoknips** en het wegvallen voor de auto van verbindende wijkwegen vinden wij erg ingrijpend. De voordelen (autoluwe buurten) wegen naar ons oordeel niet op tegen de nadelen. Het opknippen van de wijk en langere reistijden zijn nadelig voor de bereikbaarheid van winkels en voorzieningen en daarmee wordt hun economisch draagvlak aangetast. Autoluwe buurten kunnen ook op andere manieren gerealiseerd worden. Zoals 30 km inrichting, wegversmallingen en andere maatregelen voor verkeersremmende weginrichting.	gemeenschapsvorming stimuleert. De intenties die zijn uitgesproken in het Wijkakkoord staan ook nog steeds overeind. We zijn niet van mening dat de omgevingsvisie niet bij de ambities uit het wijkakkoord aansluiten. Wel vraagt dit verdere uitwerking, want wijkverbetering komt inderdaad niet automatisch tot stand. We willen onder andere met de partners van het Wijkakkoord verdere uitwerking geven aan de omgevingsvisie. **D. Verdichtingsopgave** Wij denken dat het concentreren van verdichting concentreren langs en nabij de Centrale HOV heel goed samen kan gaan met het fijnmaziger kijken naar kansen in andere gebieden. Wij zijn het met u eens dat de specifieke opgaves van de buurten minstens zo belangrijk is als het aantal woningen dat er gerealiseerd moet worden en dat de kansen en belemmeringen goed in beeld moeten worden gebracht. Wij gaan ervan uit dat dat ook gebeurt bij de verdere uitwerking. In het Algemeen Sociaal Plan liggen afspraken vast hoe wordt omgegaan met o.a. sloop nieuwbouw. De draagvlakmeting (is er steun van bewoners?) en het bieden van alternatieve woonruimte zijn hier onderdeel van. Bij ieder project waar sloop aan de orde is, is het van groot belang dat dit goed georganiseerd wordt om impact voor bewoners zoveel mogelijk te beperken. Nieuwbouw biedt daarin kansen, maar ook risico's qua planning omdat er vertraging kan optreden. Het is belangrijk dat hier rekening mee wordt gehouden in de uitwerking van plannen. Wij betreuren het dat de ontwerp omgevingsvisie volgens u een tekentafelsessie is geweest van stedenbouwkundigen die een (deels) nieuwe wijk willen ontwerpen. . Zoals de omgevingsvisie aangeeft: we behouden wat goed is en vernieuwen waar nodig. We hebben daarbij goed gekeken naar de bestaande kwaliteiten en borduren daar in de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het zal extra verkeersdruk op de NRU opleveren, die ook stedelijk al extra belast wordt. Hetzelfde geldt voor de aanvoerwegen in de wijk, vooral de Einstein-, Franciscus-, en Darwindreef. Het Centrumgebied maar ook kleinere winkelcentra of buurt winkelstrips zullen hier last van krijgen met voorspelbare negatieve economische gevolgen. De doelstelling of verwachting van de Omgevingsvisie is dat compartimentering door autoknips zal leiden tot een 'mobiliteits-shift' van auto naar fiets en openbaar vervoer. Naar ons oordeel is die verwachting niet realistisch, te veel gebaseerd op wensdenken en onvoldoende onderbouwd. Veel bewoners zijn afhankelijk van hun auto. Fiets en (H)OV bieden daar niet altijd een goed alternatief voor. Het gevolg is dat bewoners niet mee kunnen doen (geen inclusiviteit) en er vervoersarmoede gaat ontstaan. Het onderdeel mobiliteit van de Omgevingsvisie stuit dan ook op veel onbegrip en bezwaar onder bewoners. De Omgevingsvisie heeft nauwelijks aandacht voor de sociale effecten van knippen en compartimenteren. En sociale effecten van andere ambities en opgaves voor mobiliteit. Daarbij denken wij aan (o.a.) vervoersarmoede; risico's voor verschraling van de buurt buslijnen (zie ook hierna); het feit dat veel bewoners voor werk of andere zaken toch afhankelijk zijn van hun auto; onveiligheid bij en het lopen van/naar parkeerhubs als parkeren daar steeds meer plaats moet vinden, etc. De beoogde mobiliteitstransitie lijkt een beleidsmatig en schematisch wensdenken. Maar sluit (te) weinig aan bij behoeften en ervaringen van veel bewoners in de wijk. Dat levert onder bewoners dan ook veel onrust en weerstand op tegen wat zij ervaren als een opgelegde mobiliteitstransitie. **B. OV** **De HOV lijn** moet combineren met buslijnen in en door de buurten. Wij zien als grote risico dat de HOV lijn voldoende gebruik trekt en de	omgevingsvisie op voort. Dit kunt u teruglezen op diverse plekken in de visie in de beleidsnota en de verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. In de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we de teksten compact willen houden en de link gelegd naar de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 is uitgebreider in gegaan op kwaliteiten en karakteristeken van Overvecht (zie de hoofstukken "Onderbouwing ruimte voor groei", "onderbouwing groen en profielen"). De visie start met het hoofdstuk 1 waarbij als eerste de ambities vanuit Overvecht en de Overvechter zijn benoemd. Daarnaast heeft de participatie ons goede input gegeven over wat de Overvechter belangrijk vindt. Ook het belang van de sociale functie van de openbare ruimte en ontmoeten in de buurt komt op diverse plekken terug in de visie. Wij denken dat de door u genoemde goede aspecten in de omgevingsvisie voldoende aan bod komen om er bij de verdere uitwerking goed op te kunnen sturen. **E. Verdichting: Centrumgebied en omgeving** Wij delen uw oordeel niet dat er te weinig afstemming heeft plaatsgevonden tussen de twee projecten. De omgevingsvisie Overvecht en de basisstructuur van het Masterplan Overvecht Centrum sluiten ruimtelijk goed op elkaar aan. In de omgevingsvisie zijn geen concrete bouwvlakken ingetekend, maar gebieden met kleuren die de mate van herontwikkeling aangeven. Wij hebben dit voor het Overvecht Centrum aangepast. De suggestie van het Einsteinkwartier is afgewogen bij de totstandkoming van de Omgevingsvisie. Na verder onderzoek blijkt dat de optie waarbij de Einsteindreef direct langs Overvecht Centrum ligt, met daarnaast een groenstrook met bomen en daarnaast nieuwe bebouwing, de best haalbare optie is. Daarbij spelen we aan de zuidzijde (stadskant) in op de

Nr.	Reactie	Antwoord
	fijnmaziger buslijnen door de buurten uiteindelijk zullen verschralen. Dat patroon is overal zichtbaar. De gemeente heeft geen zeggenschap over buslijnen en exploitatie. Toezeggingen van de Provincie zijn nooit hard. Verdichten rondom de HOV as kan een tweedeling opleveren. In buurten verder van de HOV is het fijnmaziger OV de schakel naar de HOV as, maar dat vraagt extra overstap. De buurt buslijnen zijn minder druk bezet en daardoor kwetsbaarder voor verschraling. De compartimentering door autoknips maken de buurt-verzorgingsgebieden (met makkelijke bereikbaarheid van winkels en voorzieningen) ook kleiner en economisch kwetsbaarder. Een ondernemer investeert niet in een verzorgingsgebied waar de bereikbaarheid en de aanloop van klanten te laag wordt. **C. Alternatieven/varianten** In de MER zijn twee alternatieven voor mobiliteit uitgewerkt, die later in onderdeel B van de Omgevingsvisie 'varianten' worden genoemd. Variant 1 is de compartimentering van de wijk door autoknips. Dat is in de Omgevingsvisie de voorkeursoptie geworden. Variant 2 gaat uit van het behoud van de belangrijkste wegen als autoverbindingen in de wijk. De meeste autoknips zijn in Variant 2 vervallen. Beide varianten hebben gevolgen voor de plekken waar verdichting in de wijk kan plaatsvinden en waar voorzieningen kunnen komen. Er ontbreekt een duidelijk overzicht met concrete afwegingscriteria en onderbouwing voor de keuze die de Omgevingsvisie maakt voor Variant 1. De stap van het MER onderzoek naar de keuze in de Omgevingsvisie voor variant 1 is naar onze mening niet transparant, onnavolgbaar en op sommige punten onlogisch. Naar ons oordeel is Variant 2 onterecht terzijde geschoven. Niet alleen mobiliteit, maar ook maatschappelijke en economische effecten moeten daarbij in samenhang beoordeeld worden. Veel negatieve effecten die bij variant 1 (compartimentering door autoknips) optreden, kunnen naar onze	plannen voor Centrum Overvecht en houden we rekening met de belemmerende ondergrondse leidingen. De gehele Einsteindreef is en blijft een groene stadsentree van de wijk, waarbij er gekozen is om meer continuïteit in het totale profiel aan te brengen. We versmallen de weg en verleggen deze naar de zuidzijde, waarbij aan de noordzijde een robuuste continue groenzone mogelijk blijft. Dit moet een prettige plek worden om te wandelen. Het op termijn toevoegen van zorgvuldig in het groen ingepaste bebouwing aan de zijde van de Kaap Hoorndreef, draagt bij aan sociale controle van het groen en het verkleinen van de barrièrewerking. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden. In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Op deze manier kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden . Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid, klimaatadaptatie en groen van de hele wijk en betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. Van het totale beoogde verdichtingsprogramma verwachten we dat 55-60% in Overvecht Centrum /Stationsomgeving kan landen. De rood-oranje gearceerde "Centrale As"-gebieden is de beoogde verdichting een beduidend kleiner aandeel van de totale opgave (15-20%) . In deze gebieden geldt ook dat we behouden wat sterk is, verder bouwen aan wat goed is en aanpakken wat nodig is. We houden rekening met de bestaande kwaliteiten en gebruiken de eventuele verdichting om de leefbaarheid en kwaliteit van bestaande buurten en routes te verbeteren. De beoogde verdichting is maatwerk. De haalbaarheid hiervan, de manier waarop en of daarbij sloop - nieuwbouw aan de orde is, vraagt nader onderzoek. In principe zijn we terughoudend met sloop/nieuwbouw. We stellen dit alleen voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van

Nr.	Reactie	Antwoord
	mening in variant 2 (behoud belangrijkste verbindende autowegen) voorkomen worden. Voorzieningen en winkels blijven beter bereikbaar, waardoor het economisch draagvlak versterkt wordt. Variant 2 sluit beter aan bij de (oorspronkelijke) structuur van de wijk en hoe bewoners hun omgeving en mobiliteit ervaren en gebruiken. Ook is niet onderzocht of er een combinatie van Variant 1 en 2 mogelijk is waarbij meest gewenste of effectieve onderdelen gecombineerd worden. Het Wijkplatform Overvecht pleit hiervoor in haar zienswijze en onderbouwt dit goed. Dit kunnen wij ondersteunen. **D. Verdichtingsopgave** **Verdichting, algemeen:** *Ga niet (alleen) uit van getallen als opgave maar (ook) van wat een gebied of buurt nodig heeft en te bieden heeft aan kansen of beperkingen!* Naast de keuze van de Omgevingsvisie om verdichting vooral te concentreren rondom de centrale HOV as (zie hierboven), wordt de opgave ook sterk bepaald door de aantallen die volgens de Ruimtelijke Structuur Utrecht (RSU) in Overvecht gerealiseerd moeten worden. Dat zijn 5.000 nieuwe woningen en 3.000 nieuwe arbeidsplaatsen en daarvoor benodigde bebouwing, infrastructuur en voorzieningen. Deze opgave is lastig in te passen in de bestaande ruimte van de wijk en de vele andere wensen en behoeften. Nieuwe woningen en arbeidsplaatsen kunnen de wijk en haar bewoners zeker kansen bieden. Wij zien echter dat de opgave dermate groot is, dat die (potentieel) in conflict komt met andere wensen en leid tot oplossingen die naar ons idee niet of te weinig bijdragen aan een leefbare wijk. Wijkverbetering komt niet automatisch tot stand door toevoegen van deze aantallen woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen. Dat vraagt veel meer. Het vraagt ook specifiek inzoomen op wat verschillende delen van de wijk of buurten nodig hebben en wat daar ruimtelijke kansen, mogelijkheden en beperkingen zijn.	de buurt of bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. Per kleur gebiedstype doen we daar al uitspraken over. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af. **F. Verdichting: Stationsgebied en omgeving** De Omgevingsvisie heeft een abstractieniveau die voornamelijk ingaat op de ruimtelijke opgaven in de hoofdstructuren van de wijken en de ambities in de buurten: qua (bebouwd) programma, groen, veiligheid, mobiliteit etc. Het is de stip op de horizon met ambities voor de wijk, dat als toetsingskader dient voor verdere uitwerking in deelplannen. Wij begrijpen de behoefte aan meer duidelijkheid, maar kunnen die op dit moment niet geven. Wel hebben we op de buurtkaarten de eerste kansrijke ontwikkelplekken aangeduid. Bij mogelijke uitwerking zullen de (on)mogelijkheden van de plek verder onderzocht worden. Per plek is dit maatwerk en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. **G. Verdichting: Rode en Oranje clusters** Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen te realiseren op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie geven we daar spelregels voor en verdere invulling aan. Dit is per kleur gebiedstype verschillend (hoofdstuk “Ruimte voor Groei”. De kleuren gebiedstypen geven geen rangschikking in prioriteit weer. De kleuren gebiedstypen geven wel een mate en manier van verdichting weer. De hoogstedelijke gebieden zijn opgesplitst in 2 kleuren: de rode "hoogstedelijke gebieden" en de rood-oranje "Centrale as" gebieden. In

Nr.	Reactie	Antwoord
	Deze intentie hebben de partners in het *Wijkakkoord Ruimtelijk Ontwikkeling* (gemeente, Werkplaats Overvecht, bestaande uit ruimtelijke ontwikkelaars en bouwbedrijven en de woningcorporaties, Wijkplatform en Bewonersplatform) in 2022 vastgelegd. Deze manier van kijken en keuzes maken missen wij te veel in de nu voorliggende Omgevingsvisie. Wij vinden ook dat de Omgevingsvisie te weinig aansluit op, en niet op een goede manier uitwerking geeft aan de ambities van dit Wijkakkoord. Er worden vergelijkbare woorden en concepten gebruikt, maar de stapeling van Ruimtelijke opgaven en taakstellingen, zoals uitgewerkt in de huidige Omgevingsvisie, leidt niet automatisch tot 'wijkverbetering' zoals bedoeld in het Wijkakkoord. En soms dreigt dit tot het tegendeel te leiden. De Omgevingsvisie gaat uit van het idee van 'verdichting concentreren langs en nabij de Centrale HOV as'. Het gevolg is te zware stapeling van opgaven in die gebieden, die naar verwachting op veel plaatsen ook niet realiseerbaar zullen zijn. Dit gaat ten koste van een fijnmaziger kijken naar kansen in andere gebieden. Daarbij moeten doelen niet (in de eerste plaats) bepaald worden door getalsmatige opgaven. Maar (ook) op een analyse en uitwerking wat delen van de wijk nodig hebben, wat zij aan kansen en belemmeringen bieden en waarvoor onder bewoners draagvlak is of kan ontstaan. De Omgevingsvisie presenteert naar ons oordeel te weinig 'visie' op het type woningen dat nodig zou zijn. En lijkt alleen of vooral uit te gaan van de mate van verdichting per zone en daarmee het aantal woningen per oppervlakte. Er is weinig te vinden over hoe nieuwe woningen diverse doelgroepen zou moeten bedienen. Bijvoorbeeld: gezinnen met kinderen (en ook denken aan nabije speelplekken), type huishoudens en demografische ontwikkelingen. En een indicatie wat er nodig zou zijn aan voorzieningen (commercieel en sociaal). En wat dat kan betekenen voor verzorgingsgebied en bereikbaarheid. Alleen voor het Centrumgebied zien we een duidelijke richting in ambitie en visie (sterke verdichting met een combinatie van wonen, voorzieningen en	de rode gebieden (Overvecht Centrum en stationsomgeving) zal circa 55-60% van het totale programma landen, in de rood-oranje verwachten we circa 15-20% (zie ook de toelichting bij E). En in de oranje gebieden minder. Hoe we dit denken te doen is met spelregels per kleur gebiedstype aangevuld en aangescherpt voor de aspecten ruimtelijke structuur, architectuur, type ontwikkeling, bouwhoogte, programma, woonmix, parkeren, groen en openbaar gebied. De omgevingsvisie voorziet in het versterken van de parken en de groene buurtranden. In hoofdstuk "Ruimte voor Groei" van de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040 is aangegeven dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de 'Utrechtse Leidraad bij sloop en nieuwbouw'. Per type gebied leggen we uit bij het kopje 'ontwikkeling' wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk is om de doelstellingen te halen. Ook zijn op de buurtkaarten de eerste kansrijke ontwikkelplekken aangeduid. Bij de inschatting van verdichtingskansen is ook gekeken naar eigendomsverhoudingen. Het klopt dat elke plek maatwerk is. Daarbij wordt ook gekeken naar de bestaande diversiteit van woningen en de kwaliteiten van de plek en Overvecht. Per plek wegen we de mogelijkheden zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. **H. Voornemen verdichting en de effecten** Het is spijtig te horen dat er onrust heerst. Inderdaad concrete plekken geeft de omgevingsvisie niet aan, maar benoemt wel gebiedstypen met verschillende spelregels en ambities in het hoofdstuk "Ruimte voor

Nr.	Reactie	Antwoord
	winkels en een levendig wijk/stadshart). Maar dit komt vooral terug in het Masterplan Centrumgebied. Ook lijkt de Omgevingsvisie weinig rekening te houden met het gegeven dat vooral veel flatwoningen (sociale huur) net of vrij recent gerenoveerd zijn. Deze investeringen zijn in meeste gevallen voor meer dan 15 jaar. Woningcorporaties zullen niet in staat en bereid zijn om voor recent gerenoveerde complexen tussen nu en 2040 opnieuw te investeren. Ook het gegeven dat er bij sloop niet zomaar vervangende woonruimte beschikbaar is lijkt weinig of niet mee te wegen in de ambities en opgaven. Er is voor iedereen die moet verhuizen een groot tekort. En zelfs als er in de omgeving wordt bijgebouwd met een doorschuifoptie of voorrangsbeleid voor bewoners waarvan de woning gesloopt wordt, is het lastig om tot een goede match in woonwensen en mogelijkheden te komen. Recente discussies over doorschuiven van bewoners van de te slopen woningen van de ZONOR dreven naar de nieuw te bouwen woningen van de Ivoordreef tonen dit pijnlijk aan. De nu voorliggende Omgevingsvisie is naar ons oordeel te veel een ‘tekentafelsessie’ geweest van stedenbouwkundigen die een (deels) nieuwe wijk willen ontwerpen. Zonder goed te kijken naar bestaande kwaliteiten. Ook de benutting van de openbare ruimte en de sociale functie die dit heeft is onderbelicht. Waar kunnen bewoners elkaar ontmoeten en kinderen spelen? En wat is de waarde van groen ruimte en zicht in gebieden die een afwisseling hebben tussen hoog-, midden-, en laagbouw met daartussen voldoende en vaak groene openbare ruimte? De Omgevingsvisie lijkt te veel gestuurd door de opgaven uit de RSU en gaat te weinig uit van wat de wijk en bewoners nodig hebben en ervaren. **E. Verdichting: Centrumgebied en omgeving** Wij onderschrijven de keuze voor het Centrumgebied als belangrijke verdichtingscluster in en voor de wijk (wonen, werken, voorzieningen). Daar liggen ook grote kansen omdat bijna het hele gebied op de schop	groei". Omdat er meerdere vragen over de impact van deze verschillende gebiedstypen leven, hebben we deze spelregels aangevuld en aangescherpt. Per kleur gebiedstype gaan we in op aspecten als type verbetering, ontwikkeling, bouwhoogten, programma, architectuur, groen, parkeren en woonmix. De omgevingsvisie geeft de basis voor verdere uitwerking in concretere plannen. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Naast de regel met betrekking tot sloop-nieuwbouw zijn op de buurtkaarten de eerste kansrijke ontwikkelplekken aangeduid. Concreter kunnen we in de omgevingsvisie niet worden. **I. Verdichting langs Carnegiedreef** Naar aanleiding van de participatie en de zorgen over groen in de hoogstedelijke gebieden hebben we de rode hoogstedelijke gebieden opgesplitst in twee gebiedstypen met verschillende spelregels; namelijk de rode “hoogstedelijke gebieden” (Overvecht Centrum en Stationsomgeving), en de rood-oranje gearceerde “Centrale as" gebieden (zie ook de uitleg bij G). De door u genoemde twee clusters vallen binnen het rood-oranje gearceerde gebiedstype. In hoofdstuk “Ruimte voor groei” is per kleur gebiedstype de opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en aangescherpt: type ontwikkeling (inclusief uitspraak over sloop-nieuwbouw), structuur, bouwhoogten en hoogbouw, groen/openbare ruimte, programma, parkeren en de woonmix. In de rood-oranje gearceerde gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven, maar in een meer stedelijke compacte vorm met begeleidende bebouwing aan de Centrale as (Carnegiedreef). Bestaande situatie en nieuwe ontwikkelingen smelten

Nr.	Reactie	Antwoord
	moet. Het Masterplan Centrumgebied is in ontwikkeling en de Omgevingsvisie moet daarvoor (ook) kaders of richtlijnen leveren en zorgen voor een goede afstemming met het grotere ruimtelijk plaatje van de omgeving. Naar ons oordeel gebeurt dat tot nu toe te weinig en is een betere afstemming nodig tussen Omgevingsvisie en Masterplan Centrumgebied. Wij benoemen de volgende punten. • **Het Masterplan Centrumgebied** maakt te weinig gebruik van mogelijkheden die kunnen ontstaan als de Einsteindreef ter hoogte van het Centrumgebied meer gezien en benut wordt als een zone met ruimtelijke kansen. Na herstructurering van de Einsteindreef kan meer ruimte ontstaan om vanuit het Centrumgebied woningen en voorzieningen toe te voegen of de rooilijn te verruimen. Ook kan de Einsteindreef meer ingericht worden als een verbindende zone tussen Centrum en de aangrenzende buurten. Suggesties hiervoor zijn afgelopen jaren verkend in hettraject 'Einsteinkwartier', met veel inbreng van bewoners. Dit zou allemaal opgepakt moeten worden in de Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie heeft dit beperkt gedaan door enkele specifieke ontwikkelopties langs de Einsteindreef te benoemen. Het is opmerkelijk dat in de andere delen van de wijk gehele gebieden een kleur krijgen die alleen de mate van herontwikkeling aangeven, terwijl langs de Einsteindreef al concrete bouwvlakken zijn ingetekend. Dit zou naar onze mening met meer ambitie en ruimtelijke creativiteit moeten worden uitgewerkt in de Omgevingsvisie, in lijn met de ideeën van Einsteinkwartier. Dit betekent dat de gehele zone van de Einsteindreef langs het Centrumgebied een ontwikkelgebied is. En dat de Omgevingsvisie de randvoorwaarden benoemt voor behoud van de groenstrook, verbinding met aangrenzende buurten en goede verkeersafwikkeling. **Stapeling van verdichting in Centrumgebied en tegenoverliggende buurt**	hier samen tot een nieuw verdicht woonmilieu met aangename menselijke maat. Groen krijgt bij de verdichtingsopgave altijd een belangrijke plek. De mate waarin is maatwerk en een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. In rode of rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. In de omgevingsvisie hebben we per kleur gebiedstype spelregels voor groen en openbaar gebied toegevoegd. Overall krijgt Overvecht substantieel meer en beter groen. Wij zijn er van overtuigd dat er ruimte is voor woningbouw hoger dan 2 of 3 lagen en dat deze zorgvuldig ingepast kan worden in de omgeving zonder grote nadelige gevolgen voor de leefbaarheid van bestaande bewoners. Hierbij is het van belang dat er gewerkt wordt met slimme en ruimte-efficiënte oplossingen, compactere bouwvormen en ander omgang met verharding en maaiveldparkeren. De Omgevingsvisie Overvecht biedt ruimte aan onderwijs op het bedrijventerrein, bijvoorbeeld een MBO vakopleiding. Dit is mogelijk op de eerder vergunde plekken (bijv. bij Dutch Health Tech Academy aan de St. Laurensdreef) of in de 'roze' zone langs de Franciscusdreef / Nevadadreef en rond de Vechtsebanen. In de 'roze' zone van de Omgevingsvisie Overvecht wordt ook ruimte geboden aan meer dan alleen 'gebruikelijke bedrijven'. Wonen op het bedrijventerrein vinden we

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Omgevingsvisie benoemt de buurten aan de overkant van de Zamenhofdreef als belangrijk verdichtingsgebied. Naar onze mening belast dat deze buurten te zwaar. De verdichting met hoogbouw, waaronder mogelijk torens tot 70 meter, die in het Masterplan Centrumgebied uitgewerkt worden hebben al grote impact op de omgeving. Als dit aan de overkant wordt doorgezet, leidt dat naar onze mening tot een te grote concentratie. Er zal weinig overblijven van deze woonbuurt die nu gewaardeerd wordt vanwege de kwalitatief goede woningen en ruimte. Echte verdichting in deze buurt met substantiële volumes is o.i. alleen denkbaar als er méér gebeurt dan en paar kleinere ingrepen, zoals lege plekken bebouwen of een complex optoppen. Dat lijkt alleen mogelijk als veel bestaande woningen gesloopt worden en vervangen door compacter en hogere nieuwbouw. Wij verwachten dat woningeigenaren daar niet aan mee zullen werken. Dat roept de vraag op of de ambitie van verdichting in deze buurten haalbaar kan worden. Bovendien is het slopen van bestaande goede woningen zeer ingrijpend, vooral voor de zittende bewoners. In veel gevallen leidt het ook tot kapitaalvernietiging. Wij vinden deze ambitie voor verdichting te zwaar in effect en schatten die in als onhaalbaar. **F. Verdichting: Stationsgebied en omgeving** Het Stationsgebied is een logische plek voor verdichting. Ruimtelijke mogelijkheden en opties voor herstructurering met enig volume zijn echter veel beperkter dan voor het Centrumgebied. Rond het station zelf is nauwelijks ‘vrije ruimte’. En kansrijke opties voor herstructurering van bestaande bebouwing (o.a. de kantoorgebouwen naast het station) zijn nauwelijks in beeld. Dat geeft het risico dat de opgave doorgeschoven wordt naar de aangrenzende buurt(en) of het nabije groen van het Spoorzoompark. De Omgevingsvisie wijst de omgeving Arno-en Winterboeidreef aan al een rood gebied voor verdichting. Dit heeft veel onrust opgeleverd onder bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden, zoals de	ongewenst, omdat ruimte voor werkgelegenheid Overvechters kansen op werk en ontwikkeling biedt dichtbij de wijk. Woningbouw wordt in de wijk met deze Omgevingsvisie Overvecht al voldoende mogelijk gemaakt. **J. Bedrijventerrein Nieuw Overvecht** De meeste sportparken in Overvecht worden inmiddels zeer intensief gebruikt. Waar mogelijk zullen we bestaande sportparken nog verder optimaliseren, zodat het gebruik verder geïntensiveerd kan worden. Hierbij kijken we ook of er nog mogelijkheden zijn om de bestaande sportparken uit breiden, hoewel de ruimte daarvoor bij de bestaande sportparken zeer beperkt is. De genoemde locatie aan de Floridadreef is niet in eigendom van de gemeente. Voor de mogelijke ontwikkeling van deze kavel zijn we afhankelijk van de eigenaar. Betere verbindingen tussen bedrijventerrein Nieuw Overvecht, Natuurgebied Zuilen en de wijk zijn onderdeel van deze omgevingsvisie visie. **K. Groenstructuur, buurtgroen en parken** Het klopt dat de locaties met groen-oranje arcering sterk van elkaar verschillen en in het vervolg maatwerk zullen zijn. Wel hebben de locaties allen hetzelfde doel: namelijk meer en beter groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. Kenmerkend voor de bebouwing in deze groen-oranje gebieden is dat het over het algemeen in uiterlijk afwijkend is van de bebouwing in de buurten en op zich zelf staat (autonoom) in een groene omgeving. In de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Moskee en een school die (tijdelijk?) gebruik maakt van een verouderd voormalig schoolgebouw in de ‘punt’ tussen Winterboei- Tiberdreef. De onrust wordt versterkt doordat de Omgevingsvisie niet benoemt wat concrete opties zouden zijn en het daardoor ‘alle kanten op kan’. Voor betrokkenen en omgeving blijft onduidelijk wat de bedreigingen werkelijk kunnen zijn, of waar misschien ook kansen liggen die positief kunnen uitpakken. Ook hier geldt dat eigenaren van woningen of vastgoed niet zomaar bereid zullen zijn om mee te werken aan zware ingrepen of sloop. En dat voorzieningen in het gebied, zoals als de Moskee, een groot belang hebben en ook een belangrijke rol als sociale en verbindende voorzieningen voor hun gebruikers. Naar onze mening moet de Omgevingsvisie veel duidelijker benoemen wat in dit gebied de opties zijn, en onder welke voorwaarden ingrepen mogelijk en acceptabel zouden zijn. En daarbij veel meer rekening houden met de zorgen en belangen vanuit de omgeving. **G. Verdichting: Rode en Oranje clusters** Keuze voor (overige) verdichtingslocaties zijn sterk bepaald doordat ze aan de HOV as liggen en/of aansluiten bij het Centrumgebied of Stationsgebied. Die logica gaat voorbij aan afwegingen die vanuit deze buurten zélf gemaakt kunnen worden. En hoe bewoners hun omgeving ervaren. Daarmee wordt veel van verdichtingsopgave controversieel. Buurten met goede woningen en een goed woonklimaat zijn aangewezen als gebied voor verdichting; prioritair en hoogstedelijk (rood), of minder prioritair en stedelijk (oranje). Terwijl de ruimte voor toevoeging vaak beperkt is. En het door eigendomsverhoudingen en belangen van de bewoners of vastgoedeigenaren in het gebied niet aannemelijk is dat hier ooit gesloopt gaat worden om meer volume terug te bouwen. Woningcorporaties gaan hun recent gerenoveerde flats niet opnieuw verbouwen of voorzien van aanbouwen en zeker niet slopen. Enkele nog niet gerenoveerde flats kunnen misschien wel	omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Ook is de naam van dit gebiedstype aangepast in "groene buurtranden". Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. **L. Park de Gagel** De gevoeligheid rond de verbinding door het park bij de experimentele flats is bekend, daarom is er voor gekozen om in de omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen. Park De Gagel is onderdeel van de hoofdgroenstructuur. In het park mogen geen woningen gerealiseerd worden. **M. Park de Watertoren** De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar

Nr.	Reactie	Antwoord
	kansen bieden voor herstructurering. Gespikkeld bezit (vooral in flats die deels verkochte zijn en met de nog resterende huurwoningen in een VvE zitten) maken een collectieve aanpak meestal kansloos. Hetzelde geldt voor gespikkelde laagbouw. Eigenaar bewoners gaan hun woning niet laten slopen. Ook het soms genoemde ‘optoppen’ is niet realistisch in buurten met vooral grondgebonden woningen. In het algemeen kun je met bovenstaande punten concluderen dat de realisatiefactor van de Omgevingsvisie laag is en het doel van verdichting niet gehaald zal worden. In een aantal clusters lijkt bouwen in het (buurt)groen of parkranden een risico. Buurten met veel laagbouw vormen misschien een uitdaging voor de ambitie verdichting. Maar de variatie in hoog- midden en laagbouw met voldoende groen en ruimte ertussen is een wezenlijk kenmerk van de wijk en draagt sterk bij aan de kwaliteit van wonen en woonomgeving én de diversiteit van woningen. Dat laatste is een van de uitgangspunten van de Omgevingsvisie. Overvecht heeft variatie nodig in woningtypen, dus ook lage eengezinswoningen, die gewild zijn en voorzien in een behoefte. Als er in de wijk te weinig laagbouw is, jaag je de doorstromers die je aan de wijk wilt binden de wijk uit. Wij pleiten sterk voor het behoud en positieve waardering van deze variatie in de wijk, ook als dat mogelijkheden voor concentratie en toevoegen van meer woningen beperkt. **H. Voornemen verdichting en de effecten** Een oproep zoals hierboven bij het Stationsgebied, doen wij voor **alle clusters** die de Omgevingsvisie aanwijst als **rood of oranje gebied** voor verdichting. Een antwoord dat de Omgevingsvisie ‘geen concreet plan of uitwerking kan presenteren’ vinden we echt onvoldoende. Dat is niet wat wij vragen. We pleiten voor meer inzicht in wat de ambitie in een specifiek gebied kan of zou moeten betekenen. In mogelijkheden en effecten. Een vOmgevingsvisie die alleen zones benoemt waar meer of minder ingrijpend ‘iets’ kan gebeuren blijft te vaag. Het biedt	vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden. Park de Watertoren is onderdeel van de hoofdgroenstructuur. In het park mogen geen woningen gerealiseerd worden. **N. Klopvaart (groen en water)** Het uitgangspunt is dat we in het Klopvaartpark het groen behouden en versterken. In het gedeelte waar nu al bebouwing staat is sprake van de 'Groene buurtranden' (oranje/groene arcering) . Hierbij gaat het om ontwikkelingen mogelijk te maken, gekoppeld aan het versterken van de groenstructuur, zie ook spelregels Groene buurtranden, pagina 50 (Op deze locaties is transformatie wenselijk, mits het zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied. De ecologische structuur blijft altijd intact en hiermee wordt rekening gehouden in het ontwerp). Op het moment dat hier sprake van een ontwikkeling is betrekken we de buurt bij het planproces. **O. Groen rondom de Experimentele flats** De gevoeligheid rond deze verbinding door het park bij de Experimentele Flats is bekend, daarom is er voor gekozen om in de omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen. In de omgevingsvisie is het verbeteren van de oversteekbaarheid van het zuidelijke deel van de Franciscusdreef ook opgenomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geen houvast aan omgeving en betrokkenen. En het gooit ambities de lucht in, waarvan onduidelijk is of ze ooit een kans maken om in die specifieke context gerealiseerd te kunnen worden. Daarnaast geven ze wel veel onrust bij bewoners. Eigenaren vrezen dat hun woning onverkoopbaar wordt, investeringen voor onderhoud en verduurzaming worden uitgesteld of niet gedaan. Dit betekent een neerwaartse spiraal van de buurt. In die zin is de Omgevingsvisie géén verbetering voor de wijk, zoals voorgesteld in het eerder genoemde Wijkakkoord. **I. Verdichting langs Carnegiedreef** We benoemen hier twee clusters dicht langs de HOV as die elders in onze zienswijze niet aan de orde komen. In de Omgevingsvisie zijn ze belangrijk voor het realiseren van de beoogde verdichting langs de HOV as en in aansluiting op het Centrumgebied. Over deze clusters hebben wij zorgen of twijfels. • De Hoven, of groene binnenterreinen tussen de flats in het gebied van Gambia-, Okapi-, Zebra-, Antilope-, Giraffe-, Kwango- en Kasaïdreef. Het deels bebouwen van deze groene binnenterreinen gaat voorbij aan het gegeven dat deze Hoven de de tuinen, ruimte, licht en uitzicht zijn voor de bewoners van deze 10-hoog flats. Behalve hun balkons hebben zij geen buitenruimte. Zoals elders ook benoemt zijn de groene binnenterreinen bij flats een belangrijk principe in de ruimtelijke opzet van Overvecht als wijk met veel hoge of middelhoge flats. Wij vinden het niet acceptabel dat deze Hoven deels bebouwd worden. Bovendien is de capaciteit voor toevoegen van woningen beperkt. Een toegevoegd bouwblok mag hier nooit hoger zijn dan 2 of 3 lagen. De winst in woningvolume die dit zou opleveren staat o.i. niet in verhouding tot de aantasting van de leefbaarheid en woonkwaliteit van de bewoners in de aanliggende flats. Het Wijkplatform Overvecht gaat hier in haar	**P. Natuurgebied Zuilen** Overvecht, Natuurgebied Zuilen en de wijk zijn onderdeel van deze omgevingsvisie visie. De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies. zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”. **Q. Noorderpark / Ruigenhoek** Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook

Nr.	Reactie	Antwoord
	zienswijze uitgebreid op in. Dat kunnen wij op de meeste punten ondersteunen, dus verwijzen we daarnaar. • Vergelijkbaar zijn onze zorgen en twijfels over de beoogde verdichting bij de 10- hoog flats aan de Falkland-, Montevideo- en Paranadreef en begrensd door de Carnegiedreef. De structuur van het gebied is anders dan de Hoven hierboven. Maar ook hier is het groen en de openbare ruimte bij of tussen de flats de 'buitentuin' voor de bewoners in de flats. Bovendien is er bij de Montevideo flat een belangrijks sport en speelvoorziening. Ook hier lijkt de Omgevingsvisie zich weinig rekenschap te geven wat verdichting betekent voor de bewoners in de aanliggende flats. En is er net geïnvesteerd in een grote renovatie van de flats. Dat maakt het niet aannemelijk dat de woningcorporatie binnen 15 tot 20 jaar hier opnieuw ingrijpende aanpassingen (zoals optoppen) te doen Ons pleidooi is hier zeer terughoudend en zorgvuldig mee om te gaan. Minimaal vraagt het concreter te benoemen wat mogelijke en gewenste opties en hun consequenties zijn. Dat is nu veel te vaag. Ook op deze locatie gaat het Wijkplatform in haar zienswijze uitgebreid op in. En delen wij deze zorgen. **J. Bedrijventerrein Nieuw Overvecht** Langs Franciscusdreef moet langs de rand van het Bedrijventerrein woningbouw mogelijk worden. Op het Bedrijventerrein zelf mag plaats zijn voor meer dan alleen 'gebruikelijke' bedrijven. Het gebied leent zich ook goed voor niet al te grote praktisch gerichte MBO vakopleiding (er zijn er een paar), al dan niet in samenwerking met bedrijven. In de hoek bovenin bij de Floridadreef liggen kansen voor (buiten)sportvoorzieningen. Wij denken o.a. aan de kavel van het grote grondwerk- en wegenbouw bedrijf dat heel veel ruimte inneemt en op een lelijke manier. Deze locatie zou veel beter benut moeten worden. Het zou goed aansluiten bij de bestaande sport voorzieningen in de noordrand van het gebied. Bestaande buitensportvoorzieningen kunnen wellicht beter of intensiever benut worden of uitgebreid. Kunstgras biedt	rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. **R. Participatie en informatie** Dat we niet alle suggesties van het bewonersplatform hebben kunnen overnemen betekent niet dat er niet geluisterd is. We hebben geprobeerd om jullie standpunten goed te begrijpen en deze mee te nemen bij onze verdere uitwerking van de omgevingsvisie. HOV: In de door de raad vastgestelde uitgangspuntennotitie was de keuze gemaakt om een mobiliteitstransitie te realiseren waaronder een toekomstige HOV-verbinding. Rekening houdende met de structuur van de wijk zou de HOV-verbinding op de Carnegiedreef-Rio Brancodreef op ode meest voor de hand liggende plek komen te liggen. Dit neemt niet weg dat wij tijdens het participatieproces wel degelijk open stonden voor andere suggesties. Variant 2 MER: De in het MER onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd. Wij onderschrijven daarom niet dat deze variant geen rol kon spelen in de meningsvorming en discussies vanuit bewoners. Uitwisseling Adviesgroep NRU en programmateam: Het spijt ons te horen dat deze ervaring teleurstellend was, maar ik kan niet bevestigen dat er niets is gedaan met de inbreng van de Adviesgroep NRU ook al lijkt dat misschien niet altijd direct zichtbaar. Gedurende het gehele

Nr.	Reactie	Antwoord
	veel mogelijkheden voor intensiveren van het gebruik (langere seizoen en minder kwetsbaar dan natuurlijk gras). Rond de Vechtse Banen en de strook langs Franciscusdreef met bestaande sporthallenliggen kansen voor nieuwe (indoor) sportvoorzieningen, die de ruimte beter benutten. De groene rand aan de westkant van het Bedrijventerrein sluit aan op Natuurgebied Zuilen. Dat biedt een toegangspoort naar het Natuurgebied vanuit het aangrenzende deel van Overvecht-Noord. Dit kan versterkt en beter benut worden, ook door betere oversteek mogelijkheden van de Franciscusdreef. Groene zones vanuit het Natuurgebied (zoal de Manitobadreef) kunnen via het Bedrijventerrein worden doorgetrokken naar de groene zone langs de Floridadreef *). Het Bedrijventerrein kan daardoor gevarieerder worden. ***)** Voorstellen daarvoor worden uitgewerkt in de Visie Natuurgebied Zuilen, die nu tot stand komt **K. Groenstructuur, buurtgroen en parken** Positief in de visie is dat er veel aandacht is voor het groen en dat mogelijkheden om in het groen te bouwen beperkt lijken te worden. Maar de Omgevingsvisie is op dit punt te onduidelijk. En levert teveel risico's op dat mooi klinkende ambities niet waargemaakt worden of zelfs in het tegendeel kunnen uitpakken. Dat zien we vooral terug in de oranje-bruin en groen gearceerde randen van de groene hoofdstructuur in de wijk. Dat staat voor '*Transformatie in het groen*' (zie kaart legenda). Dit lijkt aan te geven dat er vanuit de aangrenzende buurten 'wel wat mogelijk is' in het groen. Onduidelijk blijft of je dan moet denken aan vervanging van bestaande of nieuwe bebouwing of (bijvoorbeeld) verbeteren van speelvoorzieningen of toegang tot het groen en wandelpaden. Het zal afhangen van de specifieke situaties wat mogelijk of gewenst is. De Omgevingsvisie kan dat niet concreet invullen, maar biedt ook geen	proces van de Omgevingsvisie heeft er afstemming plaats gevonden tussen de projecten NRU en Omgevingsvisie Overvecht. We hebben mede op advies van de Adviesgroep een aanvullende NRU-studie gedaan. In deze studie kijken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken. Kaarten en teksten: bij de communicatie over de ontwerp Omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken, binnen de beschikbare middelen. We hebben vernomen dat sommige kaarten onduidelijkheden bevatten. Dit hebben we in de omgevingsvisie aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	kaders om dit in goede banen te leiden. Omdat in de gebieden pandeigenaren zijn die wellicht niet willen meewerken aan een transformatie, lijkt hier de weg open te liggen om als alternatief ‘dan maar te bouwen in het groen’. Er is geen garantie dat er minimaal hetzelfde oppervlakte aan groen overblijft. Voorbeelden van deze zones – die onderling nogal verschillen – en die bij ons en bij bewoners in aangrenzende buurten tot zorgen kunnen leiden zijn: • De cluster van Zorgcentrum Careyn (met plannen voor herontwikkeling) grenzend aan de noordelijke uitloper van Park de Gagel, de groene zone langs de Klopvaart, en de Aleppodreef • De zone tussen Marokkodreef en het kerngebied Park de Gagel (deels bebouwd, deels met speel en sportvoorzieningen, deels groen park) • De overgangszone langs de Gambiadreef naar de zuidrand van Park de Gagel met o.a. de woningen van de Cobradreef) • De overgangszone langs de Papyrusdreef naar de rand van Park de Gagel Delen van de groene zone langs de NRU (o.a. een deel langs Ramsesdreef en bijna de hele groene zone tussen de hoek Einsteindreef en de Moldaudreef) • De overgangszone langs de Neckardreef en park de Watertoren, deels bebouwd (een school en gezondheidscentrum/zorgcentrum Tamarinde en de Watertoren) • De strook aan beide zijden van de Berezinadreef lans Cleopatra- en Margaretha van Parmadreef (grotendeels groen, deels bebouwd) • De grotendeels bebouwde strook aan de noordkant van het Spoorzoompark bij de Darwindreef	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De kleine groene zone met sport- / speelvoorzieningen en tevens een belangrijke schakel naar het Spoorzoompark bij Station Overvecht, tussen de Katherijne van Leemput- en Vestadreef. **L. Park de Gagel** Een belangrijke maar ook gevoelige opgave is een goed uitwerking te vinden door het park voor een fietsroute vanaf de Fietsbrug vanuit het Noorderpark over de NRU. Die heeft nu geen goede doorgaande aansluiting, richting Carnegiedreef en de buurten aan de overkant. De Omgevingsvisie ziet dit als een zoekopgave met een voorlopig ingetekende route langs de rand van het park achter de Cobradreef naar de Carnegiedreef en/of de Gambiadreef. Het mogelijke vervolgtraject heeft al de nodige discussie opgeleverd. De Omgevingsvisie lijkt dit vervolg – na oversteek van de Carnegiedreef - te willen doortrekken door het park van de Experimentele Flats naar de Amazonedreef. Bij bewoners van de Experimentele Flats is hier veel verzet tegen. (zie ook hieronder bij Groen & Experimentele Flats). Ook een gevoelig punt, waarover sinds 2022 nogal wat discussie is geweest, zijn de plannen van de Werkplaats Overvecht. Volgens toenmalige verkenningen kan dit leiden tot woningbouw in het park of de parkranden. De naastliggende buurten hebben versterking en vernieuwing nodig, is het idee. En meer mogelijkheden voor Overvechters om door te stromen naar een nieuwe woning. Wij hebben eind 2022 zeer kritisch op deze plannen gereageerd met een zienswijze. Sindsdien zijn deze plannen voorlopig stopgezet. De Omgevingsvisie moet duidelijk maken wat randvoorwaarden zijn voor aanpassingen met (eventuele) bouw van woningen in of langs de parkranden. Wij zien dat te weinig terug in de Omgevingsvisie. Park de Gagel is voorlopig de belangrijkste plek in de wijk waar dit speelt. Omdat Park de Gagel groot is, met meerdere uitlopers of parklobben die grenzen aan woonbuurten, kunnen dit soort discussies op meerdere plaatsen opduiken. Naar onze mening moet de Omgevingsvisie	

Nr.	Reactie	Antwoord
	duidelijker zijn over wat er wel en niet mogelijk is. Zie onze opmerking bij Verdichting, roodd/oranje zones op de grens van de groenstructuur en aangrenzende buurten en de gebieden met ‘transformatie in het groen’. **M. Park de Watertoren** Belangrijkste issue voor Park de Watertoren is het opheffen van de Marne- en de Moezeldreef als verkeersader. Dit moet de delen van het park verbinden, dat nu doorsneden wordt door de weg. Er word zelfs gesproken over ‘autovrij maken van het park’. Wij begrijpen deze ambitie, maar zien daar meer nadelen dan voordelen in. Het betekent verlies van een belangrijke autoverbinding tussen het Centrum en daar op aansluitende buurten, het Station Overvecht en de verbinding via de Tiberdreef en Tripkade naar andere wijken. Zie de ook uitgebreide reactie van de Werkgroep Verkeer. De HOV lijn is in en door het park gepland (langs de La Bohèmedreef). Dit geeft naar onze mening een vergelijkbare of zelfs ongunstiger doorsnijding van het park. Kinderen uit de nabij gelegen 10-hoog flats en laagbouw buurt moeten de HOV lijn oversteken om in het park te komen. Dat is niet veilig. Het park is een belangrijke plek voor spelen en ontmoeten, vooral voor de kinderen die in de nabije flats wonen en geen eigen tuin hebben. Dit is een belangrijk uitgangspunt in het ontwerp van de wijk. De HOV lijn kan beter via de Marne- en Moezeldreef lopen. Zie ook de reactie van de Werkgroep Verkeer. Als het gaat om het verbinden van de 2 parkdelen is naar onze mening het effect (te) beperkt. In ieder geval veel minder groot dan de Omgevingsvisie suggereert. Er is maar een vrij smalle strook van de Moezeldreef die de twee parkdelen dan ‘open’ verbindt (vanaf de bocht met de Marnedreef tot ongeveer de locatie van de woonwagens die een deel van het park in beslag nemen). De Marnedreef zou – na sluiting voor auto- en HOV verkeer - het park met slechts een smalle strook groen en het aangrenzende water uitbreiden. Dit kan gezien worden als groen/blauwe winst, maar is voor ons niet ‘het verbinden van de twee parkdelen’. De keuze om de Marne- en	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Moezeldreef op te heffen als autoverbinding heeft naar ons oordeel te veel negatieve effecten en levert te weinig voordelen op. Wij vinden het geen goede keuze en zien het als een ‘tekentafel idee’. De Watertoren is een markant element in het park en voor heel Overvecht. Eerder is een plan gemaakt voor restauratie en verbouw van de Watertoren, samen met het toevoegen van (beperkte) horeca aangrenzend in het park. Dat is mogelijk omdat bestaande bebouwing van de voormalige dierenweide verdwijnt. De Watertoren is verkocht en met de nieuwe eigenaar wordt overlegd of dit plan opnieuw opgepakt kan worden. Om het plan financieel rond te krijgen wil de nieuwe eigenaar ook woningen in het park toevoegen, in combinatie met de eerder geplande horeca. Dit staat op gespannen voet met het uitgangspunt dat er geen woningen in de randen van het park gebouwd wordt. **N. Klopvaart (groen en water)** De Klopvaart en de doorlopende groene zone erlangs is een belangrijke en zeer gewaardeerde recreatieve fiets- en wandelverbinding door dit deel van de wijk. Deze zone heeft een aanzienlijke natuurwaarde. De Klopvaart is een historische ontginningsvaart (wat weinig bekend is), kenmerkend voor hoe in deze regio het landschap ten oosten van de Vecht in de 18e eeuw door ontvening is gevormd. Dat vraagt om zorgvuldig omgaan met het behoud van of aanpassingen rond dit waardevolle element. De Omgevingsvisie benoemt dit ook. Maar is vervolgens onduidelijk wat dat – vooral aan de zuidkant – moet betekenen. De Omgevingsvisie moet veel duidelijker aangeven wat hier wel en niet mogelijk is. En voorwaarden benoemen om de groene en recreatieve waarde van de grotendeels parkachtige rand te beschermen. Zie ook hierboven het onderdeel over onduidelijkheid van de oranje/bruin en groene zones. **O. Groen rondom de Experimentele flats**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Experimentele flats in zijn een zeer gewaardeerd woonmilieu in Overvecht-Noord. Tussen de flats is een park aangelegdet een kleinschalige structuur dat mede door bewoners wordt onderhouden. De flats hebben, samen met het park recent de status van Modern Architectonisch Monument gekregen. De Omgevingsvisie laat de optie open om de fietsverbinding door Park de Gagel na oversteek van de Carnegiedreef ‘rechtdoor’ te trekken naar de Amazonedreef. Dat zou de kleinschalige opzet van het park tussen de flats doorbreken. En de fietsroute zou vlak langs de naastliggende flats lopen. De bewoners zijn hier fel tegen. Naar onze mening moet dit waardevolle groen en woonmilieu niet belast worden met een fietsroute. De Omgevingsvisie moet alternatieven vinden om de fietsroute vanuit Park de Gagel door te trekken. Daarvoor zijn in overleg met de Fietsersbond al voorstellen gedaan. Er ligt ook een kans om groen toe te voegen en (nog) meer samenhang te krijgen in dit waardevolle woonmilieu. De Experimentele flat Trinidaddreef wordt nu van de andere flats gescheiden door de sterk versteende strook van deTrinidaddreef en Marowijnedreef. Volgens de Omgevingsvisie zou de Marowijnedreef als doorgaande autoroute moeten verdwijnen. Dat biedt een mooie kans om de Trinidaddreef flat te verbinden met de aangrenzende Experimentele flats en ook de groenstructuur door te trekken. Verbetering van groen, parken en groenstructuur wordt in de Omgevingsvisie makkelijk verbonden aan het concept ‘Ogen op het Groen’. Dat is een wat versluierende manier om te pleiten voor meer sociale controle en interactie door woningen in de groenranden te bouwen. Dat zou leiden tot meer sociale veiligheid. Wij zijn zeer kritisch over dit idee. Goed en sociaal veilig groen wordt vooral bepaald door inrichting (voldoende overzicht), goed onderhoud en actief beheer. En toezicht waar dat nodig is. Dat mag niet op conto van bewoners geschreven	

Nr.	Reactie	Antwoord
	worden in nieuwe huizen, die in de groene randen gebouwd worden. Dat zal bijna altijd een deel van de groene structuur afnemen. Wij bepleiten grote terughoudendheid. Waar zoiets wel mogelijk en misschien ook gewenst kan zijn, zal het sterk afhangen van de specifieke situatie en altijd heel zorgvuldig maatwerk vragen. Vraag gebruikers van het groen wanneer en waardoor ze zich niet veilig voelen. **P. Natuurgebied Zuilen** Voor het Natuurgebied Zuilen wordt een visie gemaakt. Het is een waardevol gebied voor Overvecht. De Omgevingsvisie benoemt dit ook. Kansen en aandachtspunten specifiek voor Overvecht zijn voor ons: • Betere oversteekbaarheid van het aangrenzende deel van de Franciscusdreef. Dit maakt het gebied beter bereikbaar vanuit het aangrenzende deel van Overvecht. • Versterken van de groene verbinding vanuit het gebied via (o.a.) de Manitobadreef naar de groenzone langs de Floridadreef. Dit kan ook bijdragen aan meer groene elementen op het Bedrijventerrein zelf. • Behoud van het volkstuinen complex Ons Genot, aan de rand van het gebied. De Omgevingsvisie gaf in eerdere concepten aan dat Ons Genot kan verdwijnen en verplaats kan worden naar het Noorderpark. Zodat er op de plek van Ons Genot ruimte kan komen voor buitensport velden. Wij vinden dat zeer ongewenste ontwikkeling. Ons Genot sluit goed aan op het karakter van het Natuurgebied Zuilen. Nieuwe sportvelden op die plek doen dat absoluut niet en werken eerder als aantasting van het groene en rustige karakter. Het zal ook meer autoverkeer opleveren. Ons Genot heeft bovendien een lange traditie op deze plek Het is één van de oudste tuinverenigingen van Utrecht en heeft nog veel kenmerken van een tuincomplex dat ruim 65 jaar geleden is ontstaan. Ons Genot biedt bewoners van Overvecht-Noord - maar ook uit Zuilen en verder weg - de kans om te tuinieren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Q. Noorderpark / Ruigenhoek Het Noorderpark / Ruigenhoek heeft samen met het naastgelegen Fort Blauwkapel een zeer waardevolle rol als groen en ruim buitengebied voor Overvecht. En het heeft grote historische waarde door de forten en elementen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Een zo'n groot groen buitengebied dat direct grenst aan de wijk met veel landschappelijke en recreatieve kwaliteiten is een van de grote 'Parels van Overvecht'. De Omgevingsvisie erkent en benoemt dit maar komt ook met opties die dit karakter kunnen verstoren. Positief in de visie is dat ingezet wordt op beter verbinden en toegankelijk maken van het hele Noorderpark gebied. De plannen voor opwaardering van de NRU zullen daarbij een rol spelen en mogelijk extra kansen bieden. Positief is ook het versterken van zichtlijnen, groene en blauwe (=water) verbindingen tussen dit gebied en van natuurwaarden en recreatieve mogelijkheden. De claim dat in het Noorderpark flink wat hectaren groen toegevoegd wordt, is naar onze mening discutabel. *Het hele gebied is al groen!* Maar misschien wordt bedoeld dat wat nu landbouwgebied is 'groen recreatiegebied' kan worden. Daar kunnen dan kansen liggen, zowel voor recreatie als natuurwaarde. Tegelijk moet zorgvuldig worden omgegaan met het karakter van het gebied. Ruimte, rust en natuurwaarde kunnen goed gecombineerd worden met recreatieve voorzieningen, zolang die dit karakter niet te veel aantasten. De Omgevingsvisie lijkt opties voor bouwen in het Noorderparkgebied uit te sluiten. Daar kunnen wij volmondig mee instemmen. Wij maken ons wel zorgen over de optie of het streven om nieuwe buitensportvelden in het Noorderpark te maken. Dat zou o.i. een sterke aantasting zijn van groen landschap en natuurwaarden. Het past ook niet bij de meer kleinschalige en natuurlijk inpasbare recreatieve functies die er al zijn. Groene sportvelden hebben (net als kunstgras) geen enkele natuurwaarde. Het zal ook een aanzienlijke (auto)mobiliteit	

Nr.	Reactie	Antwoord
	opleveren tussen de wijk en Noorderpark, met een forse belasting van de Gageldijk, die binnenkort ingericht wordt als fietsstraat. **R. Participatie en informatie** Het Wijkplatform Overvecht gaat in haar zienswijze uitgebreid in op participatie en benoemt veel ervaringen en kritische punten die wij zonder meer herkennen. Veel van de stappen in het proces en inbrengen naar het programmateam (o.a. via het Procesoverleg op de Seinedreef, deelname aan bijeenkomsten van de Visiedenkers en deelname aan de brede bewonersbijeenkomsten) hebben we gezamenlijk gedaan of meegemaakt. De soms zeer kritische punten die het Wijkplatform in haar zienswijze benoemt kunnen we in de meeste gevallen als Bewonersplatform onderschrijven. Dat geldt ook voor de evaluatie van de participatie door de Werkgroep Verkeer. Naar beide zienswijzen verwijzen we. Samengevat constateren wij onderstaande hoofdpunten. In het proces van de Omgevingsvisie is veel ruimte gemaakt voor participatie, o.a. door het houden van bewonersenquêtes, bijeenkomsten met de groep Visiedenkers, brede informatiebijeenkomsten in verschillende delen van de wijk, waarbij ook ingezoomd kon worden op de ambities en mogelijke gevolgen voor de deelgebieden. Daarbij zijn zeker veel reacties van bewoners opgehaald en ook meegenomen. Deels hebben die geleid tot bijstellen of verduidelijken van de eerste conceptversies. Maar veel zaken zijn naar onze mening ook niet opgepakt, en wellicht ook terzijde geschoven omdat het niet paste in de voorkeursopties van de gemeente. ***Is er behalve gehoord ook voldoende geluisterd?*** • Vanaf het begin was duidelijk dat de keuze HOV as en verdichting langs die as als structurerend principe voor de Omgevingsvisie nauwelijks ter discussie zou komen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Voor veel bewoners strookte deze keuzes ook niet met de eigen ervaringen en hun ideeën over wat er nodig is om een betere wijk te maken, maar de ruimte om tot echte alternatieven te komen was er (naar onze ervaring) niet of zeer beperkt • Variant 2 uit de MER is structureel onderbelicht waardoor het nauwelijks een rol kon spelen in de meningsvorming en discussies vanuit bewoners • Vraag is ook of veel bewoners dit in de veelheid van informatie zelf goed konden terugvinden en (vooral) waarderen of beoordelen op haar waarde als alternatief. • Niet specifieke beantwoording op ingebrachte punten, zeker ook in gezamenlijke overleggen van Wijkplatform en Bewonersplatform en Werkgroep Verkeer met het programmateam • Teleurstellende ervaring in uitwisseling van Adviesgroep NRU en Programmateam. Er werd weinig gedaan met de inbreng, toelichtingen over afstemming met NRU plannen bleven vaag en gaven inhoudelijk ook weinig vertrouwen over vervolg (zie ook de opmerkingen hierover in de zienswijze van de Werkgroep Verkeer) • Slechte kaarten, slecht leesbaar om meer dan een globaal idee te krijgen en te kunnen beoordelen wat er precies bedoeld wordt, wat voorstellen of gevolgen zijn • Op meerdere plekken in het document, teksten onvolledig of niet voldoende duidelijk, vooral om mogelijke consequenties in beeld te brengen.	
536	Namens Solgu heb ik een inloopbijeenkomst over de omgevingsvisie bezocht en nadere informatie gevraagd. De aanwezige ambtenaren konden slechts globaal en in grote lijnen informatie geven.	Wij zullen dit meenemen in de uitwerking van de omgevingsvisie Overvecht in de diverse projecten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De hoeveelheid tekst in de documenten is te groot om voor 20 mei door te nemen terwijl de plannen grote consequenties hebben voor de leefbaarheid van mensen in Overvecht. Het is bekend dat ontwerpers te weinig kennis hebben van mensen met een beperking en bij planvorming uitgegaan wordt van de gemiddelde mens. Solgu verzoekt de gemeente om bij alle verdere planvorming eerst naar de gevolgen voor mensen met een beperking te kijken. We vertrouwen er op dat er volledig volgens de Utrecht Standaard Toegankelijk wordt gewerkt. Zowel voor wonen en voorzieningen als voor de openbare ruimte. Hoewel nog niet te overzien is hoe de leefbaarheid van het nieuwe Overvecht is voor mensen met een beperking zijn er wel een aantal zaken over te zeggen. We vertrouwen er op dat u dit meeneemt in de planvorming. We hopen dat Solgu in staat wordt gesteld om met de gemeente Overvecht beter toegankelijk te maken voor mensen met een beperking. Hierna op hoofdlijnen onze reactie op het ontwerp-omgevingsvisie **Proces** Mensen kunnen nog onvoldoende overzien welke gevolgen alle veranderingen voor hun betekenen. Daarnaast zullen de veranderingen in vele deelprojecten worden opgedeeld met aparte projectleiders en diverse ontwerpe s, architecten en ontwikkelgroepen. Het is noodzakelijk dat allen goed van start gaan en goed geïnformeerd en geïnstrueerd worden over alle afspraken die er in Utrecht reeds zijn en verplicht worden conform die afspraken te werken: Werk volgens de Utrecht Standaard Toegankelijk en start met een goed participatieproces waarbij eerst expliciet de wensen en behoeften van mensen met een beperking worden verzameld. Zorg dat ontwikkelaars en projectleider vooraf op de hoogte zijn van reeds gemaakte afspraken over toegankelijkheid en noem deze expliciet in de omgevingsvisie.	Toegankelijkheid vraagt blijvend aandacht. In de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in diverse projecten zullen ook de voorwaarden met betrekking tot toegankelijkheid worden meegenomen. De gemeente zal belangenorganisaties zoals Solgu hierbij betrekken en de werkgroep wonen zullen we bij concrete projecten betrekken. Bij het ontwerpen volgen we het Handboek Openbare Ruimte/ Voetpaden voor iedereen. Ontwerpen worden getoetst in de BING. Solgu is ook agendalid van de BING. Daarbij werken we op dit moment aan beleid voor de voetganger in Utrecht. In Overvecht blijft het mogelijk om met de auto te gaan en dicht bij huis te parkeren, zeker ook voor mensen die slecht ter been zijn. Alle adressen blijven gewoon bereikbaar voor wmo-vervoer. Waar nodig zijn/worden AGP's gerealiseerd. Verder zetten we vooral in op het verbeteren van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dit is ook voor mensen met een beperking belangrijk. Wie in de toekomst allemaal gebruik mag gaan maken van de HOV baan is nu nog niet bekend. Dat zal in de uitwerking verder worden bekeken. Dat geldt ook voor de mogelijkheden voor het wmo-vervoer. Solgu en U op leeftijd zijn belangrijke adviesorganisaties. Wij zullen deze bij vervolgprojecten betrekken voor advies.

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. Wonen en voorzieningen Toegankelijkheid van nieuwbouw woningen laat nog veel te wensen over. Bouwpartijen komen eerder gemaakte Utrechts afspraken nog steeds niet na. Afspraken betreft bezoekbaar en aanpasbaar bouwen waar de werkgroep wonen de gemeente eerder op heeft gewezen. Daarnaast is het aanbod aan toegankelijke woningen voor mensen met een beperking ook nog altijd te laag en de wens is om nu bij de nieuwbouw een inhaalslag te maken. Zorg dat de woningen drempelloos aansluiten op de omgeving en zorg dat de inrichting van de omgeving voldoet aan criteria uit 'Voetpaden voor iedereen'. Solgu nodigt de gemeente uit om hierover vooraf met de werkgroep wonen in gesprek te treden. **3. Groene en prettige buurten** Veel stadsparken zijn niet of onvoldoende toegankelijk voor ouderen en mensen met een beperking. Criteria uit Voetpaden voor iedereen' uit het Handboek Openbare Ruimte worden daarbij genegeerd. We verzoeken de gemeente om hogere eisen te stellen aan het groen in alle buurten. We adviseren bij de inrichting de criteria van Groen & Handicap te hanteren. https://natuurzonderdrempels.nl/ **4. Verkeer en bereikbaarheid** Het Solgu maakt zich ernstig zorgen over de mobiliteit van mensen met een beperking in het nieuwe Overvecht. Zij zijn namelijk vaak afhankelijk van de auto of vervangend openbaar vervoer zoals wmo-vervoer (regiotaxi) en Valys. Nu is er nog voldoende parkeergelegenheid met een te beperkt aanbod van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (AGP's). Het betaald parkeren met de inkrimping van het aantal parkeerplaatsen en de demografische ontwikkelingen zullen de druk op de AGP's alleen maar doen toenemen. Een forse uitbreiding van AGP's is noodzakelijk om Overvecht bezoekbaar en bewoonbaar te houden en mobiliteit van	

Nr.	Reactie	Antwoord
	mensen met een beprking te garanderen. Voor het vervangend openbaar vervoer stellen we voor om de HOV baan ook voor hen open te stellen en zo te voorkomen dat deze vervoersdiensten net als het andere autoverkeer via grote omwegen moet rijden. **5. Stakeholderbetrokkenheid** Betrek Solgu en U op Leeftijd bij alle deelprojecten en organiseer regelmatige bijeenkomsten met stakeholders, inclusief vertegenwoordigers van mensen met een beperking, om feedback te verzamelen en het beleid bij te sturen. Zorg voor duurzametoegankelijkheidsverbeteringen.	
537	Ik wil graag reageren op de voorgenomen plannen van een wandel-fietstunnel ter hoogte van de Prof Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De nieuwe fiets- wandelroute zorgt ervoor dat de huidige verkeersstromen vanuit de tunnel bij Tiberdreef/Mr Trikade, voetgangerstunnel station Overvecht en de spoorwegovergang bij de Eykmanlaan onnodig worden versnipperd en doorgeleid door **de woonwijk** Tuindorp. Huidige situatie: De wijk Tuindorp is een woonwijk waar naast 3 basisscholen, 1 middelbare school en 2 kerken geen andere diensten worden aangeboden dan het alleen huisvesten van bewoners (sociale huur, huur en koop). Faciliteiten als winkels, tankstations, huisartsen, apotheek, horeca, sportverenigingen, parkeren etc bevinden zich allen buiten de schil van de Eykmanlaan - Kardinaal de Jongweg - Mr Tripkade. Het noorden van Tuindorp kent thans een uitstekende Oost-West verbinding middels de Albrecht Thaerlaan. Deze laatste staat ook in verbinding met het treinstation Overvecht met een tunnel naar Overvecht. De wijk Tuindorp is vanuit de huidige schil op tenminste 10	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	punten per fiets/auto te benaderen van het Noorden, Oosten, Zuiden en Westen. Conclusie: vanuit het maatschappelijke nut zijn er thans geen aanwijsbare reden om de huidige in- en uitvalswegen van Tuindorp uit te breiden. <u>Bezwaar bewoners:</u> De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: - Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en verspilling van belastinggeld.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg. Ik hoop dat u mijn zorgen serieus neemt en het plan herziet. Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. Op dit moment zijn er rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf. Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat mijn inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, wil ik u verzoeken dit gedeelte van het plan te schrappen.	
538	- inzet op verkeersveiligheid door het beperken van hardrijdend verkeer juichen wij toe. Het eventueel afsluiten van buurten zou daar bij kunnen helpen en is wat ons betreft een goed idee. Daarbij is het wel prettig als de rondweg goed bereikbaar is en er ingezet wordt op goede doorstroming. Ook is het fijn als de bussen die niet als HOV bestempeld zijn doorrijden naar bijvoorveeld Centraal Station zodat een overstap niet noodzakelijk is. - we begrepen dat er ingezet wordt op het vervangen van het asfalt door klinkers. Dit hebben wij alleen mondeling gehoord en zien we niet terug in de stukken. Dit zouden we heel graag terug zien in onze wijk. Het draagt bij aan de verkeersveiligheid en uitstraling.	We werken ook aan plannen voor de rondweg (NRU en A27). De precieze lijnvoering van het openbaar vervoer moet nog uitgewerkt worden. Lijnvoering, frequentie, etc worden bepaald door de provincie en vervoerder. Hoe wij in om willen gaan met parkeren in Overvecht is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Het aanbod deelvervoer in Overvecht is inderdaad nog relatief beperkt. We werken aan uitbreiding van het aanbod.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- ook over een autoluwe wijk zijn wij erg enthousiast. Minder autos en parkeerplekken op straat en meer openbare ruimte voor verblijven, groen, fietsen en voetganger zou erg prettig zijn in deze door de auto gedomineerde wijk. Belangrijk is dat je nog wel dichtbij huis kan blijven parkeren. Het verminderen van autobezit en deelvervoer zouden meer gestimuleerd kunnen worden, dat is nu nog erg beperkt in overvecht. - Groen is een belangrijke waarde in overvecht en moet echt behouden blijven en het liefst versterkt worden. Dat zien we ook terug in de omgevingsvisie. Belangrijk om niet te bouwen in de kwalitatief groene zones zoals parken. Liever versterken en uitbreiden van het groen en ommetjes te creëeren zoals bijvoorbeeld een ommetje bij park de gagel, shanghaipark en klopvaart. Wij hopen heel erg dat er aan deze ambities vervolg wordt gegeven en er snel middelen beschikbaar komen om er uitvoering aan te geven.	We denken dat u reactie m.b.t. groen in lijn is met wat er nu in de omgevingsvisie staat. Het groene ommetje tussen Shanghaipark, park de Gagel en Klopvaart bestaat al.
539	In uw plan staat dat volkstuinvereniging Ons genot een zoekrichting is om van dit stuk grond 3 a 4 voetbalvelden te maken, als er op bestaande sportvelden geen ruimte gevonden kan worden. Mijn bezwaar daarop is, als dat doorgaat u een speciaal gebied op meerdere manieren kapot maakt. Bovendien bent u dan is strijd met uw eigen doelstellingen om een meer biodiverse groene omgeving te maken, sterker nog in mijn visie hebben we op het terrein van Ons Genot het beeld gecreeerd wat de raad voor ogen heeft. **Bij het ombouwen van de tuinvereniging naar een voedbalveld maakt u kapot:** 1. de biodiversiteit aan planten en dieren in onze sloten met wadies die zorgen voor wateropvang tijdens harde regenbuien bestaan uit en grote hoeveelheid aan planten en dieren. zoals de ringslang kikers salemanders; Hoe gaat u voor voldoende wateropvang zorgen in de wijk overvecht als de wateropvang op ons genot verdwijnt?	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”. Het nieuwe fiets- en wandelpad over het terrein van 'Ons Genot' waar u aan refereert moet worden gezien als een zoekgebied voor een betere

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. de veelvoud aan planten en dierenleven die zich in ons gebied bevindt (ook planten en dieren van de rode lijst); zie waarnemingen.nl gebied Ons Genot Hoe verantwoord u zich door biodiversiteit te vernietigen bij de aanleg van grasvelden. 3. de veelheid aan bomen zowel oud historisch als vele jonge fruitbomen; Hoe zal de hoofdstructuur van de bomen eruit gaan zien? Wat gebeurt er met de 4 historische bomen bij het kantine gebouw ? En wat gebeurt er met de 2 zeldzame edelzilversparren die op het terrein staan? 4. Op de vereniging zijn we 95% circulair dus er wordt weinig groenafval op ons terrein geproduceerd. 5. De vereniging heeft een diversiteit aan mensen uit alle lagen van de bevolking die samen de vereinging maken, het zijn geen individualisten die alleen hun eigen tuin bewerken. Kunt u uitleggen wat een voetbalvereniging “vermeend” meer algemeen belang is dan een tuinvereniging? 6. De vereniging Ons Genot is een mooie overgang naar het natuurpark oud zuilen. Ons genot is een deel van de corriedor tussen natuurgebied oud zuilen naar het noorderpark. Hoe wilt u de corridor funtie handhaven als Ons Genot een voetbalveld wordt? 7. De vereniging is een openbaar terrein waar niet leden welkom zijn om te wandelen en van ons park te genieten. (in uw plan wordt er gesuggereerd dat Ons Genot niet openbaar zou zijn. **Bij behoud van de vereniging zie ik dwars over het terrein een nieuwe fiets en wandelpad.** 1. Waarom is er een nieuw fiedspad nodig als rond om het tuinpark Ons Genot al fietspaden zijn ?	fiets- en wandelverbinding. De exacte ligging van een fiets- en wandelpad is vanuit de omgevingsvisie nog niet bekend. In het startdocument van Natuurgebied Zuilen wordt hier al wel concreter op ingegaan. Zie ook --> https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/64684e14-958d-4da2-967d-97829ea36ac7?documentId=4c59bf07-0f83-4c1d-b2ac-5440b7a67045&agendaItemId=a36d6ae5-9a07-4207-8112-2a02f73a47e0 In het startdocument van Natuurgebied Zuilen wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande fiets- en wandelpaden om 'Ons Genot' heen. Daar wordt niet uitgegaan van een fiets- en of wandelpad over het terrein heen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. Als er een wandelpad over het terrein komt op de manier dat het getekend is zal aan de achterkant de vereniging Ons Genot ontsloten moeten worden. Dit vergroot de onveiligheid Hoe denkt u dit op te lossen? Op basis van de bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen de omgevingsvisie Overvecht 2040 **Ik verzoek u met inachtneming van mijn zienswijze de amateurstuinvereniging Ons Genot te schrappen als zoekrichting voor sportvelden.** Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.	
540	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van	aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.

- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.
Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide

Nr.	Reactie	Antwoord
	wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en	

Nr.	Reactie	Antwoord
	verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.	

Nr.	Reactie	Antwoord

- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug

Nr.	Reactie	Antwoord
	verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
541	De nieuwe omgevingsvisie voor de wijk Overvecht is een heel boekwerk geworden, wat voor een hoop mensen niet te volgen is. Voor ons als aanwonende van de Gageldijk leek het in eerste instantie geen spectaculaire plannen te bevatten voor onze percelen. Wel nog	Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van

Nr.	Reactie	Antwoord
	meer vergroenen en eventuele opwekking van duurzame energie. En indirect meer drukte op de N230 door het omleiden van het verkeer uit de wijk en de extra bebouwing. Bij het doorspitten van de plannen schetste onze verbazing dat er in onze straat gezocht wordt naar extra sportmogelijkheden als tennis en voetbalvelden. Wat bijzonder is gezien het groene aangezicht wat de straat moet hebben maar ook de extra verkeersdruk wat dit op de Gageldijk genereert. Waarom wordt voor deze locatie gekozen ipv bijvoorbeeld de autoboulevard? Wellicht is buiten de plankaart mij andere ontwikkelingen ontgaan die in de bijlagen zijn gemeld. Zijn er ook ontwikkelingen genoemd/bedacht voor ons perceel? (Gageldijk 104C). Waarom wordt er in deze visie niet eventueel gelijk met de bewoners gekeken of er wellicht nog andere bestemmingen of mogelijkheden zijn op hun perceel? Maar verloopt dit via een visie?	sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. Er zijn geen concrete ontwikkelingen voor uw perceel.
542	Fijn dat er plannen worden gemaakt voor de wijk Overvecht en dat wij als bewoners daar een reactie op kunnen geven. Ik denk dat het heel goed is dat er een impuls komt voor de wijk. Het biedt kansen voor huidige én nieuwe bewoners van de wijk en is belangrijk voor de aanpak van het tekort aan woningen in dit deel van Nederland. Ik woon zelf ruim vijf jaar in de wijk Antoniuskwartier. Uiteraard heb ik ook een aantal zorgen. Vanuit mij zijn er zorgen over de leefbaarheid rondom de Einsteindreef als gevolg van de huidige inrichting, het toenemende verkeer en de geplande hoogbouw. De Einsteindreef is nu al een belangrijke verkeersader voor Overvecht en voor verkeer dat van en naar de stad rijdt. De huidige inrichting nodigt uit tot hard optrekken en remmen door	We streven naar een betere inrichting van de Einsteindreef. Het gaat om versmallen en bundelen en het verbeteren van de oversteekbaarheid. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 is een fasering opgenomen. Voor 2030 verbeteren we de oversteekbaarheid met eenvoudige maatregelen. In de periode 2030-2035 is een herinrichting gepland. Bij het maken van de plannen voor de herinrichting zullen bewoners en andere belanghebbenden betrokken worden. De gebieden langs de Einsteindreef hebben deels de aanduiding "stedelijke buurten" en deels de aanduiding "Centrale as" of "hoogstedelijk". De omgevingsvisie geeft per kleur type gebied spelregels waarbinnen een transformatie kan plaatsvinden. Of, hoe en wanneer de

Nr.	Reactie	Antwoord
	luidruchtige auto's en motoren. Daarnaast vind ik de huidige inrichting onzinnig omdat er een groot middenstuk is dat nu nergens voor wordt gebruikt. Dat kan mooier en beter! Wanneer of onder welke voorwaarden pakt de gemeente de herinrichting van de Einsteindreef aan? Op welke manier is de gemeente van plan om de bewoners te betrekken daarbij? De Einsteindreef wordt in de Omgevingsvisie als hoog stedelijk aangeduid. Het is op dit moment moeilijk voor te stellen hoe de Einsteindreef transformeert qua woningbouw als gevolg van deze omgevingsvisie. Gaat er nog een rij gebouwen voor de bestaande bebouwing komen (dus in het bestaande groen)? Gaat er gesloopt worden op de huidige locaties en komt er hoge nieuwbouw voor in de plaats? Hoe denkt de gemeente hierover? Sowieso zal aanvullende woningbouw ook verkeer aantrekken van nieuwe bewoners. Hoe denkt de gemeente dit op te vangen in het mobiliteitsplan? Voor iedere nieuwe of getransformeerde bebouwing op de hoek van de Einsteindreef – Paranadreef zijn bezonning op de Londrinadreef (ochtendzon), alsmede inkijk en uitzicht belangrijke aandachtspunten. Hoe worden bestaande bewoners in de toekomst betrokken bij specifieke woningbouwontwikkelingen op de Einsteindreef? Het is goed dat er nieuwe HOV-verbindingen komen vanuit Overvecht naar verschillende belangrijke plekken in Utrecht (centrum, Leidsche Rijn, Science Park). Dat maakt Overvecht een stuk aantrekkelijker om te wonen én het stimuleert om het OV te pakken en niet de auto. We kunnen echter niet verwachten dat alle Overvechters van de een op andere dag massaal de auto laten staan in ruil voor een HOV-verbinding en betere fietspaden. De verbetering van het OV en de fietspaden zal alleen al nodig zijn om de toename van het verkeer enigszins op te kunnen vangen. Er zal ook flankerend beleid moeten komen als lagere parkeernormen voor de nieuwbouw, deelauto's etc.	gebieden precies gaan transformeren is nog niet duidelijk. Verandering kan zowel door middel van aanpassing bestaande bouw, sloop-nieuwbouw als door het toevoegen van nieuwe bebouwing. De omgevingsvisie biedt wel de mogelijkheid om ter hoogte van de Kaap Hoorndreef te bouwen in het groen langs de Einsteindreef. Daarbij is de ambitie dat er ook robuust en verbeterd aantrekkelijk groen blijft. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Bij de uitwerking van de omgevingsvisie in concrete projecten volgen we het Utrecht Planproces. Over ieder plan of initiatief wordt apart besloten. Bewoners, omwonenden en andere belanghebbenden worden hierbij betrokken conform de participatieleidraad 'Samen stad maken' en volgens de afspraken die vastgelegd zijn in het Wijkakkoord Overvecht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Net zoals dat in andere delen van Utrecht al gebeurt. Hoe denkt de gemeente hierover? Ik ben ook benieuwd hoe het staat met het debat over de Noordring. Is de gemeente nog steeds voornemens om dit onderwerp met de provincie en het Rijk op te pakken? Of gaat daar niets meer gebeuren? Tenslotte wil ik nog iets meegeven over de rol van de gemeente. Mijns inziens eindigt die niet bij het neerleggen van deze Omgevingsvisie. Nee, het echte werk begint daarna pas. Het werven van ontwikkelaars, het beoordelen van plannen, het toezien op participatie én vooral ook het overzien van de integraliteit van de ontwikkelingen. Ik wil voorkomen dat we er op 10 plekken tegelijk ontwikkeld wordt zonder dat daar coördinatie of regie op zit vanuit de gemeente. Wat gaat de gemeente organisatorisch en bestuurlijk inrichten om de komende 10-15 jaar regie te voeren op de ontwikkelingen in Overvecht? Graag hoor ik daar meer over.	Er is een breed pakket nodig om tot een mobiliteitstransitie te komen. Dit heeft de gemeente opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040. De omgevingsvisie gaat vooral in op de ruimtelijke maatregelen. Op dit moment wordt onderzocht hoe de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) er in de toekomst uit moet zien. Dit doen we samen met de provincie en Rijk en in samenhang met de plannen uit de omgevingsvisie en de plannen voor de A27. Het klopt dat het echte werk nu gaat beginnen. In de uitvoeringsstrategie onderdeel Samenwerken ontwikkelen en Samenwerken hebben we een eerste aanzet gedaan hoe we uitvoeren willen geven aan de omgevingsvisie. Als gemeente moeten we de regierol nemen zodat ontwikkelingen in samenhang tot stand komen.
543	Mijn maag draait om bij de gedachte dat het unieke stukje natuur dat Ons Genot met veel plezier en inzet van alle leden beheert, vervangen zou kunnen gaan worden door een sportterrein. Een sportterrein met -naar verwachting- kunstgras en lichtmasten en alles wat daar nog meer bij hoort. Ik zou er natuurlijk een heleboel wetenschappelijke rapporten tegen aan kunnen houden, maar ik mag aannemen dat u die zelf kunt opzoeken. Ik noem hieronder enkel de onderwerpen die mij na aan het hart gaan, om te beginnen bij de bodem. Die gaat dood onder een sportterrein, en daarmee verdwijnen niet alleen de bodemdieren, maar ook de insecten, de vogels, kleine zoogdieren etc.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als ik er een snel rekensommetje op los laat dan kom ik tot de slotsom dat de gemiddelde gebruiksduur van een sportterrein per persoon zo'n 6 uur per week is, terwijl een persoon in de volkstuin gemiddeld zo'n 10 - 20 of meer uur in de tuin aanwezig/bezig is. En bezig zijn in een tuin is bewegen van je hele lijf en leden, het onderhouden van je mentale gezondheid. Bezig zijn in de natuur is goed voor je geest en de rust en stilte die je bij Ons Genot kunt ervaren, zo vlak bij de lawaaierige stad, vind ik uniek. En dan reken ik het sociale aspect nog niet eens mee: contacten/uitwisseling tussen alle leeftijden, van kleintjes in de speeltuin tot 90-jarigen die nog steeds ! actief zijn en alles wat daar tussen zit. Wat kinderen -en volwassenen- leren op zo'n natuurterrein behelst iets meer dan één specifieke sport. Het terrein waarop Ons Genot zich bevindt is al 70 jaar een uniek natuurgebiedje met een enorme biodiversiteit. De (bodem)dieren, insecten, vogels, bomen, planten, kortom de enorme verscheidenheid aan alles wat er groeit en bloeit, is hartverwarmend. Hoe kun je dat nou vernietigen? Dat staat toch haaks op een maatschappij die er langzaam maar zeker van doordrongen raakt dat we niet zonder 'natuur' kunnen? Hoe mooi is het dat naast een 'stil gebied' een enorm biodivers terrein ligt als buffer naar het naastliggende industrieterrein? Een 'stil gebied' dat niet alleen druk bezocht wordt door wandelaars, joggers, fietsers maar ook een heuse ooievaarskolonie huisvest? Ik ben van mening dat elk individu op zijn of haar manier een stukje kan (en zou moeten) bijdragen aan een betere leefomgeving. Of dat nou afval scheiden is, minder vlees eten, aardig zijn voor je buren etc. Mijn overtuiging, mijn hart, ligt bij de natuur: het onderhouden en beter maken van de aarde. Het is op dit kleine stukje aarde dat ik voor mijn gevoel een bijdrage kan leveren aan het klimaatprobleem. Ik geloof in de (herstel)kracht van de natuur, en natuur vernietigen hoort daar wat mij betreft zeker niet bij. Ik kan op deze manier voorzien in mijn eigen, gezonde, voedsel in plaats van afhankelijk te zijn van wat er in de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	supermarkt wordt verkocht. Dat geeft mij een enorm goed en rijk gevoel. Ik wil bij deze dan ook bezwaar aantekenen tegen het feit dat de Gemeente denkt zo'n waardevol terrein als Ons Genot te kunnen vervangen door een sportterrein. Of anders gezegd: hoe denkt de Gemeente zo'n uniek biodivers terrein na 70 jaar even te kunnen verplaatsen naar een monocultuur langs de snelweg? Dat staat zoals eerder gezegd haaks op maatschappelijke ontwikkelingen en is volgens mij ook niet in overeenstemming met het eigen beleid van de Gemeente (SDG)?	
544	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening da een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. Ontbrekende onderbouwing Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een partieipatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers wanzienlijk te	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkorten, Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welkereistijd ingekort worden, Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geef geen uiteenzeiting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechthrug. De onderbouwing ontbreekt miet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER 1s ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving, niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit e nemen over een mogelijke brug of een gedetailleerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2 Mobiliteit -De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond	bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geeft aan dat Getsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij Zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. - Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug, loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervalgroute vaor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (1I)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fretsvehindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. - Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwemhad De Kwakel en Shoppingeenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. Veiligheid	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid, Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. -De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen, Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? -Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing, daarvoor ontbreekt vooralsnog, Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug, Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsviswe opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. -Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op cen slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	-De ruimtes onder de J.M. de Muinek Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4, Natuur Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het ereeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen vaar een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. -Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark ts gevestigd. In het bestemmingsplan van het Nifiarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vast houdt en niet in het gebied bouwt. -Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. - De brug zal voorde veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. -Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers,	

Nr.	Reactie	Antwoord
	zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt ven obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en teder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. - Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. Recreatie De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parcl. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken, -In het Visiedoeument Veehtoevers staat het belang beschreven van de eultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die daor de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de eultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	-Er is veel geïnvesteerd in het Nifarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken - Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. -De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barnère vormen in de beide parken. - Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recreatie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug, over de Vecht. Alternatieven Hoewel Overvecht mm statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: -De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een	

Nr.	Reactie	Antwoord
	toegang tot een groengebied. Door te investeren in de innchting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. - De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn.	
545	Wij, de leden van Tuinvereniging "Ons Genot", komen met bezorgdheid en een gevoel van urgentie tot u over de plannen van de gemeente om het bestemmingsplan van ons geliefde tuinencomplex te wijzigen ten gunste van de aanleg van sportvelden. Dit complex, dat al 70 jaar een groene oase is, speelt een centrale rol in onze gemeenschap en herbergt een rijkdom aan biodiversiteit. Wij beheren 190 tuinen waaruit niet alleen groente en bloemen voortkomen, maar die ook onderdak bieden aan uilen, veenmollen, zangvogels, spechten, eekhoorns en verschillende soorten salamanders. Het voorgestelde plan dreigt deze biotoop te vernietigen, wat niet alleen de biodiversiteit schaadt maar ook tegenstrijdig is met het beleid van de gemeente om natuurlijke habitats te beschermen. De afgelopen decennia hebben wij, als gemeenschap van tuinders, niet alleen in onze tuinen geïnvesteerd maar ook in structuren zoals tuinhuizen, kassen en gespecialiseerde beplanting. Deze investeringen vertegenwoordigen een aanzienlijke materiële en emotionele waarde. Bovendien, zoals uiteengezet in de ontwikkelplannen voor Overvecht, is het behoud van dergelijke unieke natuurlijke biotopen essentieel voor de aantrekkelijkheid van onze wijk. Het zou tegenstrijdig en destructief zijn om dit enige unieke natuurlijke biotoop te vervangen door sportvelden, waarmee een uniek stukje Overvecht verloren zou gaan.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij vragen daarom dringend uw heroverweging van deze bestemmingswijziging. Wij nodigen u uit om ons tuinencomplex te bezoeken, om zelf de waarde ervan te zien, niet alleen voor onze gemeenschap maar ook voor de ecologische diversiteit en schoonheid van onze wijk. Mocht het plan toch doorgang vinden, dan verzoeken wij duidelijkheid over hoe de gemeente compensatie zal bieden voor de verliezen die wij als leden zullen lijden. Wij vertrouwen erop dat u de belangen van alle betrokken burgers zult wegen en de juiste beslissing zult nemen om deze groene erfenis te bewaren.	
546	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. Mijn jongste dochter leert net fietsen en zwabbert door de straten van onze mooie wijk. Ik houd mijn hart vast als de straten drukker worden door scootertjes en fatbikes. Dit gaat zeker tot irritatie leiden. Tuindorp is erg kinderrijk, en de relatieve verkeersveiligheid is juist voor velen een reden geweest om hier te gaan wonen. Het karakter van de wijken is zodanig verschillend dat de impact op onze wijk erg groot zal zijn als dagelijks verkeer van Overvecht door onze wijk zal komen. Ook zal het mogelijk tot meer criminaliteit kunnen leiden. Dit is in het verleden al aangetoond toen de doorgang onder het spoor is afgesloten met poortjes. Dit heeft diefstal aanmerkelijk doen afnemen. Het openen van de tunnels zal deze mogelijk weer doen toenemen. Tenslotte lijkt mij dat de huidige doorgangen van Overvecht naar het centrum al voldoende zijn, dus de toegevoegde waarde is beperkt. De	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	tunnels zal voor een beperkt aantal inwoners van Overvecht de reis verkorten, en doordat je op de Tripkade en Eykmanlaan sneller kunt dan door Tuindorp is de gewonnen tijd nihil.	
547	De nieuwe omgevingsvisie voor de wijk Overvecht is een heel boekwerk geworden, wat voor een hoop mensen niet te volgen is. Voor ons als aanwonende van de Gageldijk leek het in eerste instantie geen spectaculaire plannen voor onze percelen. Wel nog meer vergroenen en eventuele opwekking van duurzame energie. En indirect meer drukte op de N230 door het omleiden van het verkeer uit de wijk en de extra bebouwing. Bij het doorspitten van de plannen schetste onze verbazing dat er in onze straat gezocht wordt naar extra sportmogelijkheden als voetbalvelden. Wellicht is buiten de plankaart mij andere ontwikkelingen ontgaan die in de bijlagen zijn gemeld. Zijn er ook ontwikkelingen genoemd/bedacht voor ons perceel 104c ? Waarom wordt er in deze visie niet eventueel gelijk met de bewoners gekeken of er wellicht nog andere bestemmingen of mogelijkheden zijn op hun perceel? Het is een heel boekwerk geworden nagenoeg onnavolgbaar voor menigeen. Gageldijk zo op het eerste gezicht geen spectaculaire plannen voor de percelen gelegen aan de Gageldijk wel samen vergroening en o.a. onderzoek opwekking duurzame energie. Door spittende kwam ik er achter dat gemeld wordt dat er plannen / mogelijkheden zijn voor 3 voetbalvelden i.v.m. de toename van bevolking Overvecht. Wellicht is buiten de plankaart me verdere ontwikkelingen voor de Gageldijk in de bijlage ontgaan. Onderzoek mogelijkheden voor onderstaand open houden voor de woning behoefte. Waarom niet;	Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. Er zijn geen concrete ontwikkelingen voor uw perceel.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de plannen / mogelijkheid open houden voor beperkte woningbouw langs de Gageldijk op de diverse ruime kavels die er zijn. E.a. zou best goed inpasbaar zijn. Waarom niet ; Bestaande gebouwen / schuren op Gageldijk transformeren voor wonen.	
548	De omgevingsvisie Overvecht en in het bijzonder de visie van de gemeente op on tuincomplex ‘Ons Genot’, maakt mij heel erg bezorgd. De kans dat dit prachtige complex na 70 jaar opgeofferd wordt voor een aantal voetbalvelden zou een groot verlies zijn voor Overvecht. De tuinen op het complex, maar ook de openbare ruimte rondom de tuinen bieden een fantastische recreatiemogelijkheden voor honderden inwoners van Utrecht en van Overvecht in het bijzonder. Voor velen is de opbrengst aan groente en fruit daarboven ook nog eens van belang in hun levensonderhoud. De tuinen zelf vormen bij elkaar een heel belangrijk gebied voor een grote biodiversiteit aan flora en fauna; vogels, insecten, amfibieën (er is een prachtige paddenpoel aangelegd) Zelfs eekhoorns en een gigantische hoeveelheid bodemleven. (Die je op de omringende weilanden niet meer aantreft en die dus veel beter geschikt zijn voor voetbalvelden). Ook buiten de tuinen om is het complex een geliefde recreatieplek voor ouders met kinderen in onze duurzame speeltuin (met levensgroot schaakbord o.a), een jeu d’boulesbaan, het duurzame wormenhotel voor de productie van hoogkwalitatieve compost en als geliefd wandelgebied. (Om de tuinen te bewonderen). Ons Genot is ook de plek waar tientallen vrijwilligers met plezier zorgen voor het onderhoud van de paden, speeltuin, watergangen, paddenpoel, bomen en struiken langs de paden en uiteraard het werk in de kantine en het bestuur.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Kortom het complex van Ons Genot is een fantastische milieuvriendelijke plek, een pareltje in Overvecht met een enorm belang voor milieu, duurzaamheid, biodiversiteit en recreatie. Dat moet je als gemeente Utrecht, in het belang van Overvecht te allen tijde moeten willen behouden. In het vertrouwen dat ons complex ongeschonden zal blijven bestaan,	
549	**Mobiliteitstransitie** Ik heb zelf geen auto, maar ik maak mij wel zorgen over de plannen voor het verminderen van het aantal parkeerplaatsen. 's Avonds zijn er bij mij in de straat vaak te weinig parkeerplekken, waardoor er wordt geparkeerd op plaatsen die daar niet voor zijn bedoeld. Ik heb nog geen gevaarlijke situaties gezien, maar wel onhandige. Het geeft de indruk dat het ontwerp van de openbare ruimte achterloopt op de behoeften van de buurt. Er zijn momenten waarop ik er niet onderuit kom en een auto moet lenen of huren. Op die momenten wil ik wel in de buurt van mijn huis kunnen parkeren. Ook wanneer ik bezoek van buiten Utrecht ontvang wil ik dat ze in de buurt van mijn huis kunnen parkeren. Ik heb het geluk dat ik zelf met het OV naar mijn werk kan en dat ik de extra reistijd kan accepteren omdat ik niet graag achter het stuur zit. Dit is echter niet voor iedereen weggelegd. In de omgevingsvisie wordt gesproken over inclusiviteit, maar als er te veel beperkingen aan bepaalde vormen van mobiliteit worden gesteld, wordt juist een deel van de inwoners uitgesloten. **Energietransitie** In het kader van de energietransitie worden mogelijk windmolens en zonnepanelen gerealiseerd in Overvecht. Het electriciteitsnet ondervindt echter problemen op de piekmomenten van de productie van zonne- en windenergie, waardoor het steeds vaker gebeurt dat het	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We willen Overvecht en Utrecht als geheel graag energieneutraal maken. In Overvecht kan hier zeker een bijdrage aan geleverd worden. Dit wordt onderzocht en uitgewerkt in specifieke projecten. In de digitale beheersystemen van de gemeente staan alle soorten verharding apart vermeld met ieder een eigen onderhoudsregime. Dat zelfde geldt voor assets van water en riolering zoals infiltratievoorzieningen, riolering, gemalen enz.

Nr.	Reactie	Antwoord
	produceren van energie geld kost in plaats van oplevert. Kan er in Overvecht een bijdrage worden geleverd aan het oplossen van die problemen door mogelijkheden te bieden voor tijdelijke energieopslag, zodat we de plaatselijk geproduceerde duurzaam energie optimaal kunnen benutten en er niets van hoeven te verspillen? **Klimaatadaptieve buurten** Zijn er plannen om de ligging van infiltratievoorzieningen te registeren in het omgevingsplan en beperkingen op te nemen voor (graaf)werkzaamheden daarin? Ik weet dat in sommige gemeenten de aanwezigheid van doorlatende wegverhardingen met speciale borden is aangegeven, om te voorkomen dat ze bij graafwerkzaamheden onbedoeld worden vernield en om te voorkomen dat er materialen op worden achtergelaten/opgeslagen die de doorlatendheid zouden kunnen verminderen. Digitaal registeren met duidelijke regels voor eventuele werkzaamheden lijkt mij praktischer.	
550	**Verkeer** Heel opvallend vind ik de wegafsluitingen voor auto's (knip) in de wijken, zoals op de Tigrisdreef. Ik hoorde op een informatiebijeenkomst, dat dit is om sluipverkeer te voorkomen, dat ontstaat door de afsluiting van de Carnegiedreef voor auto's. Ik ben geen fan van de massa's auto's die nu door de stad rijden, dus in principe ben ik niet tegen een knip. Het lijkt me goed als bewoners wat gedwongen worden bv. lopend of met de (elektrische) fiets door de stad te gaan. Wel heb ik enkele vragen en tips. • De 'ring Utrecht' bij Overvecht (Karl Marxdreef/Albert Schweitzerdreef) staat nu in de ochtend al regelmatig vast. In sommige situaties moet ook de Overvechter met de auto naar een ander deel van de wijk (een oudere die naar de dokter gaat, inkopen doen voor een heel gezin, een tweedehands meubel ophalen).	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Zoals tijdens een bewonersavond gezegd gaat de vergroening van Overvecht gefaseerd, maar zijn we er ook continue mee bezig. Voor recente vergroeningsprojecten verwijs ik u graag naar de herinrichting van de binnentuin van de MIX (Camera Obscuradreef), de Orinocodreef of de Pahud de Montagnesdreef. Dit zijn herinrichtingen zoals we ze in de toekomst in Overvecht op veel meer plekken willen realiseren. Maar ook bij het verbeteren van de groeiomstandigheden van bomen kijken we steeds of er meer groen mogelijk is. (zie bijv Elbedreef en Lunenburchdreef).

Nr.	Reactie	Antwoord
	○ Hoe voorkomt u, dat de Overvechter voor deze niet vermijdbare minirit vast komt te staan in de spits op de ring Utrecht Overvecht? Ik ken in Utrecht nog geen situatie waarbij je de snelweg moet gebruiken om naar een ander deel in je wijk te komen. Met de discussie rond bereikbaarheid op de Marnixlaan en 't Goylaan heb ik niet zo vertrouwen meer, dat de gemeente goede inschattingen maakt over grootschalige verkeersaanpassingen. ○ Wanneer u ingrijpende maatregelen neemt door bv. de 'knip' op de Tigrisdreef, dan zou u daar misschien een campagne tegenover kunnen zetten om (elektrisch) fietsen of autodelen te leren kennen. Ik denk dan aan de mogelijkheid de vervoersmiddelen te kunnen proberen, of aan iets als de landelijke campagne 'Zo gefietst'. In Overvecht worden veel onnodige ritjes met de auto gemaakt, omdat de wijk een autocultuur heeft. Soms moet je gewoon eerst kunnen voelen, dat fietsen veel fijner is (als je gezond bent om dat te doen), voordat je andere keuzes maakt. ○ Zelf ben ik een fervent autodeler sinds 2012. Ik gebruik deelauto's van binnen de wijk Overvecht. Mede hierdoor maak ik bewuste keuzes voor hoe ik me verplaats. Als de Tigrisdreef wordt 'geknipt' doet dat mij enerzijds niet zo'n pijn, omdat ik 'mijn' deelauto al aan de andere kant van de knip ophaal en dan het land inga. Soms moet ik van thuis echter nog iets ophalen na de auto te hebben opgehaald. Het zou dan fijn zijn, als ik een auto aan mijn kant van de 'knip' zou kunnen gebruiken, zodat ik niet via de ring Utrecht Overvecht moet omrijden naar mijn woning om daar bv een meubel op te halen, om vervolgens weer de ring op te moeten het land in. Noordelijk van het Gagelpark staan nu echter geen deelauto's. Kunnen die er dan komen? • Wat betreft de toekomstige plannen voor de NRU, wil ik aandacht vragen voor het fietspad langs die weg (stadskant). Ik	De locatie voor de sportvelden in het Noorderpark is indicatief. Het hele Noorderpark is een zoeklocatie. Op het moment dat de huidige sportvelden niet meer voldoen gaan we pas over tot een verdere uitwerking. Nader integraal onderzoek is nodig om te bepalen of en hoe deze functie in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. De visie is om het Noorderpark beter met de stad en de wijk te verbinden. In het Noorderpark zijn een aantal nieuwe wenselijke verbindingen opgenomen (om bijvoorbeeld een kort rondje te maken). Het belang van sport en speelplekken in de openbare ruimte heeft een belangrijke plek gekregen in de omgevingsvisie. Waar sport- en speelplekken gerealiseerd worden en welke soort plekken dit zullen zijn is afhankelijk van de lokale behoefte. Ook bij nieuwbouwplannen. We kijken daarbij naar spreiding over de wijk, variatie in het aanbod en specifieke behoeften van inwoners. Voetbalveldjes zijn daarbij een optie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	fiets daar (Albert Schweitzerdreef) elke dag op 4 meter van auto's die 80km/h rijden. Fietsen is gezond en ik vind dat het verder bevorderd moet worden, maar ik vraag me af, of dit fietspad wel direct langs deze zeer drukke weg moet liggen. Deze weg is eigenlijk een stuk ring Utrecht en ik maak me zorgen wat het effect op mijn gezondheid is/zal zijn vanwege al het fijnstof dat ik dagelijks inadem. Ik wil graag meegeven, dat ik een route meer de wijk in, veel gezonder zou vinden. **Groen/bouwen** • Op een informatiebijeenkomst over de Omgevingsvisie vroeg ik hoe snel de verdere vergroening van de wijk Overvecht zou kunnen, als het gaat om het vergroenen van brede stoepen (uitgaande van: Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Deel A, p53, Klimaatadaptieve buurten). Ik kreeg een eerlijk en reëel antwoord, dat dit gefaseerd gaat en niet meteen kan, o.a. door weerstand van bewoners. Dit stelde mij enigszins teleur. Ik zie in mijn omgeving ware tegeleilanden langs de weg, die geen nut lijken te dienen voor spelen of activiteiten, en die na vergroening snel een oplossing zouden bieden bij hittestress, biodiversiteitsverlies, gevoel van welzijn en waterberging. Zou de gemeente nog eens kunnen kijken of deze kansen sneller verzilverd kunnen worden? • Op p49 van de Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Deel A, staat bij kopje 'Meer ruimte voor veldsport', dat het Noorderpark voor veldsport een zoeklocatie is. Dit is op de kaart noordwestelijk van de fietsbrug naar het Noorderpark. Ik ben zeer voor sportmogelijkheden, alleen vraag ik aandacht voor de rust die (de omgeving van) dit zoekgebied biedt aan inwoners van Overvecht en aan de natuur. Er wordt veel gerecreëerd in het park, en het is de dichtstbijzijnde mogelijkheid de drukte van de stad even te ontvluchten. Als er tot laat geluid, licht en autoverkeer door de sporters komt,	

Nr.	Reactie	Antwoord
	maak ik me zorgen, dat het rustige karakter van dat stuk van het Noorderpark verloren gaat. Door de lange structuur van de weilanden, kun je nu alleen een korte ronde vlakbij de stad, of gelijk een heel lange ronde de polder in, lopen. Uitbreiding van wandelroutes door weilanden, zou recreanten mogelijkheden bieden verder van een eventueel sportveld te recreëren, wat hen dan meer rust zou bieden. • Toen ik in de jaren ’90 in Rotterdam woonde, in Lombardijen, waren er bijna bij alle flats voetbalveldjes, waar ik veel kwam. Als ik in Overvecht Noordoost rondloop, zie ik veel kinderen letterlijk op straat spelen. Er zijn in mijn buurt, noordelijk van het Gagelpark, eigenlijk geen voetbalveldjes. Graag vraag ik bij alle nieuwbouwplannen ook aandacht voor voldoende voetbalveldjes, zeker nu er nog meer bewoners komen. Dit draagt bij aan beweging en wellicht vermindert het verveling onder kinderen/jongeren.	
551	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Wij zijn van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Wij verzoeken u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zullen wij onze zienswijze met u delen. Nadat we zijn ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zullen we dat doen aan de hand van de thema’s Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. Maar eerst moet het van ons hart dat de brug zoals die nu ingetekend is rakelings langs ons huis = Vechtdijk 113 = loopt en door onze tuin. Dat kan toch niet de bedoeling zijn. 1. **Ontbrekende onderbouwing**	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Het lijkt er op dat de route van nergens naar nergens gaat. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit**	voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig	

Nr.	Reactie	Antwoord
	tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen	

Nr.	Reactie	Antwoord

voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.

- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.
- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Maar ook als ruimte om gezellig samen te komen en voor sporters en clinics - zoals wij - om bij regen te schuilen. Niet alles moeten we meteen negatief framen. Maar een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.
- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische

Nr.	Reactie	Antwoord

hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.

- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de

Nr.	Reactie	Antwoord
	vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt zijn wij trots op onze wijk en buurt en vinden wij het	

Nr.	Reactie	Antwoord
	belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. Er zijn daar heel veel mogelijkheden, met speelplekken, rust en recreatie, horeca op een paar boten op de vecht. Je kan er nu al heerlijk wandelen onder de bomen, vooral als het heet is in de zomer. De hoek om, tussen waterzuivering en benzinestation zou het wandelpad dat nu kapotgemaakt is, hersteld kunnen worden. Hier liggen nog veel kansen om er wat moois en gezelligs van te maken. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
552	In dit ontwerp is een mogelijke brug over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat de onderbouwing van het waarom en de voordelen van een dergelijke brug ontbreekt en verzoek u om deze aan te leveren. Hieronder zal ik puntsgewijs mijn zienswijze onderbouwen. 1. **Ontbrekende onderbouwing van de verwachte impact van de brug** In de Omgevingsvisie wordt slechts een algemene onderbouwing genoemd voor het plaatsen van een nieuwe brug. De hypothese is dat een extra brug zal bijdragen aan een betere verbinding en bereikbaarheid. Echter: • Een objectieve onderbouwing, gebaseerd op data en onderzoek, over het waarom van een extra brug en de verwachte effecten op de verbinding en bereikbaarheid van de nieuwe brug ontbreekt. • Een uitgebreide analyse van en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug en de verwachte voordelen van een extra brug, ontbreken. • Een nieuwe brug kost meerdere miljoenen euro. Een dergelijke investering moet worden afgewogen ten opzichte van andere opties voor investeringen, zoals investeren in duurzaamheid	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door

Nr.	Reactie	Antwoord
	van woningen in Overvecht en Zuilen, en het verminderen van gezondheidsverschillen in de wijk Overvecht. De afweging waarom een brug meer meerwaarde heeft ten opzichte van andere investeringen, wordt onvoldoende duidelijk. 2.Mobiliteit • Volgens de Omgevingsvisie is betere bereikbaarheid en verbinding tussen Zuilen en Overvecht de belangrijkste reden voor een extra brug. Er is echter geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Daarmee is de verwachting dat een nieuwe brug hier aan bijdraagt onvoldoende onderbouwd (zie punt 1). • De mobiliteit op het water zal fors negatief beïnvloed worden. Het waterverkeer op de Vecht is de afgelopen jaren flink toegenomen. Steeds meer pleziervaart weet de weg naar Utrecht over de Vecht te vinden. Daarnaast is met de oprichting van de Vechtse Roeivereniging Zuilen het nog drukker geworden op dit deel van de Vecht. Door het toevoegen van een brug zal de doorvaart voor dit waterverkeer negatief beïnvloed worden en zullen er opstoppingen ontstaan wat tot onveilige situaties kan leiden. 3.Veiligheid Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren: • Een extra brug zal vooral extra verkeer geven van brommertjes en fatbikes. Dit zal voor overlast gaan zorgen en kan tot onveilige situaties leiden.	het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zal de verkeersdruk op de, de reeds zeer drukke, Vechtdijk vergroten wat ook weer tot onveilige situaties zal leiden. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • De veiligheid op het water zal afnemen. Dit gedeelte van de Vecht is in toenemende mate een populaire locatie om te suppen, te roeien en te kanoën. Door het toevoegen van een brug, neemt de kans op opstoppingen rondom die brug met pleziervaart toe, waardoor de veiligheid voor andere watergebruikers afneemt. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4.Natuur Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust voor dier en mens wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren en woonbotenbewoners in de omgeving.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten wachten en voor elkaar moet gaan uitwijken (zie ook punt veiligheid) waardoor de Vecht minder aantrekkelijk wordt als locatie om te genieten van de natuur. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. 5.Recreatie De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Deze vereniging is hier gevestigd na jarenlang overleg met de gemeente Utrecht en URV Viking. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk, getuige de vele bezwaren voor extra bruggen over het Merwedekanaal, en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Het plaatsen van een brug over dit deel van de Vecht staat daarmee haaks op eerdere besluiten van de Gemeente Utrecht. • Zoals bij de punten Veiligheid en Natuur reeds benoemd werd, zal een extra brug tevens de recreatie mogelijkheden	

Nr.	Reactie	Antwoord
	verminderen voor suppers, kanoeren, vissers en gemotoriseerde pleziervaart. **6.Ontbreken van alternatieven** In de omgevingsvisie wordt niet gesproken over alternatieven om de verbinding en bereikbaarheid tussen Zuilen en Overvecht te vergroten. Dit sluit aan bij het eerste punt waar ik aangeef dat een goede onderbouwing en analyse van het huidige plan ontbreekt. Samenvattend ben ik van mening dat de redenen en voor -en nadelen van een extra brug over de Vecht onvoldoende uitgezocht en uitgewerkt zijn in de Omgevingsvisie Overvecht.	
553	Op de tekening staat bij het sportpark Vechtzoom een ster. Dit houdt in dat jullie kansen zien voor nieuwe voorzieningen. Wat verstaan jullie onder "voorzieningen"? Vooruitlopend op het antwoord zijn wij ervoor dat dit enkel sportvoorzieningen blijven. Daarnaast wat vragen/opmerkingen over verkeer en veiligheid in onze wijk (Antoniuskwartier): 1. Wij wonen op de Campinasdreef. Eerder hebben we met de gemeente gekeken naar de veiligheid in het Antoniukwartier. Er is een oversteek gemaakt (dmv lijnen op de parkeervakken). Deze oversteek is allerminst veilig en zeer onduidelijk voor weggebruikers. Kan daar wat aan gedaan worden? 2. Destijds werd aangegeven dat het omlaag brengen van de snelheid naar 15 of 30 km per uur op dit parkeerterrein niet mogelijk was omdat het een doorgaande weg betreft. In de plannen lezen we dat jullie nu wel streven naar het omlaag brengen van de snelheid. Graag zien we dat dit ook hier wordt toegepast (zoals we dat bij winkelcentrum Overvecht nu ook toegepast zien). Het liefst hier natuurlijk 15 km per uur.	Voor sportpark Vechtzoom geldt dat wij kansen zien om voorzieningen voor sport- en bewegen toe te voegen evenals voorzieningen die het mogelijk maken dat het sportpark breder voor de wijk ingezet kan worden. 1. Een tijdje geleden is met bewoners naar de verkeerssituatie gekeken. Er zijn toen met beperkte middelen enkele aanpassingen, waaronder deze oversteek, gedaan in de buurt. De snelheid en de hoeveelheid autoverkeer (alleen bestemmingsverkeer) geven geen aanleiding voor verdere aanpassingen. 2. Inzet is dat heel Overvecht naar 30 (of 15) km/uur gaat, met uitzondering van de Einsteindreef, Brailledreef en Fraciscusdreef. 3. Alleen op de Achttienhovensedijk is fietsen toegestaan. Wij zullen de bebording nog een keer controleren. Voor alle sport- en speelplekken geldt dat wij bij nieuwe aanleg of renovatie van bestaande plekken kijken op welke manier de invulling goed aansluit bij de mensen die in de wijk wonen en de behoeften die zij

Nr.	Reactie	Antwoord
	3. De paden rond deze wijk (richting de vecht) zijn ook toegestaan voor fietsers. Dit is echter enkel aangegeven met een bordje aan de kant van de Vecht (niet bij de sportvelden en niet bij de Paranadreef). Dit leidt nog steeds tot onduidelijkheid en vervelende situaties. Kunnen jullie op de andere plekken ook borden plaatsen? En als laatste, onder de noemer "prettige buurten". In onze wijk wonen veel jonge kinderen. Deze zijn wel iets ouder aan het worden. Zou het in de plannen mogelijk zijn om - bv in het park achter de sportvelden - speelgelegenheid te ontwikkelen voor de doelgroep 8-12 jaar. Denk aan skaten, bmx parcours, obstacle / fitness achtige toestellen oid?	hebben. Wanneer er veel oudere kinderen of jongeren wonen, zullen we daar bij de inrichting rekening mee houden. Bij het ontwerpen van sport- en beweegplekken betrekken we daarom ook de gebruikers en inwoners in de omgeving van de plek.
554	Wij wonen al ruim 33 jaar in Overvecht in een koophuis en we hebben voor Overvecht gekozen, vanwege de ruimte die er is, mede dat we goed kunnen parkeren, omdat mijn man een bedrijfsauto heeft. Naast dat we een privé auto hebben. Verkeer Daarom ben ik erop tegen dat er parkeerplaatsen gaan verdwijnen. Er is veel vandalisme in Overvecht en als je je auto verder dan je huis moet parkeren, vergroot dat zeker niet je woonplezier en kun je ook je auto niet meer goed in de gaten houden. Ik verwacht dan toename van vandalisme. Omdat de sociale controle dan vermindert . Mijn man heeft een bedrijf en heeft zijn auto nodig. Als hij straks heel lang in de file staat om de wijk uit te komen, vergroot dat niet het woongenot en file geeft veel overlast voor de buurt (geluid en luchtvervuiling. Ook ben ik tegen parkeervergunningen. Er is ruimte genoeg om te parkeren in Overvecht. Het is een beslissing om de bewoner op kosten te jagen. Dat onze zoon die nog bij ons woont, omdat er te weinig betaalbare woningen zijn. ook voor zijn werk een auto heeft, extra zou moeten betalen is ook bewoners weer op kosten jagen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Een gemengde wijk biedt ruimte aan verschillende doelgroepen qua bijvoorbeeld inkomen, leeftijd en gezinssamenstelling. Tegelijkertijd is het belangrijk om aandacht te hebben voor leefstijlen. Voor mensen die

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik werk in Utrecht. In de wijk Zuilen. En ik kan nog fietsen. Maar ais dit niet meer kan door blessures en beperkingen e.d. dan zou ik graag met de auto willen. Maar als dit niet meer kan door files en dat ik moet gaan betalen op mijn werkplek dan word ik hele ontevreden bewoner . Het verkeer veiliger maken, kan ook op andere manieren dan het verkeer terug te dringen. En ook afsluitingen van wegen leidt m.i. alleen maar tot meer files en luchtvervuiling. En hoe snel kunnen de hulpverlenende diensten, (politie, brandweer en ziekenauto) nog bij de bewoners komen, als wegen worden afgesloten. En als je nu kijkt naar de Marnixlaan, is het gewoon gevaarlijk. Door de files rijden politie en zieken-en brandweerauto's over het fietspad. En kost het hen meer tijd om bij de bewoners te komen. Onverantwoord. Wonen Ik geloof niet dat verschillende soorten huizen bij elkaar moeten staan, waardoor bewoners met verschillende gewoonten, normen en waarden door elkaar heen wonen. Dit gaat niet werken m.i. en vergroot ook niet het woongenot. Mensen met verschillende achtergronden en leefwijzen hebben verschillende gewoonten, wat heel erg kan gaan botsen en de sfeer in de buurt kan verpesten. Er is een tekort aan sociale woningbouw. Vrije sector kan vragen wat ze willen. Mensen die in Overvecht opgegroeid zijn voorrang geven op een huis , vind ik een goed idee. Wij hebben nog een zoon van bijna 30 jaar wonen in ons huis, omdat er geen betaalbare woningen zijn, zowel koop als huur. Er zijn plannen om voor ons huis een gebouw neer te zetten. (Rhonedreef 40) Een cultureel centrum. Wij zitten al behoorlijk ingebouwd tussen hoge en lage flats. . Als wij uit kijken op een gebouw	behoefte hebben aan een rustige omgeving, is het niet prettig om in een omgeving met veel drukte te wonen. Sommige mensen vinden het prettig om veel met buurtgenoten te ondernemen, en anderen hebben daar minder behoefte aan. Hier zal bij de uitwerking in concrete projecten dan ook aandacht voor zijn. Als door besluiten van de gemeente de waarde van uw woning daalt, heeft u recht op nadeelcompensatie. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. Het Noorderpark is een zoekgebied voor het opwekken van hernieuwbare energie. Pas na onderzoek zal blijken of de locatie echt geschikt is. Windmolens kunnen voor het grootste deel goed worden hergebruikt, maar de wieken vormen vaak nog een uitdaging. Er is wel veel innovatie bij windmolenfabrikanten waardoor ook de wieken in de toekomst beter hergebruikt kunnen worden. Als gemeente kunnen we eisen stellen aan de leverancier van windmolens op het gebied van duurzaamheid en hergebruik.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wat hoger is dan het gebouw wat er nu staat, is er sprake van planschade. (Verminderd woongenot door slechter uitzicht, minder zon in de winter en daardoor vermindert de waarde van ons huis) Energie Bewoners van het gas af. Dat is toch achterhaald. Bewoners op kosten jagen. Er is gas genoeg in de wereld. En dat er een klimaatprobleem of CO2 probleem is, daar zijn kritische wetenschappers het helemaal niet mee eens. Verdiep jullie daar eens in en neem niet alles zo klakkeloos aan wat er gezegd wordt door de overheid. Windenergie in het Noorderpark. Als je blieft niet. Er is al heel veel kritiek op windmolens voor de natuur, vogels met name. Ook dat het niet duurzaam is. Wat te doen met de windmolens als ze niet meer werken. Heel veel afval. En wat er voor nodig is om molens e.d. te bouwen. En het verpest het zicht in het park. Het mooiste stuk in Utrecht bederven met windmolens, niet te geloven dat dit in het plan staat.	
555	In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.	De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt	

Nr.	Reactie	Antwoord
	intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
556	1) Er worden opties onderzocht voor sportvelden en of volkstuintjes in het Noorderpark. Dat moet inhouden dat ook bewoners en bedrijven meer mogen in de toekomst in het park. Het kan niet zo zijn dat zij geen gebiedsontwikkeling kunnen doen en de gemeente wel het slagenlandschap en de openheid mag veranderen omdat zij als monopolist op het gebied van regelgeving zichzelf en haar eigen plannen voortrekt. Ik ga er dan ook vanuit dat nieuwe initiatieven ruimhartig worden toegestaan ofwel dat de gemeente er voor zorgt dat het gebied blijft zoals het nu is. Graag uw visie hierop. 2) Het gebied van podler de Gagel is toegewezen als natuur en extensieve ecreatie. Het gebied polder Ruigenhoek (tussen St. Antoniedijk/Kanonsdijk en tuincentrum Steck is aangewezen voor recreatie. Eventuele bebouwing voor tuintjes/sportvelden etc zou dus aan die zijde moeten plaatsvinden en niet in het meer agrarische of natuur deel tussen Antoniedijk en Fort de Gagel. Het terrein waar Soenda plaatsvindt zou zer geschikt kunnen zijn voor sportvelden. 3) Zonnevelden leiden niet tot vergroening, maar tot verdwijnen van weidevogels en bodemleven. Daarnaast is het een vreselijke aantasting van het landschap. Ik heb zeer zwaar bezwaar tegen zonnevelden in onze polders. Idem windmolens! 4) Het afsluiten van doorgaande routes, het weghalen van parkeermogelijkheden en het wensdenken van GL dat iedereen met de bakfiets door de stad gaat fietsen is niet reëel. Oudere en minder-mobiele mensen worden hier de dupe van. Ook het versmallen van de Einsteindreef is zo'n bizarre optie. Dat levert veel vertraging, irritatie en agressie op, net zoals bij de Marnixlaan en de Cartesiusweg, zonder dat het milieuwinst oplevert. Stop met het auto-pesten.	1-3. Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. 4. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Oudere en minder-mobiele mensen zijn naast autogebruik juist ook gebaat bij verbeteren van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dit

Nr.	Reactie	Antwoord
	5) Een mooie andere optie voor voetbalvelden is het voormalige terrein van VSK, tussen Schuurman caravanstalling en Fort de Gagel. Hier heeft jarenlang een voetbalaccommodatie gelegen. 6) U heeft Staatbosbeheer niet betrokken in uw plannen, zij zijn een belangrijke steekhouder in het gebied. Ik zou u willen vragen hen te consulteren en hun adviezen mbt het landschap en onze polder in acht te nemen. 7) Mocht u besluiten de boeren weg te kopen, dan zou hun locatie allereerst toe moeten vallen aan een stads(leer)boerderij om kinderen te laten zien hoe voedsel wordt gemaakt, van akkerbouw, tuinderij en veeteelt. Met een blote-voetenpad en een doorloop naar de natuur. 8) In uw plannen staat dat u gaat zorgen voor meer groen. Dat KAN niet als er zoveel groen gaat verdwijnen voor woningbouw, zonnepaneelvelden en sportvelden. Het is een soort Greenwashing van plannen wat niet netjes is.	betekent bijvoorbeeld ook mogelijkheden voor gebruik van bijvoorbeeld een rollator en scootmobielen. 5. Bij de verkenning van mogelijke locaties voor sportvelden in Noorderpark/Ruigenhoek zullen meerdere opties in beeld worden gebracht. Deze locatie kan daar mogelijk in mee worden genomen. Kanttekening daarbij is dat dit stuk niet binnen de gemeentegrenzen van Utrecht valt, maar onderdeel is van de gemeente Stichtse Vecht. 6/7. Dank voor uw adviezen. 8. Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden.
557	Als een bewoner van de wijk overvecht geef ik door dat ik niet tevreden ben met de omgevingsvisie van onze wijk overvecht. Ik woon in 10 verdieping flat op de kasaidreef, als ik van mijn balkon kijk zie ik alleen klein stukje groen en andere flat van 10 verdieping ik kan de lucht bijna niet zien, en jullie hebben een plan om meer te bouwen op de	Wij betreuren dat u niet tevreden bent met de omgevingsvisie Overvecht. Het toevoegen van bebouwing langs de Carnegiedreef heeft meerder doelen (zie hoofdstuk Overvecht 2040 in de omgevingsvisie). Nieuwbouw zal zorgvuldig worden ingepast in de bestaande omgeving met

Nr.	Reactie	Antwoord
	carnegiedreef, op dat moment wordt het slechter voor onze uitzicht en voor onze ogen. dat maakt ons serieus om ven de wijk weg te gaan. In de omgevingsvisie zie ik dat overvecht wordt eilanden elke eiland heef een ingang en een uitgang, dat is helemaal niet goede oplossing voor de verkeersveiligheid en de milieu, het kan met andere makkelijke manieren oplossen. Er naast er zijn veel mensen in de wijk met beperking wonnen die veel bezoek naar het ziekenhuis hebben, en veel medewerkers als vakmannen de moeten makkelijk naar hun werk rijden, met de nieuwe visie gaan ze meer snel rijden om hun werk op tijd te starten, we wonnen in het tijdperk van snelheid, waarom gaan we veel blokkeren.	bestaande bewoners, daarbij houden we o.a. rekening met een minimaal benodigde bezonning (met bezonningsstudies). Hoe en wanneer er gestart wordt met plannen maken is nog niet duidelijk. Wel is de ambitie om bij elke ingreep bredere wijkverbeteringsdoelen voor de bewoners inwoners te realiseren. Het kan inderdaad betekenen dat voor sommige mensen het uitzicht minder wordt. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
558	Ik vind het autoluwer, groener en leefbaarder maken van Overvecht een heel goed idee!!! Ga zo door! Hoe minder auto's hoe beter. Wel heb ik vragen bij de 'rode gebieden', is hier ook gekeken naar woningtype? Ik woon in rood gebied in een flat van 8 hoog met een niet megagroot plantsoen voor de deur. Hoeveel kan daar nog verdicht worden? Als ik 1 minuut naar het oosten fiets staan daar vervallen appartementje van 3-4 hoog, is daar niet meer kans voor verdichting?	Dank voor uw positieve reactie op de omgevingsvisie Overvecht Groen groeit mee is een belangrijk uitgangspunt in de stad en ook in Overvecht. Met de omgevingsvisie blijft de hoofdgroenstructuur grotendeels intact én we kunnen we bestaande buurten groener en meer leefbaar maken. De omgevingsvisie biedt ook handvatten om op woningtypen te sturen .

Nr.	Reactie	Antwoord
559	Deze wordt verkocht als een prachtige transitie naar een mooi, groen en leefbare wijk. Dit zou ook allemaal met instemming van de bewoners zijn gedaan. Hier is niets van waar. Niemand in de wijk juicht dit toe! De plannen maken juist het zeer moeilijk om hier te leven. Veel straten gaan op de schop, wegen worden afgesloten of opgeheven, meer reistijd tijd, omleidingen, auto ver van huis enz enz. Dit is niet waarvoor ik in Overvecht ben komen wonen, gezin heb gesticht enz. De versmalling van Marnixlaan en de vertraging die dit veroorzaakt, langere reistijd en veel stilstaan, geeft al een inkijk hoe erger dit wordt. Ik ben eerder in Amersfoort, dan in Kanaleneiland. Dat kan toch nooit goed zijn voor het groen en milieu. Dichterbij werken is alsof men een keuze heeft. Daarnaast moet ik gemiddelde 3x per week mijn kinderen naar school brengen om de OV onbetrouwbaar is en vaak te laat komen. Ik heb gezinswoning gekocht waarbij in mij straat kan parkeren, camera's om mijn bezittingen in de gaten te houden. Dat wordt te niet gedaan. Betaald parkeren is die ingevoerd gaat worden is al een ramp aan zich. En dit maakt het niet beter op. Het lijkt er meer op dat de wijk getransformeerd wordt voor GroenLinksers en milieufanaten, want leefbaar wordt het niet. Ik pleitte al tijden voor drempels in mijn straat vanwege de hoge snelheid van busjes en jonge gastjes in snelle auto. Dat was allemaal onmogelijk. Er rellen een paar jochies bij het winkelcentrum en de volgende dag werden er daar een paar geplaatst. Hoezo leefbaar? Alleen wanneer het uitkomt?	Wij zijn ons ervan bewust dat sommige keuzes in de ontwerp omgevingsvisie grote zorgen geeft bij bewoners, zoals bijvoorbeeld het afsluiten van sommige doorgaande wegen. Wanneer mogelijk, is de ontwerp Omgevingsvisie aangepast op wat mensen in Overvecht belangrijk vinden. In het participatieverslag is te lezen hoe we daarmee zijn omgegaan. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen (bijvoorbeeld woningen bouwen tegen de woningnood). Of omdat vanuit onderzoek keuzes zijn gemaakt om de wijk toekomstbestendig te maken (bijvoorbeeld vergroening en verkeersveiligheid). Inzicht in wat Overvechters belangrijk vinden heeft geholpen om een weloverwogen belangenafweging te maken. Er is echter nooit sprake geweest dat de keuzes op basis van volledige instemming van bewoners gemaakt zouden worden. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Alsjeblieft zeg! Dit is niet waarom we de leden hebben gekozen. Laat ons leven zoals we willen. Bouw een nieuwe wijk experiment daar. Men die daar komt wonen, kiest er dan zelf voor!	
560	In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor	

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.	
4.	**Natuur**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot	

Nr.	Reactie	Antwoord
	beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde	

Nr.	Reactie	Antwoord
	toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
561	In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke,

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans	recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor	

Nr.	Reactie	Antwoord

passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.

- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele

Nr.	Reactie	Antwoord
	waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.	

Nr.	Reactie	Antwoord

- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.

Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal

Nr.	Reactie	Antwoord
	industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
562	Wij willen graag reageren op de mogelijke gewenste wandel en fietsroute die in onderstaand figuur (Omgevingsvisie Overvecht 2040 d.d. april 2024, pagina 28) is weergegeven waarbij via een tunnelverbinding onder het spoor een wandel/-fietsroute wordt gecreëerd tussen Overvecht en Tuindorp (nabij het Rietveld College).	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	 De fietsroute zorgt ervoor dat er verkeersstromen tot gang komen vanuit Overvecht naar het Gerrit Rietveld college, Winkelcentrum de Gaard en het centrum van Utrecht. Deze fietsstromen ontstaan omdat de fietsroute dan bijna 3 minuten korter wordt. Vanuit die optiek is wat voor die tunnel te zeggen en lijkt het macro beleid waardoor deze tunnel er mogelijk komt, fietsvoordelen te bieden. Als je de situatie hier micro belicht zie je dat dit voordeel ten kosten gaat van woongenot en (fiets)veiligheid. Het woongenot wordt benadeeld doordat de nu rustige en kindvriendelijke wijk Tuindorp minder rustig en kindvriendelijk zal worden door het toenemend aantal fietsers. Als je de verkeersstromen ziet (Rietveld College en Centrum), zal dit hoofdzakelijk door jeugd worden gebruikt die veelal – zeker in groepen – luidruchtig kunnen zijn. En zich daarbij zowel op fietsen, fatbikes, brommers als scooters verplaatsen. Door deze potentieel grote verkeersstromen zal de veiligheid voor kleine kinderen, die in groten getalen in de wijk samen	en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	buiten spelen, sterk afnemen. Het is de rust en kindvriendelijkheid van de wijk die ons heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen. De rust in de straat is echt een woongenot. Het is zo rustig dat kinderen regelmatig op straat spelen, wat voor ons een specifieke reden was om naar Tuindorp te verhuizen. Met het oog op onze kinderen, die bij ons in de straat en wijk veilig buiten kunnen spelen door het verkeer langs de wijk wordt geleid. Voor ons zijn dit daarom belangrijke punten, wat met een fietsroute door jouw wijk en straat verstoord wordt. Daarnaast is de fietsveiligheid er niet door gediend. Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. Op dit moment zijn er rondom Tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van Tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf. Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat ons inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, willen wij u vragen dit gedeelte van het plan te herzien.	
563	Als reactie op het document ‘Omgevingsvisie Overvecht’ wil ik graag mijn zorgen en bezwaar uiten als het gaat om het aanleggen van fietstunnels, zo ook ter hoogte van de Prof. Hugo de Vrieslaan. Overvecht een groener en prettiger woonwijk maken is natuurlijk een heel positief doel. Of een tunnel ter hoogte van de Prof Hugo de Vrieslaan, gelegen op een zeer korte afstand van het fietspad langs het Gerrit Rietveld college toevoegen hier veel aan bijdraagt, vraag ik mij af. Dat een beslissing van de gemeente betekent dat een wijk	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	(Tuindorp), waar de beoogde doelen al bestaan, namelijk een groene, rustige, veilige wijk (waar kinderen kunnen spelen op straat!) nu een route wordt richting het centrum en daarmee juist sterk achteruit zal gaan in woongenot en veiligheid is mij een groot raadsel. Mijn indruk is dat in Utrecht bewust juist centrale fietsroutes zijn, die het fijn en makkelijk maken per fiets naar andere stadsdelen te komen. Er zijn bestaande dergelijke fietsroutes langs de Eykmanlaan en Meester Tripkade, welke in mijn ervaring prima zijn om in of uit Overvecht te komen. Qua fietsafstand zou het heel weinig opleveren qua tijd/afstand met de extra tunnels te plaatsen, terwijl het grote negatieve gevolgen zal geven voor de Prof Hugo de Vrieslaan en straten eromheen. Een smalle rustige, kindvriendelijke straat gaat nu tegen het verkeer in (!) een route worden voor doorgaand fietsverkeer, en zo ook voor snelle en luidruchtige scooters- of bijv. fatbikes. Voor voetgangers meer doorsteek routes kan ik me meer bij voortellen. Zijn er geen andere, slimmere oplossingen te bedenken ter hoogte van station Overvecht, om van Overvecht naar Tuindorp te kunnen (alleen wandelen) zonder toegang tot het station te hebben? Een tunnel aanleggen lijkt me gigantische aanlegkosten hebben en maakt het ook mogelijk om scooters en hard rijdende fatbikes e.d. doorgang te geven, terwijl je die dus naar de centrale fietsroutes wilt hebben en niet dwars door je woonwijk. Ik ben bang dat er een kloof zit tussen wat er bedacht wordt en hoe het in de realiteit uitpakt. Ik snap het bedachte beeld van hoe mensen allemaal fijn aan het wandelen en fietsen zijn in een mooie rustige, groene omgeving. Ik vrees dat de realiteit op lokaal niveau voor onze straat wordt, dat er scooters en fatbikes door onze straat scheuren, met veel geluidsoverlast en onveiligheid voor kinderen op straat. Vooral wil ik nogmaals benadrukken hoe krom het voelt dat waar men probeert te werken aan rustige groene woonwijken, dat met dit plan juist wordt tegengegaan in Tuindorp. De wereld op zijn kop! Ik hoop dat de mensen die beleid maken oplossingen kunnen bedenken die positief zullen zijn voor alle bewoners, van alle wijken.	verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
564	Wij sluiten ons aan bij de zienswijze [indiener 514] (zie bijlage). In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “ Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en

Nr.	Reactie	Antwoord
	project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: 'Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.' Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen. " De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.')	specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk	

Nr.	Reactie	Antwoord
	park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
565	Waarom is het belangrijk dat Ons Genot blijft op de huidige plek? - natuur/biodiversiteit. Door het biologische beleid van jaren en al het werk dat tuinders hebben verzet op hun eigen tuin en het algemeen deel van de vereniging, is er een grote diversiteit aan planten en dieren die hier leven. Wilde planten, inheemse planten, bomen en struiken die een voedingsbron vormen voor insecten en zoogdieren. Er worden steeds meer bijzondere soorten gezien. Op deze plek, zo vlak bij natuurgebied Oud Zuilen, is het een prachtig groen gebied als buffer naast de bedrijvigheid van Overvecht bedrijfsterrein. Sportvelden op deze plek zijn ook een bedreiging voor het natuurgebied Oud Zuilen. Licht, herrie, auto's, dat alles verstoort het	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten

Nr.	Reactie	Antwoord
	evenwicht dat er nu is. Om maar niet te spreken over wat plastic kunstgras doet met de bodem. -Gemeenschap. Dit is een plek waar we samen werken en recreëren met mensen die je niet vanzelf tegen komt als je in je bubbel blijft. Mensen van allerlei achtergronden, opleidingsniveau, culturen, leeftijden. Heel waardevol om zo vriendschappen te zien ontstaan die het leven in de stad versterken. - Vereniging. De vereniging is nu een goedlopend, georganiseerd geheel. Dat kun je niet zomaar optillen en verplaatsen zonder heel veel te verliezen. Met klem verzoek ik u om in het belang van de natuur die al zo onder druk staat, dit stukje te behouden.	maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
566	1.Utrecht bouwt niet bij. De stad Utrecht kent in Nederland al één van de hoogste bevolkingsdichtheden. De toename van 60.000 mensen in 2040 is gebaseerd op een trend waarvan de uitkomst ongewis is. De bevolkingstoename in Nederland is afhankelijk van verschillende nationale en internationale factoren die snel kunnen veranderen. Het is in eerste plaats beter deze vraagstukken aan het rijk voor te leggen. Een beleid op spreiding van de bevolking in Nederland is wenselijker om de regio’s waar krimp is leefbaarder te maken en de bevolkingsdruk en daarmee druk op de kwaliteit van leven in de Randstad af te laten nemen. 2.Het realiseren van meer groen, duurzaamheid, 5000 woningen en 3000 banen kan niet tegelijkertijd gerealiseerd worden aangezien vergroening en verduurzaming inherent vergen dat er niet meer, maar juist minder woningen (en daarmee samenhangend banen volgens de omgevingsvisie) gerealiseerd kunnen worden.3 De wijk Overvecht bevatte in 2023 een inwonertal van 34.910.4 Bij het realiseren van 5000 woningen zal dit inwonertal minimaal oplopen tot 39.910.5	1. Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor de omgevingsvisie hebben we te maken met het huidige rijks-, provinciaal, en gemeentelijk beleid. De omgevingsvisie geeft hier verder invulling aan. 2. De woningdichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per km2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen en 3.000 arbeidsplaatsen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. En dat kwaliteit en kwantiteit in balans zijn.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht bevat 8,84 km2. Bij het realiseren van 5000 extra woningen zou dat betekenen dat er 4514 inwoners per km2 zouden komen te wonen. Dat houdt in dat Overvecht minimaal een bevolkingsdichtheid zou krijgen die negen keer hoger ligt dan het landelijk gemiddelde.6 Beter zou het zijn het te bouwen aantal woningen drastisch te verminderen om daarmee de duurzaamheidsdoelstellingen beter realiseerbaar te maken. 3.De meeste mensen in Overvecht zijn al werkzaam. Het probleem is niet banentekort maar een woningtekort. Voorzieningen voor werkgelegenheid in Overvecht zijn niet nodig. Mensen moeten kansen hebben te participeren in de Nederlandse economie, ook als ze in Overvecht wonen. Werkgelegenheid laat zich ook niet plannen door een Nederlandse gemeente omdat Nederland geen planeconomie heeft. De markt bepaalt waar er banen zijn en wat die banen behelzen. Flexibiliteit van de arbeidsmarkt is een van de succesfactoren voor de Nederlandse economie van het verleden en in de toekomst. Het geforceerd plannen van extra banen in de wijk staat daar haaks op. 4.Hoogbouw zoals voorzien in de hoogstedelijke en stedelijke buurten (tot 70 meter) is niet optimaal omdat die (uiteindelijk) sociaaleconomische zwakkere mensen huisvesten, omdat mensen uit de middenklasse niet in hoogbouw willen wonen. De middenklasse is instaat zich te onttrekken aan beperkingen in mobiliteit (bij realisering van de visie) en omdat deze groep zich niet neerlegt aan het inperken van hun welstand. Hoogbouw en de daarmee samenhangende congestie trekken criminaliteit aan. Al jarenlang blijken gebieden met hoogbouw in Overvecht, probleemgebieden te zijn. Het planologisch en sociaaleconomisch beleid moet zich derhalve richten op het verbeteren van de situatie met laagbouw als basis. 5.Hoogbouw bij station Overvecht zorgt voor meer verkeerscongestie waar in de huidige praktijk al problemen mee zijn, daarom is het beter af te zien van hoogbouw bij het station. Het toevoegen van extra hoogbouw in het stationsgebied, winkelcentrum en Overvecht-Noord zullen deze problemen verergeren.	Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk behouden en versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Met de omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Algemeen uitgangspunt daarbij is: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. De uitwerking hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. Ook zien we verdichting als middel om voorzieningen in de wijk te behouden en te versterken. 3. We delen uw standpunt dat het woningtekort een probleem is. Over voorzieningen voor werkgelegenheid denken we anders. Juist door ruimte te reserveren en in te plannen voor voorzieningen voor werkgelegenheid, zorgen we dat bewoners van Overvecht, Utrecht en de regio in hun levensonderhoud kunnen voorzien en zich professioneel kunnen ontwikkelen. U stelt terecht dat we daarbij niet zonder de markt kunnen. De marktpartijen en bedrijven bepalen immers waar zij zich vestigen en waar zij uitbreiden. Utrecht heeft onder andere dankzij de

Nr.	Reactie	Antwoord
	6.Stedelijke verdichting zorgt voor een minder goede leefomgeving bij naburige straten. Mensen kunnen niet meer parkeren terwijl de mobiliteit cruciaal is om bij het werk te komen, werk dat vaak niet goed met het openbaar vervoer te bereiken is. Gevolg is dat deze mensen wegtrekken door de waardevermindering als gevolg van de verdichting (denk aan bevolkingsdruk, minder daglicht door hoogbouw et cetera). 7.Als alternatief voor meer huizen moet kwalitatief gebouwd worden in het zuidwesten van Utrecht, beter bekend als Rijnenburg.7 De planning is om in dat gebied zonnepanelen en windmolens aan te leggen. Zoals in punt 8 beschreven hoeven geen zonnepanelen in natuurgebieden gelegd te worden. Daarbij staat in het hoofdlijnenakkoord van de toekomstige regering dat wordt afgezien van de bouw van windmolens op land.8 Dat maakt ruimte vrij voor kwalitatieve woningbouw buiten Overvecht. 8.Alle benodigde zonne-energie opwekken op de daken van de huizen en flats in Overvecht. Bij de VvE Salomedreef/Othellodreef is een goedgekeurd plan klaar dat alle appartementen energie-neutraal kunnen worden door de aanleg van zonnepanelen op de gezamenlijke daken (dit is voor energie naast de stadsverwarmingsaansluiting). Hoogbouw maakt dat concept onmogelijk door schaduwwerking van flats hoger dan 70 meter en gebrek aan ruimte om alle huishoudens van voldoende elektrische energie te voorzien. 9.Het verkeersplan maakt de bereikbaarheid van de wijk slechter en daarmee worden de randgebieden te zeer belast. Technologieën om de extra verkeersstroom in goede banen te leiden zijn er niet en op termijn ook niet. Het verkeersplan beknot de inwoners in hun mobiliteit terwijl de behoefte om te recreëren in de wijk verder beperkt wordt indien er meer inwoners komen met hoogbouw. 10.Het geschikt maken van Overvecht voor de energietransitie is alleen mogelijk wanneer er niet extra woningen worden bijgebouwd zodat er ruimte ontstaat voor energieopslag, aanleg van zonnepanelen/kabelinfrastructuur en vergroening. De druk	goed opgeleide bevolking een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven. Door (groei)ruimte voor bedrijven op te nemen in de omgevingsvisie, behouden en versterken we dat. 4. Wij zien geen relatie tussen hoogbouw, sociaal economische klasse en criminaliteit. Ook mensen uit de middenklassen wonen graag in hoge gebouwen. Hoogbouw is nodig om meer woningen en werkplekken te kunnen bouwen én het levert een bijdrage aan het verbeteren van de buurt. Denk aan variatie aan woningtypen, prettiger verblijfsgebied. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Hiervoor geven we uitgangspunten in de omgevingsvisie, alsook voor een goede woonmix. 5. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gearceerde gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid, klimaatadaptatie en groen van de hele wijk en betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. 6. Het grootste deel van de verdichting is gesitueerd op plekken met hoogwaardig OV en zal moeten voorzien in minimaal zijn eigen parkeerbehoefte en soms ook ruimte moeten bieden voor het parkeren van bewoners elders in de buurt. De verwachting is dat als gevolg van deze en andere maatregelen in de omgevingsvisie de parkeerdruk in de

Nr.	Reactie	Antwoord
	wanneer er meer woningen zijn. Het is beter hoogbouw en slechte huizenblokken te slopen en te substitueren voor minder maar kwalitatief betere woningen die passen in een overkoepelende visie en plan voor de infrastructuur na de energietransitie. 11.In de omgevingsvisie staat dat bij de groei van de stad Utrecht er net zoveel groen moet zijn voor elke inwoner in de toekomst, zoals dit naar de huidige stand van zaken is. Overvecht bevat in 2024 323 hectare groen/blauwstructuur. De doelstelling is om 74,5 hectare bij te bouwen waardoor het aantal hectares zal toenemen tot 397,5 hectare. De groenvoorziening blijft hierdoor echter niet hetzelfde, maar neemt toe. Overvecht had in 2023, 34910 inwoners. Bij effectuering van de huidige plannen zal dat toenemen tot 39910 (zie ook punt 2). In 2024 zijn er 108 inwoners per hectare groenstructuur. Bij de huidige prognose zouden er in 2040, 100 personen zijn per hectare groenstructuur. Om evenveel groen te behouden per inwoner in 2040, als in 2023, dan zou er rond de 369 hectare groenstructuur in Overvecht moeten zijn. Dat behoud een verschil van 28,5 hectare in vergeleken met de bestaande plannen. De 28.5 hectare die overblijft kan dan gebruikt worden voor parkeerplaatsen. 12.Wijzig de plannen voor het Noorderpark. Volgens de visie moet het Noorderpark zijn natuur en biodiversiteit behouden, maar tegelijkertijd plaats bieden voor meer recreatieve initiatieven en duurzame energieopwekking.9 Het één zal ten koste gaan van het andere. Beter is het om het onderhoud van het park op peil te houden en de gebruiksintensiteit niet te verhogen. Daarnaast de zoektocht naar de opwekking van duurzame energie te schrappen (zie ook punt 11). 13.In de omgevingsvisie staat dat de straten in Overvecht (te) ruim gedimensioneerd zijn wat ten koste gaat van de verkeersveiligheid.10 De oplossing zou dan het versmallen en afsluiten van straten zijn waarbij de Marnixlaan als voorbeeld wordt gegeven. De Marnixlaan kan beschouwd worden als een mislukt project.11 Conclusies zijn dat mensen door het versmallen van een weg niet sneller de auto laten staan. Versmalling van wegen bevorderd niet beter rijgedrag. De	bestaande woonstraten juist zal verminderen en er ruimte vrij komt om te vergroenen. Dit leidt normaliter tot een waardevermeerdering in plaats van tot een waardevermindering. 7. De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (Ruimtelijke Strategie Utrecht, vastgesteld 2021). Daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht. In 2023 heeft de gemeenteraad van Utrecht is de “oplegger” bij de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) aangenomen. Hiermee is Rijnenburg toegevoegd als bouwlocatie in onze stad. Hier komt op termijn een betaalbare en duurzame wijk met ca. 25.000 woningen. Inmiddels is er een Programmatische Verkenning Rijnenburg (september 2024), onderdeel hiervan is grootschalige energieopwekking door drie of vier windturbines en circa 50 hectare zonnevelden (landschapspark Rijnenburg); Rijnenburg is geen alternatief voor bouwen in Overvecht. De woningbouwopgave in de stad is zo groot dat alle locaties nodig zijn. 8. De gemeente juicht het toe dat de VvE een goedgekeurd plan heeft om energieneutraal te worden. De exacte uitwerking van hoogbouw rond station Overvecht is nog niet bekent. Bij de uitwerking van de plannen wordt uiteraard rekening gehouden met de invloed op de omgeving. 9. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de

Nr.	Reactie	Antwoord
	hulpdiensten ondervinden hinder door de slechter begaanbare wegen. Net als op de Marnixlaan is het probleem niet de (te) ruime wegen, maar het gebrek aan handhaving van de maximumsnelheid en goed rijgedrag. Het is beter als de gemeente de meeste straten in Overvecht niet aanpast en inzet op handhaving van de verkeersregels. Een hogere pakkans verlaagd de kans op wederrechtelijk rijgedrag. 14.In de omgevingsvisie wordt voorgesteld om aan de ene kant meer te vergroenen door meer groene daken te maken, maar ook zonnepanelen op de daken te leggen voor opwekking van energie.12 Daken kunnen niet tegelijkertijd vegetatie bevatten als zonnepanelen (bij te veel zonnepanelen gaan de planten dood, bij te weinig zonnepanelen overleven de planten, maar is het rendement van de zonnepanelen te laag). Dat vergt een keuze waarbij de keuze voor zonne-energie de betere is. Daarnaast stelt de omgevingsvisie dat er 1000 trafohuisjes bij moeten in de wijk. Als er meer hectare aan groen in de wijk moet zijn naast 5000 woningen, dan is daar geen ruimte voor. Die ruimte is er ook niet als de traforuimtes in de huizen zelf komen, want dat gaat ten koste van woonruimte/woonvoorziening (zoals kelders). Daarbij is nog geen rekening gehouden met energieopslag, wat in de toekomst een rol gaat spelen.13 Door niet de 5000 extra woningen te bouwen blijft er meer ruimte over om op deze ontwikkelingen in te spelen.	verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 10. De omgevingsvisie gaat uit van efficiënt ruimtegebruik. Zonnepanelen komen op gebouwen. Infrastructuur voor de energietransitie komt in gebouwen. Vergroenen door het verminderen van verhard oppervlak in de openbare ruimte. Het is mogelijk om hoogbouw energieneutraal te ontwikkelen, de mogelijkheden worden per project onderzocht. Het verduurzamen van de bestaande woningen door deze te renoveren heeft de voorkeur. Als dat om goede redenen niet haalbaar blijkt, kunnen er woningen gesloopt worden om plaats te maken voor nieuwbouw. 11. De doelstellingen voor het aantal nieuwe woningen en het aantal hectare nieuw groen voor Overvecht zijn vastgelegd in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040). Het aantal hectare nieuw groen is niet alleen voor de nieuwe inwoners van Overvecht maar voor mensen uit de gehele stad. 12. Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort

Nr.	Reactie	Antwoord
		Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. 13. De mogelijkheden voor inzetten van handhaving zijn beperkt. Daarom zetten we in op een duurzaam veilige inrichting van wegen, zodat (ook wanneer er geen handhavers in de buurt zijn) er minder hard gereden wordt. 14. Er bestaan systemen waarbij zonnepanelen gecombineerd worden met een groen sedumdak. Het kan per situatie verschillen wat de beste invulling is voor het benutten van het dak. Voor lagere daken die in het zicht liggen en bereikbaar zijn voor dieren kiezen we eerder voor groene daken. Voor hogere daken kiezen we voor zonnepanelen, deze daken hebben ook minder last van schaduw van omliggende gebouwen. Het grootste deel van de toe te voegen woningen is gepland in Overvecht Centrum, niet in plaats van kwalitatief groen. Het aantal van 1000 trafohuisjes geldt voor de hele stad, een deel daarvan zal in Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
		komen. De trafohuisjes worden in de nieuwe gebouwen opgenomen. De ruimte die nodig is voor de infrastructuur (ook energieopslag in batterij of warmtebuffer) wordt opgenomen in de uitgangspunten van de projecten, het is een voorwaarde voor nieuwe ontwikkelingen en gaat niet ten koste van andere functies. De meeste ruimte voor groen wordt gewonnen door het herinrichten van straten. Er is nu heel veel plek voor de auto, zowel de breedte van de rijbanen als het aantal parkeervakken wordt gereduceerd om ruimte te maken voor groen. Ook zijn er op veel plekken brede stoepen die versmald kunnen worden en groen kunnen worden ingericht. Energieopslag van warmte en koude vindt voornamelijk plaats in de ondergrond.
567	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
568	Bij de fietsroute over de Santa Cruzdreef door het park Vechtzoom naar de Vecht heb ik grote vraagtekens. Vooral het gedeelte door park Vechtzoom. De getekende fietsroute is waar nu (nog) een wandelpad	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het

Nr.	Reactie	Antwoord
	is. 300 meter verderop is het fietspad Belo Horizontedreef richting de Vecht. Het voorgestelde fietspad naar de Vecht lijkt me niet slim. Van het bestaande wandelpad of er naast wordt een geheel nieuw fietspad gemaakt. Aan het einde (richting Vecht) moet je stijl omhoog fietsen (flink klimmen) en even later op de rem staan om niet te hard naar beneden te roetsjen. Daarnaast kan deze route tot gevolg hebben dat nog veel meer fietsers over de wandelpaden gaan fietsen. En dan daar de brug over de Vecht, hoe hoog moet ie zijn, hoe vaak gaat ie open? Is bekend hoe vaak de Rode Brug open moet? Ik stel voor dat vanaf de Incadreef de fietsroute over de Pampadreef naar de Belo Horizontedreef, en vandaar daar naar de Vecht honderd keer aantrekkelijker wordt gemaakt. Eenmaal over de Belo Horizontedreef bij de Vecht aangekomen kun je langs de Vecht naar de Einsteindreef fietsen, en daar de al bestaande brug gebruiken. En de op- en afritten voor de fietsers maken we ook daar honderd keer aantrekkelijker. Je kunt dan lekker de brug afroetsjen en dan de Simonszde Rijkstraat in rijden, of andersom, de brug afroetsjen richting Overvecht en dan verder langs de Vecht, links naar de stad of rechts slingerend door Overvecht naar Park de Gagel. ruimte voor groei Heel mooi is dat de wens en het plan is dat het groen niet minder mag worden. ik herinner me op een andere plek in Utrecht dat gezegd werd dat de gemeenschappelijke binnentuin zou blijven, hij werd wel gehalveerd. Belangrijk is dat nieuw te bouwen huizen de sociale samenhang bevordert en goed ondersteunt. En dat ook rekening gehouden wordt met verandering van de behoefte van mensen. Ik las ergens: "De sociale en maatschappelijke kant moet de woonopgave bepalen." Een grote verandering is de enorme en aanhoudende groei van eenpersoonshuishoudens. Een aantrekkelijke woonvorm kan zijn	verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. Groen groeit mee is een belangrijk uitgangspunt in de stad en ook in Overvecht. Met de omgevingsvisie blijft de hoofdgroenstructuur grotendeels intact én we kunnen we bestaande buurten groener en meer leefbaar maken. De omgevingsvisie biedt ook handvatten om op woningtypen te sturen De ambitie om het groen te behouden is wat ons betreft geen loze belofte. Ten aanzien van de sociale samenhang in relatie tot de woningbouw zijn we het helemaal met u eens. De ambitie is om met de woningbouw de anonimiteit in de wijk te verminderen en de sociale veiligheid te vergroten. Dit doen we door toekomstige bouwprojecten te toetsen op de bijdrage aan de gemeenschap, in en om het gebouw. Dit kan bijvoorbeeld door ruimtes te reserveren voor collectieve voorzieningen zoals een gemeenschappelijke tuin. Het klopt dat er al veel extra woningen zijn gebouwd in Overvecht in de afgelopen jaren. Dit is echter niet voldoende, de woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (RSU). Daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht, dat is het uitgangspunt voor deze Omgevingsvisie. Het terrein van het voormalig Vechthuis hoort ook bij de wijk Overvecht. Bij het opstellen van (her)inrichtingsplannen betrekken we altijd bewoners uit de buurt. We stimuleren betrokkenheid bij aanleg en onderhoud en waarderen inbreng van bewoners.

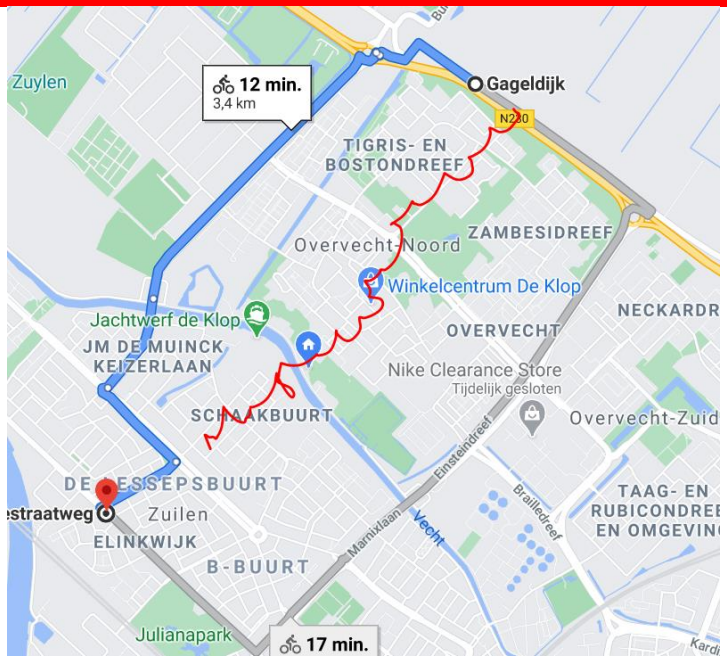
Nr.	Reactie	Antwoord
	kleine, individuele woningen met een gemeenschappelijke tuin, dat schept ook een sociale samenhang. Met het oog hierop raad ik u aan het artikel van Flip ten Cate (oud-directeur van de Federatie Ruimtelijke Kwaliteit) in het NRC van de dinsdag 14 mei ter harte te nemen: Investeer meer in wonen dan in bouwen. 'Wonen impliceert samenleven en thuisvoelen'. Meer huizen, aan 5.000 wordt gedacht, kan dat niet minder, zeker als je in ogenschouw neemt wat er de afgelopen twintig jaren bij is gekomen in Overvecht? Er zijn in de afgelopen jaren al heel veel woningen gebouwd op plekken waar eerst geen woningen stonden. Ik noem de plek van bijvoorbeeld de pakketdienst bij het Groot Winkelcentrum Overvecht, daar zijn vier blokken neergezet. Al wat eerder zijn tussen de Bruisdreef en de Brailledreef drie blokken gebouwd. Op het terrein van het ziekenhuis Overvecht zijn (jaren dertig) huizen gebouwd. Twee kantoren op de Kaap Hoorndreef zijn woningen geworden. Op de Maria van Hongarijedreef, Maria Theresiadreef en Jacoba van Beierenddreef stonden al woningen, daar zijn heel veel meer woningen gebouwd. Zoals ook nu bij de Vader Rijndreef. En onder welke wijk vallen de Rioolwaterzuiveringsinstallatie, en het terrein van het voormalig Vechthuis? Daar wordt nu ook flink gebouwd, waar voorheen geen woningen stonden. Het zit tussen de Brailledreef, Einsteindreef, Zandpad/Jagerskade en ligt aan de Overvechtkant van de Loevenhoutsedijk. groen verbeteren en versterken Ik hoop dat alle inwoners van Overvecht met verschillende achtergronden zich betrokken weten en voelen bij de plannen, bij de uitvoering en bij het instand houden van alle verschillende groenvoorzieningen. Een idee dat bewoners en kinderen wanneer planten in de aarde worden gezet dicht bij hun woning/speelveld, zij helpen bij het planten? Misschien ook de scholen hierbij betrekken? Wens ik u veel plezier en wijsheid bij het doornemen van alle reacties en de aanpassingen in de ontwerp-omgevingsvisie. Ik kan het niet laten	

Nr.	Reactie	Antwoord
	en herhaal: 'Wonen impliceert samenleven en thuisvoelen'. Dat bij de visie, plannen en de uitvoering sociale samenhang voorop staat.	
569	Waarom een derde (!) brug naar het Vechtzoompark? Bijgevoegd een recente geluidsopname in het Vechtzoompark. U hoort bosuilen. Bosuilen hoor je niet neer als je tot ongeveer 100 meter nadert, dan zijn ze ineens muisstil. Dan vliegen ze liever weg. Dat is wat er gaat gebeuren als er hier een DERDE brug naar het Vechtzoompark komt. Ook de egels, ijsvogels, eekhoorns en andere schuwe soorten die hier nog een laatste thuis hebben in de stad staan niet te springen op de komst van meer licht, geluid en beweging dwars door hun park. Graag uw antwoord op mijn vragen. Waarom volstaan 2 bruggen naar 1 park niet? Wat is de toegevoegde waarde van een derde brug op dit korte stukje Vecht? De uilen en vleermzuien zijn de klap van de nieuwe nieuwe hockeyvelden op Sportpark Vechtzoom en het daar kappen van liefst 96 grote (uilnestwaardige) bomen nog niet te boven. Stapje voor stapje winnen we terrein op de natuur. Met deze keer een brug die, ook nachtelijk, verkeer door het park stimuleert. Ik dacht dat we inmiddels wijzer zouden zijn. Vandaar deze mail. Laten we van het Vechtzoompark een alles en iedereen verbindend natuurreservaat maken waar heel Utrecht trots op kan zijn, in plaats van het wederom met voeten treden van de rust in de laatste plukjes groen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Begin 2021 heb ik de informatiebijeenkomst over 'Mobiliteitsplan 2040 en de daarin opgenomen Vechtbrug (Zwanenvechtlaan)' bijgewoond. Er was toen geen sprake van inspraak- of inbrengmogelijkheden, het was toehoren en er was ruimte om vragen te stellen als je iets niet begreep. Ietwat bevreemdend schools van opzet. Ik had tijdens de bijeenkomst slechts één vraag: *uit welk onderzoek blijkt dat het bouwen van een brug ter hoogte van de Vechtdijk bijdraagt aan het oplossen van een (en welk?) al dan niet toekomstig probleem?* *dat is nog steeds mijn vraag.* **Er bleek dat er geen onderzoek naar gedaan is. "In de visie wordt een x-aantal bruggen ingetekend, of deze specifieke brug ook daadwerkelijk wenselijk/handig/nodig is zal nader onderzocht moeten worden in een project-fase."** Ik schreef in mijn bezwaarmail vervolgens, **31 jan. 2021 11:34**, *'Heeft het schrijven van dit bezwaar überhaupt zin, als er nog onderzoek naar de wenselijkheid van de brug in kwestie plaats dient te vinden?'* Wat blijkt een jaar later? Dat er nieuwe plannen gecommuniceerd worden met de betreffende brug erin, en dat nog steeds ZONDER onderzoeksgrond. Ik schreef daarover een uitgebreide mail op **29 nov 2021.** Het is een stevige belediging aan het adres van iedereen die zich inspant om überhaupt gehoord te worden in deze kwestie. Maar goed, laten we constructief blijven. Deze keer is er de mogelijkheid om wéér te reageren, dus ik doe wederom de moeite om gehoord te worden. Ik verwacht dat er deze keer wél serieus omgegaan	

Nr.	Reactie	Antwoord
	wordt met bezwaren en deze niet langer links blijven liggen in de ongetwijfeld vele visiestukken die nog zullen volgen. Indien u ervoor kiest om de bezwaren niet ter harte te nemen, en u de brug nog niet wil weggummen uit de geschetste plannen, dan zal er op een gegeven moment dat onderzoek moeten plaatsvinden. Laat me in het licht van dat aanstaand onderzoek (aangenomen dat er voorvechters van deze brug zijn (ik ken ze niet, en waag te betwijfelen of u ze kent)) de gemeente en de belastingbetalers een flinke som geld besparen. *Er is geen mobiliteitsbehoefte aan nóg een brug ter hoogte van de Vechtdijk.* Ten eerste: de recent geheel verbouwde (!) Marnixbrug en de uitstekend functionerende Muinck Keizerbrug verstaan hun vak perfect waar het mobiliteit betreft. Helaas veroorzaken beide bruggen wel overlast door hangjongeren ónder de bruggen - u begrijpt dat we niet staan te springen om nóg zo'n hangplek. Ten tweede: een doe-opdracht aan uw adres - pak de kaart van Utrecht. **Teken de voorgenomen brug in. Teken vervolgens een stip op een willekeurige plek op de Amsterdamsestraatweg en teken een stip op een willekeurige plek op de Gageldijk. In alle scenario's zul je zien dat de route per fiets, scooter, of te voet, in geen geval versneld wordt door de aanleg van de ongewenste extra brug.**	

Nr.	Reactie	Antwoord



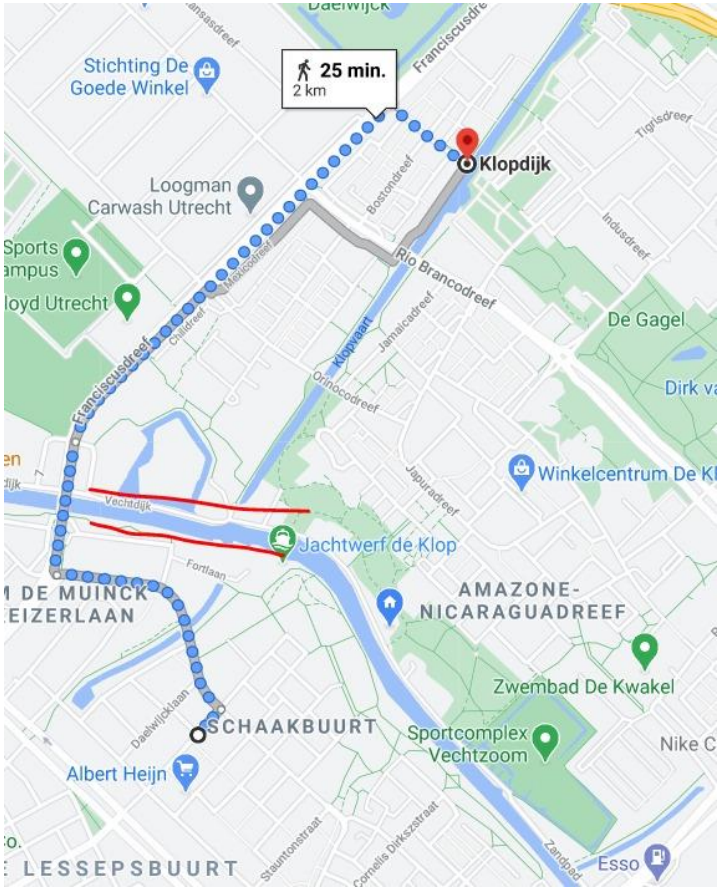
(ik neem het meest gunstige voorbeeld dat vóór een brug zou kunnen pleiten, maar het mag duidelijk zijn dat ook in dat geval er geen winst is, *tenzij iemand denkt dat onnodig lang door wijkjes zigzaggen sneller, wenselijker of veiliger is)*.

U mag hier ook enkele jaren komen wonen om te zien hoe de verkeersstromen door de wijken daadwerkelijk lopen, en hoe ze mogelijk nog te optimaliseren zijn. Of u neemt het woord van de huidige bewoners van de Vechtdijk aan.

Dat de brug bijdraagt aan stadsbrede bevordering van fiets(of niet-automobiel)verkeer is gebaseerd op een **aanname**.

Nr.	Reactie	Antwoord

Er is - ondanks dat het miljoenen zou kosten - simpelweg geen winst te behalen hier. Zelfs in het verbinden van korte routes tussen de Zwanenvechtlaan en de Klopdijk is de tijdsbeparing, als daar al sprake van is, totaal verwaarloosbaar. Zie het rode streepje:



Nr.	Reactie	Antwoord
	<- Afgezien van hoe relatief weinig mensen hier tussen **forensen**, want dat is waar het *in dit geval* om het gaat in de visie op 2040. De boodschappen doe je hier namelijk met de auto bij de AH in de schaakbuurt in Zuilen als je daar woont, of bij de Jumbo aan de Fansiscusdreef als je in Overvecht woont. Een brug hier brengt daar geen verandering in. Me dunkt verder dat er dringender zaken aan te pakken dan een brug op een plek waar omwonenden er hooguit overlast van hebben. Zet dat geld in voor sociale cohesie, milieu of veiligheid. *De Vechtdijk is sinds het verdwijnen van de Zandpaddames en het ontstaan van tweerichtsverkeer én de aanleg van de fietsbaan namelijk al stervensdruk - het is in amper 4 jaar tijd hier echt gevaarlijk geworden. Vandaag - 20 mei 2024 - is het een gevaarlijk stukje rijden met de auto vanaf Fort de Gagel; slalommend naar mijn huis op nummer 139.* Ik zie wekelijks meerdere wandelaars, fietsers en auto's botsen. En het aantal katten en andere dieren dat doodgereden wordt, is schrijnend. Ik stel de start van een bijna-dodelijke-ongelukken-dossier voor, zodat niemand zich straks kan verschuilen achter dat dit niet bekend was. **Afijn, zullen we die lokale Vechtdijkverkeersituatie éérst eens nuchter / objectief onderzoeken, voordat we gaan luchtfietsen over bruggen? Niemand heeft dit nog onderzocht - er is sinds 2018 immers sprake van een nieuwe situatie. Met wielrenners die met 50km/h oude van dagen van hun sokken rijden.** <- laten we daar vooral geen hordes scooters, en beschonken latelijk fietsende horecabezoekers, aan toevoegen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Mijn vraag herhaald: waarom onderzoeken we de verkeersdruk op de huidige Vechtdijk niet? Ook is het relatief rustige Vechtzoompark, waar spechten, egels, vleermuizen, uilen, ijsvogels en eekhoorns hun thuis hebben niet gebaat bij het verhogen van de druk op hun - al kleine - habitat, door scooterende jongens aan de mix toe te voegen. <- Ik stuur nu dagelijkse bommers uit het Vechtzoompark, wie gaat me helpen in die inspanning als die groter wordt? Krijg ik deze keer wel een antwoord op die vraag? Komt er is de tekentafellplannen ook een brug over de hondenspeelweide in het park, ter voorkoming van botsingen met in het park rennende honden? Tot besluit: ik woon hier nu bijna 25 jaar. Eerst in het Adriaan Menninckkwartier in Zuilen, nu op de Vechtdijk in Overvecht. Na 2 decennia denk ik dat ik een beetje namens beide kanten kan spreken. Mijn oud-buren komen hier maandelijks over de vloer en ik bij hun. Zelfs op deze microroute voegt de geplande brug in tijdswinst, per welk vervoersmiddel dan ook, niets toe. Het doet als betoogd eerder afbreuk aan de veiligheid (verkeersdrukte en overlast jongeren (*turft u svp ook het aantal aangiften van diefstal in Zuilen en Overvecht ter hoogte van de Vecht mee*)) én afbreuk aan de ecologische structuur (die met het kappen van honderden bomen bij de waterzuiveringsinstallatie in 2017 en de bomenkap bij de de voetbal-/hockeyclub op de Vechtdijk in 2020, gestaag doorzet - waar trekken we een grens?). Ik hoor dat moestuinvereniging Ons Genot nu ook onder vuur ligt van ontwikkelaars? Het is echt om te huilen. Ik mag meer verwachten van een gemeente die predenteert oog voor groen te hebben.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Minder en minder groen - en wel concrete overlast - in ruil voor netto geen winst. Waar hebben we het over? Misschien dat 10 of 20 huishoudens er blij mee zijn? Op 400.000 Utrechters in 2040. Het plan is in dit geval écht **de mijl op zeven.** Ik wens u allen veel wijsheid toe. En **wederom** benadruk ik graag dat ik wens te participeren straks in dat ***éérste*** *concrete kwalitatieve en kwantitatieve onderzoek naar wat het (huidige en/of toekomstige) probleem is dat de gemeente met de komst van* ***deze*** *brug beoogt op te lossen.* *Mijn vraag aan u is niet wat deze brug zoal 'oplost', ik vraag u wat het dringende probleem is? En of dat geld niet vele malen beter te besteden is.* Ik wens alle betrokken een paar minuten Google maps toe om zelf te zien dat er hier geen winst te behalen is. Op de kaart ziet u dan overigens ook dat hier het eerste beetje groen van de stad begint. Een krimpend beetje, maar iedere boom in de strijd tegen de slechtste luchtkwaliteit van zo'n beetje heel Europa, is een verademing. Tot zover mijn ervaring als sociaal geograaf en bewoner van dit stukje Utrecht. Ik ben overtuigd dat u met gedegen onderzoek tot dezelfde conclusie komt. Veel succes en als ik ergens bij van dienst kan zijn, hoor ik het graag. Met vriendelijke groet, ook namens een overweldigende meerderheid van mijn buren, [NAAM, ADRES, TELEFOONNUMMER]	

Nr.	Reactie	Antwoord
	PS Bijgevoegd hieronder de bezwaren de ik met mijn buren deel (u heeft een kopie hiervan waarschijnlijk al enkele keren ontvangen, ik voeg het bij omdat ik ieder punt expliciet onderschrijf): In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. Ontbrekende onderbouwing Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. Mobiliteit De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. Veiligheid Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. Natuur Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken	

Nr.	Reactie	Antwoord
	en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. Recreatie De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. Alternatieven Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden. Ik heb er vertrouwen in dat mijn reactie u helpt bij het optimaliseren van Omgevingsvisie Overvecht	
570	IEMAND HEEFT MIJN HUIS UITGEGUMD Stel je voor. Je komt vanavond thuis en er ligt een brief in je brievenbus. ‘Omgevingsvisie’ staat erop. Er zit ook een kaartje bij van je buurt. Je zoekt je eigen straat, je eigen huis. Daarop staat een donkerrood blok gekleurd. De legenda zegt: *‘… ruimte om veel bij te bouwen. Daarbij mag de bebouwing ook de hoogte in. Gebouwen van 6 verdiepingen met op sommige plekken*	De zorgen die u uitspreekt laten een diepe betrokkenheid zien bij Overvecht. Het gevoel dat uw huis uitgegumd is raakt aan een gevoel van onzekerheid en onrechtvaardigheid. Met de omgevingsvisie willen we onder andere ontwikkelingen in de wijk stimuleren zonder dat dit ten koste gaat van de bewoners die al zo lang in Overvecht wonen. De uitdaging ligt in het vinden van balans die wij bij de omgevingsvisie Overvecht gevonden denken te hebben.

Nr.	Reactie	Antwoord
	hogere gebouwen tot 50 meter…' En over de plek recht tegenover je huis: *'…gebouwen tot 70 meter mogelijk'.* Je leest door: *'… ook mogelijkheden voor sloop/nieuwbouw, maar alleen als … er grote aantallen woningen, voorzieningen en werkplekken gebouwd kunnen worden.'* Verder staat er dat de doorgaande weg die je elke dag gebruikt om naar je werk te gaan (en naar je vrienden, familie, sportschool enz) afgesloten moet worden. Net als een aantal andere wegen. '*Je moet omrijden',* zegt het plan. Hoe zou jij je voelen als je dit las? Ik schrok. En ik dacht voor het eerst in 30 jaar: op deze plek wil ik niet meer wonen. En dat terwijl er best een paar minpuntjes waren aan de plek waar ik woon. De wijk Utrecht Overvecht. Een wijk waar ik het normaal ben gaan vinden dat: • De mensen om mij heen gemiddeld veel problemen hebben, zoals ziekte, armoede, financiële problemen, taalachterstanden. • Veel mensen om mij heen niet erg sociaal begaafd zijn: er ligt altijd (grof)vuil op straat, er zijn vernielingen, hennepkwekerijen, schiet- en steekincidenten, autobranden, plofkraken, politie wordt door groepen jongeren bekogeld met eieren enzovoort. • Asielzoekerscentra komen en gaan (prima), met mensen die hun eigen problemen meebrengen. • Ik tot een minderheidsgroepering ben gaan horen en weinig sociale cohesie voel. • Ik de mensen in mijn eigen portiek niet meer ken, omdat ze te snel wisselen en elkaar niet meer opzoeken. Samengevat: de gebruikelijke problemen in een achterstandswijk waar veel mensen boven op elkaar gestapeld zitten.	De ingediende zienswijzen zijn redenen geweest om de omgevingsvisie op onderdelen aan te passen. De kaart "Ruimte voor Groei" geeft gekleurde vlakken aan die gekoppeld zijn aan spelregels voor de beoogde veranderingen per gebiedstype. Vooral de rode en oranje vlakken rondom HOV-knooppunten hebben geleid tot zorgen over sloop-nieuwbouw , te dicht bebouwde gebieden en nadelen van hoogbouw (uitzicht, licht, lucht, ruimte, te veel mensen bij elkaar). Het verhaal waarom we voor de wijkverbetering kiezen voor verdichten langs de Centrale as blijkt onvoldoende uit de verf te komen. Evenals de verschillen in de ruimtelijk-programmatische opgave per kleur gebiedstype. Daarom hebben we per gebiedstype deze opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en aangescherpt: type ontwikkeling (inclusief uitspraak over sloop-nieuwbouw), bouwhoogten en hoogbouw, groen/openbare ruimte, parkeren en de woonmix. De knips tussen de buurten waren in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen om doorgaand autoverkeer volledig uit de buurten te weren en de buurten zo verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken. Uit de reacties blijkt dat veel mensen deze autoknips te ingrijpend vinden en niet willen dat autogebruik minder aantrekkelijk/gemakkelijk wordt. We leggen de knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren niet meer vast in de omgevingsvisie. Deze knips worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. In de kaarten zijn enkele mogelijke locaties (Amazonedreef, Tigrisdreef en Neckardreef) opgenomen voor toekomstige maatregelen. Meer of andere locaties zijn ook mogelijk.

Nr.	Reactie	Antwoord
	En daar moeten nu nog duizenden woningen bij. Niet tientallen, honderden, maar duízenden (denk nog even aan je eigen straat… duizenden!). De mensen die in die woningen komen zijn niet de mensen die nu in Tuindorp, rond het Wilhelminapark of aan de singels wonen. Die schrikken al als hun klinkerstraat in een rood fietspad verandert. Als er een fietserstunneltje komt dat aansluit op hun keurige wijk. Mijn vraag: waarom krijgen zij niet een keer een deel van hete aardappel te verstouwen? In plaats van wéér wij? Waarom vinden we het normaal om 'de paupers' van Overvecht uit hun huis te zetten en niet de keurige mensen met hun villa in Rijnsweerd? Of de mensen in hun fraaie (maar niet duurzame) jaren-30 woningen? Mensen die geld genoeg hebben om elders terecht te kunnen? Op hun plek passen heel veel hoge flats en je hoeft er veel minder mensen voor te onteigenen. Hoe lang wil je het elastiek oprekken van de mensen die proberen om Overvecht nog een beetje evenwichtig te houden? Is het eerlijk om de laatste goede kanten van deze wijk (groen, van je af kunnen kijken) nu ook nog weg te halen? Iemand heeft mijn huis uitgegumd. En ik voel me in de steek gelaten.	
571	Onderstaande tekst is door mijn buurman opgesteld. Middels deze mail wil ik graag laten weten dat ik mij aansluit bij onderstaande zienswijze. Ik kijk uit naar uw reactie. Bij voorbaat dank! Met vriendelijke groet, [NAAM] In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als "Transformatie in het groen". Met daarbij de toelichting: "De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld

Nr.	Reactie	Antwoord
	aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw." Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: "Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo'n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: 'Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.' Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar*	door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	aanleiding van inspraak, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen." De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp	

Nr.	Reactie	Antwoord
	omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als 'Transformatie in het groen', maar als 'Ontwikkelingszone' (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: "Wordt er in de parken gebouwd?", met een al even kort antwoord: "We gaan niet in de parken bouwen." Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als "park" op de kaart aangegeven, maar als "Bebouwing aan het groen" (Wijkbericht), c.q. 'Transformatie in het groen' (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. 'Ontwikkelingszone' (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, "de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw." Dat komt op sommige bewoners over als een 'truc' om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie 'Transformatie in het groen', dan wel 'Ontwikkelingszone'. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
572	Bijgaande brief is verzonden door onze buurtbewoner. Ik verzoek u deze brief ook als de onze te beschouwen. Wij staan hier volledig achter. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen

Nr.	Reactie	Antwoord
	bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo'n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: 'Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.' Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen." De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende	aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen 'Transformatie in het groen.'	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’	

Nr.	Reactie	Antwoord
	(Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
573	Hierbij wil ik graag reageren op de zienswijze ontwerp Omgevingsvisie Overvecht. Sinds november 2022 heb ik een tuin bij tuindersvereniging Ons Genot. Ik heb begrepen dat wanneer de plannen doorgaan, dit gebied (mogelijk) op de schop gaat. Nu ben ik ook voorstander van het bevorderen van sport en beweging, maar ik begrijp niet hoe dit past in een plaatje van 'Groene stad van de toekomst' zoals beschreven in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Het nieuws dat deze plannen er lagen bereikte onze vereniging relatief laat; ik hoorde er pas van in maart van dit jaar. Had ik dit eerder geweten, dan had ik mogelijk andere keuzes gemaakt - ik heb inmiddels best wat tijd, energie en ook geld geïnvesteerd om van mijn tuin een plek te maken waar mijn gezin en ik tot rust kunnen komen. Voor de beeldvorming; mijn man en ik zijn beiden 47 en onze kinderen zijn 11 en 14. Ik woon zelf in Ondiep, niet echt een heel groene wijk. Het dichtsbijzijnde park is het Julianapark, en hier is het doorgaans te	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	druk voor ons (en het voelt er niet altijd veilig). Ik heb ook vrienden en vriendinnen met wie ik graag tijd in mijn tuin doorbreng; dit zijn allemaal mensen die in Utrecht wonen en zelf geen tuin (aan huis) hebben en die het daarom ook op prijs stellen dat er een rustige, groene plek is om naartoe te gaan. Naast het feit dat de tuinen in een behoefte voorzien, kleeft er nog een bezwaar aan de plannen om op deze plek sportvelden aan te leggen: de biodiversiteit gaat er op achteruit. In mijn tuin probeer ik vooral inheemse planten een plaats te bieden, het vijvertje in mijn tuin zit vol salamanders en kikkers, en ik ben geen vogelkenner maar ik kan wel zien dat er zich een grote verscheidenheid aan vogels en insecten tegoed doen (afhankelijk zijn van) de bloemen en vruchten in de tuinen. Die vinden ze niet op de grasakker pal naast de tuindersvereniging. Ik heb zelf ook heel lang in Overvecht gewoond, en begrijp zeker waarom het gebied verder ontwikkeld moet worden, maar ik vind het heel akelig als dit ten koste moet gaan van een vereniging met 183 tuinen die er al decennia geleden zijn aangelegd. Met die tuinen wordt voor de tuinders, hun families en vele andere Utrechters ook een voorziening geboden in de vorm van mentale rust en gelegenheid om buiten te verblijven (zonder daar een openbare ruimte voor op te moeten zoeken). Het verlies van mijn tuin zou voor mij een reden kunnen zijn om toch een andere woonplaats met meer groen te overwegen. Dit bedoel ik niet als 'dreigement' maar eerder als een signaal: ik hoop dat onze gemeente de impact op de Utrechters die hierdoor getroffen zullen worden in ogenschouw neemt.	
574	Bij mijn onderstaande kritiek beperk ik mij tot het aspect van de visie dat voor mij, als bewoner van de Professor Hugo de Vrieslaan (Tuindorp), het dichtstbij komt. Dat betreft de suggestie om vanuit Overvecht onder het spoor door naar ofwel de Van Bemmelenlaan ofwel de Hugo de Vrieslaan een fietstunnel te ontwikkelen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tijdens de inloop bijeenkomst werd mij verteld dat de reden voor deze suggestie is dat op die manier basisschoolkinderen die vanuit Overvecht één van de in Tuindorp gelegen basisscholen willen gaan bezoeken, die basisscholen makkelijker kunnen bereiken. Dat lijkt mij een onzin argument en een brug te er als het gaat om burgers te willen faciliteren. Er zijn al twee verbindingen tussen Overvecht en Tuindorp die beiden beschikken over een aparte fietsstrook, te weten de tunnel onder het spoor (mr Tripkade) en de spoorwegovergang aan de kant van Fort Blauwkapel. Wat is de winst als daar tussenin nog een fietstunnel wordt aangelegd? Voor een fietser die halverwege tussen de bestaande fietstunnel en de spoorwegovergang aan de Overvechtzijde woont is de tijdsbesparing maximaal anderhalve minuut. Het wil er bij mij niet in dat de gemeente bereid zou zijn voor zo'n te verwaarlozen tijdswinst een bedrag van 5 miljoen (de kosten voor een fietstunnel, zo werd mij gemeld) over heeft. Als die bereidheid er wel zou zijn, dan is dat een schoolvoorbeeld van onverantwoord bestuur, te meer gelet op de slechte financiële positie waarin de gemeente Utrecht zich bevindt. Dus: zonder meer schrappen die suggestie voor een fietstunnel onder het spoor en dat geld gebruiken voor andere, wel zinvolle aspecten in deze Omgevingsvisie of voor andere zinvolle projecten elders in Utrecht. Bovendien: voor de verbouwing van het NS-station lag er een fietspad van Overvecht naar Tuindorp ter hoogte van de tunnel onder het NS-station. De door dat fietspad ingenomen ruimte is er nog steeds (maar weggewerkt achter de muren van het station). Als er dan zo nodig een fietstunnel moet komen, open dan deze oude fietstunnel weer; is ook vast goedkoper.	bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
575	**In zijn algemeenheid:**	**In zijn algemeenheid** Wij zijn het er niet over eens dat de omgevingsvisie niet voldoende naar de samenhang tussen problemen inde wijk en de kwaliteit van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	1. U constateert terecht dat de mensen in de wijk een probleem hebben: zij ervaren hun leven als veel onleefbaarder, ongezonder en onveiliger dan andere Utrechters. 2. De wijk zelf heeft last van negatieve beeldvorming waarin Overvecht synoniem lijkt te zijn geworden met negativiteit en mikpunt wordt van vreemdelingenhaat. Het is bekend uit onderzoek dat deze problemen samenhangen met de kwaliteit van de leefomgeving. In de omgevingsvisie mag veel explicieter vanuit die samenhang naar de toekomst worden gekeken. Ik kan me niet aan de indruk onttrekken dat u Overvecht blijvend ziet als overloopvat voor de problemen die elders in de stad niet gewenst zijn, bijvoorbeeld als u het openbaar vervoer in de wijk ziet als toegang tot de stad in plaats van als verbinding van de stad met Overvecht. **Verdelen van de lasten** - Ik ondersteun het belang van meer gevarieerd bouwen en met name te bouwen voor ouderen en voor andersoortige woonvormen. - Overvecht is de wijk waar Utrecht zijn sociale woningbouw heeft ondergebracht. Met sociale woningbouw zelf is niets mis en dit zou tot voorbeeld moeten strekken voor andere wijken in de stad, zeker gezien de wooncrisis. Maar sociale woningbouw is steeds meer de woonvoorziening geworden voor mensen met een indicatie en bijzondere doelgroepen. Dat belast onze wijk onevenredig en leidt tot segregatie. Het zou goed zijn om met die nieuwe functie van sociale woningbouw bij de visie op de toekomst rekening te houden en de vraag te stellen en te beantwoorden wat dat vraagt aan aanpassing van de gebouwde omgeving en de woningen. - ‘Verdunnen’ in de woonomgeving waarbij mensen die het ‘goed’ doen voorrang krijgen op mensen die het ‘minder goed’ doen is een heilloze strategie. Uit Kanaleneiland weten we dat dit leidt tot segregatie (gated communities) en uit andere steden (Rotterdamwet) weten we dat dit leidt tot ongelijkheid in de woningtoewijzing die ten koste gaat van de	leefomgeving is gekeken. Wij zijn Overvecht ook niet als overloopvat. Juist zetten we erop in om kansen te vergroten voor Overvechters en vinden het heel belangrijk dat Overvechters zich thuis blijven voelen in hun eigen wijk. Dat Overvecht ook Overvechts blijft: een wijk met herkenbare buurten in een groen raamwerk. Met het voorgestelde HOV zorgen we voor een snelle, frequente en herkenbare verbinding tussen Overvecht en andere delen van de stad. Dit betekent korter wachten en sneller en comfortabeler reizen. Het openbaar vervoer zien we daarbij niet als toegang tot de stad. **Verdelen van de lasten** In heel Utrecht wordt sterk ingezet op het vergroten van de voorraad sociale huurwoningen. Omdat het aandeel in Overvecht relatief hoog is, zetten we in Overvecht in op het verbeteren van kwaliteit van de voorraad in aansluiting op de behoefte. Ook de behoefte van bijzondere doelgroepen is daar onderdeel van. Sturing op toewijzing kan bijdragen aan meer menging in bestaande bebouwing van kwetsbare en minder kwetsbare doelgroepen. Tegelijkertijd wordt er juist ingezet op beter passende huisvesting voor kwetsbare doelgroepen, zodat het één niet ten koste gaat van het ander. **Bouwen in de hoogte in mijn buurt** Burezina is gelegen in een gebied dat in de omgevingsvisie is aangeduid als "woonbuurten." In deze gebieden zorgen we voor het verbeteren van de buurt en een betere woningmix. Transformatie en verdichting zoals in de stedelijke en hoogstedelijke gebieden is hier niet aan de orde. De aanduiding woonbuurten heeft geen relatie met het type bebouwing dat in het gebied staat, maar zegt iets over de ingrepen die hier mogelijk gemaakt worden. In de woonbuurt wordt voornamelijk ingezet op behoud

Nr.	Reactie	Antwoord
	kwetsbaarsten (institutionele discriminatie) zonder de problemen van die kwetsbaarsten op te lossen. **Bouwen in de hoogte in mijn buurt** - Bouwen in stedelijke en hoogstedelijk gebied kan volgens de conceptvisie de hoogte in. Bij de informatieavonden over de toekomst van Burezina (Berezinadreef) is door de buurt, die u in uw visie beschrijft als een 'versteende buurt', het bouwen in de hoogte afgewezen. De nabijgelegen woningen aan de Jeanne d'Arcdreef zijn zeer dicht tegen elkaar aan gebouwd en de open ruimte tussen deze woningen en de Berezinadreef geven de buurt nu enige ademruimte. Haal daarom Burezina uit het gebied waar stedelijke bebouwing en hoger bouwen mogelijk wordt en beloof niet hoger te gaan dan drie hoog, in overeenstemming met de naastliggende bouw. - Een woonomgeving met tien-hoogflats voelt anoniem voor de mensen die er wonen. Meer hoogbouw in Overvecht in die omgevingen draagt niet bij aan de leefbaarheid van de wijk. Ik zou zeggen beperk dat. - De verdeling van 'woonbuurt', 'stedelijke buurt' en 'hoogstedelijke buurt' voelt behoorlijk gekunsteld als ik zie dat de woonomgeving Jeanne d'Arcdreef, Cleopatradreef en Fortunadreef al vol staat met tien-hoog flats en in uw visie wordt aangeduid als 'woongebied voor laagbouw'. Dit ;ijkt op een vorm van wat ze in de Verenigde Staten 'Gerrymandering' noemen, bedoeld om te kunnen plannen ten eigen faveure. Voor de toekomst is het verstandiger om na te gaan hoe vernieuwing past in de omgeving en hoe dit vorm te geven, in gesprek met de bewoners. - Betaalbaarheid: bij de toekomst van Burezina is er gesproken over het plannen van woningbouw op de bovenste lagen van nieuwbouw, om de bouw van andere voorzieningen betaalbaar te maken. Dat lijkt me voor de toekomst van Overvecht een ongewenste constructie: woningbouw als melkkoe. Bouw woningen vanuit de behoefte en de draagkracht van de buurt en niet vanuit de tekorten op de begroting van de gemeente Utrecht. **Groen in de wijk**	door het openbaar gebied te verbeteren en sommige bestaande woningen aan te passen met kleine toevoegingen. Hoogbouw passen we zorgvuldig in. Hierbij houden we rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgen we voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Bovendien geven we voor hoogbouw specifieke hoogbouwprincipes en volgen we de kwaliteitsprincipes en ambities van de Stedenbouwvisie. Sociale veiligheid en interactie (ipv anonimiteit), goede woningmix, en leefbaarheid zijn in de omgevingsvisie belangrijke uitgangspunten. **Groen in de wijk** Bedankt voor uw reactie. Jammer dat uw de groene voeg als niet prettig ervaart. Er zijn zeker nog kansen om de huizen beter bij het park(je) te betrekken. Op het moment dat we de openbare ruimte integraal gaan herinrichten kunnen we hier anders mee omgaan (zie ook de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, profielen). Tot die tijd zou ik samen met uw buren zoveel mogelijk gebruik maken van het bestaande groen, eventueel ook als zelfbeheergroep. Op deze manier voelt het groen minder anoniem en het bevordert de sociale cohesie in de buurt. Voor het vergroenen van versteende ruimtes rondom uw huis verwijzen we graag naar het initiatievenfonds van het wijkbureau. **Verkeer** Fijn om te horen dat u het eens bent met de voorgestelde maatregelen. Overvecht is een belangrijk onderdeel van Utrecht en door goede verbindingen (zoals HOV) wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. **Recreatie**

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het klopt dat Overvecht een groene wijk is, maar dit groen heeft voor bewoners het karakter van ‘ver weg’. Het zijn ‘plukken groen’ in de wijk en de directe woonomgeving is versteend. In de visie spreekt u van ‘een groene voeg’ in mijn buurt (Donaudreef). Op papier ziet dat er mooi uit, maar de werkelijkheid ervaar ik niet zo. Dat is een verlaten en opgeknipt hondenveldje dat voor mij als buurtbewoner onveilig voelt en ontoegankelijk. Het zou goed zijn als groen dichter naar de huizen en de mensen wordt gebracht: bomen langs de straat en huizen met meer voortuin en achtertuin. Of verticaal groen zoals gebouwd wordt in het stationsgebied, waarmee de wijk zich kan onderscheiden. **Verkeer** De straten van Overvecht lijken soms een racebaan vanwege het verkeer dat er doorheen jaagt. Alle maatregelen om het ‘recreatief showrijden’ binnen de wijk te frustreren juich ik toe. Mijn ervaring van andere wijken in Utrecht is dat verkeersbeperkende en circulatieregulerende maatregelen voor wijkbewoners even wennen zijn, maar meestal ook niet meer dan dat, en dat dit het overlastgevend verkeer beperkt. Verder hoop ik dat parkeervergunningen (tegen laag tarief) snel worden ingevoerd als instrument om mensen die Overvecht zien als P+R gebied de wijk uit te krijgen. Goed/beter openbaar vervoer zoals HOV-lijnen juich ik toe, maar niet in functie van het idee dat Overvecht een toegangspoort is tot de stad.. **Recreatie** In Overvecht mag meer ruimte komen voor recreatie. Een mooi theater zodat mensen naar de wijk toekomen in plaats van er zo hard mogelijk doorheen rijden, restaurants, kroegen of een muziekcentrum of museum. En dan bij voorkeur niet een recreatieve functie waarin de bewoners zich zelf voortdurend moeten laten zien als anomalie (‘mensen met ervaring’, ‘mensen die anders zijn’, ‘toppers’, ‘mensen met cultuur’ etc. etc.)	Bedankt voor uw interesse in de culturele voorziening en het indienen van een zienswijze hierop. Wij zetten ons ervoor in dat de culturele voorziening past bij de wijk en aansluit op de behoeften van de inwoners uit Overvecht. Daarnaast willen we bereiken dat de culturele voorziening ook interessant is voor de rest van Utrecht en daarbuiten. Wij nemen uw zienswijze mee bij het maken van de plannen. Op een later moment gaan wij verder in gesprek met verschillende inwoners en makers uit Overvecht. Zo zorgen wij dat zij zich herkennen en welkom voelen in de nieuwe culturele voorziening.
576	Als bewoners van de Arubadreef in Utrecht willen wij graag onze zienswijze delen met betrekking tot de Ontwerp Omgevingsvisie	Wij begrijpen dat de aanduiding 'stedelijke buurten' onzekerheid creëert bij u en uw medebewoners. Dat betreuren wij. De omgevingsvisie schept

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht. In het bijzonder willen wij bezwaar maken tegen de voorgestelde toewijzing van het label "stedelijk" aan de Arubadreef en haar omgeving. Het is begrijpelijk dat de stad Utrecht voor een grote bouwopgave staat en dat er behoefte is aan verdichting om aan de groeiende vraag naar huisvesting te voldoen. Echter, het toekennen van het label "stedelijk" aan een buurt die momenteel een mix van huur- en koopwoningen herbergt, creëert onzekerheid onder de huiseigenaren. Allereerst zal dit label de huizenprijs(ontwikkeling) in de buurt drukken, doordat niemand een woning zal willen kopen die in de nabije toekomst mogelijk gesloopt gaat worden. Bovendien behoren de vierkante meter prijzen momenteel al tot de laagste van de gemeente. Met vanwege de omgevingsvisie een kleine, doch reële kans op gedwongen verkoop in de nabije toekomst, zal het voor de huidige eigenaar-bewoners onmogelijk blijken te zijn om binnen de gemeentegrenzen naar een gelijkwaardige woning te verhuizen. Het toekennen van het label "stedelijk" aan de Arubadreef en haar omgeving, enkel en alleen vanwege de nabijheid van een HOV-halte, brengt een hoop onzekerheid met zich mee voor de huiseigenaren in deze buurt. Het label suggereert namelijk een grotere focus op stedelijke ontwikkeling en verdichting, wat kan leiden tot veranderingen die de rechten en zekerheden van de huiseigenaren in gevaar brengen. In plaats van de Arubadreef te bestempelen als "stedelijk", pleiten wij er dan ook voor dat de gemeente Utrecht deze buurt het label “woonbuurt” toekent. Danwel dat het label “stedelijk” slechts voor nieuwe bebouwing geldt en expliciet vermeld wordt dat de bestaande woningen van eigenaar-bewoners ook bij sloop/herontwikkeling van huurwoningen, ongemoeid worden gelaten. Daarom verzoeken wij de gemeente Utrecht dringend om de voorgestelde toekenning van het label "stedelijk" aan de Arubadreef en omgeving te heroverwegen. Laten we in plaats daarvan streven naar een benadering die de diversiteit, stabiliteit en leefbaarheid van onze	ruimte en ambities voor ontwikkeling tot 2040, waaronder verdichting rond de Centrale as met HOV knooppunten. Uw gewaardeerde buurt is al eerder van rood "hoogstedelijk" naar oranje "stedelijk" veranderd. Wij zien namelijk wel kansen voor verdichting en buurtverbetering volgens de spelregels van de oranje "Stedelijke buurten" in het hoofdstuk "Ruimte voor Groei" van de omgevingsvisie. Deze spelregels per gebiedstype zijn naar aanleiding van de participatie aangescherpt en verduidelijkt. Op de buurtkaarten hebben we eerste kansen voor ontwikkeling toegevoegd. Algemeen uitgangspunt van de Omgevingsvisie is dat we behouden wat goed is en vernieuwen waar nodig. We streven er naar dat elke ingreep bijdraagt aan bredere wijkverbeteringsdoelen voor de Overvechtse inwoners. Aspecten als diversiteit, leefbaarheid en gemeenschappen zijn daarbij uitgangspunten in de omgevingsvisie. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	buurt waarborgt, zonder de eigenaar-bewoners tot 2040 en lang daarna in een continue staat van onzekerheid te laten verkeren.	
577	1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

Daarom stel ik voor:

- De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie.
- De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen.
- Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

2. **Mobiliteit**

De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.

Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor

Nr.	Reactie	Antwoord

fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.

- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.

Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren.	

Nr.	Reactie	Antwoord

Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.

Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een

Nr.	Reactie	Antwoord
	verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische,	

Nr.	Reactie	Antwoord

ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.

- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven
Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
578	In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de

Nr.	Reactie	Antwoord
	“Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan De Gagel vernieuwt, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook vanwege dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig déjà-vu. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project Overvecht de Gagel Vernieuwt ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde	buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt (juni 2009). In hoofdstuk 3: Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak, paragraaf 3: Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: Bouwen in het groen staat onder C. Papyrusdreef: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen." De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het Startproduct deel A: visie, analyse en strategie en het Startproduct deel B: buurtprofielen. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in	

Nr.	Reactie	Antwoord
	bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van De Gagel vernieuwt, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan	

Nr.	Reactie	Antwoord
	groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie	

Nr.	Reactie	Antwoord
	opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
579	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor	

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.	
4.	**Natuur**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot	

Nr.	Reactie	Antwoord
	beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde	

Nr.	Reactie	Antwoord
	toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
580	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans	bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor	

Nr.	Reactie	Antwoord

passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.

- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele

Nr.	Reactie	Antwoord

waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.

- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.

Nr.	Reactie	Antwoord

- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.

Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal

Nr.	Reactie	Antwoord
	industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
581	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

2. **Mobiliteit**

De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.
Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie	

Nr.	Reactie	Antwoord

opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.

- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.
- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.
- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat

Nr.	Reactie	Antwoord

u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.

- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt	

Nr.	Reactie	Antwoord
	intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
582	Als Werkplaats Overvecht, bestaande uit de corporaties Woonin, Portaal en Bo-ex, ontwikkelaars Era Contour, AM, BPD en Heijmans en beleggers Amvest, Syntrus Achmea en Wonam, dienen wij een zienswijze in op de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht. Sinds 2018 zijn we actief in Overvecht. Samen met de gemeente Utrecht en de twee bewonersorganisaties Wijkplatform Overvecht en Bewonersplatform Overvecht zijn in 2022 samenwerkingsafspraken voor de duur van 20 jaar vastgelegd in het Wijkakkoord Overvecht. Afspraken om samen de schouders eronder te zetten, elkaar te versterken en vaart te maken met integrale wijkverbeteringen. Het gaat om fysieke verbeteringen voor wonen, openbare ruimte en groen, voorzieningen, mobiliteit en wijkeconomie. Allen met als doel dat de huidige en nieuwe bewoners in Overvecht het beter krijgen. Het Wijkakkoord gaat uit van de huidige en toekomstige beleidskaders van de gemeente Utrecht. De Omgevingsvisie neemt de afspraken in het Wijkakkoord als vertrekpunt bij de uitvoering. De Omgevingsvisie is een sturend document met een integrale visie en uitvoeringstrategie. Wij zijn daarom ook positief dat de gemeente Utrecht een ontwerp Omgevingsvisie voor Overvecht heeft opgesteld met als uitkomst een ambitieuze visie voor Overvecht en een aanzet voor de uitvoeringstrategie. Wij zien punten ter verbetering die meegenomen kunnen worden in de verdere uitwerking. ***De visie start vanuit hoofdstructuren en beperkt vanuit de buurten zelf*** Onze inzet is om de komende jaren te werken aan sterke buurten die samen een verbeterd Overvecht vormen, zowel met en voor de huidige en nieuwe bewoners. In de huidige visie zien we beperkt een buurtgerichte aanpak terug. Wat speelt er in de buurt, wat is er nodig en hoe realiseren wij dit gezamenlijk? In de buurtprofielen van ons Startproduct uit 2020 laten we zien hoe we dat willen aanpakken. Het is een combinatie van buurtprofielen met buurtoverstijgende thema's. Van	***De visie start vanuit hoofdstructuren en beperkt vanuit de buurten zelf*** De omgevingsvisie geeft de stip op de horizon voor de hele wijk en we hebben de grote structuren in samenhang bekeken op het gebied van bouwen, mobiliteit en groen. Wat dit betekent en waar de accenten liggen per buurt, is opgenomen op de buurtkaarten. We hebben nu niet zozeer van buurt naar wijk gewerkt, zoals dat wel in het startproduct van Werkplaats Overvecht is gebeurt. Uiteraard vraagt de omgevingsvisie verdere uitwerking. Uitwerking pakken we graag op met partners die actief zijn in de buurten, waaronder de Werkplaats Overvecht. ***Het gekozen verdichtingsscenario combineert lastig met de buurtgerichte aanpak*** De in het MER onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd, waarbij de gekozen variant het meeste lijkt op het alternatief van geconcentreerde verdichting (zie ook de beleidsnota deel B7). Uw vraag om het tweede alternatief mee te nemen bij de verder uitwerking van de omgevingsvisie past niet bij het ingestoken proces van de omgevingsvisie. Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt zijn in de omgevingsvisie en hoe die zich verhoudt tot het MER verwijzen wij naar de aanvulling MER. De ingediende zienswijzen waaronder de zienswijze van de Werkplaats heeft geleid tot een aanpassing van mobiliteitskeuzes waarbij de variant in de omgevingsvisie meer overeenkomsten vertoont met het in het MER onderzochte alternatief 2. De knips tussen de buurten waren in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen om doorgaand autoverkeer volledig uit de buurten te weren en de buurten zo verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken. Uit de reacties blijkt dat veel mensen deze

Nr.	Reactie	Antwoord
	wijk naar buurten en van buurten naar plekken noemen we dit. De huidige visie wordt sterker door deze bottum-up benadering toe te voegen. Wij kunnen en willen onze bijdrage leveren om dit concreet te maken. ***Het gekozen verdichtingsscenario combineert lastig met de buurtgerichte aanpak*** Er is gekozen voor het scenario Gebundelde Verdichting. Een scenario waarbij de verdichtingsopgaven gecentreerd zijn aan een centrale HOV-as gecombineerd met een nieuw verkeersafwikkelingssysteem. In dit scenario wordt gewerkt met knips tussen de verschillende buurten en wordt tevens de hoofdgroenstructuur vastgelegd en versterkt. Deze keuzes bepalen in sterke mate wat er op buurtniveau aan wijkverbetering mogelijk is. Op sommige plekken betekent dit zeer vergaande ingrepen en op andere plekken juist minimale ingrepen. Deze ingrepen zijn veelal ingegeven door de buurtoverstijgende keuzes en in veel mindere mate vanuit de behoefte of kansen vanuit de buurt of het onderliggende vastgoed. Onze verwachting is dat daardoor het draagvlak bij bewoners beperkt zal zijn, zeker indien de meerwaarde vanuit de buurt niet overtuigend genoeg is. a.Aan het begin van het traject zijn twee scenario's als uitersten gepresenteerd. Naast scenario 1 Gebundelde Verdichting ook scenario 2 Verspreide Verdichting. Dit tweede scenario had onze voorkeur door een betere aansluiting op een buurtgerichte aanpak. Tijdens participatiemomenten met bewoner kwam ook naar voren dat Overvechters kiezen voor (elementen van) Variant 2. De keuze voor scenario 1 is door de gemeente relatief vroeg in het ontwerptraject gemaakt en het tweede scenario is vervolgens niet verder besproken in het participatietraject. Bij de MER zien we dat beide scenario's zijn meegenomen en dat de twee scenario's in de waardering dicht bij elkaar liggen. Waarom scenario 2 Verspreide Verdichting dan ook niet parallel aan scenario 1 verder ruimtelijk is uitgewerkt, is niet duidelijk.	autoknips te ingrijpend vinden en niet willen dat autogebruik minder aantrekkelijk/gemakkelijk wordt. We leggen de knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren niet meer vast in de omgevingsvisie. Deze knips worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. In de kaarten zijn enkele mogelijke locaties (Amazonedreef, Tigrisdreef en Neckardreef) opgenomen voor toekomstige maatregelen. Meer of andere locaties zijn ook mogelijk. ***De haalbaarheid van de visie staat onder druk*** Om de integrale ambities te halen zijn samenwerkingen in groter projectverband nodig, zodat zoet en zuur kan worden verdeeld en het juiste programma op de juiste plek belandt. Opgaves van onder andere parkeren en groen zijn vaak ook niet per plot te realiseren en daarvoor is het nodig om op een hoger gebiedsniveau te bekijken. Dit is ook zo besproken tijdens de gesprekken die we gehad hebben met de woningcorporaties. *b. Groen* De uitgangspuntennotitie geeft zowel een kwantitatieve als ook een kwalitatieve opgave voor groen in de wijk. We laten in deze omgevingsvisie zien wat hiervoor nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 is beschreven welke kwalitatieve verbeteringen per groenstructuur en buurt wenselijk zijn. De ambitie is op visie niveau kwantitatief en kwalitatief beschreven. Bij projecten kan deze kwalitatieve ambitie aangescherpt worden. De meanderende lijn bij Park de Gagel is schematisch en staat voor een vloeiende overgang

Nr.	Reactie	Antwoord
	We vragen daarom om het tweede scenario alsnog mee te nemen bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie om de buurtgerichte aanpak een plek te geven. ***De haalbaarheid van de visie staat onder druk*** Er is hard gewerkt aan de complexe puzzel om alle thema's en ambities in de Omgevingsvisie een plek te geven en onderling te koppelen. Tegelijkertijd zien we ook een sterke samenhang met het gekozen ruimtelijke concept van de Gebundelde Verdichting. Hierin zien wij een risico. De benoemde voorwaarden t.a.v. groen, mobiliteit, wonen, werken en voorzieningen zijn nu zo opgeschreven dat ze onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, waardoor ze vooral kaderstellend zijn i.p.v. ruimte biedend. De koppeling van de thema's kan daardoor vertragend werken of de haalbaarheid verslechtert. Hieronder per thema kort een reflectie ter verduidelijking: *b.Groen* De groenambitie is hoog en vrij kwantitatief beschreven. De kwantitatieve omschrijving van extra groen per nieuwe woning is een voorbeeld. Hoe worden initiatieven straks beoordeeld? Het moet gaan om kwalitatief beter groen en niet altijd om meer. De ambitie moet naar ons idee meer kwalitatief beschreven worden en minder kwantitatief. In de visie is aangegeven waar groen behouden moet blijven en waar extra groen bij moet komen. Een voorbeeld is het Gagelpark. Bij het Gagelkwartier zien wij een vloeiende arcering die een meanderende parkrand suggereert die niet overeenkomt met de huidige situatie en arceringen voor de versterking van de parkranden veelal over particulier bezit. Transformatie is op deze plekken niet te verwachten, terwijl op andere plekken langs het park de mogelijkheden er wel zijn. Door de keuze voor extra m2 groen concludeert de Omgevingsvisie dat deze plekken niet mogelijk zijn. Dit beperkt demogelijkheden voor de beoogde kwaliteitsslag van het Gagelpark waaronder het oplossen van	tussen park en buurt zonder harde parkranden. Een kwaliteitsslag door het activeren van de plint aan de achterkanten is nog steeds wenselijk maar zal op gebouwniveau aangepakt moeten worden. *c. Mobiliteit* We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. *Parkeren* Wij erkennen dat de voorgestelde parkeeroplossingen financiële investeringen vereisen. Daarom wordt er actief gezocht naar financieringsmogelijkheden, afspraken en samenwerkingen met private partijen, ontwikkelaars en andere stakeholders. Ook wordt er gekeken naar subsidies en andere vormen van financiële ondersteuning vanuit provinciale, nationale en Europese fondsen. Aandachtspunten ten aanzien van de haalbaarheid zijn opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf over parkeren. *d. Financiële haalbaarheid* De uitvoering van de doelstellingen in de omgevingsvisie gaat gepaard met grote investeringsopgaven. De kosten van investeringen in de openbare ruimte zijn in beeld gebracht. Zie daarvoor de Beleidsnota omgevingssvisie Overvecht. De kosten en opbrengsten voor de gebiedsontwikkelingen zijn binnen de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht niet weergegeven onder meer

Nr.	Reactie	Antwoord
	achterkanten enorm. Dit is ons inziens een gemiste kans voor de beleving van het groen in de wijk. *c.Mobiliteit* De Omgevingsvisie gaat uit van grote veranderingen op het gebied van mobiliteit. Er wordt ingezet op de mobiliteitstransitie; meer ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. Naast het autovrij maken van de Carnegiedreef, waar we voorstander van zijn, worden verschillende 'knips' gemaakt om autoverkeer door de wijk te beperken, waardoor het verkeer via de ring moet rijden. Vanuit bewoners zijn deze zorgen al naar voren gekomen. De Werkplaats is positief over de inzet op gezonde en duurzame mobiliteit in combinatie met het verbeteren van de verkeersveiligheid. Echter hebben we twijfels over de huidige oplossingen met knips, zeker in relatie tot de passendheid voor de wijk Overvecht. *Parkeren* De druk op de openbare ruimte is groot en dit wordt versterkt door de beoogde verdichting. Het huidige straatparkeren neemt relatief veel ruimte in en is ook een betaalbare optie voor de huidige bewoner. In de Omgevingsvisie vermindert het parkeren uit het straatbeeld. Voor nieuwbouw moet parkeren opgelost worden in nieuwe parkeeroplossingen. Bij de hoogstedelijke gebieden moet deze nieuwbouw ook de huidige parkeerplekken op straat oplossen. De consequenties van het opheffen van parkeerplaatsen wordt onvoldoende belicht. De Omgevingsvisie heeft geen ontwerpen of parkeerstudies opgenomen. Benoemd wordt dat in het vervolg een concreet onderzoeks- of ontwerptraject op de kleinere schaal nodig is. De Werkplaats voorziet dat het parkeren voor bestaande en nieuwe woningen niet opgelost kan worden met nieuwe parkeeroplossingen zonder grote financiële bijdragen. *d.Financiële haalbaarheid*	omdat de opbrengsten van de gebiedsontwikkeling en hoe deze zich verhouden tot de benodigde investeringskosten om de ambities van de Omgevingsvisie te kunnen realiseren nog niet in beeld zijn. Die is vanwege het abstractieniveau van de Omgevingsvisie en vanwege het gegeven dat de meeste mogelijke verdichtingslocaties niet in eigendom zijn van de gemeente.. Wij gaan graag hierover met u in gesprek. *e. Aantallen woningen en werkplekken* De omgevingsvisie gaat zeker niet alleen uit van bouwen op gemeentegrond, maar ook hetvernieuwen en transformeren van de bestaand bezit zijn net zo belangrijk om de doelstellingen te halen. Soms kan dat gaan om sloop, maar veel vaker gaat dat om maatregelen als aanbouwen of optoppen, of een extra gebouw in het openbaar gebied. Zo ook in de rood-oranje gebieden langs de centrale as. De grote aantallen moeten vooral gerealiseerd worden in Overvecht Centrum en Station. En in mindere mate langs de centrale as. Wij schatten in dat de aantallen haalbaar zijn. De keuze hiervoor hangt samen met de keuze voor mobiliteit. Dit worden de best bereikbare plekken met OV. 5.000 woningen kan alleen met relatief minder auto's en dus moeten er goede alternatieven zijn met OV en fiets. Een verspreide verdichting gaat niet samen met een goede mobiliteitstransitie en dit zal tot gevolg hebben dat de wijk niet meer bereikbaar en leefbaar zal zijn. ***e. Samen de schouders eronder te zetten*** Wij onderschrijven het belang van gezamenlijk met de corporaties en markt uitvoering te gaan geven aan deze omgevingsvisie. De ontwerp-omgevingsvisie hebben we op een aantal punten aangescherpt naar aanleiding van de zienswijzen. Zie hiervan hoofdstuk 2 van de omgevingsvisie. We komen niet op alle punten tegemoet die Werkplaats Overvecht in haar zienswijze heeft aangegeven. Zo houden we vast aan

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er is veel geld nodig voor de uitvoering van de totale Omgevingsvisie. Zoals aangegeven in deel B van de uitvoeringstrategie zijn hier beschikbare middelen, subsidies en grondbeleid voor nodig. De grondwaarde onder de nieuw te bouwen woningen vormt hier ook een onderdeel van. De vraag is hoe groot het geschatte aandeel is dat is meegenomen in de visie en of dit realistisch is. Zijn daarbij ook de kosten voor de ambities ten aanzien van groen en parkeren meegenomen? En is rekening gehouden dat de te realiseren grondwaarden bij locaties waar corporaties overgaan tot sloop en nieuwbouw zeer beperkt zijn en financieel complex? De inzet van alle beschikbare subsidies zullen daarom nodig zijn. Hier willen we ons dan ook maximaal voor inzetten. *e.Aantallen woningen en werkplekken* Het vastgoed in Overvecht is veelal te goed om te slopen en veel corporatiewoningen zijn gerenoveerd of zijn binnenkort aan de beurt. De plekken waar nieuwbouw mogelijk is, liggen veelal op gemeentegrond. In de rode gebieden wordt gerekend met flinke aantallen nieuwbouw. Wij verwachten dat een deel lastig te realiseren is. Mocht blijken dat de aantallen lager worden dan ingeschat, dan biedt het huidige scenario van Gebundelde Verdichting geen alternatieven. Het tweede scenario Verspreide Verdichting biedt meer ruimte en flexibiliteit om op andere locaties te zoeken naar geschikte alternatieven. Daarom vragen we de gemeente om een uitwerking op te nemen met geschikte alternatieven indien de aantallen niet realiseerbaar blijken. ***e.Samen de schouders eronder te zetten*** De Omgevingsvisie laat een toekomstbeeld zien die enkel gezamenlijk gerealiseerd kan worden. Het omvat de hele wijk en heeft invloed op alle bewoners van Overvecht. Nu moeten we - zoals in het Wijkakkoord omschreven - samen de schouders eronder zetten, elkaar versterken	de gebundelde concentratie en kiezen niet voor verspreide verdichting. Desalniettemin hopen wij wel dat Werkplaats Overvecht met ons de schouders eronder blijft zetten. De samenwerkingsvorm met de woningcorporaties en andere partners vraagt nog verdere uitwerking. Dat proces starten we graag in het nieuwe jaar op.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en vaart maken met integrale wijkverbeteringen. De gemeente heeft de regie, maar bouwt niet zelf. Dat doen de corporaties en marktpartijen. Het is belangrijk om ontwikkelingen in samenhang te zien, zowel programmatisch en ruimtelijk. Er moeten integrale afwegingen gemaakt worden op gebiedsniveau, niet plot voor plot zoals bij nieuwbouwwijken of per thema's. De visie maakt zichtbaar hoe alles met elkaar verbonden is en hoe complex dit is. Bij de uitvoering van plannen zal dit nog complexer blijken, aangezien de praktijk weerbarstig is. Commitment voor de lange termijn is nodig, waardoor afspraken gemaakt kunnen worden over het zoet en zuur. Wij lezen dat de uitvoeringstrategie de gemeente en andere ontwikkelende partijen moet uitnodigen om tot een gezamenlijke, integrale aanpak te komen. Die handschoen pakken we uiteraard op. Vanuit de Werkplaats zijn we sinds 2018 actief in Overvecht. In 2022 zijn in het Wijkakkoord langjarige samenwerkingsafspraken met elkaar gemaakt over diverse onderdelen, zoals rolverdeling, scope en hoe om te gaan met gemeentelijke locaties. Graag zetten we gezamenlijk de volgende stap om als open alliantie toe te werken naar een langjarige samenwerking voor de gebiedsontwikkeling en wijkverbetering van Overvecht. Wij vragen de gemeenteraad om samen deze ontwerp-omgevingsvisie bij te stellen tot een visie die meer flexibiliteit biedt en bij de uitwerkingsstrategie uitdrukkelijk inzet op samenwerken, waardoor ambitieuze en haalbare plannen gerealiseerd kunnen worden die Overvecht en de Overvechters vooruit helpen. Graag gaan wij hierover met de gemeente in gesprek.	
583	Hierbij willen wij aangeven dat wij ons willen aansluiten bij de zienswijze van [indiener 514]. en dat deze zienswijze ook door ons nadrukkelijk als verzonden moet worden beschouwd. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot

Nr.	Reactie	Antwoord
	onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van	doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen.” De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende ‘Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt’: ‘De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.’) Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers),	

Nr.	Reactie	Antwoord
	namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding	

Nr.	Reactie	Antwoord
	‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te	

Nr.	Reactie	Antwoord
	passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
584	Met deze brief wil ik mijn zienswijze kenbaar maken over het ontwerp van de Omgevingsvisie Overvecht. Ik ben sinds 2011 actief lid van amateurtuindersvereniging Ons Genot en maak mij ernstige zorgen over de negatieve gevolgen die de huidige opzet van deze visie heeft voor onze tuinvereniging en de bredere gemeenschap. **Historische en Biologische Waarde** Het complex van Ons Genot is van onschatbare historische en biologische waarde. Sinds de jaren 50 biedt het een thuis aan tuinders en sinds de jaren 60 staan er karakteristieke tuinhuisjes. Na jaren van bodemverbetering draagt het terrein aanzienlijk bij aan de biodiversiteit in Overvecht. Zo herbergt het broedende ooievaars, een bijenstal, een wormenhotel, een insectenmuur, een paddenpoel, een mussenhotel en de eerste zadenbibliotheek van Utrecht. De sloten van Ons Genot spelen een belangrijke rol in de wateropslag tussen het hoge Overvecht en de lager gelegen Bethunepolder, waar de natuurlijke oevers voor flora en fauna een ecologische verrijking vormen. De unieke	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	biodiversiteit die hier is ontstaan, kan niet eenvoudig worden verplaatst en zal jaren nodig hebben om zich elders te herstellen. **Sociaal en Educatief Belang** Ons Genot is meer dan een tuincomplex; het is een levendige gemeenschap van mensen uit alle rangen en standen. Het terrein is openbaar en toegankelijk voor iedereen, waardoor het een populaire plek is voor wandelaars, fietsers, en spelende kinderen. De vereniging biedt workshops, een tuinwinkel met biologische plantjes en een kantine met terras. Dit alles maakt het een belangrijke sociale en educatieve ruimte, waar kinderen en volwassenen leren over natuur en duurzaamheid. **Gezondheidsvoordelen** Tuinieren op Ons Genot biedt zowel lichamelijke als geestelijke gezondheidsvoordelen. Het is een oase van rust in een hectische tijd, en helpt mensen met stress, overspannenheid of burn-out klachten. Tuinieren is een toegankelijke manier om in beweging te blijven en te genieten van de buitenlucht, zonder de drempel van een sportschool. **Financiële en Emotionele Impact op Tuinders** Een mogelijke verplaatsing van het complex zou niet alleen de natuur schaden, maar ook de tuinders persoonlijk duperen. Velen hebben geïnvesteerd in huisjes (die eigendom zijn van de individuele tuinders) en het onderhoud van hun tuinen, waardoor deze plek zowel een financiële als een emotionele waarde heeft. Voor veel tuinders is het ondenkbaar om elders opnieuw te beginnen, wat de hechte gemeenschap die hier bestaat zou vernietigen. **Oproep tot Herziening** Gezien de bovengenoemde punten verzoek ik u dringend de huidige opzet van de Omgevingsvisie Overvecht te heroverwegen. Ik pleit	

Nr.	Reactie	Antwoord
	ervoor dat bestaande sportlocaties efficiënter worden benut, zodat het behoud van Ons Genot op de huidige locatie gewaarborgd kan blijven. Dit komt ten goede aan alle mensen, dieren en planten die nu van dit unieke tuincomplex genieten.	
585	**Brandenburchdreef/Dommeringdreef** Ik had u al eerder een vraag gestuurd over het complex Brandenburchdreef / Dommeringdreef. Ik zou mijn reactie graag uitbreiden. In de omgevingsvisie staat het wooncomplex Dommeringdreef/Brandenburchdreef niet duidelijk aangegeven. Op verschillende kaarten is op de plek van de wooncomplexen iets anders aangeven, zoals meer groen en een fiets/wandelpad. Dat er al een wooncomplex staat op die plek is niet duidelijk. Ik zou willen verzoeken om de Dommeringdreef/Brandenburchdreef als bestaande en belangrijke bebouwing op te nemen in de omgevingsvisie. Het is een gebouw in goede staat, met 160 woningen, recent verder geisoleerd, bewoners hebben de mogelijkheden gekregen om zonnepanelen te laten plaatsen, het zijn toegankelijke woningen en er is een bestaande sociale structuur met een activiteitenruimte die ook gebruikt wordt. De overlast is laag en de leefbaarheid is over het algemeen goed. In de inleiding wordt als uitgangspunt genoemd dat "We behouden wat goed is" en daar valt dit complex naar mijn mening onder. Ik denk dan ook dat het belangrijk is om dat ook te erkennen. Bij een onduidelijke status is de kans te groot dat men op zeker moment niet precies weet wat er gaat gebeuren, het onderhoud en de betrokkenheid teruglopen en dan kan iets wat nu goed loopt toch snel vervallen. Hoewel het duidelijk is dat er nu geen plannen zijn om iets te veranderen, denk ik	De ambitie in de omgevingsvisie is om de groenverbindingen robuuster te maken en minder versnipperd door hekwerken verharding en bestaande bebouwing. Mocht in de toekomst de gelegenheid zich voordoen dat de eigenaren besluiten dat de bebouwing weggaat, dan spreekt de omgevingsvisie de ambitie uit de bebouwing niet op deze manier op deze plek terug te laten komen. De kaarten 'nu, straks, later' zijn zeer abstract zodat de fasering in gebieden leesbaar is. Bebouwing valt hier onbedoeld wat weg. Met betrekking tot de overige complexen aan de Dommeringdreef/Brandenburgdreef en Werradreef binnen de groen-oranje arcering het volgende: In de aangepaste omgevingsvisie heeft het groen-oranje gebiedstype een nieuwe naam gekregen "Groene buurtranden" (in plaats van "Transformatie in het groen"). Deze gebiedsaanduiding heeft meer en beter groen tot doel. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Met de groen-oranje arcering maakt de omgevingsvisie daarom transformatie mogelijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar, en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding of kleiner bebouwd oppervlak. Hiervoor zijn spelregels aangegeven in het hoofdstuk "Ruimte voor groei", deze zijn aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbare ruimte. Zodra er een initiatief zich voordoet in dit groen-oranje "Groene buurtranden" gebied, dan zal er op deze manier geadviseerd worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	dat het belangrijk is dat dat ook in de toekomst niet gebeurt, en dat de omgevingsvisie geen onduidelijkheid laat over dit complex. (Een vergelijkbare situatie geldt overigens voor de nog recentere woningen en gebouwen bij de Werradreef, daar zijn een gezondheidscentrum en zorgwoningen gebouwd (onder andere Nieuw Tamarinde), en die zijn veel te nieuw om daar nu weer andere keuzes over te maken.) **Knip op autowegen en bereikbaarheid** Ik ben hier in principe niet op tegen, maar ik zou in elk geval graag willen dat dit gekoppeld wordt aan het bieden van OV-alternatieven in de wijk die dicht bij de woningen komen (dus niet alleen de HOV-verbindingen maar juist ook de kleinere busverbindingen die wel aangegeven zijn als richting maar nog niet concreet zijn.) Anders wordt het voor mensen die minder goed ter been / ter fiets zijn wel heel erg ingewikkeld. Het afwikkelen van verkeer via de Ring heeft daarnaast als nadeel dat de bereikbaarheid en leefbaarheid van Overvecht afhankelijk wordt van de situatie op de ring, wat grotendeels niet-lokaal verkeer is en waar de gemeente Utrecht veel minder invloed op heeft. Dat zou Overvecht nog meer isoleren van zichzelf en de rest van de stad. Bij die verbinding met de rest van de stad zou ik bovendien willen vragen om de verbinding met het oosten van Utrecht te onderzoeken. Op dit moment sluit Overvecht bijvoorbeeld niet aan op de bussen van het Oorsprongpark of de U-link bussen. Ook in het centrum is de overstap erg onpraktisch en ontoegankelijk. Hierdoor is de mogelijkheid om activiteiten in het oosten van Utrecht te bezoeken beperkt. **Manege 't Hoogt** Op de kaarten staat op de locatie van Manege 't Hoogt sportvelden ingetekend. Maar Manege 't Hoogt is een manege, zorgmanege en onderneming die bovendien betrokken is bij Overvecht, waarvan ik	De maatregelen voor autoverkeer zijn inderdaad gekoppeld aan/ onderdeel van een breed pakket om lopen, fietsen en openbaar vervoer te verbeteren. Vanuit bereikbaarheid en leefbaarheid van Overvecht zetten we juist ook in op deze vervoerswijzen, zodat afhankelijkheid en nadelen van de auto minder groot worden. Voor de HOV verbinding kijken we zowel naar een verbinding met Noordoost/Oost/Utrecht Science Park als met Binnenstad/Utrecht Centraal. In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	hoop dat ze er nog heel lang blijven. Voor sportvelden lijkt me dat geen goede locatie.	
586	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Hierbij willen we vragen zorgvuldiger te onderzoeken of en waar deze bruggen geplaatst worden, met name de brug ter hoogte van vechtdijk 354. Onze bezwaren willen we hierbij graag met u delen. - We voorzien een onveilige verkeerssituatie op de plek waar deze brug de Vechtdijk kruist. - Daarbij zorgt deze brug voor extra onrust in de doorgaans rustige plantsoenen aan weerszijden van de Vecht. In deze plantsoenen wordt veel gewandeld door oudere bewoners van het bejaardentehuis, mensen met honden en families met kleine kinderen. Een fietsroute op deze plek verandert het karakter van deze plantsoenen ingrijpend. - Een brug op deze locatie heeft bijzonder weinig aansluiting bij bestaande fietsroutes, de ingreep belast hierdoor het gebied onevenredig. - De parken zijn rustgebieden, met veel wachtende boten voor bruggen neemt de rust af naast toenemende belasting door uitlaatgassen. We verzoeken u dan ook deze brug uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
587	1. Binnen 30 meter van het spoor mag niet gebouwd worden ivm calamiteiten (Rijksoverheid). Ook moet er een redelijke afstand van het spoor tot de woning/flat/hoogbouw aangehouden worden ivm geluid en trillingen die het treinverkeer op het spoor veroorzaakt 2. .Trillingshinder tot 100 meter van het spoor: welke trillingsniveaus kunnen worden verwacht in de voorziene nieuwbouw? Aan welke eisen moet worden voldaan bij de te verwachte trillingsniveaus? Welke maatregelen kunnen getroffen worden om dit te bewerkstellingen? 3. .Het geluid van treinverkeer op de sporen tussen Utrecht - Overvecht en Tuindorp zal door hoogbouw aan de zijde van Overvecht weerkaatst worden en geluidsoverlast veroorzaken in Tuindorp. Wordt hier rekening mee gehouden? 4. .Is er in de omgevingsvisie rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen van Prorail/NS en het uitbreiden van het spoornet waardoor de bebouwing in Utrecht-Overvecht dichter bij het spoor niet wenselijk is? 5. .In de omgevingsvisie worden een aantal doorgaande wegen die Utrecht -Overvecht ontsluiten afgesloten dmv een knip. Dit heeft als gevolg dat het aantal autobewegingen zullen toenemen ipv afnemen omdat bewoners ver zullen moeten omrijden om bijvoorbeeld de (grote/wekelijkse) boodschappen te kunnen doen. 6. .Het afsluiten van toegangswegen maakt dat het ontsluiten van Utrecht-Overvecht verandert in het opsluiten van Utrecht-Overvecht: in combinatie met de plannen voor de Noordelijke Randweg Utrecht zijn er te weinig routes die manoeuvreren door de wijk en de wijkdelen mogelijk maken. Zeker mensen die veelvuldig hun auto moeten gebruiken, zoals wijkverpleging	1-3. Bij de verdere uitwerking zal bepaald worden welke maatregelen genomen moeten worden om de milieumaatregelen zo beperkt mogelijk te laten zijn. Bij de bouw van de woningen zal namelijk voldaan moeten worden aan de vereisten uit het Besluit Kwaliteit Leefomgeving en de Visie Geluid en Trillingen en indien nodig geluidsreducerende maatregelen worden toegepast. Dit conform de Beleidsnota Geluid en Trillingen. 4. Wij werken nauw samen met Prorail/NS. Bij ons zijn geen plannen bekend voor het uitbreiden van het spoornet langs Overvecht. Bij de uitwerking van plannen in de buurt van de sporen wordt goed naar bijvoorbeeld eisen vanuit geluid en veiligheid gekeken. 5-6. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 7. Wij begrijpen dat de kosten van openbaar vervoer in sommige gevallen hoger kunnen zijn dan die van autorijden, vooral voor (grotere) gezinnen. De gemeente Utrecht blijft zich inzetten om het openbaar vervoer toegankelijk en betaalbaar te maken voor iedereen. Dan doen we door het onderzoeken van mogelijkheden voor subsidies of kortingen voor specifieke groepen, daarnaast blijven we in gesprek met de vervoerders om tarieven en kortingen bespreekbaar te maken en bieden we alternatieve mogelijkheden zoals deelvervoer of verbeteren we de fietsinfrastructuur zodat het ook aantrekkelijke wordt om gebruik te maken van de fiets.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en thuiszorg, zullen meer tijd in de auto doorbrengen dan dat ze daadwerkelijk zorg kunnen bieden.	8. De kaart is een schematische weergave van de functies die in het gebied moeten landen. Voor Park de Watertoren geldt dat sport- en speelfuncties een belangrijk onderdeel van de identiteit vormen. Op dit moment is er nog geen definitief ontwerp gemaakt voor inrichting van het park in de toekomst. In de Omgevingsvisie blijven de sport- en speelvoorzieningen die er nu al zijn onderdeel uitmaken van het park, mogelijk met aanpassing en/of uitbreiding. In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden.
7.	.De belofte van HOV maakt niet dat openbaar vervoer goedkoper is dan autorijden. Zelf mét parkeren in de binnenstad (HC P1 €15 per dag via online reserveren) is een gezin van 5 personen goedkoper uit met de auto dan met de trein of bus.	
8.	.Zoals de HOV-lijn van Station naar winkelcentrum is ingetekend rijdt de bus dwars over het Cruyff veldje in Park de Watertoren. Wat gaat daarmee gebeuren?	
9.	.Het is heel fijn dat de parken meer aaneengesloten worden, maar hoe wordt de veiligheid daar gewaarborgd? Ook als daar doorgaande fietsroutes doorheen komen? (Of ben u Ilona Németh vergeten?)	9. Het verbeteren van de sociale veiligheid is een belangrijk aandachtspunt in de omgevingsvisie. In 2040 zijn de Overvechtse straten en fietspaden aantrekkelijk, verkeersveilig, groen en sociaal veilig. Dit doen we door nieuwe bebouwing met de voorkant aan het groen te positioneren, meer levendige functies in de plint en daardoor meer ogen op het groen. Bij het planten van groen houden we rekening met de zichtbaarheid en sociale veiligheid. En voor recreatieve routes door het groen is altijd een sociaal veilige alternatieve route door de buurt.
10.	In de omgevingsvisie wordt gesproken over nieuwbouw én over ruimte aan Overvechters om wooncarrière te maken. Het zou fijn als dat daadwerkelijk zo is en dat er wel voor de Overvechter betaalbare koopwoningen gebouwd worden. Het beleid slaat de plank mis als er woningen gebouwd worden van €550.000kk (zoals the Mix, Ivoordreef, Antoniuskwartier). Voor een hypotheek van €400.000 heb je minimaal een brutojaarinkomen nodig van €77.500 tot €83.500 (hypotheekvisie.nl).	10. In de nieuwbouw wordt zowel in het sociale huursegment als in het middensegment als in het dure segment woningen toegevoegd. De grenzen voor de sociale huur en het middensegment (zowel huur als koop) worden door het Rijk vastgesteld. Binnen deze segmenten willen

Nr.	Reactie	Antwoord
		we doorstroming mogelijk maken, door bijvoorbeeld regelgeving in de sociale huur en in het middensegment op toe te laten passen. Maar ook door gericht te bouwen voor jongeren en ouderen, zodat zij binnen Overvecht een alternatief hebben.
588	In algemene zin ben ik als bewoner van Overvecht (al met al zo'n twintig jaar) blij dat er geïnvesteerd gaat worden in de wijk, in de leefbaarheid, veiligheid, het groen en zeker ook de economische kracht. En ik snap dat er woningen bij moeten komen vanwege de grote opgave in de stad - en in het land. Maar ik begrijp wel de zorgen van buren over de bereikbaarheid; het zou goed zijn als jullie daar een betere balans in vinden lijkt me. Ik heb wel een concretere reactie - en zorgen - bij het specifieke deel van het plan dat mijn eigen buurtje aangaat. Ik woon met mijn vrouw en jonge dochtertje sinds vorig jaar in een koophuis aan de Koeweitdreef (daarvoor woonden we op de Haitidreef). Een belangrijke reden was dat we hier in een fijn rustig straatje wonen, met achter ons huis ook een heel fijn afgeschermd binnenplaatsje voor de buurtkinderen om te spelen en met het groen in zelfbeheer van al de buren eromheen. In de omgevingsvisie Tigrisdreef duiden jullie het hele buurtje - ons huis en de aanpalende rijtjes aan - met een roze kleur, voor de zonering 'dienstencluster.' Er staat bij: 'We verbeteren het buurtcentrum. Er komen meer woningen en voorzieningen.' Ik heb zoals gezegd uitgebreid met uw medewerkers hierover gesproken. Ik begrijp dat er nog geen concrete plannen zijn maar dat met deze zonering wel een project ontwikkeld kan worden komende jaren. En dat geldt in principe voor het hele buurtje: de bestaande winkeltjes, de parkeerplaats met de garages eromheen, ons plantsoentje achter en al de rijtjeshuizen aan Koeweitdraaf, Minaretdreef en Bagdaddreef.	U heeft gelijk dat de roze vlek "voorzieningencluster" te groot was ingetekend. We hebben dit aangepast in de visie. Het beoogde doel van de omgevingsvisie is een levendige route te creëren tussen de twee winkelcentra en naar de HOV halte, met ruimte voor andere passende voorzieningen. Dit doel hebben we nu ook passender weergegeven op de kaart "Verschillend en Iedereen", namelijk door middel van een stippelzone rond de route. Algemeen uitgangspunt in de omgevingsvisie is: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik heb er met meerdere mensen over gesproken en het lijkt jullie vooral te doen over het eerste deel aan de kant van de Gangesdreef. Ik probeer mij voor te stellen wat het dan zou kunnen worden. Ik zou het begrijpen en ik ben ook wel blij als het deel waar nu winkels zijn wordt vernieuwd en mogelijk ook uitgebreid met woningen. Ik begreep dat er tot twee bouwlagen woningen bij kunnen komen en dat is op die plek vast wel in te passen, in goede samenspraak met direct omwonenden. Op zich is vernieuwing/uitbreiding op de parkeerplaats met garages achter de winkels ook nog wel voorstelbaar wat mij betreft (het is een beetje kil pleintje en zeker 's nachts een beetje schimmig/onveilig), alhoewel ik me afvraag of de garage-eigenaren hun garages zouden willen afstaan. Maar uw medewerkers gaven aan dat de kans dat het plantsoentje achter ons huis zou worden ingepast erg onwaarschijnlijk is, omdat het nu al een functie heeft en er ook eigenlijk nauwelijks ruimte is om iets te ontwikkelen. Laat staan dat de omwonenden (en vooral ook de buurtkinderen) daar blij mee zouden zijn. Wij zelf in iedereen geval niet. Ik begrijp na alle gesprekken nog niet steeds zo goed waarom het hele gebied aangemerkt is als 'buurtcentrum' en er dus mogelijk (nieuwe) diensten en woningen zouden komen. Voor het grootste deel is het roze gebied nu een aantal rijtjes koophuizen met een woonfunctie. In gesprek met een buurvrouw realiseerde ik me ook dat onze huizen nu allemaal een onzekere status hebben - want in theorie zouden jullie als gemeente ook met een plan voor alle rijtjes kunnen komen. Die onzekerheid geeft mij eerlijk gezegd een onrustig gevoel - ik vind het onlogisch en onwaarschijnlijk (want het zijn koopwoningen), maar ik weet nu dus niet waar ik aan toe ben. En bovendien zou deze onzekere status dat de waarde van ons huis kunnen verminderen, omdat we die onzekerheid over de plannen de komende jaren houden. En dat schrikt potentiële kopers af. Dat geldt dan voor alle bewoners, gauw zo'n 40/50 huishoudens.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Mijn verzoek is dus of u de zonering 5 van Tigrisdreef e.o zou kunnen aanpassen: - Laat daar de rijtjeshuizen op Koeweitdreef, Minaretdreef en Bagdaddreef buiten beschouwing voor het 'dienstencluster.' Laat het de woonfunctie behouden die het nu heeft. - Laat het plantsoentje achter die rijtjes buiten beschouwing voor het dienstencluster. Laat het een rustig, groen speelplekje blijven voor de buurtkinderen.	
589	Waar het gaat om het groen, kan ik dit zeker ondersteunen. Ook ben ik het ermee eens dat er woningen bij moeten komen, de woningnood is groot en er zijn stukken in Overvecht waar prima gebouwd kan worden. Echter als het gaat om het stationsgebied kijk ik daar (deels) anders naar. Prima dat het parkeerterrein plaats maakt voor woningen (met parkeerruimte eronder), maar 1000 woningen en hoogbouw tot 70 meter is bizar. Dat is 23 - 25 verdiepingen. Dat er bij het centraal station dergelijke torenflats staan, kan ik begrijpen gezien de omgeving, bij station Overvecht vind ik dit buitenproportioneel. Voor de Katherijn van leemputdreef, de Albert Thaerlaan waar veelal eengezinswoningen staan en allerlei bewoners om de genoemde straten heen is dat een enorm kolos. In ontwerp deel A staat: "stedelijke laag van 6 lagen is de basis(lager indien nodig wegens bezonning)" Wat denken jullie dat een gebouw van 70 meter doet met o.a. bezonning? Verder ben ik van mening dat er niet eerlijk en open gecommuniceerd	De locaties voor hoogbouw zijn gekoppeld aan de knooppunten die in de RSU2040 zijn vastgelegd. Deze (nieuwe) knooppunten kennen een hoge dichtheid, waarbij hoogbouw als een van de middelen ingezet kan worden om deze dichtheid te bereiken. In de omgevingsvisie is het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. In het hoofdstuk ”Ruimte voor groei” van de omgevingsvisie is een paragraaf opgenomen over hoogbouw waarin we uitleggen dat hoogbouw nodig is en hoe we dit zorgvuldig inpassen. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. De stedenbouwkundige betekenis en een goede ruimtelijke inpassing van het accent bepaalt de uiteindelijke hoogte, niet op elke plek is dezelfde hoogte passend. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van

Nr.	Reactie	Antwoord
	wordt. Geruime tijd geleden hebben we een brief ontvangen dat de parkeerplaats bij het station is aangewezen als optie voor het bouwen van 100 tijdelijke woningen. Ondanks de brieven die zijn verzonden hebben we er niets meer over gehoord. Nu is het tijdelijke verdwenen en kan het maar liefst 70 meter hoog worden. De inloopbijeenkomst wekte bij mij vooral veel ergernis op. De man die over de bouw "alles" wist, stond het m.i. allemaal vooral te bagatelliseren met uitspraken als: "het is maar een visie", "in een andere gemeente waar ik bij betrokken was, werd er op een zelfde stuk 2000 woningen gebouwd, dus het valt best mee", "er moet eerst nog een projectontwikkelaar zijn, die is er niet", "het is maar een visie, er is nog niets concreet" en meer van dat soort uitspraken. De bewoners van de Arnodreef moesten er zelf achter komen dat hun huizen blijkbaar worden gesloopt en plaats moeten maken voor hoogbouw. Ook daar laat de communicatie te wensen over! In een bijeenkomst die alsnog gehouden is met die bewoners is aangegeven, dat het parkeerterrein het eerste is waar gebouwd gaat worden en dat daar ook al plannen/tekeningen van zijn. Volgens de mijnheer bij de inloopbijeenkomst, was het "alleen nog maar een visie" niets zou concreet zijn, er zou geen planning zijn, etc etc. Kortom er is geen eerlijke, open communicatie. In de ene bijeenkomst wordt iets anders gezegd dan in de andere bijeenkomst.	eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek). Een omgevingsvisie is een integraal document waarin alle ruimtelijke thema's terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee is de omgevingsvisie geen exact plan. Er zijn veel afhankelijkheden en dingen die we nu nog niet weten. Bijvoorbeeld: we willen dat er op bepaalde plekken meer woningen bij komen. Maar hoe hoog dat gebouw precies wordt en wanneer er wordt gebouwd, is afhankkelijk van de eigenaar, financiën en ontwikkelingen in de omgeving. Sommige dingen kunnen we als gemeente zelf doen, voor andere dingen zijn we afhankelijk van individuele eigenaren, het Rijk of de Provincie. We hebben met teksten, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zo duidelijk mogelijk laten zien wat de voorgestelde keuzes kunnen gaan betekenen. Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. De omgevingsvisie zal worden uitgewerkt in verschillende plannen. Soms is de gemeente eigenaar, vaak zal dat een andere partij zijn. In het geval van de P+R locatie is de gemeente eigenaar. Het ontwikkelen van een plan voor deze locatie - met mogelijk woningen - is hiermee dus één van de eerste plannen die op basis van de omgevingsvisie worden uitgewerkt. Bij deze planuitwerking worden uiteraard ook de buurt en andere belanghebbenden betrokken.

Nr.	Reactie	Antwoord
590	Ik huur sinds 2016 met veel passie en plezier een tuin, eerst alleen en al vrij snel samen met mijn partner. De tuinen van Ons Genot zijn een geweldige plek!! Het is niet alleen voor mij en mijn partner een “ hobby”, het is een manier van leven, een plek om te zijn, om in contact te zijn met mede tuinierders en om met trots te laten zien aan familie en vrienden. (die ook graag een dagje langs komen, mee helpen of een bakje koffie komen doen). Wij wonen in een appartementencomplex, dus in de zomer biedt Ons Genot ons de broodnodige verkoeling en frisse lucht. Ons Genot is een levendige actieve vereniging, er is sinds ik een tuin huur veel ontwikkeld. Om wat te noemen: de prachtige paddenpoel, wormenhotel, we maken zelf mest, snoeicursussen worden gegeven. En zo worden er nu ook stekjes verkocht, is er een tuinwinkel en sinds kort de zadenbieb. Er wordt circulair getuinierd, wij proberen de natuur en biodiversiteit te versterken en zowel jong als oud loopt hier rond. Mijn vrienden en familie zijn positief verrast door de schoonheid, de rust, de sfeer en het prachtige complex. Dit is naar mijn mening niet zomaar te verplaatsen!! Tuinieren, het “ op de tuin zijn “ , de contacten met mede tuinierders betekent enorm veel voor mij: ontspanning, beweging, een plek om buiten te zijn (ik woon in een appartement) en een stuk bijdragen aan het koesteren en behouden van natuur.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
591	Wij zijn inwoners van de wijk Tuindorp en deze zienswijze heeft betrekking op de onderdelen van de ontwerp omgevingsvisie die deze wijk raken, te weten de aanleg van fietstunnels onder het spoor en de	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het

Nr.	Reactie	Antwoord
	knip in de Mr. Tripkade. In dat kader willen wij graag het volgende naar voren brengen. **Tunnels onder het spoor** In de ontwerp omgevingsvisie is opgenomen dat twee fietstunnels aangelegd zullen worden onder het spoor naar de Van Bemmelenlaan en de Prof. Hugo de Vrieslaan. Onze verwachting is dat dergelijke fietstunnel ervoor zullen zorgen dat de verkeersonveiligheid in de wijk aanzienlijk toeneemt. De fietstunnels zullen naar onze verwachting bijvoorbeeld leiden tot en doorgaande fietsroute door de wijk door de Prof. Ritzema Boslaan richting het centrum van de stad. - *Verkeersveiligheid* Wij zien in het ontwerp niet terug dat er deugdelijk onderzoek is gedaan naar welke gevolgen de toename van fietsverkeer, waaronder ook scooters, elektrische (bezorg)fietsen en (elektrische) fatbikes zullen vallen, voor gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid in de wijk. Het wegennet binnen Tuindorp is in onze optiek niet ingericht op een toename van het (fiets)verkeer: de smalle straten met eenrichtingsverkeer zijn niet toegerust op een toename van (fiets)verkeer. Met name het aantal bezorgers op elektrische fietsen leidt tot nu al tot een onveilige situatie. Met de aanleg van de tunnels zal het fietsverkeer en aantal fietsbezorgers dat door Tuindorp rijdt toenemen. Op dit moment neemt fietsverkeer met bestemming Overvecht de Mr. Tripkade of de Eijkmanlaan. Dit betreft beide wegen die ingericht zijn op de deze verkeersstromen, met gescheiden fietspaden van de weg. Verplaatsing van een deel van het fietsverkeer van Tuinwijk/centrum naar Overvecht naar het interne wegennet van Tuindorp leidt tot gevaarlijke verkeerssituaties in Tuindorp. - *Algemene veiligheid*	verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In de wijk Overvecht is statistisch gezien sprake van meer criminaliteit. De recente ‘rellen’ rondom het winkelcentrum Overvecht zijn daar een illustratie van. Als gevolgen van meer doorgangen van Overvecht naar Tuindorp bestaat er een aanzienlijke kans dat die criminaliteit zich zal verplaatsen naar de wijk Tuindorp. Wij zien in de ontwerp omgevingsvisie niet terug dat daar onderzoek naar is gedaan. - *Financiën* De aanleg van twee fietstunnels onder het spoor is een enorm kostbare aangelegenheid. In aanmerking genomen dat de gemeente Utrecht er financieel al bijzonder slecht voor staat, valt niet in te zien wat de meerwaarde is van de aanleg van deze fietsverbindingen. Bovendien zijn er bestaande verbindingen tussen de wijken Overvecht en Tuindorp die prima functioneren. Ons inziens de schaarse middelen die de gemeente tot zijn beschikking heeft beter aangewend worden voor zaken die wel een reële (althans hogere) opbrengst met zich brengen. **De knip in de Mr. Tripkade** Het aanbrengen van een knip in de Mr. Tripkade zal ons inziens tot gevolg hebben dat de verkeersdruk van autoverkeer met name in het oostelijk deel van de wijk Tuindorp toeneemt. Verkeer naar de ring Noord/Amsterdam gebruikt op dit moment 2 uitgangen uit de wijk Tuindorp: Eijkmanlaan en Mr. Tripkade. Bewoners van het oostelijk deel van de wijk gebruiken met de auto in principe de Eijkmanlaan. Bewoners van het westelijk deel van de wijk gebruiken met de auto in principe de Mr. Tripkade. Het aanbrengen van de knip in de Mr. Tripkade zal tot gevolg hebben dat bewoners van het westelijk deel van de wijk Tuindorp met de auto door Tuindorp heen zullen rijden om via de Eijkmanlaan de wijk te verlaten. Dit brengt een aanzienlijke toename van autoverkeer is diverse straten in het midden en westen van de wijk Tuindorp met zich mee. En dat brengt weer verdere verkeersonveiligheid met zich omdat de straten daar niet op toegerust zijn. Een eventuele gedachte dat autoverkeer uit het westen van de wijk	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tuindorp naar de Eijkmanlaan zal rijden via de Mr. Tripkade/Kardinaal de Jongweg/Eijkmanplein is niet reëel: dat kost deze bewoners onevenredig veel tijd met name omdat zij dan moeten omrijden en vier verkeerslichten moeten passeren. Wij zien in de ontwerp omgevingsvisie ook niet terug dat onderzoek is gedaan naar de verkeerkundige gevolgen van deze aanpassing en welke effecten dat heeft op de verkeersveiligheid.	
592	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
593	Met deze zienswijze wil ik mijn bezorgdheid uiten over het voorgenomen plan om amateurtuindersvereniging Ons Genot te verplaatsen ten behoeve van de aanleg van nieuwe sportvelden. Ik ben van mening dat dit plan onwenselijk is vanwege de belangrijke rol die de tuindersvereniging speelt in het bevorderen van biodiversiteit en het behoud van het naastgelegen Natuurgebied Zuilen. Deze zienswijze is gebaseerd op twee hoofdargumenten: het belang van biodiversiteit en de ecologische waarde van de locatie in relatie tot het natuurgebied. **1. Belang van Biodiversiteit**	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten

Nr.	Reactie	Antwoord
	De amateurtuindersvereniging Ons Genot draagt significant bij aan de biodiversiteit binnen de gemeente Utrecht. In de Omgevingsvisie Utrecht 2040 wordt benadrukt hoe belangrijk het is om biodiversiteit te bevorderen en te beschermen. De tuinen van Ons Genot bieden een gevarieerd landschap waar een breed scala aan planten en dieren kan gedijen. Deze groene oase draagt bij aan de ecologische diversiteit en fungeert als een toevluchtsoord voor diverse insecten, vogels en andere kleine dieren. Het verplaatsen van deze tuinen voor de aanleg van sportvelden zou een aanzienlijke vermindering van de biodiversiteit betekenen. Het is van groot belang dat de gemeente haar eigen visie op biodiversiteit naleeft door bestaande groene ruimtes, zoals die van Ons Genot, te behouden en te beschermen. **2. Ecologische Waarde en Verbinding met Natuurgebied Zuilen** Ons Genot grenst direct aan het Natuurgebied Zuilen, een waardevol en kwetsbaar ecosysteem. Dit natuurgebied staat bekend om zijn rijke flora en fauna en speelt een cruciale rol in het behoud van lokale biodiversiteit. De tuinen van Ons Genot fungeren als een bufferzone en verlengstuk van dit natuurgebied. Ze bieden extra habitat en voedselbronnen voor de dieren en planten die ook in het natuurgebied voorkomen. Het verlies van deze tuinen zou niet alleen de biodiversiteit in de tuinen zelf schaden, maar ook negatieve gevolgen hebben voor het aangrenzende natuurgebied. Door de tuinen te behouden, wordt de ecologische waarde van het gehele gebied versterkt en wordt een natuurlijke verbinding gewaarborgd, wat essentieel is voor de migratie en het voortbestaan van verschillende soorten. **Conclusie** Gezien de cruciale rol die amateurtuindersvereniging Ons Genot speelt in het bevorderen van biodiversiteit en het ondersteunen van het	maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Natuurgebied Zuilen, verzoek ik de gemeente Utrecht dringend om af te zien van het plan om deze tuinen te verplaatsen ten behoeve van sportvelden. In plaats daarvan zou de gemeente moeten zoeken naar alternatieve locaties voor de sportvelden die geen negatieve impact hebben op de biodiversiteit en de ecologische integriteit van de omgeving.	
594	Ik ben woonachtig in een appartement aan de Tiberdreef in de directe omgeving van het station, en maak een aantal van de bekende problemen in Overvecht aan den lijve mee; met name het vaak hard rijdende autoverkeer. Bij de informatieavond bleek een ander probleem minder bekend: het grote aantal automobilisten die (gratis) in Overvecht parkeert om het laatste stukje naar het centrum van Utrecht met de trein te gaan. De P+R parkeerplaats is elke dag vanaf een uur of acht vol, en ook de straten in de omgeving. In het algemeen ben ik positief over de groeiplannen m.b.t. het aantal woningen in Overvecht. Er is woningnood in Nederland, en vooral ook in Utrecht; ik heb hier zelf mee te maken omdat een dochter weer thuis is komen wonen omdat ze zelf geen woonruimte kan vinden. Ook ben ik positief over versterking van het grootsteedse karakter van stationsomgeving en winkelcentrum (enige tijd geleden was in het nieuws dat Utrecht verschillende 'stadscentra' zou gaan krijgen, waarvan dit gebied er één is). Hieronder noem ik een aantal punten die ik graag onder uw aandacht breng. **Verkeersstromen** Tijdens de informatieavond herkende ik in de visie voor mobiliteit in Overvecht de manier hoe Houten is opgezet, en de ambtenaar met wie ik sprak, bevestigde dat Houten een inspiratiebron is. Ik heb zelf zo'n	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Op dit moment wordt onderzocht hoe de noordelijke randweg (NRU) in de toekomst moet worden ingericht. Hierbij wordt ook gekeken naar de effecten van maatregelen in Overvecht. De P+R staat inderdaad op de nominatie om herontwikkeld te worden. Hoe het stationsgebied er verder uit komt te zien en welke beperkingen worden toegepast voor het autoverkeer moet nog worden uitgewerkt in concrete plannen. Bedankt voor uw positieve reactie over het groen in de omgevingsvisie. Volgens ons zijn uw opmerkingen in de lijn met wat er in de omgevingsvisie staat. De omgevingsvisie biedt beleidsmatig ruimte om verbeteringen in de stationsomgeving te realiseren. Als er initiatiefnemers projecten uitwerken of ontwikkelen voor dit gebied kan de gemeente medewerking verlenen aan verbeteringen zoals u voorstelt. Dit vraagt uitwerking tot concrete projecten door eigenaren en/of andere initiatiefnemers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	16 jaar in Houten gewoond en ben erg positief over de opzet met (in de situatie van Houten) een rondweg voor autoverkeer, waardoor de fiets altijd de snelste optie is om binnen het stadsdeel van A naar B te komen. Ik denk dat dit in Overvecht heel goed kan werken, hoewel het voor veel mensen natuurlijk flink wennen zal zijn. Wel denk ik dat er extra aandacht zal moeten zijn voor de doorstroming op de noordelijke rondweg. Wellicht kan hier een scheiding worden gemaakt tussen verkeer binnen Overvecht en verkeer dat de wijk vooral voorbijrijdt. Ook pleit ik voor meer ongelijkvloerse oversteken voor voetgangers en fietsers: stoplichten zorgen voor veel oponthoud voor zowel snel- als langzaam verkeer. Ook pleit ik ervoor om specifieke maatregelen te nemen om verkeer van forenzen naar station Overvecht tegen te gaan. Ik begrijp dat de P+R plaats op de nominatie staat om te verdwijnen: goed idee. Zelf zou ik er last van hebben om moeilijker van mijn straat naar de snelweg vv te komen, wellicht is het mogelijk om alleen een 'kiss & ride' plek over te houden en het gebied verder te reserveren voor bestemmingsverkeer. **Groen** Ik ben positief over de plannen om verschillende groenstroken meer met elkaar te verbinden. Ik vind het belangrijk dat de fiets- en wandelpaden langs het spoor behouden blijven (bijv. van station naar fort Blauwkapel). Ik pleit er ook voor om het Noorderpark te behouden en te beschermen als groenzone voor de bewoners van Overvecht. De vestiging van een golfclub is een gemiste kans, deze ruimte had beter gebruikt kunnen worden om meer wandelpaden e.d. te realiseren. **Bedrijvigheid stationsgebied** De direct omgeving van het station is op dit moment bepaald geen visitekaartje voor de wijk: twee vestigingen van het Leger des Heils, een kantoor van de kinderbescherming, en een (anoniem)	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. Het is ons bekend dat deze flats bijzondere reliefs hebben. Wij gaan hier zorgvuldig mee om.

Nr.	Reactie	Antwoord
	belastingkantoor. Het zou goed zijn om te investeren in betere voorzieningen, bijvoorbeeld in de plint van het CNV kantoor. Ook de opzet van de fietsenstalling is niet handig, omdat iedereen die op de fiets naar het station komt, op een anonieme plek uitkomt. **Verbinding Tuindorp** Het spoor is op dit moment een grote barrière tussen de twee wijken. Ik heb in de plannen al een of twee extra doorgangen gezien onder het spoor, en hier geldt: hoe meer, hoe beter. Bijvoorbeeld door de doorgang bij het station open te houden in plaats van afgesloten met poortjes. Betere bereikbaarheid van de Overvecht-kant van het station vanuit Tuindorp zorgt hopelijk tot meer draagvlak voor voorzieningen (winkeltjes, hippe koffietentjes en dergelijke). **Tannhauser dreef** Een klein puntje tot slot: de grote flats aan de Tannhauser dreef zien eruit alsof ze groot onderhoud nodig hebben. Deze flats beschikken over monumentale reliefs, die best wat meer aandacht mogen krijgen en vooral behouden moeten blijven. Niet slopen dus!	
595	Als verontruste mede-eigenaar van een tuin op het tuinencomplex van amateurtuindersvereniging Ons Genot, wilik u het volgende in overweging geven: Onze vereniging bestaat al 70 jaar. Velen die hier tuinieren, doen dit al tientallen jaren en behoren inmiddels tot de categorie ouderen. In mijn werk als Praktijkverpleegkundige Ouderen in een huisartsenpraktijk houd ik mij 0.a. bezig met het zo lang mogelijkfithouden van mensen boven de 75 jaar. Ik probeer hen te stimuleren dingen te ondernemen, contacten te leggen met anderen, te bewegen! Dit is niet alleen goed voor de lichamelijke conditie maar houdt ook het brein gezond. Dit draagt bij aan kwaliteit van leven en zorgt ervoor dat ouderen langer thuis kunnen blijven wonen.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op onze tuindersvereniging wordt door iedereen hard gewerkt. Tuineren is zwaar maar bevredigend werk. Daarbij heb je veel contact met eigenaren van andere tuinen, men helpt elkaar bij het doen van zwaardere klussen en er is altijd genoeg stof tot praten/overleggen. En dit is juist wat ik als Praktijkverpleegkundige Ouderen graag zie! Dit houdt mensen fit en draagt bij aan levensvreugde. Het geeft mensen het gevoel dat ze ertoe doen! Dit gezegd hebbende is het natuurlijk ook zo dat tuindersvereniging Ons Genot een prachtig gebied is. Het is een oase aan de rand van een drukke stad. Ik verzoek u daarom dit prachtige stuk natuur niet te vernietigen maar het te behouden. Daar vaart iedereen wel bij!	
596	Ik schrok natuurlijk wel een beetje toen we te horen kregen dat manage t'Hoogt al een champagne bijeenkomst organiseerde, omdat ze schijnen te weten dat ze zelf niet de ongelukkige zijn waar de voetbalvelden gaan komen. Zal het waar zijn, is het een trucje? Hoe komt het dat de manege dit al weet? Allerlei vragen spoken door mijn hoofd. De andere plek is een volkstuinpark, zo te zien. Ik wilde eigenlijk helemaal geen mail sturen. Ik ben bang dat het op hele andere manieren wordt uitgespeeld. Het gaat dus (zo lijkt het) een volkstuinpark worden wat plaats moet maken voor 1 soort gras. Mijn dochter heeft op voetbal gezeten vorig jaar, er was heel snel een team en er zijn best verenigingen in de buurt te vinden waar ze terecht kon. Gelukkig stopte het en keek ze meer naar de vogels in de lucht, de sfeer op de vereniging was niet zo prettig. Langs de lijn werd er veel geschreeuwd. Ik reed vandaag door Noord - Holland langs velden vol met dezelfde bloemen. Gastarbeiders plukten ze vanaf 7 uur 's ochtends. 1 soort bloem, de hele dag. U weet net zo goed als ik hoe beroerd we er in Nederland voor staan, rondom diversiteit en bodemkwaliteit enzo. Mono -cultuur wint het van diversiteit.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	We vinden elkaar niet meer zo goed, de diversiteit in mensen die je ontmoet neemt af. Dat maakt volkstuinieren nou zo leuk. Oudere mensen ontmoeten mijn dochter, Turkse gezinnen twee huisjes verder. De hoek waar je naar toe kan lopen vanaf de vecht doet zo oud - hollands aan. Het lijkt soms wel even op de jaren 90. Wat een prachtig stukje bos richting slot Zuilen. Ik ben heel benieuwd wat Belle van Zuylen zou schrijven over de tijd die we nu met elkaar beleven. Benieuwd of haar proza gelezen zou worden. Ik dien dus dan toch maar officieel hierbij een bezwaar in. Tegen de komst van voetbalvelden in het algemeen. Ik zou het echt heel erg vinden als Ons Genot plaats zou moeten maken voor voetbalvelden.	
597	Ik wil graag mijn standpunt kenbaar maken en hoop dat mijn persoonlijke verhaal bijdraagt aan het uiteindelijk heroverwegen van de intentie het complex te laten ontruimen om plaats te maken voor voetbalvelden. Ik wil u dringend verzoeken een alternatieve locatie te vinden voor het realiseren van sportvelden. In deze roerige tijd van globalisering, polarisatie en verstedelijking is een groene oasis zoals die op Ons Genot een groot goed. Mensen van alle leeftijden en achtergronden ontmoeten elkaar en delen de passie van samen tuinieren. Ze delen kennis maar ook lief en leed. Ze zetten zich vrijwillig in, maken de stad groener en meer divers. Ik woon inmiddels al meer dan 20 jaar in Utrecht en ben ontzettend dankbaar voor alle kansen die ik hier heb gekregen. Ik heb me hier goed kunnen ontplooien. Als dochter van een Nederlandse vader (vrachtwagenchaffeur) en Indonesische moeder (huisvrouw) heb ik me nooit echt thuis gevoeld in het dorp waar ik opgroeide. Pas toen ik in	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Utrecht ging studeren, muziek ging maken en uiteindelijk ook mijn liefde voor het tuinieren heb ontdekt, kon ik me echt ontplooien en worden wie ik nu ben. Inmiddels heb ik een drukke baan en een gezin. Voor je het weet zit je in bubbel en ontmoet je alleen mensen die op je lijken, zit je vast op de route huis- werk- AH en school, ren je je rot en kom je tegelijkertijd geen stap verder. Toen in rond 2017 klachten van stress en oververmoeidheid ontwikkelde ben ik gaan tuinieren bij Ons Genot. Niet alleen het bezig zijn in de tuin maar ook alle waardevolle contacten hebben mijn leven en dat van mijn gezin ontzettend verrijkt. Inmiddels wonen ook mijn ouders in Zuilen. Zij hebben hun eengezinswoning verruild voor een kleine seniorenflat zonder tuin. Ik verleen mantelzorg en ook zij genieten ontzettend van de prachtige groene omgeving van het tuinencomplex, het tuinieren zelf en de nieuwe contacten die zij daar op hebben gedaan. De tuin die we samen verzorgen is door mijn voorganger meer dan 45 jaar onderhouden, er staan prachtige bomen en struiken op er leven veel verschillen dieren zoals eekhoorns, kikkers, salamanders en zelfs ijsvogels en we hebben de afgelopen twee jaar hard gewerkt aan een stukje moestuin waar we eetbare planten telen. Ik werk nu een jaar als vrijwilliger in de tuinwinkel waar ook regelmatig buurtgenoten langskomen die met hun kinderen in de speeltuin komen spelen of een vaste wandeling maken over het complex. Dit jaar bestaat de vereniging 70 jaar en we kijken uit om met zijn allen het glas te heffen op alle mooie initiatieven die we de afgelopen jaren hebben genomen (zelfs een zadenbieb) en alle initiatieven die de komende jaren gaan komen. Ik kan me niet voorstellen dat er over een aantal jaar sportvelden op deze bijzondere plek komen. Helemaal omdat het complex reeds omringd wordt door tennisvelden, voetbalvelden een atletiekbaan, een schaatsbaan en een boogschuttersvereniging.	

Nr.	Reactie	Antwoord
598	Let op: verwijzingen naar Utrecht monitor in tekst. **PlanMER** Allereerst gaan we in op de PlanMER. De PlanMER is opgesteld voorafgaand aan de Ontwerp Omgevingsvisie. In de PlanMER is sprake van twee alternatieven: • Gebundelde verdichting met een HOV-as • Gespreide verdichting met een fijnmazig mobiliteitsnetwerk Een tekstuele opmerking: in het PlanMER worden de termen alternatief en variant door elkaar gebruikt. Dat is niet handig, omdat de betekenis van deze twee termen verschilt. “Variant” komt 5x voor, “alternatief” meer dan 500 keer. We pleiten voor een heldere keuze om in het PlanMER, de Omgevingsvisie en in bijlage B consequent één van beide woorden te gebruiken. In het PlanMER is uitgegaan van verdichting met 7.000 woningen, 4.300 arbeidsplaatsen in beide alternatieven. De alternatieven verschillen van elkaar v.w.b. de mobiliteitsstructuur en de plekken waar de verdichting plaatsvindt. In de Omgevingsvisie is de verdichting bijgesteld naar 5.000 woningen en 3.000 arbeidsplaatsen. Na het opstellen van de Ontwerp Omgevingsvisie is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Kenmerken van Alternatief 1, gebundelde verdichting: • Centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto en HOV, inzet op totale mob transitie • Maximale inzet op OV • Carnegiedreef als centrale as • Autoluwe woonstraten met knips naar ontsluitingswegen Kenmerken van Alternatief 2, gespreide verdichting: • Bestaande structuur is uitgangspunt • Optimalisatie van bestaand OV aanbod • Auto maakt gebruik van bestaande verkeersstructuur	Alternatief 2 wordt hoger beoordeeld op het onderdeel sport en bewegen dan alternatief 1, omdat de gemeente Utrecht bewegen wil aanmoedigen door groene fiets- en wandelverbindingen te verbeteren. In alternatief 1 wordt 21.700 m² aan groenblauwe routes toegevoegd. Dit is minder dan in alternatief 2, waar 60.500 m² aan groenblauwe routes wordt toegevoegd. Daarom wordt alternatief 2 hoger beoordeeld op dit onderdeel dan alternatief 1. Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de aanvulling MER. In de omgevingsvisie zijn diverse maatregelen opgenomen om fietsen te stimuleren en aantrekkelijker te maken. Met de omgevingsvisie richten we ons vooral op, ook door u aangedragen, ruimtelijke inrichting/maatregelen. Veel van de genoemde andere suggesties zijn terrecht (aanbieden van fietsen, lessen fietsrepareren, etc), maar zijn geen zaken die we met de omgevingsvisie kunnen regelen. Vanuit andere projecten/programma's werkt de gemeente hier wel aan De omgevingsvisie zet juist in op het verbeteren van de alternatieven voor de auto, waarbij de auto ruimte inlevert. Wij verminderen dus niet 'botweg' autoparkeerplaatsen. In deel B gaan we ook verder in op de strategie ten aanzien van het verminderen van autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte. De door u aangehaalde maatregel voor het plaatsen van laadpalen om meer elektrische auto’s in de wijk te krijgen en de relatie met het uitgangspunt van minder gemotoriseerd verkeer staat niet in de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Effecten van Alternatief 1, gebundelde verdichting op mobiliteit, volgens het PlanMER: • Autoverkeer meer van wegen in de buurten naar gebiedsontsluitende wegen • Gunstig effect op verkeersveiligheid en leefbaarheid, oversteekbaarheid • Gunstig effect op CO2 door ontmoedigen gemotoriseerd verkeer Effecten van Alternatief 2, gespreide verdichting op mobiliteit, volgens het PlanMER: • Meer verkeer blijft in woonstraten • Negatief effect verkeersveiligheid t.o.v. referentie De kwaliteit van routes voor fietsers en voetgangers wordt in beide alternatieven in het PlanMER gelijk, en positief, beoordeeld. En dat is fijn! In het PlanMER wordt alternatief 2, gespreide verdichting, hoger beoordeeld op gezondheid voor wat betreft sport en bewegen. We denken dat dat niet klopt, als het effect van meer wandelen en meer gebruik van de fiets wordt meegerekend. Dagelijks lopen en fietsen dragen nog veel sterker bij aan een goede gezondheid dan onregelmatig (intensief) sporten. Bovendien leidt minder autoverkeer in de wijk tot minder herrie en minder stank en vieze stoffen in de lucht, ook dat draagt met zekerheid bij aan een betere gezondheid. Omdat in alternatief 1 veel meer dan in alternatief 2 wordt ingezet op vervanging van autoritten door actieve mobiliteit, denken we dat de gezondheidswinst in alternatief 1 duidelijk groter is dan in alternatief 2, zowel door meer beweging als door minder herrie en minder vieze stoffen in de lucht. We lezen in uw reactienota graag hoe u de gezondheidswinst van minder autoverkeer en meer lopen en fietsen in alternatief 1, in vergelijking met alternatief 2, in het PlanMER meeweegt.	omgevingsvisie. Elektrische auto's zijn geen oplossing voor minder gemotoriseerd verkeer, wel voor schoner gemotoriseerd verkeer. Hartelijk dank voor uw positieve reactie op de omgevingsvisie. Daarnaast lezen wij in uw reactie nog een aantal vragen/wensen/standpunten. Hieronder deze vragen/wensen/standpunten door ons samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie. 1. Worden de wegen en straten in Overvecht ook aangepast aan de lagere snelheid zodat de inrichting vanzelf leidt tot een aanpassing van het rijgdrag van de automobilisten (zonder handhaving)? Antwoord gemeente: Ja, in de uitwerking (bij bijvoorbeeld herinrichtingen of groot onderhoud) worden de wegen en straten aangepast en ingericht conform de principes van duurzaam veilig voor een 30 km/u (of 15 km/u erf) weg. 2. Klopt het dat de VRI’s op de Carnegiedreef en Tigrisdreef verdwijnen met de aanleg van de HOV-baan? Kunnen ook andere VRI’s verdwijnen door de lagere snelheid en minder autoverkeer? Antwoord gemeente: Het is op dit moment nog niet duidelijk of en welke VRI’s in Overvecht kunnen worden verwijderd door de aanleg van de HOV-baan of andere herinrichting. Dat zal nader onderzoek aan moeten tonen als we aan de slag gaan met het ontwerp en de verdere uitwerking. 3. Bij de bouw van de VO-school wenst u een fiets- en wandelvriendelijke inrichting en auto’s moeten op (grote) afstand parkeren. Daarnaast moeten er bij de school een overdekte (liefst inpandig) stalling komen met voldoende veilig fietsparkeerplaatsen op eigen terrein en vanaf de stalling een directe toegang naar de ingang van de school.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Iets soortgelijks geldt voor sociale cohese: ook die waardeert het PlanMER in alternatief 2 hoger dan in alternatief 1, terwijl in alternatief 1 meer wordt gewandeld en gefietst. Fietsen en wandelen bieden veel meer mogelijkheden voor sociale interactie tussen weggebruikers dan autoverkeer; fietsen en wandelen dragen zo sterk bij aan het versterken van de sociale cohesie. Als mensen elkaar op het voetpad of fietspad tegenkomen, is het veel gemakkelijker om even contact te maken, elkaar aan te kijken, te groeten of zelfs een praatje te maken; dat lukt niet met mensen zich verplaatsen in auto's. Sociale interactie tussen automobilisten beperkt zich doorgaans tot het opsteken van middelvingers. Daarnaast is meermaals in onderzoek aangetoond dat mensen veel minder contact hebben met hun overburen naarmate een weg drukker is met autoverkeer en dus minder makkelijk oversteekbaar. Omdat alternatief 1 sterk inzet op een transitie van auto naar actieve mobiliteit, denken wij dat alternatief 1 veel sterker bijdraagt aan het versterken van de sociale cohesie dan alternatief 2. We lezen graag in uw reactienota hoe u hierover denkt. In het PlanMER worden mitigerende maatregelen genoemd. We gaan hier op enkele daarvan dieper in: • Het planMER stelt voor om het aantal parkeerplaatsen te verminderen. Volgens het PlanMER leidt dit tot minder autoverkeer. Naar ons idee gaat die vlieger niet op, dit is veel te kort door de bocht. Er zal juist meer zoekverkeer komen, op zoek naar de laatste beschikbare parkeerplek, zolang het aantal auto's niet vermindert. Om autoverkeer effectief te verminderen is naar ons idee beleid nodig om autobezit te ontmoedigen. Dat kan bijvoorbeeld door het instellen van een parkeertarief (is al een plan voor de hele stad). Daarmee wordt autobezit duurder gemaakt. Maar dat treft juist in Overvecht de mensen die toch al aan of onder het bestaansminimum zaten en zich nauwelijks een auto kunnen veroorloven. We vinden het botweg verminderen van autoparkeerplaatsen, zonder aanvullend beleid om alternatieven te stimuleren, een	Antwoord gemeente: De wensen die u heeft sluiten ook aan bij het beleid van de gemeente Utrecht. In de uitwerking van de locatie en ontwerp van het gebied rondom de VO-school en de VO-school zelf zullen deze wensen zoveel mogelijk als eis worden opgenomen. 4. Bij de nieuwe werkplekken wenst u een maximale fietstoegankelijkheid in de vorm van veilige routes en voldoende en veilige stallingen. Antwoord gemeente: De wensen die u heeft sluiten ook aan bij het beleid van de gemeente Utrecht. Bij de ontwikkeling van extra werkplekken zullen deze wensen zoveel mogelijk als eis worden opgenomen. 5. U geeft aan dat u graag ziet dat er geïnvesteerd wordt in voldoende en veilige stallingen bij het station en dat daarvoor de gesprekken met ProRail en NS tijdig opgestart moeten worden. Antwoord gemeente: Op dit moment lopen de gesprekken met ProRail en NS waarin we op zoek zijn naar een (haalbare) locatie bij het station waar extra fietsparkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Zodra de resultaten hiervan bekend zijn en gedeeld mogen worden, zullen we dat doen. 6. Om vervoersarmoede te verminderen en gezondheid te bevorderen wilt u echt dat fietsen wordt gefaciliteerd. Antwoord gemeente: Wij delen uw standpunt en met de voorgestelde maatregelen in de omgevingsvisie v.w.b. lopen, fietsen, auto en OV willen we er ook voor zorgen dat de vervoersarmoede vermindert en de gezondheid verbetert. 7. U geeft aan dat er volgens u nu onvoldoende oostwestverbindingen voor de fiets door de wijk zijn. En u vraagt zich af

Nr.	Reactie	Antwoord
	buitengewoon slechte (mitigerende) maatregel. We lezen graag uw reflectie hierop. • Om de CO2 uitstoot van het plan te verminderen stelt de PlanMER voor om elektrisch vervoer te stimuleren. Het plan stelt dat dat kan worden gedaan door extra laadpalen te plaatsen en lokaal energie op te wekken. Net zoals het verminderen van autoparkeerplaatsen volgens ons niet zal leiden tot minder autoverkeer, zo zal ook het plaatsen van laadpalen in Overvecht niet leiden tot de aanschaf van elektrische auto's. Daarvoor zal het bezit van dure dergelijke auto's zal gestimuleerd moeten worden. En dat is in een wijk als Overvecht, waar veel mensen aan of onder het bestaansminimum leven, veel teveel gevraagd. Bovendien zet de gemeente met de omgevingsvisie in op minder autoverkeer. Wij vragen u: hoe verhoudt het plaatsen van laadpalen om meer elektrische auto's in de wijk te krijgen zich met het uitgangspunt van minder gemotoriseerd verkeer? Wij snappen het niet goed en vinden ook dit een buitengewoon slechte (mitigerende) maatregel. We lezen ook hierop graag uw reflectie. We stellen andere (mitigerende) maatregelen voor: stimuleer het bezit en het gebruik van alternatieven voor de auto: • Bied mensen een fiets aan: zorg dat iedere volwassene en elk kind een fiets heeft, dat geldgebrek daar geen drempel voor vormt; • Bied gemakkelijk toegankelijke fietsenstallingen bij de bestaande en nieuwe woningen; • Bied veilige fietsinfrastructuur in de hele wijk; • Bied fietsenstallingen dicht bij de werkplekken en (boven)wijkse voorzieningen (alle winkelcentra, scholen, gezondheidscentrum, zwembad, etc etc);	of op het kaartje het fietsnetwerk wordt weergegeven. Daarnaast vraag u zich af of de extra oost-west route door het groen op het kaartje, die aansluit op fietsbrug De Gagel klopt. Want dat zou volgens u positief nieuws zijn. Antwoord: het kaartje waar u aan refereert is inderdaad het fietsnetwerk zoals dat is gebruikt in de onderbouwing. Hierin is inderdaad een fietsverbinding opgenomen die aansluit op fietsbrug De Gagel. Echter, in de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 geven we aan dat de oost-west verbinding door het park nog niet vastligt en dat het vooral om een zoekgebied gaat. Maar dát er een oost-west verbinding moet komen ligt inderdaad vast. 8. Om het gebruik van de fiets te vergroten is het ook van belang dat het winkelcentrum (Overvecht Centrum) doorfietsbaar is. Zodat mensen van de ene hoek van het winkelcentrum naar de andere hoek kunnen fietsen. Het winkelcentrum wordt te groot om alles te voet te doen. Antwoord gemeente: Bedankt voor uw suggestie. In de uitwerking van het centrumplan (zie Overvecht Centrum: plan maken | gemeente Utrecht) Overvecht zal worden ingegaan op de routes voor de fiets in en door het centrum (lokale routes). We nemen uw wens hier in mee. Vanuit de omgevingsvisie wordt er geen hoofdfietsroute of doorgaande fietsroute gefaciliteerd door het winkelcentrum. 9. Binnen onze mogelijkheden dragen we graag bij aan het stimuleren en faciliteren van lopen en fietsen, zoals in de fietscoalitie Heel Utrecht Fietst; daarnaast denken we natuurlijk heel graag mee over de uitwerking van de infrastructurele maatregelen. Antwoord gemeente: Wij waarderen uw bijdrage aan de fietscoalitie 'Heel Utrecht Fietst'. Ook gaan we in de uitwerking van de omgevingsvisie u

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Stimuleer fietsen met (financiële) beloningen, campagnes en andere prikkels en incentives; • Zorg dat mensen een aangepaste fiets kunnen uitproberen en lenen als een gewone fiets voor hen niet (meer) mogelijk is; • Bied ook een professioneel ingerichte plek met begeleiding waar mensen zelf hun fiets kunnen (leren te) repareren, we bedoelen zoiets als BikeKitchen op veel plekken in de wereld al doet. Zet daar grootschalig op in. En verleid inwoners hiermee om de fiets te gebruiken. We lezen in de reactienota graag wat u vindt van deze ideëen en hoe u dat in de Omgevingsvisie vormgeeft. **Omgevingsvisie** We zijn blij met de doelen van de Omgevingsvisie, om het 'groen' en het 'blauw' te versterken. In een groene omgeving is het prettiger fietsen. Het plan voorziet in minder autoverkeer door de parken; daar keert de rust weer en wordt het veel fijner om de fietsen, hard te lopen en te wandelen. Dat de parken met fiets- en wandelroutes met elkaar worden verbonden maakt de situatie veel beter voor actieve mobiliteit. We zijn ook blij dat de gemeente voorrang wil geven aan lopen, fietsen en OV. De auto domineert nu nog veel doorgaande wegen en buurtstraten in Overvecht, zowel stilstaand geparkeerd als (vaak te hard) rijdend over de Dreven. Dat beperkt de leefbaarheid en levendigheid in de wijk en zorgt ook voor verkeersonveiligheid. Betere (wandel- en) fietsroutes binnen de wijk en met rest van de stad maken het aantrekkelijker om te fietsen. We zijn er blij mee dat het plan er in voorziet dat de Carnegiedreef en Zamenhofdreef autovrij worden gemaakt, een ingrijpende maatregel die er voor gaat zorgen dat de overlast door herrie en stank in de omgeving sterk verminderen. Dat leidt, zoals hiervoor bij de PlanMER al beschreven, tot een betere leefbaarheid en gezondheidswinst. Er zijn voor de auto voldoende alternatieven en heel veel verplaatsingen in de	als fietsersbond betrekken. Dat doen we bijvoorbeeld nu al in het project 'Herinrichting Amazonekwartier'.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wijk én de stad zijn korter dan 7,5 km, die prima op de fiets gemaakt kunnen worden. De maximumsnelheid in de wijk wordt verlaagd naar 30 km/u (en op specifieke plekken tot 15 km/u). We willen dat er zo min mogelijk uitzonderingen komen op de verlaging naar 30 km/u. We zijn blij met de lagere snelheid, omdat een aanrijding van een fietser (of voetganger) door een auto bij deze snelheid veel gemakkelijker voorkomen kan worden, omdat er meer tijd is om af te remmen en omdat er minder tijd nodig is om tot stilstand te komen. En als er toch een aanrijding gebeurt, dan leidt dat tot veel minder ernstig letsel dan bij een hogere snelheid. *In Amsterdam is de maximumsnelheid stadsbreed in één klap verlaagd naar 30 km/u. We hebben met eigen ogen gezien dat in grote delen van de stad, ook op de grotere doorgaande wegen, de snelheid daadwerkelijk veel lager is geworden en er veel rustiger wordt gereden. Zelfs als maar een deel van de automobilisten zich er aan houdt, leidt dat tot grote navolging, omdat de mogelijkheden om in te halen heel beperkt zijn. De stad voelt veel vriendelijker aan.* We willen dat de inrichting van de wegen en straten in Overvecht wordt aangepast aan de nieuwe, lagere snelheid, zodat de inrichting vanzelf leidt tot een aanpassing van het rijgedrag van de automobilisten. Zodat de weg zonder handhaving al een V85 onder de 30 km/u heeft. En er indien nodig geloofwaardig gehandhaafd kan worden. Minder autoverkeer en de lagere snelheid in de wijk maakt dat volgens ons ten minste een deel van de verkeerslichten in de wijk kan verdwijnen. We gaan er vanuit dat de VRI's op de Carnegiedreef en Tigrisdreef verdwijnen met de aanleg van de HOV-baan. Er staan dan nog VRI's langs de NRU, de Einsteindreef, Franciscusdreef, Brailledreef en een enkele bij de goridaanse knoop naast het Overvecht Centrum. Op drukke kruispunten zijn verkeerslichten nodig om voldoende grote hiaten te maken in de kruisende verkeersstroom en een ordelijk verloop van het verkeer te borgen. Maar VRI's zijn niet nodig als het rustig genoeg is. Verkeerslichten zijn niet de meest veilige	

Nr.	Reactie	Antwoord
	kruispuntinrichting, zo liet de SWOV in eerder wetenschappelijk onderzoek zien. Uitzonderingen zijn onder meer verkeerslichten bij scholen waar grote groepen scholieren oversteken. Er dient afgewogen te worden of die helemaal weg kunnen, als oversteken ook zonder verkeerslicht voldoende veilig is (handhaaf het zebrapad), of dat het verkeerslicht tijdens de schoolspitsen moet blijven werken en daarbuiten uit (of op oranje knipperen) gezet kan worden. De Omgevingsvisie stelt voor dat een nieuwe VO-school wordt gebouwd. We willen dat de omgeving van de school fiets- en wandelvriendelijk wordt ingericht. Auto's in de nabijheid van de schoolingang leiden op veel andere plekken in de stad tot het gevoel dat het onveilig is om lopend of op de fiets naar school te komen. Daarom willen we dat auto's alleen op (grote) afstand van de ingang van de school mogen komen. En we gaan er vanuit dat, vanuit het hele principe van de Omgevingsvisie, de gemeente zorgt voor ruim voldoende en veilige fietsparkeerplekken op het terrein van de school. We lezen in de Omgevingsvisie dat het schoolplein buiten schooltijd openbare ruimte is, dat vraagt om extra aandacht voor (de veiligheid van) de stallingsmogelijkheden. We willen een overdekte stalling, liefst inpandig, met rekken met een aanbindmogelijkheid voor het slot van de fiets. Met een directe toegang vanuit de stalling naar de (hoofd)ingang van de school, zodat scholieren maximaal worden uitgenodigd om naar school te komen fietsen. Ook voor de nieuwe werkplekken in het gebied vragen we om maximale fietstoegankelijkheid. Veilige routes, voldoende en veilige stallingen moeten fietsen naar de werkplekken zoveel mogelijk faciliteren. Station Overvecht ligt ook binnen het gebied van de Omgevingsvisie. We willen veel betere mogelijkheden om fietsen te stallen. De inpandige stalling voelt nu onveilig en door zijn langgerekte vorm staan veel fietsen op grote afstand van de ingang van het station. Dat blijkt ook uit de grote aantallen fietsen die op het plein bij het station gestald staan. Dit biedt een rommelige en onverzorgde aanblik, dat maakt het	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gebruik van het station onaantrekkelijk. Laat hier zien dat u meent wat u in de Omgevingvisie opschrijft dat u inzet op het gebruik van het OV. Onze oproep: investeer in voldoende en veilige stallingen bij het station. Inpandig, verlicht, met veel doorzicht, bewaakt met menselijk toezicht, 24 uur gratis. Dit vraagt tijd en is de verantwoordelijkheid van niet alleen de gemeente. Er is nog best wat tijd tot het planjaar 2040, ga daarom nu al het gesprek aan met ProRail, de beheerder van de stationsomgeving. We vinden het belangrijk dat het autogebruik in Overvecht wordt ontmoedigd en het fietsgebruik wordt gestimuleerd. De wijk biedt een aanblik alsof “iedereen” het normaal vindt om “alles” met de auto te doen. Maar in Overvecht heeft maar 58% van de huishoudens een auto ter beschikking. Dat is minder dan gemiddeld in de hele gemeente (inclusief de binnenstad, waar autobezit nog veel lager is), 64% van de huishoudens in Utrecht heeft de beschikking over een auto. Dat het autobezit in Overvecht zo laag is, komt niet omdat het OV en de fiets een groot aandeel in de mobiliteit hebben, maar gewoon omdat auto’s duur zijn en de inkomens in Overvecht laag. Daardoor hebben Overvechters relatief veel last van vervoersarmoede. Daarnaast is de gezondheid van de bewoners van Overvecht gemiddeld veel slechter dan die van andere inwoners van Utrecht. De levensverwachting in goed ervaren gezondheid is in Overvecht slechts 56 jaar tegen 64 jaar gemiddeld in heel Utrecht. Problemen met rondkomen dragen sterk bij aan een lagere ervaren gezondheid. Als mensen geen auto nodig hebben, scheelt dat behoorlijk in de kosten en kunnen mensen hun geld aan andere zaken uitgeven. Daarnaast draagt voldoende beweging bij aan de gezondheid. Dat kan door bijvoorbeeld voor dagelijkse dingen de fiets te pakken. Beweging draagt bij aan het voorkomen en verminderen van o.a. diabetes, hart- en vaatziekten, depressie en diverse soorten kanker. Om vervoersarmoede te verminderen en gezondheid te bevorderen willen we dat fietsen echt wordt gefaciliteerd!	

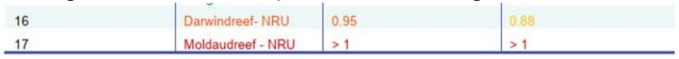
Nr.	Reactie	Antwoord
	We spreken veel inwoners van de wijk die niet durven te fietsen vanwege hun beleving van de verkeersonveiligheid. Dagelijks gebruik van het openbaar vervoer is voor een grote groep inwoners van de wijk te duur. We werken er met de fietscoalitie ‘Heel Utrecht Fietst’ al drie jaar hard aan dat meer Overvechters over een volwassen- of kinderfiets kunnen beschikken en veilig leren fietsen. Zonder fiets is je wereld te klein! Met de Omgevingsvisie ondersteunt de gemeente de doelen die we als fietscoalitie nastreven. We weten dat er weerstand bestaat vanuit een deel van de inwoners. Hun idee is dat ze afhankelijk zijn van de auto. Met het hoge autogebruik in de wijk beperken ze de ontplooiings- en ontwikkelingsmogelijkheden van andere inwoners, die niet (kunnen) beschikken over een auto. De Omgevingsvisie ondersteunt een verschuiving in dat beeld: ook inwoners zonder auto moeten zich veilig door de wijk kunnen verplaatsen. **Het fietsnetwerk** We zijn blij dat het fietsetwerk een upgrade krijgt. Met name oostwestverbindingen door de wijk zijn momenteel onvoldoende aanwezig. Tussen de Paranadreef en de Japuradreef staan nu geen fietsverbindingen ingetekend op de kaart in het Mobiliteitsplan. Bij de herinrichting van het gebied rond de Amazonedreef bleek dat het niet mogelijk is om een fietsverbinding in te passen op de Rio Negrodreef die aan de eisen voor een hoofdfietsroute voldoet. Stellen de kaartjes rechtsonderaan pagina 167 van deel B het fietsnetwerk voor? Daar zouden we heel enthousiast over zijn! We zien een extra oost-west route door het groen, die aansluit op fietsbrug De Gagel. En we zien in hetzelfde kaartje tussen de De Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug twee extra oeververbindingen over de Vecht. In de Omgevingsvisie deel A wordt expliciet aangegeven dat er een extra verbinding komt onder het spoor door en extra verbindingen over de Vecht. Dat vinden we hard nodig om Overvecht uit het isolement te verlossen én om ruimte te bieden aan het toenemend gebruik van de fiets.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Om het gebruik van de fiets te vergroten is het ook van belang dat het winkelcentrum (Overvecht Centrum) doorfietsbaar is. Zodat mensen van de ene hoek van het winkelcentrum naar de andere hoek kunnen fietsen. Het winkelcentrum wordt te groot om alles te voet te doen. Niet alleen wij vinden dat de verkeersveiligheid verbetert door knips in de doorgaande autowegen. Dat bevestigde ook de rechter, nadat wij bezwaar en beroep hadden aangetekend tegen het verwijderen van de bussluis in de Amazonedreef. De rechter gaf ons gelijk4: als de bussluis zou moeten verdwijnen (zoals een burgerinitiatief vroeg), zou de gemeente kostbare aanvullende maatregelen moeten nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren en de extra geluidshinder op de gevels van de woningen te beperken. Hiermee willen we aangeven dat ook volgens een onafhankelijke rechter knips in doorgaande autowegen bijdragen aan betere verkeersveiligheid en minder geluidhinder. Dat gunnen we de inwoners van Overvecht van harte en daarom ondersteunen we de knips die in de Omgevingsvisie worden voorgesteld. **Vervolg** Het vraagt moed en doorzettingsvermogen van de bewoners, ambtenaren, wethouder en raad om over de voorgenomen maatregelen in de Omgevingsvisie met elkaar het gesprek te blijven aan gaan. En met elkaar door te pakken om de Omgevingsvisie verder uit te werken en tot een succes te maken. Dat vraagt om een gedegen uitwerking van maatregelen. En dus niet, zoals hiervoor al betoogd, om het opheffen van parkeerplaatsen zonder een alternatief aan te bieden, want dat vergroot alleen de weerstand. En ook niet door elektrisch vervoer te stimuleren, want elektrische auto’s zijn voorlopig nog veel duurder dan gewone auto’s en de Omgevingsvisie wil juist minder gemotoriseerd verkeer. Publieke middelen kunnen veel beter besteed worden dan aan het subsidieren van “stekkerauto’s”. Start met het stimuleren van fietsen, met maatregelen zoals hiervoor in diverse bullets beschreven.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	In lijn met de uitgangspunten van de Omgevingsvisie moeten juist fietsen en lopen worden gefaciliteerd en gestimuleerd. Begin daar nu al mee! Binnen onze mogelijkheden dragen we daar graag aan bij, in de fietscoalitie Heel Utrecht Fietst; daarnaast denken we natuurlijk heel graag mee over de uitwerking van de infrastructurele maatregelen. We blijven graag op de hoogte. En we kijken uit naar uw antwoorden in de reactienota op de hiervoor gestelde vragen.	
599	Bij deze willen we reageren op de omgevingsvisie voor Utrecht Overvecht en dan specifiek op de 2 tunnels voor voetgangers en fietsers tussen Overvecht en de wijk Tuindorp. Uit de visie volgt dat er betere verbindingen moeten komen tussen beide wijken maar of dat met dit voorstel ook wordt gerealiseerd naast de tunnels die er al zijn, wordt niet duidelijk. De punten die we zien en waar meer inzicht in moet komen om een afweging te kunnen maken zijn: • Welk probleem wordt er opgelost? De route de wijk uit kan nu al via de Tripkade en de Eykmanlaan. • Er is al grote drukte rondom schooltijden van de 3 scholen en twee extra aanvoer verbindingen maakt het minder veilig. • Op de plek waar de tunnels nu getekend staan, staan nu veel mooie grote bomen die het uitzicht op het spoor tegenhouden, het geluid van de treinen minder maken en helpen tegen fijn stof en milieuvervuiling. Het verwijderen van dit groen staat niet in verhouding tot het mogelijke voordeel van een tunnel. • Op andere plekken in Utrecht is nu al bekend hoe duur tunnels zijn, dergelijke kosten staan niet in verhouding tot het voordeel van de tunnel. • Daarnaast maken we ons ernstige zorgen om de overlast die tunnels kunnen veroorzaken voor de omwoners. Denk hierbij aan herrie, vuurwerk misbruik en licht van de tunnel die altijd aan moet staan. Nog afgezien van de vele jaren werk om ze te realiseren met veel bouwoverlast op al drukke punten.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als eventuele oplossingen zien we dat bijvoorbeeld de spoorwegovergang bij de Eykmanlaan ongelijkvloers wordt gemaakt en daarmee veiliger en sneller wordt. En misschien kan onderzocht worden of de toegangspoorten van de huidige doorgang van de NS op betere plaatsen gesitueerd worden?	
600	Graag wil ik dat de leefbaarheid binnen de wijk Overvecht omhoog gaat en toekomstbestendig is. De ontwerp visie die ter inzage is gelegd geeft aan dit ook voor de bestaande bewoners van de wijk Overvecht te willen doen, alleen geven de ingediende documenten dit niet aan. Hiermee wil ik ervoor zorgen dat huidige bewoners, zoals ik, ook niet worden gedupeerd door nieuwbouw van 5000 woningen en 3000 werkplekken. Indien de gemeente de visie heeft dat in Overvecht deze aantallen woningbouw bij kunnen komen, moeten ze ook harde eisen en niet alleen de ondergrens van regelgeving opschrijven waar ontwikkelaars aan moeten voldoen en onderbouwen dat het geen negatieve effecten heeft en dat de ontwikkeling ten goede komt van de Wijk Overvecht Regelgeving is de ondergrens waar je aan moet voldoen, en Overvecht is al een wijk die afgeschilderd wordt als ondergrens van de samenleving om te wonen binnen Utrecht. Laten we nu met deze ontwikkeling ervoor zorgen dat de Wijk Overvecht een fijne omgeving wordt om te wonen voor iedereen. **Parkeren** Ik verzoek om te kijken naar de parkeernorm, u geeft aan dat dit volgens de parkeernorm gemeente Utrecht gaat. Dit betekent bij de bouw van 5000 woningen dat er maximaal 500 parkeerplekken gerealiseerd kunnen worden zonder reductie. , Hierdoor zullen parkeerproblemen ontstaan in andere straten dan de nieuwbouw waar huidige bewoners last van zullen krijgen. Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie op te nemen dat er afwijkend op de parkeernorm niet 0,1 maar minimaal 1 parkeerplek voor elke nieuwbouwwoning ongeacht de m2 of woonvorm die in Overvecht gebouwd wordt hieraan moet voldoen.	Wij begrijpen dat de leefomgeving en het wooncomfort voor u en andere bewoners van Overvecht van groot belang is. Het is essentieel dat nieuwe woningen zorgvuldig worden ingepast in de bestaande omgeving. De beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht biedt ons de kaders die nodig zijn om de toekomst van de wijk vorm te geven. Als bij de verdere uitwerking van de plannen blijkt dat bepaalde zaken niet kunnen of dat initiatieven in strijd zijn met de waarden die we hebben vastgesteld, zullen we zorgvuldig bekijken hoe maatwerk mogelijk is. De waarden en principes die in de beleidsnota zijn geformuleerd, zijn ons vertrekpunt en dienen als leidraad in ons streven naar een fijne en leefbare wijk voor iedereen. De woningdichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per km2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. En dat kwaliteit en kwantiteit in balans zijn. **Parkeren** Voor de nieuwe woon- en werkplekken geldt de gemeentelijke parkeervisie. Bij ontwikkelingen hanteren we de vastgestelde

Nr.	Reactie	Antwoord
	Betaald parkeren De documenten geven aan om de nieuwbouwplan gerealiseerd te krijgen moet er betaal parkeren worden ingevoerd. Dit beleid is niet voor de bewoners van Overvecht zoals wordt beweerd,, maar voor het maken van nieuwbouwplannen. Indien betaald parkeren word doorgevoerd mag er geen nadelig effect optreden voor de huidige bewoners. Aangezien de Ontwerp-omgevingsvisie het over verwijderen van parkeerplekken heeft om groen te creëren en maximaal 1 parkeervergunning per huishouden zodat nieuwbouw doorgang kan vinden. Het is niet reëel om te denken dat een huishouden van een grondgebonden woning met volwassen kinderen met 1 auto kan functioneren. Ik verzoek om in het parkeerbeleid en de Ontwerpomgevingsvisie op te nemen dat bestaande woningbouw gebouwd voor 2018 veen parkeervergunning kunnen opvragen met de eerste 2 auto's laag tarief van 12 euro p/m en dat de tarieven nog worden herzien ten gunste van de bewoners. Ook dit is niet voor de bewoners van Overvecht, terwijl gemeente Utrecht het tegenovergestelde beweerd. **Aantallen nieuwbouw** Welke garantie kunt u geven dat de onderzochte 7000 woningen en 4200 werkplekken in de rapportages niet in een later stadium toch worden gerealiseerd? Ik verzoek om in de Ontwerp-omgevingsvisie vast te leggen dat er maximaal 5000 woningen en 3000 werkplekken bijkomen. **Stikstofberekening** Wij verzoeken om te kijken naar de stikstofberekening en vast te leggen dat er een nieuwe stikstofberekening wordt opgemaakt. Deze nieuwe berekening met de laatste versie van Aerius calculator, verkeersgegevens die niet ouder zijn dan 2 jaar en de nieuw parkeernorm van minimaal 1 i.p.v. 0.1 per woning,Het MER rapport gaat uit van verkeersgegevens uit 2015 die door Goudappel zijn bewerkt wat geen realistisch beeld geeft over de wijk Overvecht. Zo blijven de volgende vragen onbeantwoord: Zijn hier alle ontwikkelingen	parkeernormen. Meer informatie hierover kunt u vinden op: https://parkeernormen.utrecht.nl/ Voor de hoogstedelijke gebieden en langs de Centrale as gaan we uit van lagere parkeernormen. **Betaald parkeren** Informatie omtrent betaald parkeren kunt u vinden op https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad . Invoer van betaald parkeren gaat stadsbreed en wordt niet met de omgevingsvisie geregeld. **Aantallen nieuwbouw** In Overvecht zoeken we ruimte voor tenminste 5.000 extra woningen. Deze woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Als in de loop van de tijd blijkt dat er met behoud van de andere doelstellingen meer woningen gerealiseerd kunnen worden dan is dat niet uitgesloten. Hetzelfde geldt voor werkplekken. **Stikstofberekening** Voor de definitieve versie van de omgevingsvisie is geen nieuwe stikstofberekening uitgevoerd op basis van de laatste versie van de Aeriuscalculator. De stikstofberekening geeft een inschatting van de stikstofdepositie, maar bevat ook nog veel onzekerheden. Voor de afzonderlijke projecten worden te zijner tijd nieuwe stikstofberekeningen uitgevoerd in het kader van het omgevingsplan en de omgevingsvergunning op basis van de op dat moment meest recente versie van Aerius. Ook zullen dan de op dat moment geldende richtlijnen voor de stikstofberekeningen worden gehanteerd.

Nr.	Reactie	Antwoord
	opgenomen die tussen 2015 en heden al zijn gerealiseerd, wat doet economische groei en Welvaart met een wijk als Overvecht wat een voornamelijk laag inkomen wijk was waardoor er nu veel meer huishoudens zijn die een auto kunnen permitteren in de periode van 2015 tm heden? Wij verzoeken u om te verbieden gebruik te maken van 40% reductie vanwege “toekomst”. Dit is niet aantoonbaar en hierin niet realistisch om te gebruiken, graag andere vorm van onderb ouwing gebruiken om de stikstof depositie terug te brengen.Wij verzoeken u om te verbieden dat er zoals opgenomen in de stikstofberekening betaald parkeren gehele dag wordt uitgevoerd, dit is in strijd met het besluit gemeenteraad betaald parkeren van gemeente Utrecht. **Mobiliteit** Oud verkeersrapport ‘Veilig en verbonden Overvecht, afsluiting wegen’ geeft een negatief effect op de bereikbaarheid van bestaande woningen. Daarbij is het in de Ontwerp-omgevingsvisie niet aangetoond dat het creëren van eilanden geen problemen geeft bij verkeersincidenten wat een infarct met zich meebrengt door ontbreken van tweede uitweg. In de Ontwerp-omgevingsvisie vastleggen dat een ‘verkeersrapport’ niet ouder is dan 2 jaar en welke effecten de nieuwe verkeersstromen met zich meebrengt in verschillende scenario’s. De Ontwerp-omgevingsvisie geeft niet aan hoe de problemen bij de verkeerskruispunten worden aangepakt. Onderstaande geeft al een probleem aan terwijl dit theoretische benaderingen zijn. In u Ontwerp-omgevingsvisie opnemen dat alle kruipunten met een >0,8 worden aangepakt om toekomstige doorstroming te garanderen. Alle mitigerende maatregelen moeten voor startbouw van de 5000 woningen en 3000 werkplekken worden gerealiseerd.  16 Darwindreef- NRU 0.95 0.88 17 Moldaudreef - NRU > 1 > 1 Effect op bereikbaarheid hulpdiensten naar bestaande woningen bij afsluiten wegen is niet aangetoond. Wij verzoeken om in de Ontwerp-	Indiener benoemt "40% reductie vanwege toekomst". Wij gaan ervan uit dat de indiener doelt op het uitgangspunt van de inzet van 40% elektrisch bouwmaterieel. De gemeente Utrecht is aangesloten bij het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Hiermee wordt stapsgewijs gewerkt aan de bouw emissieloos (en dus elektrisch) maken in 2030. Inzet van 40% elektrisch bouwmaterieel vinden wij daarom niet onrealistisch. Als input voor de Aeriusberekening zijn de verkeersgegevens uit het meest recente verkeersmodel VRU 3.4 gebruikt. Het basisjaar uit het verkeersmodel is 2015. De situatie van het basisjaar 2015 geeft een voldoende betrouwbare afspiegeling van de huidige situatie, omdat er tussen 2015 en 2024 geen grootschalige (infrastructurele) wijzigingen hebben plaatsgevonden in (de directe omgeving) van Overvecht. Er zijn in de tussentijd wel (woning)bouwprojecten gerealiseerd, maar dit zijn relatief kleine projecten die niet tot grootschalige wijzigingen leiden. **Mobiliteit** We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. **Natuur** De groenkaart in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 voor de groenberekening is niet de groenbeleidskaart van 2017. In de kaart laten we het huidige groen in de wijk zien. Hierbij maken we onderscheid of het groen in de hoofdgroenstructuur (conform beleids) valt of daar buiten. De doelen uit de omgevingsvisie zijn deels dezelfde als uit het groenbeleid

Nr.	Reactie	Antwoord
	omgevingsvisie vast te leggen dat de inzet snelheid/aanrij tijden hetzelfde blijft of verbeterd voor alle woningen in Overvecht. Verminderen van parkeerplaatsen heeft het meeste effectieve effect om verkeer te verminderen en problemen met doorstroming te verminderen. Dit spreekt als een middel om te ontwikkelen en niet als een oplossing voor de bewoners van Overvecht. Wij verzoeken u om andere mogelijkheden te zoeken dan het inperken van de in Overvecht bewoners levensstijl. Wij verzoeken u om in de Ontwerp-omgevingsvisie op te nemen dat alle kruispunten worden onderzocht om hier doorstroming te verbeteren. Beginnen met de kruispunten die >0,8 zijn. alle mitigerende maatregelen moeten gerealiseerd zijn voor start met de ontwikkeling van de 5000 woningen en 3000 werkplekken. Wij verzoeken u om te verbieden de onderbouwing te gebruiken voor het mobiliteitsplan om sterke maatregelen te nemen om groei tegen te gaan met autoverkeer. Bereikbaarheid van de wijk Overvecht met de auto moet gegarandeerd blijven door de gehele wijk. Wij verzoeken u om in de Ontwerp-omgevingsvisie op te nemen welke impact de groei Overvecht heeft van 1970 t/m 2022 als vertrekpositie te nemen in uw beoordeling. Deze periode is niet inzichtelijk gemaakt, is deze groei meegenomen op de reeds ontworpen wijk in 1970? Hierin hebben we een groei van 52 jaar wat niet wordt meegenomen in de ontwikkeling. **Natuur** Groenplan berekening gaat uit van een plan 2017, hierin is niet aangetoond dat de plannen in het plan van 2017 ook gerealiseerd zijn. Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie een rapport bij te voegen dat aangetoond is dat de plannen uit 2017 ook gerealiseerd zijn. Daarbij ook de doelstelling groen herzien en bij nieuwe ontwikkelingen eisen meegeven dat groene gevels en Intensief groendak gebruikt moeten worden bij nieuwbouw. **Nieuwbouw** Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie aan te tonen wat 70m hoogbouw doet bij grondgebonden woningen die in de omgeving	maar zijn veel ambitieuzer. De ambitie vanuit de omgevingsvisie is ook dat alle nieuwe bebouwing natuurinclusief ontwikkeld wordt. Groene gevels en intensieve groene daken zijn hiervoor goede voorbeelden. **Nieuwbouw/schaduw** In de omgevingsvisie nemen wij geen norm op voor bezonning. Deze zijn al opgenomen in de stedenbouwvisie. Ten aanzien van bezonning staat hier: "Voor elke ontwikkeling moet de bezonning op omliggende woningen worden getoetst op basis van twee bezonningsuren per dag, met als toetsingsdatum 21 maart of 21 september. " In de omgevingsvisie volgen we deze kwalitatieve uitgangspunten. **Water & riolering** De gemeente spant zich in om schade als gevolg van wateroverlast te voorkomen bij een neerslag van 80 mm/u. Deze 80 mm kan als het ware alsvolgt worden verdeeld: - 15 mm kan worden geborgen in infiltratievoorzieningen (90 % van de jaarlijkse neerslag) - 20 mm/u wordt afgevoerd middels een hemel- of infiltratiewaterriool; - 45 mm wordt tijdelijk geborgen in het straatprofiel; Door de hoeveelheid verharding zo klein mogelijk te maken zal de hoeveelheid neerslag die tot afstroming komt ook verminderen. **Fasering bebouwing Overvecht** Het beperken van bouwhinder en het voorkomen van onveilige situaties is al vastgelegd in het Bouwbesluit. Hierin staan bouwtechnische voorschriften waaraan alle bouw- en sloopwerkzaamheden moeten voldoen. In een bouwveiligheidsplan worden afspraken vastgelegd over onder andere bouwverkeer en logistiek, het bouwterrein, geluid- en

Nr.	Reactie	Antwoord
	liggen. Profiel doorsnede van grondgebonden woning en parkwatertoren ontbreekt. Onderstaand afbeelding geeft aan dat de grondgebonden woningen aan de Lemnosdreef in een overgangszone zitten van hoogbouw. Aantonen wat de effecten zijn op de grondgebonden woningen en worden deze woningen uitgekocht om dit te realiseren? **Schaduw** Wij verzoeken u om in de Ontwerp-omgevingsvisie op te nemen De 'strenge' TNO-norm: ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari – 22 november in midden vensterbank binnenkant raam of bij aanwezigheid van een buitenruimte tot 3m uit de gevel in die betreffende buitenruimte. Nergens in de Ontwerp-omgevingsvisie wordt aangetoond wat de nieuwbouw massa's voor schaduwwerking hebben op de bestaande omliggende woningen. **Water & riolering** Nieuws en metingen geven steeds meer verontrustende beelden. Aangehouden eis om minimale waterberging van 20mm indien er al gevallen zijn van 94mm per één uur neerslag en op één dag van 160mm. Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie vast te leggen dat de eis voor waterberging eenmaal per jaar 50mm voor één uur moet zijn en 120mm eenmaal per 100 jaar in één uur. Riolering van mijn woning geeft nu al problemen bij hevige regenval wat bij meer woningen, verhard oppervlakte, alleen maar meer problemen gaat geven. Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie vast te leggen dat voor realisatie van de nieuwbouw eerst mitigerende maatregelen moeten worden gerealiseerd voor starten van nieuwbouw werkzaamheden. **Fasering bebouwing Overvecht** Wij verzoeken u om in de Ontwerp-omgevingsvisie op te nemen als de bouwplannen worden uitgevoerd niet teveel hinder is bij uitvoering. Bouwmethodes zo vriendelijk mogelijk voor de omliggende bewoners. Vastleggen om trillingvrije methodes te gebruiken bij fundering, aanvoertransport geen hinder, belasting op bouwlocatie door modulaire	trillingsnormen, communicatie, werktijden. De bouwinspecteur van de gemeente ziet er op toe dat deze afspraken nageleefd worden. **Geur** Het rapport waar u naar vraagt is te vinden in de bijlage bij het betreffende bestemmingsplan: https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0344.BPNPDSTROOKOVERVEC-VA01/b_NL.IMRO.0344.BPNPDSTROOKOVERVEC-VA01_tb7.pdf . Het aspect geur wordt, indien relevant, in de uitwerking van projecten meegenomen. In de omgevingsvisie Overvecht zijn er per gebiedstype spelregels opgesteld. Uit de zienswijzen maken we op dat er onduidelijkheid bestaat en er meer duidelijkheid en aanscherping nodig is: waarom, waar en wat gaat er veranderen? Daarom hebben we per gebiedstype deze opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en aangescherpt: type ontwikkeling (inclusief uitspraak over sloop-nieuwbouw), bouwhoogten en hoogbouw, groen/openbare ruimte, parkeren en de woonmix. De omgevingsvisie Overvecht is geen basis voor een dergelijke procedure. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit u het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bouw in plaats van traditionele bouw om bouwperiode te verkorten en overlast te verminderen voor de wijk Overvecht. **Geur** Ook geur is niet meegenomen als indicator in het MER. De RWZI, gelegen in het zuidoosten van Overvecht, is een potentiële bron van geuroverlast. In de vormvrije MER-beoordeling voor bestemmingsplan NPDstrook, Overvecht (onherroepelijk vastgesteld op 7 juni 2018) is echter opgenomen dat op basis van onderzoek van onderzoeksbureau LBP Sight geen belangrijke nadelige milieugevolgen worden verwacht voor de woningbouw op die locatie in Overvecht. Graag wil ik u vragen dit rapport openbaar te maken en als bijlage bij te voegen. De Ontwerp-omgevingsvisie leidt tot alleen maar nieuwbouw en geen verbetering voor de wijk als er geen eisen aan de nieuwe ontwikkeling worden gesteld. Deze eisen en wanneer mitigerende maatregelen moeten worden doorgevoerd zijn in de Ontwerp-omgevingsvisie niet terug te vinden. Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp omgevingsvisie. Indien er geen rekening gehouden wordt met de huidige bewoners van Overvecht zal ik bezwaar indienen en een planschadeprocedure opstarten. Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp omgevingsvisie niet vast te stellen tot bovenstaande bezwaren inzichtelijk zijn gemaakt en onderbouwd voordat er door gemeente raad een definitief besluit wordt genomen.	
601	Als inwoner van Overvecht, zou ik langs deze weg willen laten weten dat ik tegen het Omgevingsvisie Overvecht 2040-plan ben. Wij (als Overvechters uit de wijk) willen onze bewegingsvrijheid beschermen en ik zie o.a. dat met deze planmakerij dit extreem ingeperkt wordt. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen daarom graag kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht. Al met al verzoek ik u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu

Nr.	Reactie	Antwoord
		aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
602	Hierbij wil ik een eerste reactie geven op de omgevingsvisie Overvecht. Ik ben zeker geen voorstander van het sluiten van wegen. De wijk moet gewoon open en bereikbaar blijven voor dagelijks verkeer, en met behoud van voldoende parkeerplekken. Diverse mensen zouden in een isolement komen doordat er minder bezoek komt, of dat je niet meer met de auto boodschappen kan doen etc.. Ik vind het een benauwend ideee. Verder zou door het sluiten van hoofdwegen het verkeer omgeleid worden. Dit betekent dat het verkeer nogal zal toenemen rond Overkapel, en de Wolgadreef. Om de snelheid van het verkeer te verlagen ben ik wel een voorstander van (50 - 30 kliometer), al vind ik 15 kilometer wel weer te ver gaan. Er wordt regelmatig veel te hard gereden (ook joyrijden Wolgadreef en Donoudreef), en er zou dan juist controle uitgeoefend moeten worden op deze automobilisten. Hoezo 5000 woningen erbij bouwen in Overvecht? Dit zal een benauwende boel worden, een prettige en rustige leefomgeving is toch echt van belang. Overvecht is een probleemwijk, de kans dat de leefomstandigheden zal verslechteren en de criminaliteit zal toenemen, is naar mijns inziens zeer groot bij het dicht bouwen van de wijk. Verder staat er dacht ik tot mijn schrik een rode vlak (stedelijk hoogbouw) bij de Wolgadreef, tegen over mijn huis op de Kastordreef. Dit blijkt dus volgen. [Medewerker gemeente Utrecht] die ik telefonisch heb gesproken een roze vlak te zijn. Dan nog is het niet duidelijk wat hier staat te gebeuren. Het verstuurde plan is niet concreet. Wat is de reden dat er niet voor gekozen is om de omringende bewoners hier meer in te betrekken. Wat is de reden dat niet iedereen in de gelegenheid is gesteld om een vragen lijst in te vullen. Bewoners hebben niet voldoende inspraak mogelijkheden gekregen. Ook denk ik dat het het omgevingsvisieplan door veel mensen niet word begrepen. Nogmaals:	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De woningdichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per km2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. En dat kwaliteit en kwantiteit in balans zijn. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk behouden en versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	het verstuurde omgevingsvisieplan is niet concreet, en de plannen benauwen mij nogal. Deze mail is dus een eerste reactie, en ik zou hier later nog op terug willen komen als er meer duidelijk is geworden.	De roze vlakken zijn bestaande danwel wenselijke voorzieningenclusters. Er was bij meerdere mensen verwarring over. We hebben dit aangepast: de aanduiding voor voorzieningenclusters is op de kaart met een arcering aangegeven zodat de kleur van het gebiedstype met de spelregels weer goed afleesbaar is. Per gebiedstypen kunt u de spelregels voor ontwikkeling lezen in hoofdstuk "Ruimte voor Groei". De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, publicatie in Dreefnieuws, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Bij het maken van een omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt en waren de ideeën concreter op buurtniveau. Op veel verschillende manieren (bijeenkomsten, losse gesprekken, online enquête) zijn deze ideeën per buurt met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar

Nr.	Reactie	Antwoord
		alle informatie te vinden was (online en fysiek).We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor de bijeenkomsten van oktober en november 2023 duidelijker hadden kunnen zijn over de voorgestelde ideeën voor de buurten. Bij de bijeenkomsten tijdens de inspraakperiode is gekozen voor een inloop setting, zodat iedereen de mogelijkheid kreeg om voor het onderwerp van zijn/haar interesse vragen te stellen en informatie in te winnen. Door middel van een wijkbericht en film zijn de belangrijkste punten uit de ontwerp-omgevingsvisie toegelicht. Deze film was te zien bij de bijeenkomsten en ook online te bekijken.
603	Ik sluit me aan bij de zienswijze van [indiener 514], zoals attached. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld:	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit

Nr.	Reactie	Antwoord
	“Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen.” De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep	op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in	

Nr.	Reactie	Antwoord
	de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
604	Bij deze wil ik aangeven dat ik en mijn vrouw aansluiten bij de zienswijze van onze buren [indiener 514] De zienswijze die zij hebben opgesteld en verzonden hebben is ook namens ons. Zie bijlage voor zienswijze. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar,

Nr.	Reactie	Antwoord
	aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw." Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: "Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo'n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: 'Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.' Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar*	doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	aanleiding van inspraak, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen." De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp	

Nr.	Reactie	Antwoord
	omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als 'Transformatie in het groen', maar als 'Ontwikkelingszone' (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: "Wordt er in de parken gebouwd?", met een al even kort antwoord: "We gaan niet in de parken bouwen." Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als "park" op de kaart aangegeven, maar als "Bebouwing aan het groen" (Wijkbericht), c.q. 'Transformatie in het groen' (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. 'Ontwikkelingszone' (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, "de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw." Dat komt op sommige bewoners over als een 'truc' om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie 'Transformatie in het groen', dan wel 'Ontwikkelingszone'. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
605	**Geachte lezers** Graag begin ik met een introductie van mezelf. Waaruit zal blijken dat ik niet een anonieme bewoner ben die uit gewoonte overal tegen is, maar dat ik een weloverwogen mening heb. **Kennismaking** Mijn naam is [NAAM], ik ben hoog opgeleid en woon al 40 jaar in Overvecht, eerst in een flat en later in een eengezinswoning. Ik woon en woonde altijd met veel plezier in Overvecht en heb me regelmatig verdedigd tegen het negatieve image van de wijk. Mijn reactie was om dan alle pluspunten te benoemen zoals: ik heb een heel fijn huis met voor stedelijke begrippen een grote tuin, in no time kan ik wandelend of fietsende de natuur bereiken, in de winter ben ik heel dicht bij natuurijs en in de zomer bij de plassen om te recreëren. En waar ik ook naar toe wil of dat nu het noorden van Nederland is of het zuiden, Amsterdam, België of Duitsland, ik zit zo op de snelweg. Ook is het heel fijn is dat het centrum van Utrecht zeer goed per fiets bereikbaar is, want ik ben een groot liefhebber van alles wat de stad Utrecht te bieden heeft. Toen het echter tot mij doordrong wat de omgevingsvisie precies behelst - en dan heb ik het in eerste instantie over het voorstel voor een rigoureuze wijziging van het verkeersnetwerk met ongelofelijk veel beperkingen voor het auto verkeer- kantelde mijn gevoel totaal. Als dit werkelijk tot uitvoer wordt gebracht, wil ik subiet verhuizen. Immers ik wordt op gesloten in mijn eigen wijk! Weg is mijn vrijheid om zo te leven zoals ik zelf wil. Het zal duidelijk zijn dat ik zo meteen in mijn stuk kritiek zal leveren op de plannen, toch wil ik graag dat u van mij ook het volgende weet: ik vind dat we goed voor onze aarde moeten zijn, ook zeker voor	We vinden het heel belangrijk om in contact te zijn met bewoners van Overvecht en te horen wat zij belangrijk vinden voor de wijk. We waarderen daarom uw betrokkenheid en de moeite die u heeft genomen om naar bijeenkomsten te komen en uw mening te geven. We begrijpen dat sommige keuzes in het ontwerp van de omgevingsvisie zorgen kunnen oproepen. Een omgevingsvisie is een redelijk abstract plan voor de ruimtelijke indeling van de wijk. Eén van de uitdagingen was dan ook om de ideeën van bewoners te vertalen naar dit abstracte niveau. In het begin van het proces waren de ideeën en oplossingen meer algemeen en gericht op de hele wijk. Later in het proces werden deze ideeën concreter en meer gericht op specifieke buurten. Tijdens de tweede Visiedenkersbijeenkomst hebben we deze keuzes op buurtniveau besproken. Het afgelopen jaar hebben we op verschillende momenten de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie met u gedeeld. Voor sommige thema’s, zoals meer groen en betere verbindingen, was er veel steun. Voor andere thema’s, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, was dat minder het geval. Dit is ook terug te lezen in het participatieverslag. Waar mogelijk, hebben we het ontwerp aangepast aan wat belangrijk is voor de bewoners van Overvecht. In het verslag kunt u lezen hoe we dat hebben gedaan. Soms zijn er echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege bredere belangen in de stad of omdat experts dit nodig vinden om de wijk ook in de toekomst leefbaar te maken en houden. We zijn altijd open geweest over deze afwegingen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	toekomstige generaties. Ik ben voor het behalen van klimaatdoelen op diverse gebieden en manieren. Ik heb een aantal keren op de partij voor de dieren gestemd en ook wel eens op Groen links. Ik lever ook al mij eigen bijdrage: ik vlieg bijna niet, heb een goed geïsoleerd huis en zonnepanelen, ben altijd zuinig met water, ga bijna nooit met de auto naar het centrum en gebruik ook zo min mogelijke de auto voor korte afstanden. Wat mij betreft kan het auto gebruik in zijn algemeenheid zelfs ontmoedigt worden. Echter het is niet ok om dit zo extreem te doen voor een wijk als Overvecht. En de wijze waarop de gemeente Utrecht dit vorm probeert te geven en probeert door te drukken is ronduit schandalig te noemen. **Kritiek op de wijze waarop** De manier waarop de gemeente de omgevingsvisie presenteert (het blijkt een vervolg op het Omgevingsprogramma dat niet goed was verlopen) en hoe ze haar ideeën bij de Overvechtse bevolking probeert door te drukken is op vele manieren niet ok: Er is sprake van misleiding, er worden oneigenlijke en gelegenheidsargumenten gebruik, er worden inspraak momenten georganiseerd zonder dat die leiden tot werkelijke inspraak, mensen worden in enquêtes in een de richting gemanoeuvreerd die wenselijk is voor de gemeente, enzovoorts. Daarbij moet gezegd worden dat, ondanks de pogingen van de gemeente om de Overvechters op grote schaal te infomeren, dit absoluut niet gelukt is. Om met het laatste te beginnen: **Overvechters blijken een moeilijk te bereiken doelgroep** Tot voor kort denk ik dat meer dan 95% van de bewoners van Overvecht niet of nauwelijks van de omgevingsvisie op de hoogte was en zeker niet van de rigoureuze wijzigingen voor het autoverkeer. Ik heb dat enkele keren gepolst in de omgeving van waar ik woon (misschien dat de recente petitie, demonstratie en publiciteit daar nog iets aan veranderd hebben). Ik schat dat van de 35.000 mensen slechts enkele honderden (redelijk) goed op de hoogte zijn. Op grond van deze	Bij het maken van de ontwerp omgevingsvisie hebben we geprobeerd zoveel mogelijk bewoners te betrekken. Dit proces kende echter beperkingen, zoals beschikbare tijd en middelen. Binnen deze grenzen denken we voldoende bewoners te hebben gesproken om een goed beeld te krijgen van wat belangrijk is voor Overvechters en wat zij van bepaalde ideeën vinden. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Veel Overvechters hebben aangegeven het groen in de wijk erg te waarderen. Het groen zou volgens hen niet mogen verdwijnen voor

Nr.	Reactie	Antwoord
	getallen kan de gemeente geen conclusies trekken over wat de Overvechters vinden en daarbij is het grootste deel zeker niet blij met alle plannen en is er veel kritiek. Diverse mensen hebben dit op diverse manieren en op diverse tijdstippen geuit. (zoals onder anderen het wijkplatform). De gemeente beroept zich op de resultaten uit een enquête, maar die was zo op gesteld dat er eigenlijk alleen antwoorden konden ontstaan die wenselijk waren voor de gemeente. Ik heb zelf 3x geprobeerd het in te vullen, maar kon mijn eigen mening en kritiek er absoluut niet in kwijt. *De gemeente gebruikt (of misbruikt) de enquête alsof de plannen voortkomen uit de Overvechters zelf. Zoals mevrouw van Hooijdonk tegen me zei over het veranderen van de infrastructuur voor auto's: de Overvechters willen dit, want bij hen staat veiligheid op nummer 1! Dat was haar conclusie over de ingevulde vragenlijst over de omgevingsvisie. Op de wijze van argumentatie kom ik nog terug…* Ik beaam dat Overvechters niet een gemakkelijk te bereiken doelgroep zijn, maar dat geeft de gemeente niet het recht onjuiste conclusies te trekken en op grond daarvan onjuiste informatie te verspreiden. Omdat de gemeente zich er wel van bewust is dat ze de meeste mensen niet bereikt heeft, zal ze daar dus meer haar best voor moeten doen. Dit door zich allereerst te realiseren wat voor mensen er in de wijk wonen en wat maakt dat er weinig reacties komen. Bij het her en der navragen hoorde ik het volgende: er wonen veel allochtone mensen die de taal niet goed beheersen en bovendien de cultuur van inspraak en invloed in Nederland niet kennen. Er zijn veel ongeletterden, veel mensen met psychiatrische problemen, veel gehandicapten, veel mensen met psychische problematiek, veel mensen die zo bezig zijn met overleven dat ze geen aandacht kunnen hebben voor iets dat buiten hen ligt, mensen die denken het zal mijn tijd wel duren (het is pas in 2040), mensen die denken toch geen invloed te	bijvoorbeeld woningbouw. En als er veel gebouwd wordt, dat er dan ook genoeg groen is voor huidige en nieuwe bewoners. Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 staat in hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden. Op dit moment blijkt dat circa 53% van alle verplaatsingen in Overvecht met de auto wordt uitgevoerd (zie de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). Door de aanleg van o.a. de HOV verbinding en de maatregelen voor fiets en lopen in de omgevingsvisie daalt dit aandeel fors. Het aantal OV-reizigers ter hoogte van Overvecht centrum neemt naar verwachting toe met 14.500 - 17.000 reizigers. Door o.a. deze toename vinden wij dat het aanleggen van een HOV verbinding wel degelijk een verbetering is voor de mensen in Overvecht. Verder blijven alle voorzieningen, woningen en bedrijven met de auto bereikbaar. Ook blijft er parkeergelegenheid beschikbaar.

Nr.	Reactie	Antwoord
	hebben. Mensen die slechten ervaringen hebben met de gemeente of specifiek met mevrouw van Hooidonk. Zij zeggen de gemeente luistert toch niet naar bewoners bijvoorbeeld: In onze straat hebben we een paar jaar geleden gevraagd om drempels omdat er een paar gekken waren die steeds hier keihard reden, maar de gemeente heeft er op geen enkele manier gehoor aangegeven. Andere inwoners hadden gevraagd om extra stoplichten op bepaalde plekken na een ongeluk, dit gebeurde ook niet. Sommige mensen zeggen laten ze maar eerst mijn dak goed repareren of benoemen iets anders wat voor hen prioriteit heeft. Ondanks deze moeilijk te bereiken doelgroep is draagt gemeente toch de verantwoordelijkheid om de belangen van al haar inwoners te behartigen dus ook van deze wijk waarvan de bewoners dat zelf niet goed kunnen. Overvecht is in veel op zichten een kwetsbare wijk en daar moet ook goed voor gezorgd worden. *Opmerkelijk:* *In een gesprek met een raadslid van Groen links werd als verdediging van de niet effectief gebleken aanpak gesteld: 'Maar Overvecht is helemaal geen kwetsbare wijk'. Dat vond ik het stuitend. En niet getuigen van inlevingsvermogen of van besef welke grote invloed politieke besluiten hebben in de praktijk.* **Vraag is de gemeente wel echt geïnteresseerd in de mening van de Overvechters?** Ik was zelf een van de mensen die als 'Visiedenkers' waren benoemd. Er waren twee bijeenkomsten belegd, bij de eerste waren zo'n 80 mensen aanwezig en bij de tweede zo'n 50. Ik moet zeggen dat zeker de eerste keer alles heel goed georganiseerd was door een bureau. Allerlei onderwerpen kwamen aan bod en het leek net alsof iedereen kwijt kon was hij of zij wou. Het was de verwachting van de aanwezigen dat veel van wat gezegd was in de	Wij begrijpen dat u vindt dat de huidige fietspaden en wandelroutes in Overvecht voldoende zijn en dat extra investeringen op dit gebied wellicht overbodig lijken. Toch kiezen we voor uitbreiding en verbetering van de infrastructuur voor fietsers en voetgangers in de omgevingsvisie. Toekomstbestendigheid: De groei van de bevolking en de toename van het aantal fietsers en voetgangers vragen om een toekomstbestendige infrastructuur. We willen ervoor zorgen dat de routes ook op lange termijn voldoende capaciteit bieden, comfortabel en toegankelijk blijven, zonder congestie en met voldoende veiligheid voor alle gebruikers. Veiligheid en Comfort: Hoewel er momenteel diverse routes beschikbaar zijn, willen we de veiligheid en het comfort van deze routes verbeteren. Dit betekent bredere paden, betere verlichting, en veiliger oversteken, wat vooral belangrijk is voor kwetsbare groepen zoals kinderen en ouderen. Verbindingen en Toegankelijkheid: Nieuwe fiets- en wandelpaden kunnen betere verbindingen creëren tussen verschillende delen van de wijk en andere wijken, en toegang tot belangrijke voorzieningen zoals scholen, winkels en recreatiegebieden verbeteren. Duurzaamheid: Door het aanmoedigen van fietsen en wandelen willen we bijdragen aan een duurzamer en milieuvriendelijker vervoerssysteem, wat ook past binnen bredere doelstellingen van de gemeente op het gebied van klimaat en leefbaarheid. We begrijpen uw zorgen over de kosten van deze projecten. Het is echter belangrijk om te benadrukken dat investeringen in fiets- en wandelinfrastructuur vaak resulteren in brede maatschappelijke baten,

Nr.	Reactie	Antwoord
	toekomstige plannen terug te vinden zou zijn (en ooit terug te zien in de wijk). Echter bij de tweede bijeenkomst was er al niet veel meer over. De eerste keer had ik trouwen al stemmen gehoord die zeiden:' we kunnen hier wel van alles zeggen, maar het is toch al lang besloten'. Ik kom dat niet eerst niet geloven, maar nu wel. Alles stond in hoofdlijnen al lang vast, de input van bewoners gold slechts enkele details. De bijeenkomsten hadden ten doel om als gemeente te kunnen zeggen dat ze formeel aan alle procedures hadden voldaan. **Eigenlijk zijn we met zijn allen in de fuik gezwommen die de gemeente voor ons had klaar gelegd.** Dat begint al met de introductie van het plan: De omgevingsvisie zou ten doel hebben om van de wijk Overvecht te 'verbeteren', want schreef de gemeente: het wordt nog fijner, socialer, groener. En oja er moeten wel 5000 woningen bijgebouwd worden maar dat schept ook weer extra kansen voor Overvecht. Pas na verloop van tijd kwam ik erachter dat we niet alleen te maken krijgen met de ingrijpende toename van de bevolking met een kwart tot een derde, maar dat op slinkse wijze er ook in het plan vervat zit de hele wijk autoluw te maken. Dit als uitvloeisel van de politieke koers van Groen Links, wat door velen trouwens opgevat wordt als vooral de drijfveer en politieke ambitie van mevrouw van Hooijdonk, die wel erg strikt en rechtlijnig haar eigen koers volgt. Er werd continue gesuggereerd, bij verschillende bijeenkomsten aangaande omgevingsvisie, en ook bij de enquête dat van alles mogelijk zou zijn voor Overvecht. Maar in feite werd alles zo gemanipuleerd dat bij het verzamelen van informatie, via antwoorden op vragen, slechts twee antwoorden mogelijk waren. Bijvoorbeeld de vraag wordt gesteld: er moeten 5000 woningen worden gebouwd, wilt u dit in de vorm van laagbouw of hoogbouw? Het antwoord staat dan	zoals betere gezondheid, minder verkeersdruk, en een aantrekkelijkere leefomgeving.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van te voren als vast en de gemeente krijgt het antwoord dat ze wil. Dat is hoogbouw, iedereen weet immers dat zoveel woningen niet te realiseren zijn in laagbouw. Ook wordt gebruikt gemaakt van een uitspraak dat als een mantra wordt gehanteerd: ‘niet bouwen in het groen’. Maar waar dan wel gebouwd moet worden en welke negatieve consequenties dit heeft, daarover spreekt men niet. Zoals verdichting volgens ontoelaatbare normen en absurde ideeën. Het zelfde gebeurt bij het onderwerp verkeersveiligheid in Overvecht. Het is een open deur dat iedereen een veilige wijk wil, dus je zegt ja, maar niet wordt benoemd dat dit antwoord leidt tot plannen die zeer ingrijpend zijn, die totaal over de top zijn, onnodig en absurd en op geen enkele manier in relatie staan tot het benoemde. Want hoeveel mensen zullen ervanuit gaan dat dit omgezet wordt in een verregaande maatregelen en zoals het afsluiten van meerdere hoofdaders voor verkeer, het instellen van bloemkoolwijken het overal omlaag brengen van de maximum snelheid naar 30 of zelf 15 km. Maatregelen die al het auto verkeer binnen Overvecht en naar buiten Overvecht zo goed als onmogelijk maken. Als het de gemeente **werkelijk** om verkeersveiligheid gaat, hadden ze 25 jaar geleden al moeten ingrijpen of 10 jaar geleden of 5 jaar gelden of **nu.** En dat is eerder op diverse manieren door diverse bewoners aangevraagd! Om de eigen zin door te kunnen drijven worden diverse gelegenheids- en **oneigenlijke argumenten** gehanteerd. Ik noem enkele: als argumentatie voor het afsluiten van de Carnegiedreef is genoemd: Voor de veiligheid (dat kan ook met minder ingrijpende maatregelen), het is een weg door een woonwijk (dit klopt niet er staan heel weinig huizen aan). Deze weg wordt gebruikt als sluipverkeer (dat lijkt mee niet	

Nr.	Reactie	Antwoord
	logisch want het is een route die vooral door Overvechters (en mensen die er werken) gebruikt wordt. En voor zover er wel wat (sluip) verkeer van de ringweg is, dan ontlucht dat de ringweg tenminste een beetje (de Carnegiedreef heeft van dat verkeer niet of nauwelijks last). **Niet is onderzocht: wat de consequenties zijn van alle auto maatregelen.** Het afsluiten van meerder hoofdaders en doorgaande routes, het instellen van bloemkoolwijken (met 1 in – en uitgang), snelheidsbeperking tot 15 of 30 km, het versmallen van wegen en het maken van eenrichtingswegen (dit is nu al een groot probleem bij de Marnixbrug). Het afsluiten van en van de twee belangrijke viaducten en essentiële verbinding met de stad bij station Overvecht. Dit alles zal tot een grote en onoplosbare verkeerschaos leiden. Want het verkeer dat geblokkeerd wordt kan nergens anders naar toe. De gemeente suggereert dat dit verkeer naar de rondweg moet, maar die staat nu al voor het grootste deel van de dag vol. Er gaat een zeer penibele en niet acceptabele situatie ontstaan dat je je eigen wijk niet meer in of uit kunt komen. Dat kan namelijk wel uren gaan duren! Hoe laat kom je dan op je werk aan of bij een(hulpverleners) afspraak. Hoeveel tijd gaat boodschappen doen kosten, het ophalen van kinderen en allerlei anderen zaken? *Kijk eens naar de verkeerschaos die in Amsterdam ontstond na het afsluiten van 1 weg.* *Dat kon nog terug gedraaid worden. Maar als de flats op de Carnegiedreef er eenmaal staan en de rest van weg in beslag wordt genomen door de hoge snelheidslijn, is dit **onomkeerbaar.*** Als argument om het autoverkeer zo goed als onmogelijk te maken in Overvecht wordt ook gebruikt dat Overvechters hun auto vaak gebruiken voor korte afstanden. Ik weet niet of dit klopt maar stel dat	

Nr.	Reactie	Antwoord
	het waar is, is het antwoord dan: foei dat mag niet daarom sluiten we voor straf alle wegen af?? **Wat zijn de verwachtingen eigenlijk van de gemeente?** Denkt de gemeente dat het voor mensen zo maar mogelijk is om van hun auto af te zien? Er zijn heel veel reden waarom de auto voor mensen belangrijk kan zij:. Voor hun werk, voor vervoer van anderen (kinderen), voor mensen die slecht ter been zijn (in Overvecht wonen heel veel ouderen), voor mensen die op een andere manier gezondheidsproblemen hebben. Voor als je spullen moet vervoeren of als je überhaupt niet kunt tillen, voor als je veel taken hebt en openbaar vervoer veel te veel tijd in beslag neem of als je mantelzorger bent. Als je naar moeilijk bereikbare bestemmingen gaat of op vakantie. Voor als het slecht weer is, of je heel moe bent. Ook is auto verkeer nodig voor de mensen die met gehandicapten vervoer of regio taxi's worden op gehaald. Openbaar vervoer kost zijn algemeenheid (zeker bij overstapsituaties) heel veel meer tijd en is ook best heel duur. *Een voorbeeldje: van de week moest ik met openbaar vervoer van een locatie in Ede naar mijn huis in Overvecht dat is 53 km. Het heeft mij 3 uur gekost, 2 uur voor de reis zelf, maar omdat ik moest wachten op iemand die mijn naar het station (in Lunteren) wilde brengen nog een uur extra.* Dus je kunt wel willen dat mensen hun auto laten staan, maar veel mensen zullen daar niet toe in staat zijn en/of niet toe bereid. En wat als over enkel jaren alle auto's elektrisch rijden??? **Mensen worden misleid door te beginnen met prachtige woorden en beloften.** We worden in de diverse vormen van berichtgeving (waaronder de omgevingsvisie zelf) gepaaid met boodschappen als: het wordt groener in Overvecht. En mocht er wat groen weg gaan door nieuwbouw dan komt het elders terug. Dat klink wellicht aanlokkelijk maar wat is dit voor rare belofte? Hoeveel Overvechters hebben geklaagd dat ze te weinig	

Nr.	Reactie	Antwoord
	groen ervaren? We staan juist bekend weliswaar als een flatten-wijk maar wel met veel groen. Op enkele plekken waar dit niet zo is; lijkt het me geen probleem om het daar wat groen toe te voegen. En weer is hier de fuik: **als je het groener wilt dan moeten er wel parkeerplaatsen weg**. Maar waarom? Er is nog ruimte genoeg in de ooit heel ruim opgezette wijk.? **Wat is de verwachting van hoge snelheidslijn?** Blijkbaar leeft het idee bij de gemeente (verantwoordelijken van de totstandkoming van de omgevingsvisie) dat op dit moment heel veel mensen de auto gebruiken om naar het centrum te gaan (stad of station) en dat als de hoge snelheidslijn er is ze dit niet meer zullen doen. Maar om hoeveel mensen zou dit nu **werkelijk** gaan? Wie gaan er nu dagelijks met de auto naar het centrum of het station? Ik denk dat dit maar heel weinig mensen doen. Bijna iedereen gaat nu ook al met de fiets of het openbaar vervoer. Daar zal met een HSL weinig verandering in komen. Wat kan dan het rendement worden van die nieuwe lijn?. Zo'n lijn zal heel veel geld kosten maar niet tot veel meer passagiers leiden. Dus wat kan de HSL opleveren en voor wie is dit een verbetering? Wellicht wordt gedacht dat de nieuw inwoners (van de nog te bouwen huizen), massaal van de HSL gebruik gaan maken en geen auto meenemen naar Overvecht. Maar zullen ze dat gaan doen? Denkt de gemeente echt dat ze mensen min of meer kunnen dwingen tot het uitsluitend gebruik van het openbaar vervoer? Zullen mensen dat die een (vaak) duur huis kopen ermee akkoord gaan dat ze hun auto hier praktisch niet kunnen gebruiken? **Gemeente luistert niet echt naar haar inwoners** Ik vind het ernstig dat de gemeente continu doet of ze de mening van haar bewoners belangrijk vindt, maar keer op keer laat zien dat ze er niet of nauwelijks naar hen luistert. Ik heb dit zelf ook al meerdere keren meegemaakt. Ik heb diverse brieven geschreven waarin ik mijn kritiek heb verwoord, diverse keren	

Nr.	Reactie	Antwoord
	heb mevrouw van Hooidonk aangesproken op de plannen (tijdens bijeenkomsten). Ook heb ik heb een gesprek geregeld met wethouder Streefland. Ik word aangehoord, maar verder gebeurt er niets. Ik moet het doen met algemene ontkennende en afwijzende en vage antwoorden zoals: we kunnen nou eenmaal niet iedereen tevreden houden.. **Een recent voorbeeld van het niet luisteren naar de bewoners.** Ik woon in een doodlopende straat. Er zijn parkeerplekken in de straat die dwars op de onze staat. Hier waren al 2 laadpalen voor auto's, om de hoek zijn nog twee en nog iets verder nog eens twee. Toen we als bewoners hoorde dat er nog 2 laadpalen bij geplaatst zouden worden hebben we daar tegen geprotesteerd met goede redenen: Van de acht palen wordt vaak niet eens gebruikt. Soms staat 1 auto te laden en een keer zag ik dat het er twee waren (ik controleer dit bijna dagelijks). Toen we de gemeente hiermee confronteerde en vroegen waarom nog meer laadpalen geplaats werden, kregen we te horen dat er wel iemand daar wel gevraagd zou hebben. (een leugen). Naar onze bezwaren werd niet of nauwelijks geluisterd en er is in elk geval niets mee gedaan. Omdat de wijk deze parkeerplekken nog niet kan missen zoeken de bewoners alternatieven: ze parkeren hun auto in hun kleine (betegelde) voortuintjes, of schots en scheef in de doodlopende weg. Dit brengt de speelplek van kinderen in gevaar, die bijna geen plek meer hebbben en het achteruitrijden is zeer risicovol voor de kinderen (en zeer lastig voor een aantal bewoners). Dit geeft geen vertrouwen in de gemeente. **Vertrouwen** Wat ook niet vertrouwenwekkend is, is dat in 2019 bewoners te horen kregen dat Overvecht van het aardgas af moest en dat ze hun huis moesten isoleren en een warmtepomp moesten aanschaffen (en dat dit hen 30.000 tot 60.000 zou kosten. In een latere fase werd de wens van de bewoners niet gevolgd om het een hybride pomp te laten zijn. Daarna zou het een aansluiting op het warmtenet worden. En nu blijkt het warmtenet niet door te kunnen gaan zegt van Hooijdonk in een	

Nr.	Reactie	Antwoord
	interview op tv en is het op eens zorgelijk is dat zoveel mensen een warmte pomp hebben….. **Ook nog een voorbeeld van een prachtige belofte:** Er komen allemaal fiets paden en wandelpaden bij (‘kijk toch een hoe fijn Overvecht wordt’.) Maar ook dit is een onderdeel van de fuik. De nadruk wordt gelegd op iets positiefs om te verhullen waar de negatieve impact van het totale plan zal zijn. Er is geen gebrek of probleem op dit onderwerp, want je kunt nu ook al prima door Overvecht fietsen en overal naar toe. Ik denk dat ik minstens op 6 verschillende manieren naar de stad kan fietsen, waaronder best leuke routes (zoals langs de Vecht). Voor wandelen geldt het zelfde. Er zijn diverse mogelijkheden en langs parken, door de boomgaard, langs de vecht, door de weilanden enzovoort. Wellicht kan er nog iets hier een daar iets toegevoegd worden maar een groot fietsen of voetgangersplan is onnodig en echt zonde van het geld . **Tot slot** Ik pleit er voor dat de voorgenomen ingrijpende verkeersmaatregelen die de auto moeten verdrijven uit Overvecht allemaal niet doorgaan. Dat goed doordacht wordt wat wel mogelijk is. En ik doe een beroep op alle betrokkenen van de gemeente, de burgemeester wethouders en de raadsleden om zich bij hun plannen goed in te leven in de mensen die te maken krijgen met deze maatregelen. En dat zij er zelf voor zorgen dat ze de consequenties van al deze maatregel afzonderlijk en ook gezamenlijk overzien. Het mag toch echt niet kunnen dat met name het politieke programma van met name een partij en wellicht zelfs van een persoon in het bijzonder, in zo’n grote mate het dagelijks leven van een hele grote groep mensen (ter grootte van een heel dorp) gaat bepalen en zij ernstig beperkt gaan worden in hun dagelijks leven en vrijheid en geïsoleerd raken van hun omgeving.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Deze plannen zoals verwoord in de omgevingsvisie zij extreem ingrijpend en moeten als onaanvaardbaar worden beschouwd. Ik hoop dat de inspanningen van de mensen die een zienswijze hebben ingediend niet voor niets is geweest.	
606	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De inperking van uw bewegingsvrijheid heeft alleen (en beperkt) betrekking op het gebruik van de auto. Alle bestemmingen blijven bereikbaar met de auto, alleen inderdaad soms via een andere/langere route. Deze ingrepen hebben voor de bewegingsvrijheid lopend, fietsend of met het openbaar vervoer en de leefbaarheid sterk positieve effecten.
607	[indiener 514] heeft namens bewoners een brief verzonden aan u, zie mijn bijlagen In deze bijlage staat een visie verwoord waarin ik mij geheel kan vinden. Daarom wil ik dat deze visie ook als namens mij verzonden wordt beschouwd.	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot

Nr.	Reactie	Antwoord
		doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.
608	Helaas kon ik niet naar de bijeenkomsten die jullie in april hadden georganiseerd (in een eerder stadium heb ik me wel laten informeren op het winkelcentrum). Op de RTV Utrecht app zag ik dat er nog deze week gereageerd kan worden op de plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat

Nr.	Reactie	Antwoord
	De plannen voor het centrum zelf (qua woningen, een plein etc) zien er mooi uit. Wel wil ik benadrukken dat er zoveel mogelijk bomen behouden zouden moeten worden. Dat de Carnegiedreef aangepakt gaat worden verbaast me. Het is een mooie laan die (volgens mij) goed functioneert. Goed hoe racegedrag wordt tegengegaan. Handig voor een tussendoor route als je naar de jumbo of Karwei gaat en een keer de auto nodig hebt. Wat als een ieder via de Einsteindreef en buitenring moet (Waar het nu al verschrikkelijk druk is op bepaalde momenten). Zeker voor oudere mensen lijkt het me fijn als er een tussendoormogelijkheid blijft. Succes met het verwerken van alle opmerkingen en verder bouwen aan de plannen.	ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
609	1. Tussen mijn woning aan de Tannhauserdreef (eerste verdieping, woonkamer aan de Winterboeidreef) en het spoor zijn er plannen voor hoogbouw. Voor mij een verschrikking: als er iets voor mij belangrijk is, is het zonlicht, en ik zou het heel erg vinden als dat door (hoog)bouw wordt weggenomen. Extra minpunt: wij betalen hier verplicht veel geld voor de verwarming(stadsverwarming) en dat wordt 's winters voor een deel gecompenseerd door de zon: als die schijnt (de woonkamers liggen hier op Zuid-Oost) is de woning toch redelijk opgewarmd. 2. Ik heb nooit anders gehoord, dan dat het bestemmingsplan voor de spoorzone is: groen, met daarin plaats voor utilitaire gebouwen zoals scholen, kerken en moskee's. Geen woningen. Laat dat alstublieft zo blijven.	De omgevingsvisie voorziet de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Het gebied rondom het station is aangeduid als 'hoogstedelijk'. In het hoogstedelijk gebied zijn hoogte accenten mogelijk, mits die zorgvuldig worden ingepast. Hoogbouw houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. De omgevingsvisie geeft hier uitgangspunten voor. De beoogde verdichting geeft draagvlak voor goede voorzieningen, een HOV-buslijn, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen, daarvan zullen minimaal

Nr.	Reactie	Antwoord
	3. Er wordt gesproken over winkels. Van de winkels die er nu zijn, lopen er maar een paar goed: (Marokkaanse) bakker en groenteboeren/slagers. Ik heb er geen vertrouwen in dat winkels het hier goed gaan doen en dan krijg je leegstand en verloedering. Het Groot Winkelcentrum Overvecht (zo heet het in de volksmond nog steeds, maar officieel is het Shopping Center Overvecht) is hier op loopafstand en daar doen de mensen hun boodschappen (op drie drie genoemde winkels na). 4. Als ik mij de plannen voorstel (vier torenflats hier ertussen) zie ik dat er veel groen verdwijnt, en dat op het stukje rond de vijver/sloot/Cléophasschool straks niet tien, twintig of dertig mensen gaan recreëren, zoals nu, maar driehonderd, vierhonderd of vijfhonderd. Daar is uiteraard geen plaats voor op dat kleine stukje. Weg leefbaarheid. 5. Overvecht is al een wijk die veel zorgen geeft. Waarom moet nu juist Overvecht ook weer de prijs betalen van hoogbouw bij het station Overvecht? Ik vermoed namelijk dat u de wijk Tuindorp met rust laat. Ik zie geen enkel voordeel voor onze wijk, alleen veel nadelen. Ik hoop dat u in uw wijsheid zult besluiten deze groenstrook met rust te laten. Ook fijn voor de bezoekers van de moskee en de scholen.	5.000 woningen landen in Overvecht (Ruimtelijke Strategie Utrecht, vastgesteld 2021). We willen ‘groeien in balans’, dat betekent dat ook bijvoorbeeld de werkplekken (3000), voorzieningen en groen mee moeten groeien. En dat op een gezonde, leefbare en toekomstbestendige manier. Deze omgevingsvisie geeft aan hoe we deze doelen kunnen bereiken. In de planuitwerking van de van de omgevingsvisie krijgt groen een belangrijke plek. Dit gebeurt wel op verschillende manieren in de verschillende kleuren gebiedstypen. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. De opgave bij verdere verdichting van het stationsgebied is het inpassen van een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied. Op de kaart zijn hiervoor groenpijlen aangegeven. Hoe en waar deze precies loopt en of er ruimte is voor uitbreiding van de Spoorzoom zal uit het nader onderzoek moeten blijken.
610	Het enige argument wat ik heb gehoord is dat er een verbinding tussen deze twee wijken moet komen. De reden hiervoor en wie hier om gevraagd heeft is mij niet duidelijk geworden. Verder heeft het me onaangenaam verrast dat er geen communicatie is geweest met de bewoners van de betrokken wijk, zeker omdat de gemeente Utrecht burgerparticipatie zeer belangrijk vind.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik wil graag helderheid op de volgende vragen: Welk probleem denkt de gemeente op te lossen met het realiseren van deze tunnels? Wat ligt er op de tafel bij de gemeente waarom ze vinden dat deze tunnels gaan bijdragen aan een verbetering van de woonomgeving voor de bewoners van de betrokken wijken Overvecht / Tuindorp? Wat maakt dat verbetering van woonomgeving niet gerealiseerd kan worden in de bestaande structuur? Wat is het alternatief voor aanleggen tunnels, welke opties zijn er nog meer die niet in dit visieplan zijn opgenomen? Ik uit hierbij mijn bezorgdheid en teken bezwaar aan tegen de beoogde fiets/wandel tunnels onder het spoor door tussen Overvecht en Tuindorp, met name met betrekking tot de geplande locaties waar deze tunnels zouden moeten uitkomen omdat: Binnen een straal van maximaal 1500 meter bestaan reeds drie uitstekende passages. Via het NS-station is er een prima looproute onder de sporen door, compleet met lift- en OV-chip mogelijkheden. Daarnaast zijn er nog twee veilige en snelle fietsroutes via de onderdoorgang Tripkade en de bewaakte spoorwegovergang bij de Eykmanlaan, die niet alleen aansluiting bieden op het fietsnet richting stad en/of sciencepark (via De Berenkuil) maar ook een veilige verbinding bieden naar het Rietveld College en Speeltuin De Pan. De verbinding met Overvecht voor onder andere het winkelcentrum en de donderdagmarkt is ook via deze passages makkelijk, snel en veilig te bereiken. Mijn voornaamste bezwaar betreft de geplande uitgangen van deze tunnels bij de Van Bemmelenlaan en de Hugo de Vrieslaan. Het ontbreekt hier aan een logisch vervolg van de fietsroutes, er is geen aansluiting op een fietsroute naar elders. De tunnels komen uit in een woonwijk zonder voorzieningen zoals winkels, cafés of openbare voorzieningen, zodat er geen doel is voor	bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de fietsers en wandelaars. Bovendien komen deze uitgangen uit op eenrichtingsstraten waar aan beide zijden auto's geparkeerd staan, wat de situatie nog gecompliceerder maakt. Als de tunnels in Tuindorp uit komen, zou dit op de kruising met de A.Thaerlaan moeten zijn. Echter, dit brengt meerdere problemen met zich mee. Ten eerste is er geen ruimte voor de uitgangen, en ten tweede kan dit in conflict komen met de groenstrook langs de gehele A.Thaerlaan, die mede door bewoners wordt onderhouden en belangrijk is in de groenvisie van Tuindorp. Tijdens de begin-en eindtijden van de 3 basisscholen neemt de verkeersdrukte toe. Zowel op de Magnuslaan (beide kanten) als A.Thaerlaan staan auto's geparkeerd waardoor de ruimte smal is. Hierdoor is het zicht op de verkeerssituatie Magnuslaan, A.Thaerlaan en verdere straten die hier op uitkomen zeer beperkt. Tegemoetkomende auto's kunnen elkaar niet passeren en voor fietsers (veel kinderen) ontstaan gevaarlijke situaties. Ik maak me ook ernstig zorgen over de veiligheid van de wijk Tuindorp. De tunnels zullen snel plekken worden waar criminaliteit ontstaat, geen toezicht is en geluidsoverlast gaat optreden. Het is niet ondenkbeeldig dat inbraak, diefstal en vernielingen van auto's toenemen. Tuindorp is hier nu al 'gevoelig' voor en het risico dat handhaving lastiger wordt door deze tunnels (vluchtroutes) is te verwachten. Het aanleggen van deze tunnels zal een grote investering worden. Gezien de financiële situatie van de gemeente Utrecht maak ik mij, als burger die gemeentebelasting betaalt, ernstig zorgen over de besteding. Waar vind ik de verantwoording van deze investering?	
611	Met deze e-mail/brief wil ik u mijn mening geven over de ontwerp omgevingsvisie Overvecht, met name in mijn directe omgeving (Zambesidreef e.o.). Ik ben boos en verdrietig en maak me ernstig zorgen over de ontwerp omgevingsvisie en wat die met Overvecht zou kunnen gaan doen.	<u>Groen</u> De Carnegiedreef ligt midden in de de wijk en is nu een groene verkeersader. In 2040 kan de Carnegiedreef een aantrekkelijke en levendige groene autovrije promenade zijn die de bestaande en nieuwe

Nr.	Reactie	Antwoord
	Groen Overvecht is de groenste én mooiste wijk van Utrecht, we hebben mooie parken (Park de Gagel en Park De Watertoren) én Het Groene Lint (de groenstrook langs de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef). Bovendien zijn de "binnentuinen" tussen de hoogbouw (10-hoog flats) langs de Carnegiedreef heel mooi groen nadat deze onlangs zijn opgeknapt. Er wordt nu gesproken om van de Carnegiedreef een “levendige groene promenade" zonder autoverkeer te maken. Overvecht lijkt mij geen geschikte wijk voor een promenade, dat is meer iets voor in bijvoorbeeld de wijk Rijsweerd of Tuindorp En bovendien loopt "Het Groene Lint" er al langs. De Carnegiedreef en Zamenhofdreef zijn belangrijke verbindingswegen voor Overvecht, dus autovrij maken is niet praktisch. Veilig en verbonden Het plan om meerdere dreven af te sluiten (waaronder de Carnegiedreef en Zamenhofdreef i.v.m. de promenade) voor alle autoverkeer vind ik onbegrijpelijk. Dit zou onder het mom van de verkeersveiligheid zijn en zou betekenen dat automobilisten om moeten gaan rijden via de Zuilense Ring die al zo goed als iedere dag vast staat met verkeer. Naar mijn idee heeft Overvecht vooral last van snelheidsovertreders, als daar harder tegen opgetreden zou worden dan zou het al een heel stuk veiliger zijn. Als je overal goed uitkijkt, dan zijn alle wegen in Overvecht goed te doen (als men zich dus aan die maximum snelheid houdt). De maximum snelheid zou dus gehandhaafd moeten worden. Van heel Overvecht een 30km zone maken zou ook een oplossing zijn. Ik kom dagelijks (met de auto, fiets of lopend) op de Carnegiedreef en Zamenhofdreef en ervaar dit nooit als een probleem. Indien nodig zouden verkeerslichten een oplossing kunnen zijn op punten waar regelmatig ongevallen voorkomen.	buurten met elkaar verbindt. De ruggengraat van Overvecht van noord naar zuid, met goed openbaar vervoer en nieuwe hoogstedelijke bebouwing. In de definitieve versie van de Omgevingsvisie omschrijven we hoe de centrale as in de toekomst gaat functioneren. Veilig en verbonden Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een oplossing voor de verkeersveiligheid is naar mijn idee niet het afsluiten van zoveel dreven of het versmallen van dreven. Een slecht voorbeeld van wegversmalling is de Marnixlaan (ook) bedacht door wethouder L. van Hooijdonk. Deze weg is een drama met dagelijks file's en gevaarlijke situaties. De Marnixlaan is onbegaanbaar voor de hulpdiensten, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden omdat zij niet op tijd ter plaatse kunnen zijn bij een ongeval of brand. Zo'n weg als de Marnixlaan wil ik niet voor Overvecht. Ook lijkt het mij niet goed voor Shopping Center Overvecht om alles autovrij te maken. Op deze manier creëer je dat er minder mensen naar het Shopping Center Overvecht kunnen komen. Het gevolg hiervan is minder omzet en inkomsten voor de winkeliers. Wat als er hierdoor winkelpanden leeg komen te staan? Dan verdwijnen er werkplekken in plaats van dat er meer gecreëerd worden! Betaald parkeren invoeren en dan ook nog parkeerplaatsen weghalen lijkt mij niet erg praktisch. Ben ik straks genoodzaakt een parkeervergunning aan te schaffen en dan kan ik niet eens meer bij mij in de buurt parkeren omdat er te weinig parkeerplaatsen zijn. Dat zou in mijn geval (en zo zijn er meerdere) betekenen dat ik 's nachts om 3.15 uur een stuk moet lopen om bij mijn auto te komen. Dat vind ik geen fijn idee. Er zou volgens de omgevingsvisie meer gebruik moeten worden gemaakt van het OV. Momenteel is het OV in Utrecht onbetrouwbaar. Er vallen dagelijks ritten uit i.v.m. personeelstekort. Dit zal vast niet verbeteren. Persoonlijk heb ik i.v.m. mijn vroege werktijden niets aan het OV, rond mijn begintijd rijdt er namelijk nog geen OV. Dus ik ben afhankelijk van mijn auto en met mijn vele anderen. En dat wordt vergeten. Ik begrijp niet dat er constant nieuwe plannen bedacht worden om de auto te verbannen, het is niet realistisch om Utrecht (Overvecht) autovrij te maken.	ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Er is geen sprake van dat Overvecht autovrij wordt. Autogebruik blijft mogelijk. Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. De auto wordt niet verbannen en Utrecht of Overvecht wordt niet autovrij gemaakt. Het gebruik van de auto blijft gewoon mogelijk. Wel zetten we in op een verschuiving van autogebruik naar het gebruik van openbaar vervoer, fietsen en lopen. <u>Ruimte voor groei</u> De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen, waarvan minimaal 5000 in Overvecht. Dat heeft de gemeenteraad besloten met de vaststelling van de Ruimtelijke Strategie Utrecht in 2021. Overvecht heeft een woningdichtheid van ongeveer 35 woningen per hectare. Dat is vergeleken met andere wijken in de stad een redelijk gemiddelde woningdichtheid. Sinds de bouw van de wijk is de woning bezetting afgenomen en tegelijk het percentage kwetsbare mensen in de wijk gegroeid. Verdichting kan zorgen voor

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ruimte voor groei Waarom is Overvecht de aangewezen wijk in Utrecht voor de bouw van 5000 woningen en voor het creëeren van 3000 werkplekken? Overvecht is mede door de vele hoogbouw (10 hoog-flats) al een erg dichtbevolkte wijk. Waardoor er in het verleden met enige regelmaat problemen in de wijk waren. Door de vele projecten en subsidies in de afgelopen jaren is Overvecht net van het slechte imago af. En als er nog eens 5000 woningen bijgebouwd gaan worden, dan gaat dat vast weer voor problemen zorgen, ik vind het dus geen goed plan. 5000 is gewoon veel te veel. Ik begrijp dat er een tekort aan woningen is, maar Overvecht lijkt mijn niet de aangewezen wijk voor zoveel woningen erbij. Ik woon ruim 37 jaar met enorm veel plezier in hetzelfde appartement. Ik ben tevreden met mijn leefomgeving, de ruimte, mijn uitzicht, het groen, de voorzieningen en ik wil hier dus ook écht niet weg. Na ontvangst van het Wijkbericht in april 2024 heb ik dan ook slapeloze nachten gehad toen ik zag dat mijn appartementencomplex in de rode kleur van hoogstedelijk gebied staat, wat mogelijke sloop kan betekenen.... Na renovatie (achterstallig onderhoud) in 2011 en 2014 voldoet mijn appartement prima. Ik zou het echt vreselijk vinden als mijn flat gesloopt zou moeten worden. Ik moet er niet aan denken. Het zou o.a. ook betekenen dat ik in een duurdere (en vast ook kleinere) woning terecht kom in een andere buurt. Meer huur, hoe moet ik dat betalen? Als ik mijn woning uit zou gaan dan is dat omdat ik daar zelf voor zou kiezen en niet omdat ik gedwongen word. Flats slopen is overigens slecht voor het milieu (meer C02 uitstoot) en duurder. Dan zou (indien nodig)renoveren een goedkopere optie zijn en dus ook beter voor het milieu. De huidige appartementen eventueel verkleinen zodat er meer woningen komen vind ik ook geen goed idee, ik wil mijn ruimte niet kwijt.	behoud van voldoende draagvlak voor de voorzieningen en daarmee de aantrekkelijkheid van de wijk te vergroten en kan zorgen voor verbetering vd leefbaarheid. De ambitie is om met de woningbouw de anonimiteit in de wijk te verminderen en de sociale veiligheid te vergroten. De nieuwe woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). De mate waarin dat kan, de manier waarop en of daarbij sloop - nieuwbouw aan de orde is, vraagt nader onderzoek. In principe zijn we terughoudend met sloop/nieuwbouw. We stellen dit alleen voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af. We gaan daarbij uit van het behouden wat goed is en aanpakken wat beter kan. De locaties die u noemt in het centrum behoren ook tot de 'rode gebieden' en komen dus ook in aanmerking voor verdichting.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In mijn buurt is veel hoogbouw, dat wist ik toen ik hier kwam wonen, dus de omgevingsinvloeden (drukte e.d.) die daarbij horen heb ik geaccepteerd. Maar als er nu meer hoogbouw bij zou komen brengt dat meer drukte met zich mee, dat lijkt mij niet wenselijk voor mij als huidige bewoner. Als er in de buurt van Shopping Center Overvecht gebouwd zou worden op bijvoorbeeld de locatie van de (leegstaande) Karwei Bouwmarkt of de (al jaren leegstaande) Honders Garage dan zouden de nieuwe bewoners daar weten dat een winkelcentrum in de nabijheid meer drukte geeft en dat zouden zij dan accepteren. Dat zouden trouwens 2 ideale locaties voor nieuw(hoog)bouw zijn. En {Is er dan toch gebouwd zou moeten worden langs de Carnegiedreef (voor mijn flat) dan is een soortgelijk gebouw zoals studentenhuis THE FIZZ op de Jonkvrouw Sanderijndreef een goede optie denk ik, trapsgewijs zodat er nog (zon)licht overblijft voor mijn flat. Ik wil ook nog vermelden dat bij de informatie- stand in Shopping Center Overvecht in november 2023 er niets is gemeld over eventuele sloopplannen van mijn flat. Als dat het namelijk het geval was geweest, had ik al eerder gereageerd. Overigens begrijp ik niet hoe het komt dat wethouder L. van Hooijdonk nog zoveel invloed heeft bij de gemeente. En dan met name nu wat betreft de plannen voor Overvecht. Heeft één persoon zoveel invloed? Door de ideeën van wethouder L. van Hooijdonk zijn al verschillende projecten op een fiasco uitgelopen. Zoals ' t Goylaan, Marnixlaan, betaald parkeren, betaald parkeren app. Het kan toch niet zijn dat de huidige Overvechters uit hun vertrouwde mooie wijk verdreven worden door dit (extreme) plan van wethouder van Hooijdonk? Ik hoop dat u mijn argumenten/bezwaren mee laat wegen in de beslissing over Overvecht, maar vooral dat mijn flat niet gesloopt gaat worden.	
612	Ten aanzien van het Centrum Overvecht plan zijn de uitingen van de gemeente die nu gepresenteerd worden in optimistische zin enorm	Uw reactie vatten we samen in de volgende punten:

Nr.	Reactie	Antwoord
	overdreven. Er wordt geen realistisch beeld gegeven van wat hier staat te gebeuren. Op grond van deze schets ontstaat een vals uitgangpunt. Immers: We hebben hier te maken met een heel klein stukje Overvecht waarop duizenden woningen zouden moeten worden gerealiseerd. De suggestie dat dat een vrolijke boel wordt met pleintjes en leuke straatjes is onzinnig. Zeker in combinatie met de enorme hoogbouw. Te zien is hoe de straatjes ongeveer net zo breed zijn als de straatjes tussen de onlangs in hetzelfde gebied gerealiseerde flats. Ga daar eens tussen staan en probeer je vrolijk te voelen. Tel er daarna nog 10 verdiepingen bij op. Pleinen? Mercado? Groen? Het zal in de praktijk allemaal klein, donker en tochtig prutswerk worden als je tegelijkertijd duizenden woningen in hoogbouw realiseert op dit piepkleine stukje Overvecht. De moodboard-achtige afbeeldingen zijn echt onzinnig icm de ambitie. Maar misschien is dat nog niet het ergste aspect van dit plan. Het plan gaat voorbij aan de enorme extra belasting die de dichtbevolkte (probleem)wijk van Utrecht (Overvecht) opnieuw in de schoenen geschoven krijgt. 5000 nieuwe inwoners op een oppervlakte van 200x400 meter. Tel daar de bezoekers van het WC die van buitenaf komen bij. Als we vandaag dit aantal personen verdelen over het betreffende oppervlak ziet het er uit als een goed bezochte demonstratie op het Museumplein. Een probleemwijk is er nooit beter van geworden als de bevolkingsdichtheid wordt vergroot. Dit plan wrijft in een vlek. Utrecht gaat met dit plan voor laaghangend fruit. Een matig lopend winkelcentrum dat nodig een upgrade nodig heeft en relatief weinig eigenaren kent die mee moeten in het plan. Hier valt een betrekkelijk eenvoudige deal te maken waarvoor de bewoners van Overvecht weer even in moeten schikken. De wijk die langzaam weer wat op adem	1. Waarom zoveel verdichting in Overvecht? 2. Kan de wijk dat wel aan? 3. Uw bedenkingen bij het Masterplan Overvecht Centrum (te krap, donker, hoogbouw, voorzieningen) 4. Sloop-nieuwbouw. Hieronder geven we per onderdeel antwoord: - Waarom zoveel verdichting in Overvecht? De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (Ruimtelijke Strategie Utrecht, vastgesteld 2021). Daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht. We willen ‘groeien in balans’, dat betekent dat ook bijvoorbeeld de werkplekken (3000), voorzieningen en groen mee moeten groeien. En dat op een gezonde, leefbare en toekomstbestendige manier. Deze omgevingsvisie geeft aan hoe we deze doelen kunnen bereiken in Overvecht. - Kan de wijk dat wel aan? De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Om de verdichting op een gezonde manier te realiseren en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de

Nr.	Reactie	Antwoord
	begon te komen wordt weer opgeschud en krijgt er (in totaal) nog eens rond de 10.000 inwoners bij. Daarover wordt niet gesproken. In plaats daarvan zien we vrolijke tekeningetjes. In vals perspectief getekende torenflatjes en praten we over gezellige pleintjes en groene boompjes tussen gebouwen van 70 meter. Uiteraard kan het WC een upgrade gebruiken. En dat er iets meer terugkomt dan er staat is logisch in deze tijd. Een flinke torenflat op de parkeerplaats naast C&A zou volkomen logisch zijn en slechts zeer weinigen in de weg staan. Er is best iets te realiseren. Maar het huidige plan kan onmogelijk uit de koker van bewoners van Overvecht zijn gekomen, dan wel met hun instemming tot stand zijn gekomen. Dus als de vraag van de Gemeente Utrecht (zoals onlangs geformuleerd) is 'wat hebben we gemist?': gezond verstand, inlevingsvermogen, inzicht in de consequenties, realistische tekeningen, de ambitie om Overvecht niet weer op te zadelen met extra mensen en problemen. Als Overvecht opnieuw een bijdrage moet leveren bij de oplossing van een Utrechts probleem dan moet dat ingekaderd zijn binnen grenzen van de sociale haalbaarheid. Hoeveel veerkracht heeft deze wijk nog te bieden. Daarbij moet gekeken worden naar artsen (groot verloop), thuiszorg, handhaving, sociale voorzieningen, opvang voor ontsporende jongeren etc etc. Hoewel ook van belang, moet deze discussie niet starten bij de slagschaduw van een flatgebouw of het aantal boompjes dat overleeft tussen 70 meter hoge torenflats. De discussie moet starten bij het absorptievermogen van Overvecht. Kan Overvecht deze ambitie aan? Zijn dit soort megalomanie plannen, 5000 nieuwe inwoners op 200x400 meter binnen een probleemgebied, realistisch?	mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit, parkeren en buitenruimte. We stimuleren het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hierdoor kunnen wegen versmallen, parkeerplaatsen verdwijnen en het openbaar gebied vergroenen. En gaan we over naar hogere, compacte bebouwing. In het plangebied van het Masterplan Overvecht Centrum samen met het stationsgebied denken we zo'n 55-60% van de totale opgave voor Overvecht te kunnen realiseren in een aantrekkelijk en gezonde nieuwe hoogstedelijke setting. Met de Omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Algemeen uitgangspunt daarbij is: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, betere ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. De uitwerking hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. - Masterplan Overvecht Centrum In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (in 2023 door de gemeenteraad vastgesteld) staat de visie van de gemeente op de toekomst van de stad. Behalve in Overvecht, willen we op veel andere plekken in de stad zorgen voor meer woningen, groen, werkplekken en voorzieningen. Zo willen we zorgen dat Utrecht een fijne stad blijft om in te wonen. Voor de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wie dit plan ondanks alles toch wil realiseren moet vele woningen slopen. Dat kan ook elders. Dat hoeft niet op Overvecht. Twee voor de hand liggende suggesties: Tuindorp, een zeer inefficiënte wijk. Een logistiek drama gekenmerkt door auto's op alle stoepen, met slecht geïsoleerde, 90 jaar oude, woningen. Bewoners die voor uitkijken op hun auto en achter uitkijken op hun schutting. Ondanks dat trotse bewoners met slagkracht en denkkracht. Lastig te doen met al die blije eigenaren daar natuurlijk. Maar waarom eigenlijk niet? De eigenaren die boven het WC wonen willen ook niet weg! Niet kijken naar de sloop in verouderde wijken, maar wel kijken naar Overvecht is meten met twee maten. Tuindorp te moeilijk? Denk dan eens aan de goudkust op Oost. In oppervlak groter dan het Winkelcentrum met omliggende parkeerterreinen. Een stuk of 150 vooral oude villa-woningen. Zeer lage bevolkingsdichtheid. Uitstekende ligging nabij de Uithof en snelwegen. Wie dat onrealistisch vindt moet uitleggen waarom het wel realistisch is in een dichtbevolkte wijk als Overvecht huizen te slopen en er zo veel voor terug te bouwen. De uit Oost verdreven bewoners zijn overigens van harte welkom in kostbare penthouses boven het WC Overvecht, te realiseren in een nieuw plan. Het huidige plan is een plan waar we, na realisatie, enorme spijt van krijgen. Slecht doordacht, te belastend voor de omgeving en het gaat ook nog eens niet brengen wat nu wordt voorgespiegeld. Daarmee timmert het hard aan de weg als het gaat om de onbetrouwbare overheid. Het zou fijn zijn als alle pr en reclame-jongens en meisjes het podium nu verlaten zodat we een realistische discussie kunnen hebben over de implicaties die dit plan heeft. Een dergelijke discussie kan eigenlijk alleen goed starten als we aan de start daarvan het huidige plan in zijn volledigheid ten grave dragen en met een schone lei beginnen. Ik bied mij graag aan als ceremoniemeester voor de plechtigheid…	gemeente is Overvecht Centrum een belangrijk onderdeel van de verdere groei van de stad. Overvecht Centrum is door de gemeente aangewezen als een belangrijke verdichtingslocatie voor de stad Utrecht als een nieuw stedelijk knooppunt van de wijk, met veel nieuwe woningen en voorzieningen. Hierdoor kan Overvecht Centrum in de toekomst een veel aantrekkelijker gebied gaan worden met meer voorzieningen, betere verblijfskwaliteit, hogere (sociale) veiligheid en meer woningen voor mensen uit Overvecht en Utrecht waar veel behoefte aan is. In het Masterplan Overvecht Centrum onderzoeken we hoe dit kan en hoe we met deze uitgangspunten tot het beste plan kunnen komen. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt een aparte formele inspraakperiode gehouden waarbij u een formele zienswijze kunt indienen. Daarbij kunt u ervoor kiezen om aan te geven dat we uw brief van 28 maart 2024 gebruiken of ervoor kiezen om op dat een nieuwe brief in te sturen met betrekking tot het Masterplan Overvecht Centrum. - Sloop-nieuwbouw In hoofdstuk "Ruimte voor Groei" van deel A van de Omgevingsvisie is aangegeven dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de 'Utrechtse Leidraad bij sloop en nieuwbouw'. Per kleur gebiedstype leggen we uit bij het kopje 'ontwikkeling' wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk is om de doelstellingen te halen. Zo is bijvoorbeeld in Overvecht Centrum sloop-nieuwbouw nodig en geldt in de gele woonbuurten "geen sloop, tenzij..." Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Een initiatiefnemer moet in de

Nr.	Reactie	Antwoord
		plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering.
613	Vorige week is tijdens twee inloopmomenten het toekomstplan voor Overvecht Centrum voor het eerst gepresenteerd. Hierbij maak ik bezwaar tegen de wijze van communicatie over het plan en tegen het plan zelf. **Communicatie en informatie** Op dinsdagavond 12 maart 2024 was ik, als omwonende op een afstand van 300 meter van het gebied, aanwezig bij een van de twee 'inloopmomenten' in café Oproer, waar borden met de plannen op tafels stonden. Ook was er een maquette die voor het eerst getoond werd en goed liet zien hoe het plan eruit komt te zien. Ik ben geschrokken van de massale bouw van de talloze flats in dit plan. De maquette is overigens en voorzover bekend niet zichtbaar in de wijk: niet in het wijkbureau, niet in de bibliotheek, niet in het winkelcentrum en ook niet online. Hierdoor krijgen omwonenden geen goed beeld in hoeverre het gebied van het huidige winkelcentrum wordt volgebouwd. Bij het inloopmoment stonden naast de borden ongeveer 10 ambtenaren aan wie bewoners vragen konden stellen. Ik maak bezwaar tegen deze vorm van presentatie en inspraak. Normaliter wordt voor een bouwplan door de gemeente op een plenaire informatieavond duidelijk uitgelegd wat het plan omhelst. Na afloop kunnen aanwezigen plenair vragen stellen en vervolgens is er nog ruimte om met ambtenaren individueel in gesprek te gaan. Nu is het gehele plenaire gedeelte weggehaald. Hierdoor is er geen eenduidige informatieoverdracht en verschilt de toelichting per persoon en missen de aanwezigen de totaalvisie. Ook vragen of verduidelijkingen zijn niet plenair uitgevoerd, waardoor de aanwezigen geen totaalbeeld krijgen. Op deze wijze wordt de informatie en inspraak bewust versnipperd en gefrustreerd. Het verbaasde me overigens dat wethouder Van Hooijdonk, die bestuurlijk verantwoordelijk blijkt voor dit project, met de jas aan als een medebewoner tussen de bewoners stond en niet, zoals de overige	In uw brief noemt u verschillende onderdelen van het toekomstplan voor Overvecht Centrum waartegen u bezwaar maakt: 1. U heeft bezwaren tegen de manier waarop de gemeente over het toekomstplan communiceert. 2. U heeft kritiek op de organisatie en de opzet van de informatiebijeenkomsten die u heeft bezocht. 3. U heeft grote inhoudelijke bezwaren tegen de mate van verdichting en u vreest de gevolgen hiervan voor de wijk Overvecht. Inmiddels heeft u in een brief van 6 mei 2024 antwoord ontvangen van ons op bovengenoemde punten. Met betrekking tot punt 3 geven wij antwoord vanuit de Omgevingsvisie voor heel Overvecht: De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (Ruimtelijke Strategie Utrecht, vastgesteld 2021). Daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht. We willen ‘groeien in balans’, dat betekent dat ook bijvoorbeeld de werkplekken (3000), voorzieningen en groen mee moeten groeien. En dat op een gezonde, leefbare en toekomstbestendige manier. Deze omgevingsvisie geeft aan hoe we deze doelen kunnen bereiken in Overvecht. Om de verdichting op een gezonde manier te realiseren en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de

Nr.	Reactie	Antwoord
	medewerkers van de gemeente met een button zichtbaar was als iemand van de gemeente en op die wijze verantwoordelijkheid draagt voor dit plan. Pas later na het inloopmoment, eenmaal thuis, begreep ik dat zij de wethouder was. In folders en op de site zegt u dat de inwoners kunnen reageren. Maar als ik wil reageren, word ik via diverse links naar de 'denk mee'-pagina geleid waar ik alleen een korte opmerking kan invoeren op een detailplek op een plattegrond, nadat ik eerst ben ingelogd. Nergens is een (email)adres te vinden waar ik een reactie zoals deze naar toe kan sturen. Hierdoor belemmert u de inwoners en omwonenden om op een toegankelijke manier te reageren op dit plan. Dit rigoureuze plan om het enorme aantal van 2.500 woningen te bouwen in dit centrumplan is het meest ingrijpende bouwplan dat vorige week ooit voor Overvecht is gepresenteerd. Er staat niets over in de media: niet het Utrechts Nieuwsblad, niet in het wijkblad Op dreef, niet op de posters op de prikborden in het wijkbureau en niet in de bibliotheek. **Geen Manhattan** Maar liefst 6800 woningen worden er in Overvecht de komende 16 jaar bijgepland, bovenop de 16.000 bestaande overwegend flatwoningen. Relatief het grootste deel van die woningen, zo'n 2.500 stuks, worden in uw centrumplan bij elkaar gepropt op een stukje grond van 400 bij 300 meter. Het huidige winkelcentrum en omgeving wordt hiervoor gesloopt en ervoor in de plaats komen talloze torenflats met hoogtes van 70 meter, 20 meter hoger dan het hoogste gebouw van Overvecht: The Fizz dat er onlangs is gebouwd. De bouwoverlast kan zomaar tien jaar duren, werd duidelijk in de uitleg op het inloopmoment. Overvecht, de wijk die volstaat met tienhoogflats, krijgt er gewoon een Manhattan bij. Nergens in Utrecht, nergens in Nederland worden zoveel woningen zo dicht en zo hoog op zo'n kleine oppervlakte bij elkaar gebouwd.	héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit, parkeren en buitenruimte. We stimuleren het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hierdoor kunnen wegen versmallen, parkeerplaatsen verdwijnen en het openbaar gebied vergroenen. En gaan we over naar hogere, compacte bebouwing. In het plangebied van het Masterplan Overvecht Centrum samen met het stationsgebied denken we zo'n 55-60% van de totale opgave voor Overvecht te kunnen realiseren in een aantrekkelijk en gezonde nieuwe hoogstedelijke setting voor bewoners van Overvecht en andere woningzoekenden. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Met de Omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. De uitwerking en impact hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. In de omgevingsvisie is het totale Overvecht Centrum opgenomen als hoogstedelijk gebied, waarbij wordt verwezen naar het aparte planontwikkelingstraject van het Masterplan. Mocht er voor u nog aanleiding zijn om een zienswijze in te dienen over het Masterplan

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik maak bezwaar tegen dit bouwplan, omdat: - de massaliteit van de flats en torenflats de troostelooshеid van deze flatwijk verder versterkt - er geen voldoende ruimte en licht meer is, zoals het geval is bij het huidige winkelcentrum - de talloze flats veel (zon)licht wegnemen - de flats zorgen voor plek waar het altijd maar waait, zo is de ervaring al bij de bestaande tienhoogflats - de CO2 voetafdruk op deze kleine ruimte enorm zal zijn - deze massale woningbouw in deze wijk helemaal niet past - de verkeers- en parkeeroverlast door de 2500 woningen en de winkels extreem zal toenemen - de luchtvervuiling hierdoor zal toenemen - de flats niet bij een spoorzone zijn gebouwd, waar juist hoogbouw plaatsvindt om zo de verkeersstromen door auto's te beperken - de enorme en jarenlange bouwoverlast voor omwonenden onacceptabel is **Overvecht heeft genoeg (van) flats** Overvecht wordt al decennia gekenmerkt door grote sociale problemen. De leefbaarheidsscore is de laagste van Utrecht, er sprake van veel armoede, het is de wijk met de grootste achterstand in gezondheid en ook in alle andere probleemstatistieken bungelt deze probleemwijk steevast onderaan. We hebben deze problemen de afgelopen 30 jaar dat we hier wonen, dagelijks kunnen ervaren. De stedenbouwkundige opzet met de troosteloze flats blijkt een sociaal drama. En wat doet U? U bouwt deze flatwijk nog meer flatwoningen en torenflats die meer dan twee keer zo hoog als de bestaande tienhoogflats zullen worden. In deze kwetsbare wijk worden tussen duizenden en duizenden flats nog eens duizenden flatwoningen bijgepropt: dat 'verdichten' moet volgens u het medicijn zijn voor deze zieke wijk die maar niet gezonder wil worden. De huidige inwoners van Overvecht ervaren sinds drie jaar met eigen ogen en oren wat dat 'verdichten' in de praktijk betekent: ze hebben bij Winkelcentrum Overvecht The Fizz voor hun deur gekregen, een megalomaan complex van 50 meter hoog waar 639 studenten op	Overvecht Centrum specifiek, dan kunt u gebruik van maken van de aparte formele inspraakperiode van het Masterplan.

Nr.	Reactie	Antwoord
	elkaar wonen, het hoogste gebouw in de verre omgeving. Deze monsterlijke flats nemen niet alleen het zicht weg, we horen de studenten ook vooral, als ze in de weekenden 's nachts om 03.00 uur dronken vanaf de balkons vanaf hun speciaal aangelegde feestterras over de buurt schreeuwen en wij weekenden achtereen niet kunnen slapen. Wat Overvecht nodig heeft, is dat die flats eruit gaan, maar uw plan lezend, kiest Utrecht voor een hele andere route: we krijgen er nog veel meer flats bij: nog meer, nog hoger. Wat heeft Overvecht dan wel nodig in de toekomst? Wellicht kunt u eens in de omgeving rondkijken: in een soortgelijke probleemwijk in Nederland, de Bijlmer in Amsterdam, hebben ze wel begrepen hoe je een monotone flatwijk waar soortgelijke grote sociale problemen speelde, wél kunt kantelen. Daar zijn vele flats gesloopt en zijn fraaie afwisselende woningen, voorzieningen, groen en ruimte om te bewegen voor teruggekomen. En met succes: de Bijlmer veert in alle opzichten op. Ik wil u vragen om af te zien van dit absurde plan om de meest kwetsbare wijk van Utrecht op te zadelen met nog eens duizenden extra flats. Overvecht waar de problemen al zo groot zijn, dient gewoon niet op deze manier gekozen te worden als 'verdichtingslocatie'. Niet in deze aantallen en niet in deze vorm. Als de aantallen en de vorm met minstens de helft worden teruggebracht, kan het winkelcentrumgebied een toekomst tegemoet met een menselijke maat.	
614	Wellicht nog op de valreep Helaas eerder geen tijd gehad te reageren Ik sluit me volledig aan bij onderstaande zienswijze van [indiener 514]. Het is betreurenswaardig dat deze plannen steeds weer uit de koelkast worden gehaald en dat er niets geleerd wordt van de zetten uit het verleden Het moge duidelijk zijn dat de wijk in zijn algemeenheid en wij als buurt heel specifiek absoluut niet achter de voorgestelde plannen van de	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten

Nr.	Reactie	Antwoord
	gemeente kunnen staan om waar dan ook woningen of andere bebouwing te realiseren in bestaand groen. Wij zullen er dan ook alles aan doen dit te voorkomen.	gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.
615	Om het maar gelijk over de zienswijze te hebben, in de meegenomen toekomstige ontwikkelingen met tuinders vereniging Ons Genot gelegen aan de 2e Polderweg. De kans dat Ons Genot moet gaan verhuizen is behoorlijk in mijn gezin aangekomen. Natuurlijk is er bij besluiten vaak emotie niet uit te sluiten dus ook met ondergetekende niet.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het is een oase van rust, zeer afwisselende biodiversiteit zeer veel kleuren groen, waar vooral vele Utrechters en daarbuiten dagelijks te vinden zijn in alle seizoen van het jaar. De tuin met huisje die ik heb, kijk uit op de 2e Polderweg en over het weiland. Op dit complex kom ik zo'n 61 jaar dus als kind aan papa's handje het complex is begin jaren 60 ingericht. Toen kaal zo ook een groot gedeelte daaromheen. Mijn ouders hebben daar 45 jaar getuinierd (de weckpotten moesten vol natuurlijk.) met huisje. Uiteindelijke hebben vele gezinnen en ook wij gezin met 6 kinderen onze jeugd daar doorgebracht. In de schoolvakantie sliepen we, dat was onze vakantie! Ikzelf heeft degenen van mijn vader, inmiddels zelf ook 40 jaar actief op mijn tuin 6. Gehuwd, in principe zijn onze 3 kinderen daar ''geboren'' tig vakanties doorgebracht waarbij wij de kantine van onze vereniging 15 jaar hebben gerund. Mijn vader was terreinmeester van de daarnaast gelegen 16 sportvelden die later is ingekrompen voor uitbreiding industrieterrein. Als laatste wat ik had verwacht in deze op handen zijnde ontwikkelingen is de Ons Genot nu plaats moet maken voor de 4 sportvelden! (Ik had eerder verwacht dat industrieterrein ermee zou uitgebreid worden). Natuurlijk de wijzen waarop tuinen tegenwoordig van Ons Genot in beheer worden geven verschilt nogal in mijn tijd. Vele van de overige 14 tuincomplexen zijn voorzien van riool en elektra, Ons Genot heeft anno 2024 dat niet. Aanleg daarvan zou in mijn ogen voordeliger zijn, dan dit complex te laten verhuizen. Vandaar dit schrijven met mijn kijk op het geheel (met de nodige emotie). Ik probeer ook mee te denken; als er toch sportvelden moeten komen in deze regio. Is er wel eens aan gedacht om Flora's Hof te	om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	verplaatsen? Natuurlijk daar zitten ze ook niet wachten op een verhuizing. Dit park is relatief nog jong te noemen zo'n 35 jaar. Voor rust en beleving van flora & fauna is dit niet een fijne locatie de Zuilensering ligt er direct aan. Sportvelden daar lijkt mij een beter (voordelige) locatie, in het verlengde van de bestaande sportvelden lijkt het mijm efficiënter.	
616	Namens de ondernemers van Winkelcentrum De Gagelhof schrijven we deze brief op de plannen welke er nu liggen wellicht anders in te vullen, we begrijpen heel goed dat we met z'n allen onze leefomgeving anders moeten inrichten, lees meer groen, minder bewegingen op fossiele brandstoffen. Ons winkelgebied heeft dermate een functie in "onze" omgeving naast de dagelijkse behoeften ook de verbinding met elkaar, in de plannen welke er nu liggen is de "verbinding" anders in te delen. We gaan er dan ook vanuit dat de Gemeente Utrecht ook meedenkt en oog heeft voor de werkelijke impact welke dit zal hebben op bepaalde wijken en ondernemers. U kunt ons altijd bereiken wanneer er vragen zijn, sterker nog wij nodigen u uit om met ons de plaatselijke argumenten te bespreken.	Dank voor uw aanbod om in geval van concrete projecten in uw omgeving uw kennis en ervaring in te brengen namens de buurt. We hebben zeker oog voor de impact van plannen op buurten in Overvecht en gaan daar als dit zich in uw buurt aandient graag verder met jullie over in gesprek.
617	Ik schrijf u naar aanleiding van de recent ontvangen plannen voor de verbetering van verkeersveiligheid en groenvoorziening in de Wolga en Douna omgeving. Allereerst wil ik mijn enthousiasme uiten over deze plannen, die ongetwijfeld een positieve impact zullen hebben op onze buurt. Echter, na het bestuderen van de ontvangen plannen, wil ik graag een aanvullend voorstel ter verbetering van de verkeerssituatie inbrengen. Het betreft het lang gerekte parkje / weg dat loopt van de Katharijne van Leemputdreef naar de Anna van Burendreef, zoals aangeduid op Google Maps als fietspad.	Hartelijk dank voor uw compliment, fijn om te horen dat u de plannen ziet als een verbetering voor de wijk. Het genoemde parkje valt niet binnen het plangebied van de herinrichting Donaudreef. We nemen uw suggesties om van het langgerekte 'Parkje' tussen de Anna van Burendreef en Katherijn van Leemputdreef een verkeersveiligere omgeving te maken mee bij een toekomstige aanpak van deze locatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit weggetje wordt momenteel gebruikt door verschillende fietsers, brommers en flitsbezorgers die met hoge snelheid door het gebied rijden. Naar mijn mening is de bestrating primair bedoeld voor bewoners om toegang te krijgen tot hun achterom, wat ook te voet kan gebeuren. Het huidige gebruik van het weggetje door snelle fietsers leidt tot gevaarlijke situaties, vooral gezien het feit dat er veel kinderen spelen en mensen met honden wandelen in het gebied. Ook zijn er veel zakelijke wandelaars te vinden die een blokje om tijdens het werk maken. Het weggetje vormt bovendien een belangrijke verbinding naar de groenvoorziening van de Kronosdreef. Daarom zou het een fantastische aanvulling zijn om de volgende punten op te nemen in de plannen: Vervanging van de groene paaltjes/ balken (afrastering) door houtwerk met versmalling, soort zigzag, waardoor fietsers moeten afstappen om er doorheen te komen. Dit zal de snelheid van fietsers verminderen en de veiligheid voor andere gebruikers van het weggetje vergroten. Het weggetje niet langer als fietspad aan te merken, zodat het niet meer gebruikt kan worden door flitsbezorgers, scooters en opgevoerde e-bikes. Het aanvullen van het bestaande groen en er een prettig parkje van maken. Ik ben ervan overtuigd dat deze aanpassingen de verkeersveiligheid in onze buurt aanzienlijk zullen verbeteren en tegelijkertijd het groene karakter van het gebied zullen behouden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
618	Hierbij geef ik mijn BEZWAAR op en ben TEGEN de plannen omgevingsvisie Overvecht als bewoner van Overvecht! Dit zal een hele boel mensen BENADELEN!	Dank voor uw zienswijze. Deze is echter te globaal om op te antwoorden. Afzien van vaststelling van de hele omgevingsvisie Overvecht is niet aan de orde.
619	**Waarom de Verkeersplannen van Wethouder Lot van Hooijdonk voor Overvecht tot Verstikking van de Leefsituatie zullen leiden** Wethouder Lot van Hooijdonk heeft ambitieuze verkeersplannen gepresenteerd voor de Utrechtse wijk Overvecht. Hoewel deze plannen gericht zijn op het verbeteren van de verkeersveiligheid en het stimuleren van duurzame mobiliteit, zullen ze in werkelijkheid leiden tot verstikking van de leefsituatie in deze wijk. Hier zijn de belangrijkste redenen waarom deze plannen problematisch zijn: **1. **Verkeersdrukte en Congestie** **a. Versmalling van Hoofdwegen** - Het plan omvat het versmallen van belangrijke verkeersaders om ruimte te maken voor fietspaden en openbaar vervoer. Dit leidt onvermijdelijk tot verhoogde verkeersdrukte op de resterende rijstroken, wat resulteert in langere reistijden en meer files. **b. Vermindering van Parkeerplaatsen** - Door het aantal parkeerplaatsen te verminderen zonder adequate alternatieven te bieden, zullen bewoners en bezoekers langer rondrijden op zoek naar parkeerplekken. Dit verhoogt niet alleen de verkeersdrukte, maar ook de uitstoot van schadelijke stoffen. **2. **Toegenomen Luchtvervuiling****	1. Verkeersdrukte en congestie Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Met de omgevingsvisie zetten we juist ook in op de alternatieven voor de auto. 2. Toegenomen luchtvervuiling

Nr.	Reactie	Antwoord
	a. Meer Stilstaand Verkeer - De versmalling van wegen en het verhogen van verkeersdrukte zullen leiden tot meer stilstaand en langzaam rijdend verkeer. Auto's in de file stoten meer schadelijke stoffen uit, wat de luchtkwaliteit in de wijk aanzienlijk zal verslechteren. **b. Gezondheidseffecten** - Overvecht is al een wijk met gezondheidsuitdagingen, en een toename van luchtvervuiling zal deze problemen verergeren. Bewoners, vooral kinderen en ouderen, lopen een groter risico op aandoeningen zoals astma en andere luchtwegaandoeningen. **3. **Negatieve Impact op Lokale Economie** **a. Bereikbaarheid van Bedrijven** - Lokale ondernemers zijn afhankelijk van de toegankelijkheid van hun winkels en bedrijven. Verkeersbeperkingen en verminderd parkeren kunnen klanten ontmoedigen om naar Overvecht te komen, wat de lokale economie schaadt. **b. Vermindering van Bevoorradingsefficiëntie** - Het moeilijker maken voor vrachtwagens om te leveren, door beperkingen op wegen en parkeermogelijkheden, zal de efficiëntie van bevoorrading verminderen en de operationele kosten voor lokale bedrijven verhogen. **4. **Sociaal-Economische Gevolgen** **a. Verhoogde Ongelijkheid** - Overvecht is een diverse wijk met veel bewoners die afhankelijk zijn van de auto voor hun werk en dagelijkse activiteiten. Het beperken van autoverkeer zonder voldoende alternatieven treft vooral de lagere inkomensgroepen, die minder toegang hebben tot flexibele mobiliteitsoplossingen.	Wij begrijpen uw bezorgdheid dat de versmalling van wegen kan leiden tot meer stilstaand en langzaam rijdend verkeer, wat een negatieve impact kan hebben op de luchtkwaliteit in de wijk. De gezondheid en het welzijn van de bewoners van Overvecht staan centraal in onze plannen en om die reden zetten we in de uitwerking in op de volgende maatregelen: - We implementeren in de uitwerking daar waar mogelijk geavanceerde verkeersmanagementsystemen om de doorstroming van verkeer te optimaliseren en files te minimaliseren. Dit helpt om stilstaand verkeer en de bijbehorende uitstoot te verminderen. - Door betere en efficiëntere openbaar vervoersopties aan te bieden (zoals HOV), willen we het gebruik van de auto verminderen. Minder auto's op de weg betekent minder uitstoot en betere luchtkwaliteit. Het verbeteren van de fietsinfrastructuur moedigt meer mensen aan om de fiets te nemen in plaats van de auto, wat eveneens bijdraagt aan een schonere lucht. - We willen meer bomen en planten toe voegen langs wegen en in de wijk, wat kan helpen om de luchtkwaliteit te verbeteren door het absorberen van schadelijke stoffen. 3. Negatieve impact op lokale economie We zullen in de uitwerking maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de door uw genoemde aspecten niet negatief worden beïnvloed door de nieuwe plannen. Zo blijven bijvoorbeeld alle voorzieningen met de auto bereikbaar en blijft het mogelijk om te parkeren op een acceptabele loopafstand van de voorziening. Het is op dit moment nog niet duidelijk of bijvoorbeeld knips ook gaan gelden voor het bevoorradingsverkeer. Dat zal in de toekomst verder onderzocht moeten worden. Maar ondanks dat, wordt ook ingezet op het implementeren van slimme logistieke oplossingen om de

Nr.	Reactie	Antwoord
	b. Sociale Onrust - Veranderingen die het dagelijks leven van bewoners verstoren zonder hun betrokkenheid en instemming, kunnen leiden tot sociale onrust. Het gevoel dat beslissingen van bovenaf worden opgelegd zonder rekening te houden met de lokale behoeften, kan tot verzet en onvrede leiden. **5. **Onvoldoende Alternatieve Mobiliteitsoplossingen** **a. Beperkte Openbaar Vervoersopties** - Hoewel het stimuleren van openbaar vervoer een nobel doel is, zijn de huidige openbaar vervoersopties in Overvecht mogelijk niet voldoende om de vraag op te vangen. Zonder significante verbeteringen in frequentie en bereik, blijft het openbaar vervoer een ontoereikend alternatief. **b. Inadequate Fietsinfrastructuur** - Het is niet realistisch om aan te nemen dat alle bewoners zullen overstappen op fietsen, vooral gezien de diverse bevolkingsgroep en de specifieke behoeften van ouderen en gezinnen met jonge kinderen. **Conclusie** De verkeersplannen van wethouder Lot van Hooijdonk, hoewel goedbedoeld, zullen leiden tot aanzienlijke problemen voor de bewoners van Overvecht. De toename in verkeersdrukte en luchtvervuiling, de negatieve impact op de lokale economie en de sociaal-economische ongelijkheid die deze plannen met zich mee zullen brengen, zullen de leefsituatie in deze wijk verstikken. Het is essentieel dat de gemeente Utrecht de plannen heroverweegt en kiest voor een benadering die echt rekening houdt met de behoeften en wensen van de bewoners van Overvecht, en die duurzame mobiliteit bevordert zonder de negatieve bijwerkingen die nu dreigen.	bevoorradingsefficientie te bevorderen. Zie bijvoorbeeld het uitvoeringsprogramma Goederenvervoer --> https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/20718e1c-5108-4413-8ec1-a5e5d893b54e a) De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. Zeker voor bewoners die bijvoorbeeld voor hun werk afhankelijk zijn van de auto. b) we hebben ons best gedaan om zo veel mogelijk mensen te bereiken, maar zijn ons ervan bewust dat niet iedereen gesproken is. Vanuit alles wat we hebben opgehaald tijdens de participatie, hebben we keuzes moeten maken voor de toekomst van Overvecht. Daarbij hebben we lokale behoeften meegewogen, maar keuzes die gemaakt zijn, zullen niet altijd ten goede komen aan individuele belangen. 5. Onvoldoende Alternatieve Mobiliteitsoplossingen Om de vraag op te vangen wordt bijvoorbeeld ingezet op een HOV verbinding. Een HOV verbinding is in de praktijk een verbinding waarbij de frequentie en het bereik groter is dan nu het geval. Het doel is ook niet om iedereen over te laten stappen op de fiets. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om

Nr.	Reactie	Antwoord
		ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
620	**Tigrisdreef e.o.** **Buurtwinkels Gangesdreef.** In mijn visie zouden alleen de huidige winkels op de Gangesdreef als voorzieningencluster moeten worden aangeduid en niet het gehele blok met (koop-) woonhuizen én het aan de overkant van de straat gelegen huizenblok aan de Gangesdreef. De reden hiervan is dat in de omgevingsvisie staat dat er de wens is om meer betaalbare (koop-)woningen neer te zetten. Waarom dan déze woningen, en al helemáál de afzonderlijke rij aan de overkant van de weg van de buurtwinkels, aangeven als voorzieningencluster? Het betreffen allemaal koopwoningen, dus de eigenaren van deze woningen zouden om deze plannen te kunnen realiseren moeten worden uitgekocht of het onroerend goed zou moeten worden onteigend. Er wordt in de concept omgevingsvisie aangegeven dat dit niet de intentie is, maar niet dat dit uitgesloten is. Betekent dit dan ook dat er geen voorkeursrecht van de gemeente Utrecht op deze woningen wordt gezet? Kunt u hierover duidelijker zijn? Daarbij wil ik aangeven dat deze koopwoningen worden bewoond door mensen van allerlei etnische achtergronden en dat juist zij een voorbeeld zijn voor anderen wat er wél mogelijk is, wat je kan bereiken én dat het mogelijk is om goed te kunnen samenleven.	U heeft gelijk dat de roze vlek "voorzieningencluster" te groot was ingetekend en dat er wellicht ook te veel concrete roze vlekken waren getekend. We hebben dit aangepast in de visie. Het beoogde doel van de omgevingsvisie is een levendige route te creëren tussen de twee winkelcentra en naar de HOV halte, met ruimte voor andere passende voorzieningen. Dit doel hebben we nu anders passender weergegeven op de kaart "Verschillend en Iedereen", namelijk door middel van een stippelzone rond der route. In eerste instantie wordt het ontwikkelen van een locatie overgelaten aan de eigenaren of een ontwikkelaar/investeerder (met instemming van de eigenaren). Indien de initiatiefnemers en de eigenaren niet tot overeenstemming komen over de planvorming dan kan de gemeente regie nemen voor de verdere planvorming. Kan de gemeente een publiekrechtelijk vastgesteld plan niet op haar eigen grond uitvoeren en de eigenaar kan het niet zelf realiseren, dan wil de gemeente de woning(en)/bedrijfspand graag kopen. Natuurlijk probeert de gemeente altijd op vrijwillige basis met een grondeigenaar/-gebruiker tot overeenstemming te komen. Als de gesprekken niet tot overeenstemming leiden over een aankoop dan kan de gemeente eventueel overgaan tot onteigening. Gezien de ingrijpende gevolgen voor de eigenaar gelden bij een onteigening strikte wettelijk vastgelegde procedures, het kan bijvoorbeeld alleen als aangetoond wordt dat er sprake is van algemeen belang, noodzaak en

Nr.	Reactie	Antwoord
	Daarnaast zijn de eigenaren/bewoners door dezelfde gemeente Utrecht de afgelopen periode aangezet tot het verduurzamen van hun woning in het kader van de energietransitie 2030 en hebben daarvoor geïnvesteerd in hun woningen. Dat zijn écht investeringen voor de lange termijn en niet tot 2040! Als de inkleuring van de woonhuizen niet wordt aangepast van roze (voorzieningencluster)naar geel (woonbuurten) dan verwacht ik hierdoor een verlaging van de waarde van de woningen. Als dit niet wordt aangepast zou ik geïnformeerd willen worden over de wijze waarop planschade kan worden ingediend. In de omgevingsvisie worden de huidige buurtwinkels als een buurtcentrum gekwalificeerd terwijl dat het niet is. Er staat: 'We verbeteren het buurtcentrum'. Er komen meer woningen en voorzieningen. Dit moet worden aangepast naar: We willen van buurtwinkels een voorzieningencluster maken. Er komen meer woningen en voorzieningen. Dit is NIET bij de participatie bijeenkomsten besproken. Wél hebben de buurtbewoners aangegeven de bestaande buurtwinkels te willen behouden en dat de panden een opknapbeurt kunnen gebruiken. Er is niet gesproken over het willen wijzigen van het bestemmingsplan van buurtwinkel naar buurtcentrum. **Knip Tigrisdreef.** In mijn visie is de knip Tigrisdreef ongewenst. Het is voor bewoners van Overvecht Noord dan niet meer mogelijk om, zonder gebruik te maken van de NRU, met de auto naar winkelcentrum Overvecht te gaan. Het is een centrale plek voor héél Overvecht en niet alleen voor Overvecht Zuid. De NRU is nu al een probleemweg met files en met de toename van het aantal woningen en bedrijven wordt dit alleen maar erger.	urgentie. De omgevingsvisie biedt geen mogelijkheid tot een onteigeningsprocedure. Hiervoor zijn altijd andere besluiten nodig. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. Wij zijn het ermee eens dat de huidige tekst en dan met name het begrip 'buurtwinkelcentrum' niet goed aansluit bij de huidige situatie. We zullen de term 'buurtwinkelcentrum ' aanpassen. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Aangezien een oplossing op korte termijn nog niet voorhanden is vind ik de voorgestelde optie geen goed idee. Een tweede route om de wijk uit te kunnen lijkt me geen overbodige luxe. Zeker niet in geval van calamiteiten. **Nieuw Overvecht e.o. en Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel.** In mijn visie zou de tweede optie om géén sportvelden aan te leggen in het Noorderpark, maar deze bij de overige sportvelden op het industrieterrein Nieuw Overvecht e.o. toe te voegen de voorkeur hebben. Het aanleggen van sportvelden in het Noorderpark zal zorgen voor meer autoverkeer, benodigde parkeervoorzieningen aan het Noorderpark. Dit zal beter passen bij het gebied Nieuw Overvecht waarbij gebruik gemaakt kan worden van (parkeer-)voorzieningen die ook voor de uitbreiding van het bedrijventerrein noodzakelijk zullen zijn of die er al zijn. Er zal voornamelijk buiten de openingstijden van het bedrijven gebruik gemaakt worden van de sportaccommodaties. De volkstuinen verplaatsen naar het Noorderpark of het gebied tussen de bedrijven achterin lijken me gezien de visie op dit gebied meer voor de hand liggend. De volkstuinen in het Noorderpark betreffen minder verplaatsbeweging en vooral mensen die of met de fiets kunnen komen of gebruik kunnen maken van de parkeergelegenheid bij Fort de Gagel. Wellicht is het dan gelijk een optie om ook de hondenvereniging een plek te geven in het Noorderpark bij het losloopgebied voor honden achter fort de Gagel, maar niet te dicht bij het Gagelbos. De oversteek voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de Torontodreef, de Rio Brancodreef en de sportvelden zal verbeterd	zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. Een beveiligde hub voor bedrijfsauto's is een interessante, maar waarschijnlijk kostbare oplossing. Daarbij is het de vraag of mensen bereid zijn om hun (bedrijfs)auto die men vaak elke dag nodig heeft verder van huis te zetten. De bereidheid om iets verder van huis te parkeren is waarschijnlijk hoger bij mensen die hun auto relatief weinig gebruiken. We hebben dit idee nu niet verder onderzocht. In De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 zijn de kaarten aangepast en staan de locaties voor het Gagelkwatier op de goede plek met de aanduiding G. Het (op termijn) autovrij maken van de Carnegiedreef heeft inderdaad tot gevolg dat de Gangesdreef geen in-/uitgang meer is voor autoverkeer. Dit is in de kaart aangegeven met de 'autovrije zone'. In de definitieve versie van de omgevingsvisie is een icoontje voor sport geplaatst bij de Vechtsebanen. Zwembad de Kwakel en gezondheidscentrum Amazonedreef hebben geen apart icoon gekregen. Dit betekent echter niet dat wij deze voorzieningen niet waarderen. Vanwege de veelheid aan voorzieningen in Overvecht, hebben wij een keuze moeten maken wat wel of niet op de kaart te zetten. We weten dat een typische ‘participatiebijeenkomst’ past bij een bepaalde groep bewoners, en lang niet voor iedereen een aantrekkelijke manier is om mee te denken. Bij de bijeenkomsten was de diversiteit aan culturele achtergronden – zoals verwacht - niet groot. Daarom hebben

Nr.	Reactie	Antwoord
	moeten worden. Het huidige hek belemmert loopt te ver door waardoor het zicht op de Franciscusdreef wordt beperkt. Het neerzetten van Windturbines in het Noorderpark is in mijn visie niet wenselijk. Het staat gepland in een natuurgebied dat juist is aangelegd voor recreatieve en ontspanningsdoeleinden met rust en ruimte. Het is juist zo fijn als je even uit het drukke, lawaaierige Overvecht kan ontsnappen. Windturbines dragen aan dit gevoel niet bij. Is het een optie om het bedrijventerrein Nieuw Overvecht van een beveiligde Hub voor bedrijfsauto's te voorzien, zodat deze niet meer in de woonwijk hoeven te parkeren. Dit zou zorgen voor meer parkeerruimte voor bewoners/bezoekers. **Naar aanleiding van mijn vraag/opmerking over** **Tigrisdreef e.o**. • het haalbaarheidsonderzoek Gagelkwartier en uw antwoord dat deze niet juist zijn gepositioneerd neem ik aan dat de aanduiding G bij de definitieve versie wordt aangepast. • de knip ter hoogte van huize Rosendael kreeg ik een antwoord over de knip van de Carnegiedreef. In deel B lees ik dat het Gagelpark doorloopt over de huidige Gangesdreef. Dat zou betekenen dat er een knip komt ter hoogte van huize Rosendael en dat het Gagelpark daar gaat doorlopen. Als dat het geval is dan zou er ook een knip getekend moeten worden bij huize Rosendael. **Vechtzoom-Zuid** • Zwembad de Kwakel en Gezondheidscentrum Amazonedreef. Uit uw antwoord blijkt dat zwembad de Kwakel en het gezondheidscentrum (op dezelfde locatie) blijven. Beiden staan op de gepresenteerde concept omgevingsvisie Vechtzoom-	we gekozen voor een brede mix van manieren dat bewoners mee konden denken. Bijvoorbeeld plaats- en tijdonafhankelijk via online enquêtes en in via een meer ‘outreachende’ aanpak op straat en met gesprekken in de wijk. De diversiteit bij de gesprekken in de wijk was groter dan de diversiteit bij de grote bijeenkomsten organiseerden. Ten behoeve van het vergroten van de diversiteit hebben we o.a. geflyerd bij de Omar-al-Farouk moskee en het winkelcentrum. Daarnaast waren de wijkberichten vertaald in het Arabisch en Engels. Tijdens het flyeren kregen wij vaak de reactie dat het wijkbericht goed ontvangen was. Terugkijkend was nog meer inzet op de al gevoerde 250 gesprekken in de wijk en aansluiten bij bijeenkomsten en evenementen waar Overvechters van diverse achtergronden aanwezig zijn, een overweging waard. Toch denken we met de opbrengst die er nu ligt dat we een goed beeld hebben van wat Overvechters belangrijk vinden en welke voorstellen uit de ontwerp Omgevingsvisie ze goed of juist niet goed vinden. Bij de communicatie over de ontwerp Omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken, binnen de beschikbare middelen. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid, inspirerend of wervend genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. Het is hierbij altijd zoeken naar een balans. We hebben vernomen dat sommige kaarten onduidelijkheden bevatten. Dit passen we aan in de definitieve versie. In het participatieverslag is te lezen wat met alle inbreng uit het participatieproces is gedaan in de omgevingsvisie. We hebben inderdaad geen overzicht van alle wijzigingen tussen de kaarten van oktober/november 2023 en april 2024 laten zien. Dat had achteraf nog

Nr.	Reactie	Antwoord
	Zuid niet aangeduid met de daarbij behorende respectievelijke legenda Sport en Zorg. Ik neem aan dat dit bij de definitieve versie wordt aangepast. **Nieuw Overvecht e.o.** • Schaatsbaan Vechtse Banen. Uit uw antwoord blijkt dat de schaatsbaan Vechtsebanen op dezelfde locatie blijft gehuisvest. Deze staat op de gepresenteerde concept omgevingsvisie Nieuw Overvecht e.o. niet op die locatie aangeduid met de legenda Sport. Ik neem aan dat dit bij de definitieve versie wordt aangepast. **Algemene opmerkingen:** • **Zowel bij de participatiebijeenkomsten als bij de inloopavonden was er een lage opkomst van mensen met een niet Nederlandse achtergrond.** • Wijkberichten verspreiden op algemene plekken zoals een bibliotheek, kinderboerderij, buurtcentra, per e-mail niet voldoende! Het is bekend dat er nog al wat mensen in Overvecht zijn die geen computer hebben. • Wijkberichten worden op een (te) korte termijn voor de bijeenkomsten verstuurd en vaak rondom (school-)vakantie periodes. Dit zorgt ook voor een lagere opkomst en minder reacties. • Overzichtskaarten gebieden onduidelijk door het te weinig aangeven van de straatnamen. Het kunnen lezen van de overzichtskaarten vraag kennis van zaken en/of een studie. Sommige kleurcodes scheppen verwarring. Bijvoorbeeld roze is gebruikt voor het aangeven van een voorzieningencluster, maar ook voor hoe hoog er kan worden gebouwd.	meer duidelijkheid gegeven in gemaakte keuzes. In deze reactienota is wel een overzicht van wijzigingen opgenomen van de voorliggende omgevingsvisie ten opzichte van de ontwerp omgevingsvisie. Wij zorgen ervoor dat in de definitieve versie van de omgevingsvisie de verschillende delen op elkaar afgestemd zijn. Dit is een goede suggestie om het wijkbureau langer open te stellen tijdens de ter visie legging van de ontwerp omgevingsvisie en er een betere plek voor in te richten. Dit hebben wij niet gedaan, maar nemen wij mee als optie bij toekomstige projecten. Wel hebben we onze contactgegevens beschikbaar gesteld voor vragen. Via deze weg hebben wij van meerdere mensen de vraag gekregen om de fysieke exemplaren (tijdelijk) thuis in te kunnen zien. Hier hebben wij gehoor aan gegeven. Tijdens formele en informele gesprekken tussen ambtenaren en Overvechters zijn veel vragen gesteld vanuit beide kanten. Veel open vragen, maar wellicht ook suggestieve vragen. Hierbij was geen sprake van een sturende strategie, maar om een compleet beeld te krijgen van wat Overvechters belangrijk vinden en welke wensen en zorgen zij hebben. Nadat het college heeft besloten de definitieve omgevingsvisie voor te leggen aan de raad, worden alle stukken openbaar gemaakt, ook de reactienota met alle zienswijzen en onze reactie daarop. Iedereen die een zienswijze heeft ingediend, wordt hiervan op de hoogte gesteld. De stukken zijn dan te vinden op de website van de gemeente Utrecht. We weten nog niet of huidige of toekomstige bezuinigingen van invloed zijn op de omgevingsvisie. Voor het merendeel van de ambities zijn nu

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Niet inzichtelijk wat er is aangepast naar aanleiding van de participatiebijeenkomsten. • Deel A en deel B sluiten niet altijd op elkaar aan. Zou wel moeten. • De omgevingsvisie fysiek raadplegen buiten de openingstijden van het wijkbureau niet mogelijk. Ik had verwacht dat deze tijdens deze, in ieder geval gedurende de periode van inzien, ook op de zaterdag en koopavond open zou zijn geweest. Het is bekend dat lang niet altijd iedereen over een computer beschikt. Eén exemplaar per locatie is erg weinig. De locatie op de Zamenhofdreef is niet geschikt gemaakt om de boeken langdurig te raadplegen. • Tijdens de inloopavonden werden er suggestieve vragen gesteld onder ander over de ervaring van de veiligheid achter de buurtwinkels op de Gangesdreef. Dit hadden open vragen moeten zijn om een accuraat beeld te krijgen van de situatie. **Algemene vragen:** • Wordt er nog gecommuniceerd wat er aan de concept visie wordt aangepast en dan niet alleen over hetgeen jezelf hebt aangegeven, maar ook wat er is aangegeven door anderen? Hoe en wanneer? • Waar wordt dit gedocumenteerd? In te zien? • In de zomer van 2024 wordt bepaald waarop de komende periode wordt bezuinigd. Hoe en wanneer wordt bekend gemaakt welke invloed dit heeft op de Omgevingsvisie Overvecht 2040.	nog geen middelen beschikbaar. We gaan de komende jaren dan ook op zoek naar structurele (beheer) en incidentele (realisatie) financiële middelen. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn. Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen zijn veel verschillende partijen nodig. Samenwerking tussen deze partijen op gebiedsniveau is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen. Niet alles zal gerealiseerd kunnen worden maar de gemeente ziet voldoende kansen en mogelijkheden om richting 2040 de ambities te verwezenlijken. Wanneer de bijeenkomsten van de raad zijn en welke onderwerpen op de agenda staan, staat op de website van de gemeente Utrecht: https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/gemeenteraad/hoe-werkt-de-raad/raadsinformatiebijeenkomst/ . Hier staat ook hoe u zich kunt aanmelden. Hoe we omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De gemeenteraad kan een raadsinformatiebijeenkomst (RIB) organiseren. Hoe en wanneer worden we daarvan op de hoogte gesteld? In de omgevingsvisie is de Hub uit de eerdere versie niet meer terug te vinden. Betekent dit dat deze er niet meer komt of valt deze onder een andere onderdeel van de legenda? Hubs aan de rand van de woonwijken voor bewoners/bezoekers niet gewenst.	
621	Om zoveel geld te steken in een tunnel lijkt mij volledig onnodig en een geldverspilling. Immers er zijn al twee verbindingen binnen de 900m. De smalle straten in Tuindorp zijn niet geschikt voor een extra verkeersstroom van fietsers. Er zijn prima al verbindingen naar de Uithof of het centrum. Voor wandelaars is er meer groen in Overvecht dan in Tuindorp, waar er slechts straten zijn. Hopelijk bekijkt u de situatie nog eens met een wat kritischer blik.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
622	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Wij zijn van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Wij verzoeken u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg delen wij zienswijze met u. Nadat wij zijn ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zullen wij dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stellen wij voor: · De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. · De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. · Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.	De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	· Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. · Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. · Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stellen wij voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide	

Nr.	Reactie	Antwoord
	wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. · De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? · Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. · Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. · Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. · De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. · In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. · Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. · Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. · De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. · Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op	

Nr.	Reactie	Antwoord
	een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. · Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. · In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. · Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	· Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. · De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. · Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stellen wij voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt zijn wij trots op onze wijk en buurt en vinden wij het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denken wij met u mee en stellen wij alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: · De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. · De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische	

Nr.	Reactie	Antwoord
	vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. · De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. · Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	



Omgevingsvisie Overvecht

PlanMER

21 maart 2024

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Verantwoording

Titel	Omgevingsvisie Overvecht, PlanMER
Opdrachtgever	Gemeente Utrecht
Projectleider	Joost de Jong
Auteur(s)	Huub van Geldorp
	Bas Alferink (Goudappel)
	Jacob Keizer (Goudappel)
Tweede lezer(s)	Joost de Jong
	Eefje van Empel
	Sven van den Bos
	Vincent Sanders
	Michiel Wilhelm
	Christiaan Kwantes (Goudappel)
	Cor Koopmans (Goudappel)
	John de Groot (Felixx)
Kenmerk	R001-1289309HLG-V03-efm-NL
Aantal pagina's	253 (exclusief bijlagen)
Datum	21 maart 2024
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale verwerking.
	Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

TAUW bv
Australiëlaan 5
Postbus 3015
3502 GA Utrecht
T +31 30 28 24 82 4
E info.utrecht@tauw.com

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Inhoud

1 Samenvatting 6
1.1 Ontwikkeling omgevingsvisie Overvecht en planMER 6
1.2 Methode planMER 6
1.3 Beschrijving van de onderzoeksalternatieven 7
1.4 Milieueffecten onderzoeksalternatieven 8
1.5 Mitigerende maatregelen 12
1.6 Reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie 13
1.7 Doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie 15
1.8 Aanbevelingen voor het vervolg 24
2 Inleiding 26
2.1 Ontwikkeling omgevingsvisie Overvecht 26
2.2 Waarom een planMER voor de omgevingsvisie van Overvecht? 26
2.3 Beschrijving mer-procedure 27
2.4 Wisselwerking mer en omgevingsvisie (procesbeschrijving) 27
2.5 Opbouw van dit milieueffectrapport 27
3 Omschrijving Overvecht 29
3.1 Ligging van het plangebied 29
3.2 Belangrijkste functies van de wijk 29
3.3 Historische ontwikkeling 31
3.4 Overvecht anno 2023 35
4 Toelichting omgevingsvisie Overvecht 40
4.1 Beleids- en wettelijk kader 40
4.2 Startnotitie omgevingsvisie Overvecht 40
4.3 Uitgangspunten omgevingsvisie Overvecht 41
4.4 Participatie 43
4.5 Masterplan Overvecht Centrum 43
5 Onderzoeksmethode 45
5.1 Onderzoeksthema’s 45
5.2 Referentiesituatie 48
5.3 Onderzoeksalternatieven in het MER 48

5.4 Beoordelingswijze milieueffecten 59
5.5 Beoordelingswijze doelbereik 59
6 Milieueffecten onderzoeksalternatieven 62
6.1 Verkeer 62
6.2 Geluid 85
6.3 Luchtkwaliteit 100
6.4 Natuur en biodiversiteit 112
6.5 Gezondheid 129
6.6 Bodem en water 140
6.7 Klimaatadaptatie 159
6.8 Omgevingsveiligheid 170
6.9 Archeologie en cultuurhistorie 173
6.10 Ruimtelijke kwaliteit 182
6.11 Energie 192
6.12 Circulariteit 199
6.13 CO2-uitstoot 203
6.14 Conclusie milieueffecten 209
7 Mitigerende maatregelen onderzoeksalternatieven 213
7.1 Verkeer 213
7.2 Geluid 213
7.3 Luchtkwaliteit 214
7.4 Natuur en biodiversiteit 215
7.5 Gezondheid 216
7.6 Bodem en water 216
7.7 Klimaatadaptatie 216
7.8 Omgevingsveiligheid 216
7.9 Archeologie en cultuurhistorie 217
7.10 Ruimtelijke kwaliteit 217
7.11 Energie 217
7.12 Circulariteit 217
7.13 CO2-uitstoot 218
7.14 Conclusie mitigerende maatregelen 218

8 Doelbereik van ambities onderzoeksalternatieven 219
8.1 Groen Overvecht 220
8.2 Verbonden Overvecht 221
8.3 Compact Overvecht 223
8.4 Inclusief Overvecht 224
8.5 Toekomstbestendig Overvecht 226
8.6 Vertraagd Overvecht 227
8.7 Conclusie doelbereik 228
9 Conclusie onderzoeksalternatieven 230
9.1 Conclusie milieueffecten 230
9.2 Conclusie mitigerende maatregelen 232
9.3 Conclusie doelbereik onderzoeksalternatieven 233
10 Reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie 235
10.1 Verschillen onderzoeksalternatieven en ontwerp-omgevingsvisie 235
10.2 Gevoeligheidsanalyse ontwerp-omgevingsvisie 241
10.3 Doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie 243
11 Aanbevelingen voor het vervolg 257
12 Leemten in kennis & monitoring en evaluatie 259
12.1 Leemten in kennis en informatie 259
12.2 Aanzet voor monitoring en evaluatie 259

Bijlage 1 Beleids- en wettelijk kader voor de omgevingsvisie
Bijlage 2 Uitdraai NDFF Overvecht
Bijlage 3 AERIUS-berekening alternatief 1: 2029
Bijlage 4 AERIUS-berekening alternatief 1: 2034
Bijlage 5 AERIUS-berekening alternatief 1: 2039
Bijlage 6 AERIUS-berekening alternatief 1: 2040
Bijlage 7 AERIUS-berekening alternatief 2: 2029
Bijlage 8 AERIUS-berekening alternatief 2: 2034
Bijlage 9 AERIUS-berekening alternatief 2: 2039
Bijlage 10 AERIUS-berekening alternatief 2: 2040
Bijlage 11 Green calculation Felixx

1 Samenvatting

In de samenvatting van het planMER van de omgevingsvisie Overvecht wordt eerst kort stilgestaan bij de ontwikkeling van de omgevingsvisie parallel aan het planMER en de wisselwerking tussen beide documenten (paragraaf 1.1). Vervolgens wordt toegelicht welke onderzoeksmethode is toegepast voor het opstellen van het planMER. In paragraaf 1.3 wordt een beschrijving gegeven van de onderzoeksalternatieven. Paragraaf 1.4 en paragraaf 1.5 beschrijven de milieueffecten van de onderzoeksalternatieven en de mitigerende maatregelen om negatieve effecten te beperken. Vervolgens gaat paragraaf 1.6 in op de ontwerp-omgevingsvisie en de milieueffecten daarvan. Paragraaf 1.7 beoordeelt het doelbereik van de omgevingsvisie en paragraaf 1.8 geeft aanbevelingen voor het vervolg.

1.1 Ontwikkeling omgevingsvisie Overvecht en planMER

Eind 2022 is de gemeente Utrecht gestart met het opstellen van een omgevingsvisie voor de wijk Overvecht. Een omgevingsvisie is de integrale langetermijnvisie van een bestuursorgaan voor de hele fysieke leefomgeving en haar grondgebied. De omgevingsvisie is, onder de Omgevingswet, een verplicht instrument voor het Rijk, provincies en gemeenten. In de omgevingsvisie Overvecht komt beleid voor thema's zoals groen, vervoer, verdichting en het klimaat te staan voor alle (bouw)plannen in Overvecht tot 2040.

De omgevingsvisie Overvecht stelt dus kaders voor de ontwikkeling van de wijk. Deze ontwikkelingen kunnen (mogelijke) relevante milieugevolgen hebben. Om die reden is de omgevingsvisie Overvecht plan-mer-plichtig: dit betekent dat er een planMER1 moet worden opgesteld om de mogelijke effecten van de ontwikkelingen te onderzoeken en in beeld te brengen. Om (mogelijke) relevante milieugevolgen tijdig in beeld te brengen en een onderdeel te maken van het ontwerpproces van de omgevingsvisie, is er gekozen voor een iteratief proces tussen de omgevingsvisie en het planMER. Dit betekent dat het planMER niet is opgesteld nadat de omgevingsvisie klaar was, maar dat het onderzoek met tussenfases en in overleg met het ontwerpteam van de gemeente Utrecht is opgesteld. Op die manier zijn (mogelijke) relevante milieugevolgen in een vroeg stadium aangekaart om sturing te geven aan de omgevingsvisie. Er is om die reden gewerkt met meerdere tussenversies van de omgevingsvisie, die door TAUW en Goudappel geanalyseerd zijn. Dit planMER legt verslag van de effecten van de onderzoeksalternatieven en van de ontwerp-omgevingsvisie.

1.2 Methode planMER

Voor het planMER is gekozen om twee onderzoeksalternatieven voor de omgevingsvisie te onderzoeken: gebundelde verdichting met een HOV-as en gespreide verdichting met een fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht. Beide onderzoeksalternatieven komen voort uit de opgaven en ambities geformuleerd in de Uitgangspuntennotitie omgevingsvisie Overvecht en zijn als volwaardige opties in het planMER onderzocht. Dit betekent dat voor beide onderzoeksalternatieven in beeld is gebracht wat de te verwachten milieueffecten zijn, eventuele mitigerende maatregelen om deze te voorkomen en wat het doelbereik van de omgevingsvisie is

met gebundelde verdichting met HOV-as of gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht.

Naarmate het proces rond de omgevingsvisie vorderde is door de gemeente, mede op basis van de resultaten uit de participatie, verder gewerkt met het eerste onderzoeksalternatief: gebundelde verdichting met HOV-as. In dit planMER is met een reflectie op de uiteindelijke omgevingsvisie in beeld gebracht wat de te verwachten milieueffecten zijn en wat hiervan het doelbereik is. In de onderstaande twee paragrafen worden de resultaten qua milieueffecten en doelbereik van beide onderzoeksalternatieven gepresenteerd, en de reflectie op het milieueffect en doelbereik van het voorkeursalternatief (de ontwerp-omgevingsvisie). Voor de beoordeling van het doelbereik wordt aangesloten bij de ambities uit de uitgangspuntennotitie van de Omgevingsvisie Overvecht. De ambities zijn: Groen Overvecht, Verbonden Overvecht, Compact Overvecht, Inclusief Overvecht, Toekomstbestendig Overvecht en Vertraagd Overvecht. De uitgangspuntennotitie omgevingsvisie Overvecht is op 16 mei 2023 vastgesteld door de gemeenteraad van Utrecht.

1.3 Beschrijving van de onderzoeksalternatieven

Beide alternatieven gaan uit van een verdichting van 7.000 woningen en 4.300 arbeidsplaatsen. De alternatieven verschillen van elkaar in de mobiliteitsstructuur en de plekken waar de verdichting plaatsvindt.

Alternatief 1

Dit alternatief gaat uit van een centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto- en HOV waarbij er wordt ingezet op de totale mobiliteitstransitie. De hiërarchie speelt binnen dit wegennet een grote rol. Vanuit een centrale sterk verdichte as door het hart van Overvecht wordt maximaal ingezet op het gebruik van het OV waarbij de Carnegiedreef als centrale as een belangrijke rol gaat vervullen. Dit alternatief zet in op autoluwe woonstraten waarbij autoverkeer met behulp van ‘knips’ naar de ontsluitingswegen geleid gaat worden.



Figuur 1.1 Verdichting in alternatief 1 (bron: PosadMaxwan)



Figuur 1.2 Verdichting in alternatief 2 (bron: PosadMaxwan)

Alternatief 2
In dit alternatief verspreidt de verdichting zich over verschillende delen van Overvecht. De bestaande wijkstructuur is hierbij het uitgangspunt. Deze variant gaat uit van een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. De auto maakt in dit alternatief gebruik van de bestaande verkeerstructuur.

1.4 Milieueffecten onderzoeksalternatieven

In tabel 1.1 staat een overzicht van de milieueffecten van de onderzoeksalternatieven. De effecten die het meeste opvallen lichten wij hieronder toe.

Mobiliteit
Alternatief 1 zorgt er voor dat er relatief meer verkeer zich verplaatst van wegen in de buurten naar de gebiedsontsluitende wegen. Dit heeft ook een positief effect (+) op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de buurten. Doordat er in alternatief 2 zowel verkeer in de woonstraten blijft rijden, en de gebiedsontsluitingswegen drukker worden met als gevolg dat de oversteekbaarheid verslechtert, heeft alternatief 2 een negatief effect op de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie.

Beide alternatieven hebben een negatief effect op de doorstroming op kruispuntniveau. De gebiedsontsluitende wegen van Overvecht (Einsteindreef, Brailledreef, Franciscusdreef) worden in de autonome situatie (zonder de plannen uit de omgevingsvisie) al drukker. Het extra verkeer als gevolg van de verdichting van Overvecht zorgt ervoor dat er met name op de kruispunten van de Einsteindreef en Franciscusdreef problemen ontstaan met de doorstroming op kruispuntniveau.

Geluid
Langs de Franciscusdreef, de Rio Brancodreef, de Einsteindreef en de aansluitende inprikker Zamenhofdreef worden bij alternatief 1 significante toenames van geluidbelasting verwacht als gevolg van grote toenames van het aantal verkeersbewegingen. Langs deze wegen is al sprake van een relatief hoge geluidsbelasting (geluidsklasse 60-65 dB) op de eerstelijns bebouwing. Daarnaast worden bij alternatief 1 er circa 900 nieuwe woningen gerealiseerd binnen de

geluidscontouren van het spoorweglawaai. Bij alternatief 2 zijn er op de Einsteindreef en de aansluitende inprikkers ook significante toenames van geluidsbelasting te verwachten, maar op de Franciscusdreef niet. Bij alternatief 2 worden er circa 350 woningen binnen de zone van het spoorweglawaai gerealiseerd.

Groen
Het verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2 in de hoeveelheid groen die kan worden gerealiseerd is beperkt (circa 41 ha versus circa 45 ha). In de uitgangspuntennotitie staat een beoogde groenopgave van 80 ha. Deze wordt in beide onderzoeksalternatieven dus niet gehaald. In de uitwerking van de omgevingsvisie is daarom onderzocht welke extra mogelijkheden er zijn om de groenopgave wel te halen. Hieruit blijkt dat het weghalen van parkeerplaatsen in de woonstraten bepalend is voor het halen van de groenopgave. Bij het weghalen van 25% van de parkeerplaatsen kan 6,6 ha groen gerealiseerd worden, bij 50% 10,6 ha en bij 75-100% 14,6 ha.

Natuur
Beide alternatieven zorgen als gevolg van de toename van verkeer voor een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in de omgeving. Het grootste effect is op Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen (0,24 mol/ha/jaar in 2039). Er is geen significant verschil in effecten tussen alternatief 1 en alternatief 2. Omdat de omgevingsvisie als één project is doorgerekend zijn de depositiewaarden bijzonder hoog. In realiteit zal de woningbouw in Overvecht bestaan uit diverse kleinere projecten.

De grote druk op de wijk als gevolg van de bouw van de extra woningen en de sloop van bestaande woningen zorgen ervoor dat voor beide alternatieven een negatief effect wordt verwacht voor beschermde soorten als gevolg van de omgevingsvisie (-). Het toe te voegen groen compenseert dit, maar heft het effect naar verwachting niet geheel op

Gezondheid
Gezondheid is beoordeeld op basis van de mate waarin de omgeving sport en beweging bevordert, het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) en de aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting. Alternatief 2 wordt beter dan alternatief 1 beoordeeld. In alternatief 2 worden meer groen-blauwe routes toegevoegd dan in alternatief 1. In alternatief 2 is ervan uitgegaan dat er gespreid verdicht gaat worden. Waardoor op meer plekken woningen en maatschappelijke voorzieningen worden gerealiseerd. Er komen daardoor ook meer plekken voor ontmoeting in de wijk. De verdichting in alternatief 1 resulteert in een compactere buitenruimte, waardoor minder ruimte is voor o.a. groen-blauwe routes in deze buurten dan in alternatief 2. Door gespreid te verdichten in alternatief 1, kan de verdichting in geheel Overvecht beter samengaan met het vergroenen van de buitenruimte.

Omgevingsveiligheid
De gemeente Utrecht gaat onder de omgevingsvisie de woningdichtheid in de gehele wijk Overvecht Overschrijding van de het groepsrisico zal door de toegenomen woningdichtheid in een toekomstige situatie waarschijnlijker zijn. Bij daadwerkelijke realisatie van nieuwbouwplannen in

Overvecht nabij potentiële risicobronnen dient expliciet aandacht voor omgevingsveiligheid te zijn. Er is daarbij geen verschil tussen alternatief 1 en 2.

Ruimtelijke kwaliteit
In alternatief 2 wordt gespreid verdicht zodat de totale toename van het aantal woningen gelijkmatig door Overvecht wordt toegevoegd. Hiermee worden in meer buurten ingrepen gedaan, wat effect kan hebben op de structuur van Overvecht. Het effect van de omgevingsvisie in alternatief 2 op de structuur van Overvecht is naar verwachting negatief ten opzichte van de referentiesituatie. Alternatief 1 heeft een neutraal effect op de ruimtelijke kwaliteit. De gebieden waar verdicht wordt zullen meer hoogstedelijk aanvoelen dan de woongebieden.

CO2-uitstoot
Sloop- en bouwwerkzaamheden hebben bij zowel alternatief 1 en 2 een sterke toename aan CO2 uitstoot tot gevolg. De verbetering van openbaar vervoer heeft bij beide alternatieven een positief effect op de CO2 uitstoot. Bij alternatief 1 is er een positiever effect door het ontmoedigen van gemotoriseerd verkeer.

Overige thema's
Voor de thema's bodem en water, klimaatadaptatie, cultuurhistorie en archeologie, energie en circulariteit zijn de alternatieven gelijk beoordeeld. De effecten op bodem en water en klimaatadaptatie zijn overwegend positief. De vervangingsopgave gaat helpen de afvalwaterstromen te scheiden door een gescheiden systeem en daarnaast kan we de afvoercapaciteit, afvoerend oppervlak en straatprofiel aanpassen waardoor de kans op wateroverlast afneemt.

De uitwerking van de onderzoeksalternatieven is nog te abstract om te kunnen uitsluiten dat cultuurhistorische waarden worden aangetast. Daarnaast is geconstateerd dat de verdichtingsgebieden deels in een gebied met een archeologische verwachting liggen.

Als gevolg van de toename van het aantal woningen in de wijk neemt het totale energieverbruik toe. Om aan deze energievraag te voldoen is circa 9-10 MW aan vermogen (3 grote windmolens of 33 ha zonneveld) nodig buiten Overvecht.

Tabel 1.1 Milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Verkeer	Verkeersafwikkeling	Verschuiving van autoverkeer	+	-
	Kruispunten	Doorstroming op kruispuntniveau	-	-
	Wijze van verplaatsing	De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	+	+
	Routes fiets en voetganger	Kwaliteit van langzaam verkeerroutes	+	+
	Verkeersveiligheid	*Verkeersveiligheid*	+	-
Geluid	Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting	-	0

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
		wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)		
	Geluidhinder railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	-	0
	Geluidhinder industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	--	--
	Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	--	-
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	-
Natuur en biodiversiteit	Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	-	-
	Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	0	0
		Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	--	--
	Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	0	0
Gezondheid	Sport en bewegen	Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	+	++
	Groen in het gebied	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	+	+
	Sociale cohesie	Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	+	++
Bodem en water	Bodemkwaliteit	Aanwezigheid van bodemverontreinigingen	+	++
	Ondergronds ruimtegebruik	Intensiviteit gebruik ondergrond	-	-
	Grondwater	Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	0	0
	Waterkwaliteit	Impact bebouwing op waterkwaliteit	+	+
	Waterkwantiteit	Impact bebouwing op waterkwantiteit	+	+
	Waterveiligheid	Overstromingsrisico	0	0
Klimaatadaptatie	Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	0	0
	Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	+	+
	Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	+	+
Omgevingsveiligheid	Omgevings-veiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	-	-

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologie	Behoud archeologische waarden	-	-
	Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	0	0
Ruimtelijke kwaliteit	Belevingswaarde	Structuur	0	-
		Identiteit	+	+
		Herkenbaarheid	0	0
	Gebruikswaarde	Samenhang	+	0
		Diversiteit aan functies en aanbod	++	+
		Bruikbaarheid	+	+
Energie	Energietransitie	Aandeel duurzame energie	+	+
		Totaal energieverbruik	-	-
Circulariteit	Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	+	+
CO2-uitstoot	CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	--	--
		Sloop- en bouwwerkzaamheden	--	--
		Openbaar vervoer	+	+
		Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	++	+
		Verduurzamen woningen	+	+

1.5 Mitigerende maatregelen

Voor indicatoren waar naar verwachting sprake is van negatieve milieueffecten zijn mitigerende maatregelen uiteengezet. De mitigerende maatregelen zijn:

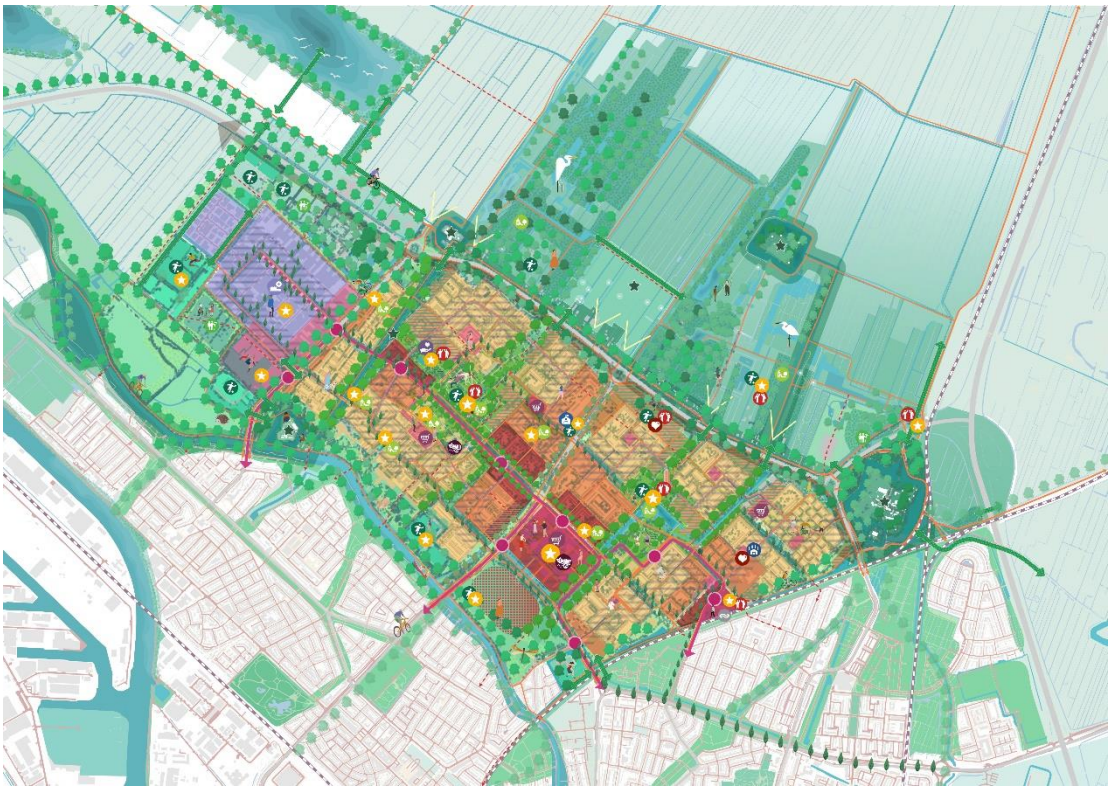
- Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen in Overvecht is de meest effectieve maatregel om de hoeveelheid verkeer in Overvecht te verminderen en de problemen met de doorstroming te verkleinen.
- Geluidwerende maatregelen aan de woningen zijn de meest effectieve maatregel om geluidbelasting voor nieuwe bewoners te beperken. Maatregelen aan de bron (stil asfalt) of overdrachtsmaatregelen (bijvoorbeeld geluidsschermen) zijn beperkt effectief of stedenbouwkundig niet in te passen.
- Natuurinclusief ontwerpen is een mitigerende maatregel om negatieve effecten op beschermde soorten als gevolg van de nieuwbouw te voorkomen. Ontwerponderdelen waaraan kan worden gedacht zijn groene daken, vogelvriendelijke gevels, vleermuiskasten, insectenhotels en inheemse plantentuinen.
- Om de nadelige effecten op grondwater te beperken kan bij de realisatie van woningen worden gekozen voor maatregelen om waterinfiltratie te bevorderen. Zo kunnen op specifieke locatie infiltratiesystemen worden aangelegd om water beter vast te houden. Ook kan er worden gekozen voor permeabele materialen in de bebouwing en op de grond om de infiltratie van water te bevorderen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan inritten en parkeerplaatsen die in halfverharding worden aangelegd.
- Om eventuele aantasting van archeologische en cultuurhistorische waarden te voorkomen, is het in acht nemen van de verschillende beschermingsregimes een belangrijke mitigerende maatregel. Door bestaande waarden als ontwerpuitgangspunt te

nemen kunnen ruimtelijke ontwerpen ook de aanwezige cultuurhistorische waarden versterken.

- Bij een hogere verdichting, en daarmee meer stapeling van woningen, wordt het moeilijker om energieneutraal te bouwen. Zo is er minder dakoppervlak beschikbaar om zonne-energie op te wekken. Dit betekent dat Overvecht voor een groter deel afhankelijk is van energie die buiten de wijk is opgewekt. Een maatregel die kan bijdragen is zonnepanelen op de gevel.
- Om mogelijk negatieve effecten op circulariteit te verminderen kan worden ingezet op het opzetten van lokale en regionale grondstoffencorridor en gebruik worden gemaakt van biobased materialen.
- De gemeente Utrecht kan verschillende mitigerende maatregelen nemen om de CO2-uitstoot te verminderen. Dit kan bijvoorbeeld door het stimuleren van elektrisch vervoer, door bovenop de autonome elektrificatie van het wagenpark, nog extra laadpalen te plaatsen en deze energie lokaal op te wekken. Hierdoor kan het wagenpark schoner worden. Ook kan de gemeente de CO2-uitstoot ten gevolge van afvalverwerking minimaliseren. Opties hiervoor zijn het in de hand werken van recyclen.

1.6 Reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie

Nadat de beoordeling van de onderzoeksalternatieven is uitgevoerd, is een ontwerp-omgevingsvisie opgesteld. De ontwerp-omgevingsvisie sluit het meest aan bij alternatief 1. Deze paragraaf geeft daarom aan in hoeverre de effectbeoordeling van de omgevingsvisie afwijkt van alternatief 1.



Figuur 1.3 Visiekaart ontwerp-omgevingsvisie Overvecht (bron: Posad Maxwan)

In de ontwerp-omgevingsvisie is gekozen voor een verdichtingsstrategie die het meest lijkt op die van onderzoeksalternatief 1. In de ontwerp-omgevingsvisie is de hoogste bebouwingsdichtheid te vinden rond de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef, de straten waar ook de HOV-verbinding overheen loopt. Daarnaast krijgen ook de Einsteindreef en de Brailledreef een hoge bebouwingsdichtheid. Ook bij het treinstation Utrecht Overvecht wordt in hoge dichtheid gebouwd. Op het bedrijventerrein Overvecht worden geen woningen toegevoegd. Naarmate men meer naar de randen van Overvecht beweegt neemt de bebouwingsdichtheid af: via stedelijke overgangszones komt men in Overvechtse buurten met lagere bebouwingsdichtheden. De ontwerp-omgevingsvisie gaat uit van de realisatie van minimaal 5.000 woningen en minimaal 3.000 arbeidsplaatsen en is daarmee lager dan in de onderzoeksalternatieven.

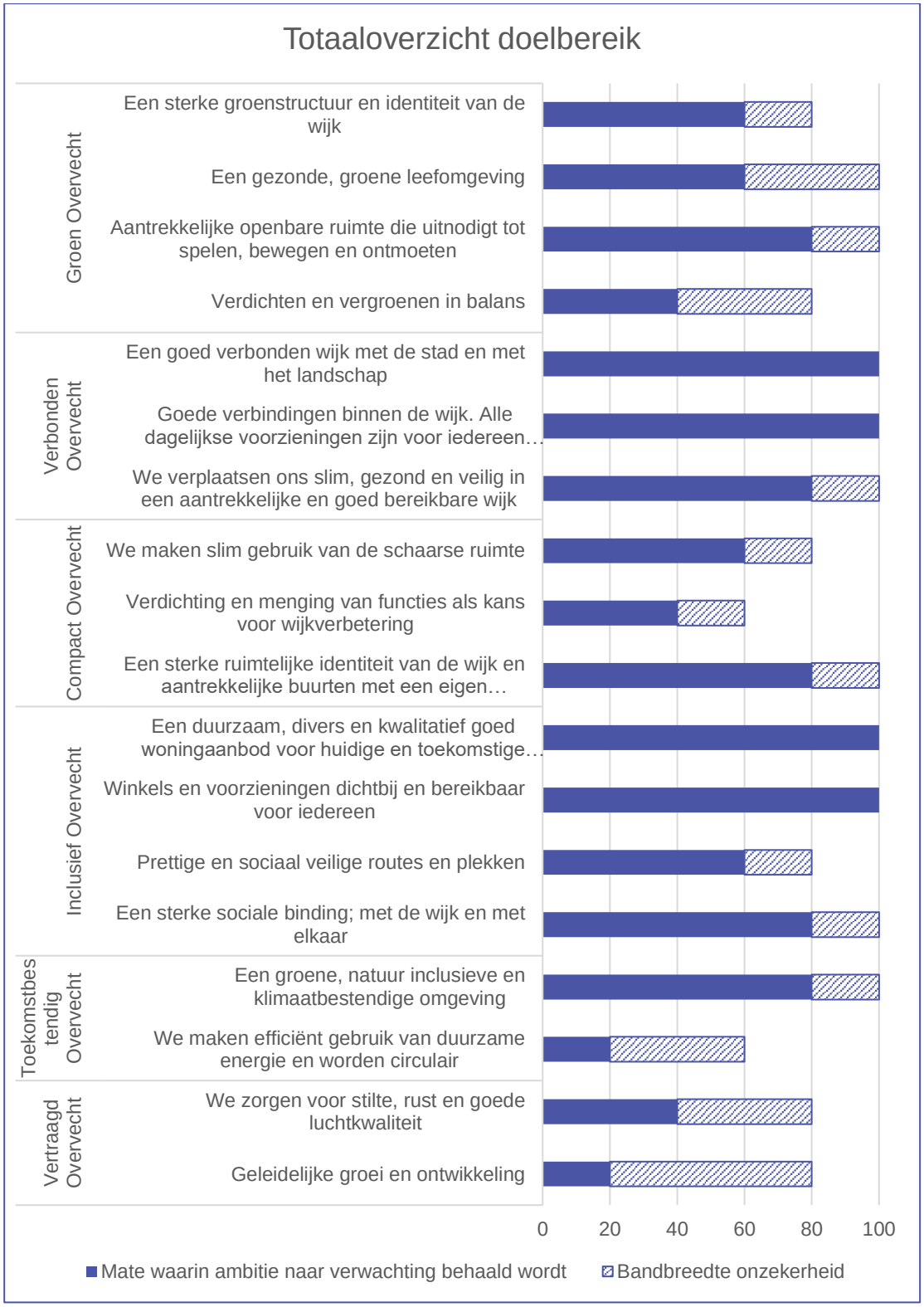
Om een beeld te krijgen van het effect van de ontwerp-omgevingsvisie is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Hierbij is op hoofdlijnen gekeken naar het verschil tussen onderzoeksalternatief 1 en de ontwerp-omgevingsvisie. De belangrijkste verschillen in effecten zijn:

- In de ontwerp-omgevingsvisie wordt een groter oppervlak park en landschappelijke verbindingen gerealiseerd. Dit zorgt voor een toename van de mogelijkheden voor de groei en het voortbewegen van planten en dieren. In combinatie met het gegeven dat 2.000 woningen minder worden gerealiseerd in vergelijking met onderzoeksalternatief 1, zorgt ervoor dat naar verwachting een minder negatief effect optreedt. Door minder verkeersbewegingen zal ook leiden tot een lagere stikstofdepositie dan bij onderzoeksalternatief 1. Dit betekent niet dat een neutraal effect wordt verwacht voor natuur. De impact van 5.000 woningen en extra arbeidsplaatsen op beschermde soorten en biodiversiteit is hiervoor simpelweg te groot.
- De grootste afname van woningen zit bij Bedrijvengebied Overvecht, waar in de ontwerp-omgevingsvisie geen woningen komen in tegenstelling tot onderzoeksalternatief 1. De effecten op verkeer in de wijk in de ontwerp-omgevingsvisie zijn veelal iets minder negatief door de afname van 2.000 woningen en 700 arbeidsplaatsen. De oversteekbaarheid van de brede dreven verbetert mogelijk wel. Qua verkeersintensiteiten zijn de grootste afnames te verwachten op de Franciscusdreef, aangezien er bij het Bedrijvengebied Overvecht geen woningen komen in de ontwerp-omgevingsvisie (in tegenstelling tot onderzoeksalternatief 1). Echter, aangezien de kruispuntbelasting in de autonome situatie gelijk is aan onderzoeksalternatief 1 zal dit niet veel veranderen. In de rest van Overvecht zullen de effecten als gevolg van het mindere aantal nieuwe woningen en arbeidsplaatsen ten opzichte van onderzoeksalternatief 1 ook beperkt zijn.
- De ontwerp-omgevingsvisie gaat uit van minder woningen, maar een groot aandeel van deze woningen komt wel nog steeds op plekken met een hoge geluidsbelasting of potentieel meer risico’s voor omgevingsveiligheid. Voor de thema’s geluid en omgevingsveiligheid verandert de beoordeling ten opzichte van onderzoeksalternatief 1 daarom niet.

- In de ontwerp-omgevingsvisie wordt er meer groen toegevoegd dan in alternatief 1. De bandbreedte voor de hoeveelheid toe te voegen groen is circa 6,6 ha – 14,6 ha en is afhankelijk van hoeveel parkeerplaatsen uit de woonstraten worden verwijderd.
- Voor de overige thema's is er geen verschil in de effectbeoordeling tussen de ontwerp-omgevingsvisie en alternatief 1.

1.7 Doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie

Om het bereiken van de doelen van de ontwerp-omgevingsvisie te beoordelen, wordt in deze paragraaf gekeken naar de verwachte mate waarin de ambities uit de uitgangspuntennotitie worden gerealiseerd. Het doelbereik is gevisualiseerd aan de hand van grafieken, waarmee in één oogopslag te zien is in hoeverre de ambities naar verwachting worden behaald en welke mate van onzekerheid daarbij komt kijken.



Figuur 1.4 Totaaloverzicht van de doelbereikgrafieken voor de zes ambitiethema's in de uitgangspuntennotitie (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

Tabel 1.2 Doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
Groen Overvecht	Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk	Op basis van de groenkaart in de ontwerp-omgevingsvisie kan worden gesteld dat het groene karakter van Overvecht wordt behouden en lokaal wordt versterkt. Op verschillende plekken in de wijk wordt extra groen toegevoegd. Op de Einsteindreef wordt, ter hoogte van Overvecht Centrum, een deel van de hoofdgroenstructuur bebouwd. Ook wordt op de Winterboeidreef, Carnegiedreef, Ankaradreef en bij de Vechtse Banen gebouwd in buurtgroen. Dit kan zorgen voor een beperking van het doelbereik voor deze ambitie. De ontwerp-omgevingsvisie benoemd dat het verloren groen hier gecompenseerd wordt, wat blijkt uit de totale hoeveelheid groen in de wijk in de omgevingsvisie wordt toegevoegd. Structuren worden ook versterkt, als zichtbaar op de Carnegiedreef en in Bedrijvengebied Overvecht. Daarnaast wordt water in Overvecht beter met elkaar verbonden. Dit geldt ook voor de groene gebieden aan weerszijden van de NRU. Hier worden nieuwe verbindingen gerealiseerd. Of hiermee ook een grotere biodiversiteit wordt gerealiseerd is nog de vraag, aangezien de verdichtingsopgave in de wijk verstorend werkt voor veel diersoorten.
	Een gezonde, groene leefomgeving	In de uitgangspuntennotitie is opgenomen dat in de omgevingsvisie meer groen moet worden gerealiseerd. Zo moet het Noorderpark met 22 hectare groeien, Natuurgebied Zuilen met 25 hectare, de groenblauwe routes met 10 hectare en buurt- en wijkgroen met 23 hectare. Dit betreft een totale groenopgave van 80 hectare. Om te weten of voldaan wordt aan deze groenopgave zijn berekeningen uitgevoerd in verschillende vergroeningsscenario's (minimaal, gemiddeld, maximaal). In de scenario's is gerekend aan minder parkeren, een minimaal trottoir en/of smallere straten. De ontwerp-omgevingsvisie gaat uit van een gemiddeld vergroeningsscenario waarin 74,5 hectare groen wordt toegevoegd. Dit betekent dat de groenopgave verregaand, maar niet geheel wordt gehaald. Daarbij speelt een stevige mate van onzekerheid in hoeverre de groenopgave wordt gehaald. De vergroeningskansen hangen sterk samen met het

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		aantal parkeerplaatsen op straat. Bij het weghalen van 25% van de parkeerplaatsen kan 6,6 ha groen gerealiseerd worden, bij 50% 10,6 ha en bij 75-100% 14,6 ha (zie verder bijlage 11: Landschap groenberekening, Felixx).
	Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten	In Overvecht komt met de omgevingsvisie meer ruimte om te spelen. Hiervoor wordt verspreid door de wijk ruimte gemaakt. Omdat geen concrete locaties worden aangewezen voor specifieke speelfuncties kan niet worden aangetoond dat de afstanden van recreatiemogelijkheden altijd passend zijn. Door de versterking en toename van het groen in de wijk wordt Overvecht geschikter voor een ommetje door de wijk. De aanwijzing van verschillende locaties voor sport zorgt ervoor dat Overvecht met de omgevingsvisie naar verwachting een gunstige bijdrage kan leveren aan de stedelijke sportopgave.
	Verdichten en vergroenen in balans	In de ontwerp-omgevingsvisie komt niet terug dat voor elke nieuwe woning een boom wordt geplant. Of deze deelambitie bereikt wordt is dus nog de vraag. Wel is met de keuzes in de ontwerp-omgevingsvisie te stellen dat Overvecht op zoveel mogelijk plekken gaat vergroenen. Een goed voorbeeld hiervan is Bedrijvengebied Overvecht. Hier wordt stevig vergroend ten opzichte van de huidige situatie. Wel dient hier nog samenwerking te worden gezocht met de ondernemers, omdat de gemeente hier geen eigenaar is van de grond. Het is de vraag of deze ondernemers parkeerplaatsen willen vervangen voor groen. Overigens staat een groot deel van de parkeerplaats bij kunstijsbaan De Vechtsebanen al op de Actualisatiekaart Groenstructuur Visie 2030 van de gemeente als Stedelijke groenstructuur getekend en is dit in werkelijke situatie (begin 2024) nog een verharde parkeerplaats. In de uitgangspuntennotitie is de ambitie uitgesproken niet te bouwen in de hoofdgroenstructuur. Dit gebeurt echter wel. Wel is het aannemelijk dat hiervoor voldoende kwalitatief groen op andere plekken wordt gerealiseerd in de vorm van groenblauwe structuren.
Verbonden Overvecht	Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap	In de ontwerp-omgevingsvisie worden nieuwe routes over het spoor, de NRU en de Vecht voorzien. Ook de landschappelijke structuren vanuit het Noorderpark lopen

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		redelijk goed door de wijk tot aan de Vecht. Met de keuze voor een HOV-as door de wijk zal deze ambitie naar verwachting tot stand komen met de ontwerp-omgevingsvisie.
	Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar.	De ontwerp-omgevingsvisie geeft een idee waar voorzieningen worden behouden en gerealiseerd. Op basis van de voorzieningenkaart kan worden gesteld dat voorzieningen goed bereikbaar zijn voor alle buurten in Overvecht. Zo blijven in de ontwerp-omgevingsvisie de dagelijkse voorzieningen op loopafstand bereikbaar (“10-minuten-stad”). Ook worden enkele barrières in de wijk met de ontwerp-omgevingsvisie verminderd of mogelijk zelfs opgeheven. Een voorbeeld hiervan is het omvormen van de Brailledreef en Einsteindreef als stadsboulevard. Een van de uitgangspunten daarbij is dat de oversteekbaarheid wordt verbeterd.
	We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk	Op basis van de ontwerp-omgevingsvisie kan worden gesteld dat lopen, fietsen en openbaar vervoer prioriteit krijgen boven de auto. Deze modaliteiten groeien ook sterk in onderzoeksalternatief 1, die het meest op de ontwerp-omgevingsvisie lijkt. Buurtstraten worden onder de omgevingsvisie heringericht en de maximumsnelheid wordt hier verlaagd naar 15 kilometer per uur. Ook wordt betaald parkeren ingevoerd en wordt het aantal parkeerplaatsen verminderd. Desondanks blijft het autogebruik nog relatief hoog als de modal split van onderzoeksalternatief 1 voor de ontwerp-omgevingsvisie als referentie wordt genomen. Over elektrisch laden worden in de ontwerp-omgevingsvisie geen uitspraken gedaan. Om te zorgen voor voldoende laadpalen heeft Gemeente Utrecht echter al beleid voor de hele gemeente met het Strategisch plan laadinfrastructuur en de uitwerking daarvan in het Plan laadinfrastructuur Utrecht 2030.
Compact Overvecht	We maken slim gebruik van de schaarse ruimte	Door middel van verdichten op strategische locaties, het optoppen van bestaande woningen en appartementencomplexen en functiemenging wordt gehoor gegeven aan de ambitie om slim met schaarse ruimte om te gaan, en zoveel mogelijk ruimte te reserveren voor groen. Over ondergrondse ordening zijn in de ontwerp-omgevingsvisie geen plannen of kaders opgenomen. Dit is echter al beschreven in het bestaand

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		beleid in Visie Water & Riolering (2002). Het gebruik van leegstaande (kantoor)gebouwen wordt ook niet benoemd. Ditzelfde geldt voor het gebruik van gevels voor energieopwekking. Het gebruik van garageboxen, in de ontwerp-omgevingsvisie onder de noemer van gesloten plinten, wordt wel toegelicht. Ook wordt voor bepaalde nieuwe gebouwen, zoals de nieuwe VO-school, benoemd hoe deze multifunctioneel worden ingezet.
	Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering	Met 5.000 nieuwe woningen in Overvecht onder de ontwerp-omgevingsvisie wordt de wijk stevig verdicht. Bestaande, gesloten plinten worden nieuw leven ingeblazen door ruimte te creëren voor wonen, werken en diverse voorzieningen zoals detailhandel en horeca. Wonen en werken is in de ontwerp-omgevingsvisie in balans. Naast de 5.000 woningen moeten er minimaal 3.000 extra arbeidsplaatsen in de wijk komen. Het mengen van functies kan wel leiden tot overlast van geur en stof en geluidhinder. Zo zijn woningen ingetekend naast de RWZI, het spoor en de HWC in Overvecht Centrum. Dit betreffen drie potentiële hinderbronnen. Ook woningen aan drukke wegen (Einsteindreef en Zamenhofdreef) kunnen hinder ondervinden aan stof en geluidhinder van voertuigen.
	Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt herhaaldelijk aandacht besteed aan zowel de cultuurhistorische waarden in Overvecht. Ook wordt stilgestaan bij het aanwezige UNESCO werelderfgoed. Nieuwe functies dienen te passen bij de cultuurhistorische waarden, waardoor deze niet extra onder druk komen te staan. Wel is het Noorderpark nog genoemd als zoekgebied voor windenergie. Dit is minder concreet dan focusgebieden, zoals deze in de RES worden genoemd, maar laat zien dat er nog wel rekening dient te worden gehouden met een mogelijk conflicterende functie. Andere mogelijkheden voor het Noorderpark zoals sportvoorzieningen moeten nog onderzocht worden. De ontwerp-omgevingsvisie benoemt dat bij ontwikkelingen in het Noorderpark de waarden van het UNESCO Werelderfgoed niet aangetast moeten aantasten. Er wordt verder in de ontwerp-omgevingsvisie benoemd dat deze waarden gekoesterd en versterkt worden, maar niet toegelicht hoe. Door per buurt gedetailleerder in te gaan

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		op de voorziene ontwikkelingen onder de omgevingsvisie ontstaat een duidelijk beeld waarmee het bestaande herkenbare karakter van de buurten behouden blijft. Hoe diversiteit en herkenbaarheid tussen de parken in Overvecht wordt geborgd wordt niet benoemd, waardoor het doelbereik hier beperkter is. De plannen voor Bedrijvengebied Overvecht maakt het wel kansrijk dat de ambities uit de uitgangspuntennotitie worden behaald. De ambitie is dat Bedrijvengebied Overvecht aantrekkelijker en duurzamer wordt en verdicht. Dit wordt in de ontwerp-omgevingsvisie met een speciale kaart voor het gebied toegelicht. De gemeente wil hier bestaande bedrijven clusteren in minder gebouwen, gedeelde parkeervoorzieningen realiseren, meer groen en voorzieningen toevoegen.
Inclusief Overvecht	Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woningaanbod voor huidige en toekomstige bewoners	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt benoemd dat de bij te bouwen woningen met name middeldure huur en koop zal zijn. Op die manier neemt de diversiteit in de wijk toe, maar blijft het aanbod sociale huur in Overvecht gelijk. Ook wordt gebouwd aan gemeenschappen door ruimtes te reserveren voor collectieve voorzieningen en geen anonieme woningtoegangen te realiseren. Daarnaast worden er in de wijk specifieke woonvormen voor bepaalde doelgroepen ontwikkeld, zoals wooncoöperaties. Desondanks is er onzekerheid in welke mate dit doel wordt gehaald. Dit wijk zal immers gefaseerd worden ontwikkeld en het aanbod en de type woningen zijn onder meer afhankelijk van ontwikkelingen rond bouwtempo, fluctuaties in grondstofprijzen, rentestanden en stikstofproblematiek.
	Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen	In de ontwerp-omgevingsvisie worden winkels en voorzieningen voor onderwijs, zorg, cultuur, welzijn, sport en vrije tijd zijn verspreid over de wijk. Met name waar woningen bijkomen wordt ook ruimte gereserveerd voor voorzieningen. Dit gebeurt met name in het centrum van de wijk, rond de Carnegiedreef en Winkelcentrum Overvecht. Dit wordt hiermee het kloppend hart van de wijk, zonder dat belangrijke maatschappelijke voorzieningen in de buurten verloren gaan.
	Prettige en sociaal veilige routes en plekken	Met de plannen in de ontwerp-omgevingsvisie is het aannemelijk dat de sociale veiligheid in de wijk toeneemt, waarmee de ambitie in de uitgangspuntennotitie wordt

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		behaald. Zo wordt gewerkt aan de herkenbaarheid van routes en meer functiemenging, zodat op verschillende momenten van de dag meer 'ogen op straat' zijn. Hierbij moet worden opgemerkt dat de beleefde sociale veiligheid in Overvecht in de referentiesituatie erg laag is. De menselijke maat wordt behouden door de grote verdichtingslocaties langs wegen met brede straatprofielen te realiseren, zoals op de Carnegiedreef. Doordat hier ook een knip in de autostructuur komt neemt de verblijfskwaliteit en leefbaarheid hier ook toe.
	Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar	Door ontmoetingsplaatsen te realiseren in de openbare ruimte, waarbij met name aandacht is voor de parken en het buurtgroen, is de kans dat de sociale binding tussen bewoners en de wijk toeneemt. Een voorbeeld zijn de plannen voor park de Gagel. Zo veranderen in het park de bestaande sport- en spelvoorzieningen tot kwalitatief hoogwaardige plekken. Hierbij wordt rekening gehouden met de wensen van verschillende leeftijdsgroepen (0-8 jaar, 8-12 jaar en volwassenen). Deze plekken dragen zo bij aan de gemeenschapszin en stimuleren ontmoeting. Ook het buurtgroen, waar zelfbeheer en samen ontwerpen als mogelijkheden voor betrokken bewoners wordt geopperd, dragen bij aan binding met de wijk. Desondanks is het erg onzeker hoe de sociale binding met de wijk en met elkaar uit zal pakken. Dit is sterk afhankelijk van sociaal-maatschappelijk en sociaal-economische factoren waar je met een omgevingsvisie geen invloed op hebt.
Toekomstbestendig Overvecht	Een groene, natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt benoemd dat versteende buurten in Overvecht worden vergroend. De vergroening van Overvecht wordt veel benoemd en duidt er op dat in de wijk in de toekomst meer water kan worden vastgehouden, waarmee droogte naar verwachting minder voorkomt. Ook neemt hittestress hierdoor naar verwachting af. Schade als gevolg van hevige neerslag wordt in de ontwerp-omgevingsvisie niet benoemd. De deelambitie in de uitgangspuntennotitie, om afvalwaterstromen te scheiden, komt in de ontwerp-omgevingsvisie aan bod onder circulariteit: bij het vervangen van het bestaande rioolsysteem wordt een gescheiden rioolsysteem aangelegd. Dit draagt ook bij aan het verbeteren van de waterkwaliteit in Overvecht.

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
	We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair	De keuze voor een programma dat de nadruk legt op gebundelde verdichting zorgt voor uitdagingen op het gebied van duurzame energieopwekking. Zonnepanelen worden in de ontwerp-omgevingsvisie enkel op de daken voorzien, waar relatief beperkt dakoppervlak in de wijk aanwezig is. In het kader van energie dient bestaand beleid hier als stok achter de deur om doelstellingen voor energie te behalen. Wel benoemt de gemeente dat zij de ondergrondse ruimte voor infrastructuur moeten optimaliseren. Hoe dit wordt bereikt, wordt niet duidelijk. Het is daarnaast niet aannemelijk dat Overvecht volledig circulair wordt, de bouwopgave hiervoor is te groot om dit volledig met hergebruikt materiaal te realiseren. De aandacht voor een circulair Overvecht is gering in de ontwerp-omgevingsvisie. Wel is hiervoor bestaand beleid in de gemeente Utrecht. Ook is geheel circulair slopen en bouwen nog niet zo gangbaar in de huidige praktijk.
Vertraagd Overvecht	We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit	Door de knips in de autostructuur die in de ontwerp-omgevingsvisie worden aangewezen neemt de overlast van autoverkeer naar verwachting op enkele locaties af. Ook het verlagen van de maximumsnelheid in de buurten draagt bij aan het doelbereik. Wel moet hier worden opgemerkt dat als gevolg van de toename van het aantal woningen en arbeidsplaatsen de verkeersintensiteit op verschillende plekken in de wijk zal toenemen, met negatieve effecten in het kader van geluidoverlast en luchtkwaliteit.
	Geleidelijke groei en ontwikkeling	Bij de omgevingsvisie is een uitvoeringsstrategie opgesteld (in deel B van de omgevingsvisie). Met deze strategie wil de gemeente komen tot “een haalbare, realistische ontwikkeling naar het Overvecht van 2040. Deze ontwikkeling zal gefaseerd op natuurlijke momenten plaats vinden. Mensen zullen de wijk geleidelijk zien veranderen. Het is geen weg naar een vast einddoel maar een volgende levensfase van de wijk die voortdurend bewoond en gebruikt wordt. De uitvoeringsstrategie beschrijft de volgordelijkheid en de afhankelijkheid van de verschillende ontwikkelingen tussen nu en 2040.” In de uitvoeringsstrategie wordt ook het realistische beeld geschetst dat de realisatie van ambities en het tempo daarvan mede afhankelijk is van de beschikbare middelen. De uitvoeringsstrategie

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		beschrijft wat er in een eerste ontwikkelfase gaat gebeuren en wat in fasen daarna pas komt en wat nog nader onderzocht moet worden. Ook wordt in de uitvoeringsstrategie benadrukt dat de omgevingsvisie de gewenste ontwikkelingen nog niet mogelijk maakt. Een omgevingsvisie bindt weliswaar de gemeente zelf, maar dit zal uitgewerkt moeten worden in bijvoorbeeld regels van een omgevingsplan waar ontwikkelaars, woningcorporaties, ondernemers en bewoners wel aan gebonden zijn. In de Uitvoeringsstrategie bij de ontwerp-omgevingsvisie wordt het wijkakkoord Overvecht genoemd. Hierin staan langjarige samenwerkingsafspraken tussen gemeente, projectonwikkelaars, beleggers, woningcorporaties en twee bewonersorganisaties. Daarmee wordt nog niet goed duidelijk hoe bewoners zelf invulling kunnen geven aan plekken die (nog) niet ontwikkeld worden. Waar en wanneer ontwikkeld wordt is ook grotendeels afhankelijk van de wens van ontwikkelaars en woningcorporaties om in Overvecht aan de slag te gaan. De maatschappelijke trends die hier invloed op hebben (stikstofproblematiek, bouwtempo, hoge rentes, etc.) zorgen voor een onzekerheid van het doelbereik.

1.8 Aanbevelingen voor het vervolg

Naast mitigerende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen, zijn er ook aandachtspunten voor de verdere uitwerking van de omgevingsvisie Overvecht.

- Een aanbeveling voor het vervolg is dat een inventarisatie van typen ontmoetingsplaatsen te maken en ontwerprandvoorwaarden te bepalen voor dergelijke plaatsen. Op die manier kan zo goed mogelijk gebruik gemaakt worden van ontmoetingsplaatsen in Overvecht.
- De bestaande vervangingsopgaves in de wijk zijn een kans om de ondergrondse infrastructuur te herschikken. Door in de omgevingsvisie integraliteit te borgen bij vervangingsopgaves kunnen negatieve effecten van toenemende drukte in de ondergrond mogelijk worden voorkomen.
- Het is mogelijk om meer bergingscapaciteit in de wijk te realiseren door het vervangen van bestaande duikers. Daarnaast kan in het poldergebied ten noorden van Overvecht (het Noorderpark, in de richting van polder Achttienhoven) ruimte worden gemaakt voor waterberging.
- De forten in Overvecht, en een deel van het water, maken deel uit van de Hollandsche Waterlinie. Dit is UNESO werelderfgoed. Om vast te stellen dat als gevolg van ontwikkelingen onder de omgevingsvisie geen negatieve effecten plaatsvinden op dit

erfgoed, kan het noodzakelijk zijn een Heritage Impact Assessment (HIA) uit te voeren. Voor de omgevingsvisie, dat een hoog abstractieniveau kent, is dit niet uitgevoerd: er is immers nog niet precies bekend wat waar ontwikkeld gaat worden. Het uitvoeren van een HIA is dus aanbevolen bij gebiedsontwikkelingen in Overvecht. Daarnaast is het in het kader van cultuurhistorische waarden rekening te houden met niet alleen objecten en gebieden, maar ook met de bredere omgeving. Ontwikkelingen in de buurt van cultuurhistorisch waardevolle elementen kunnen veel impact hebben. Met name smalle stroken erfgoed, zoals de Klopvaart, zijn kwetsbaar voor ontwikkelingen in de nabijheid. Hierop moeten bij verdere uitwerking, en ten behoeve van vervolgbesluiten, de effecten inzichtelijk worden gemaakt.

- Aanbeveling voor het vervolg is om in te zetten op hoogwaardig hergebruik van sloopmateriaal en gebruik van ‘bio based’ materialen.
- Zorg voor een monitoring van de parkeerdruk op de plekken waar ontwikkelingen gaan plaatsvinden. Zo kan er op basis van het resultaat van de monitoring bepaald kan worden hoeveel parkeerplaatsen er verwijderd kunnen worden en hoeveel groen er toegevoegd kan worden.

2 Inleiding

2.1 Ontwikkeling omgevingsvisie Overvecht

Een omgevingsvisie is de integrale langetermijnvisie van een bestuursorgaan voor de hele fysieke leefomgeving en haar grondgebied. De omgevingsvisie is, onder de Omgevingswet, een verplicht instrument voor het Rijk, provincies en gemeenten.

De gemeente Utrecht heeft gekozen voor een driedelige omgevingsvisie. De omgevingsvisie van de gemeente Utrecht bestaat uit de koers, thematisch beleid en gebiedsbeleid. Onder de koers valt de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040), Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen, en Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidsbeleid 2019-2023. Het thematisch beleid omschrijft per onderwerp wat kan en mag in de leefomgeving, van bedrijventerreinen tot woonwagenlocaties. Het gebiedsbeleid wordt vastgelegd in omgevingsvisies op wijkniveau: hiertoe behoort de omgevingsvisie Overvecht.

De omgevingsvisie Overvecht is sinds eind 2022 in ontwikkeling. In de omgevingsvisie Overvecht komt beleid voor thema's zoals groen, vervoer, verdichting en het klimaat te staan voor alle (bouw)plannen in Overvecht tot 2040.

2.2 Waarom een planMER voor de omgevingsvisie van Overvecht?

Een milieueffectrapportage (mer)-procedure is een procedure die wordt gevolgd bij de besluitvorming over projecten die mogelijk nadelige effecten kunnen hebben op het milieu. Het doel van de procedure is om de milieueffecten van een project in kaart te brengen en te beoordelen, zodat deze in de besluitvorming kunnen worden meegewogen.

De mer-procedure is verplicht voor bepaalde categorieën van projecten, zoals grootschalige industrie, infrastructuur, en ruimtelijke ontwikkeling. Voor deze projecten moet eerst een milieueffectrapport worden opgesteld, waarin de milieueffecten van het project worden beschreven en beoordeeld. De Omgevingsvisie voor Overvecht wordt kaderstellend voor toekomstige ontwikkelingen met (mogelijke) relevante milieugevolgen en is daardoor plan-mer-plichtig.

De Omgevingswet stelt ook een planmer verplicht voor een omgevingsvisie als deze kaderstellend is voor opvolgende besluiten die op zich zelf mer-beoordelings- of mer-plichtig zijn.

Onderscheid mer en MER
In voorliggend document worden de afkortingen mer en planMER gebruikt. Mer (kleine letters) duidt de procedure van milieueffectrapportage van begin tot einde aan, zoals het onderzoek, zienswijzen en alle bijkomende adviezen. De afkorting MER (hoofdletters en zonder punten ertussen) staat voor het milieueffectrapport, dat is het rapport waarin de effecten op het milieu beschreven staan.

2.3 Beschrijving mer-procedure

Voor de totstandkoming van het planMER is als eerste een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. De NRD beantwoordt de vraag: welke milieueffecten worden in het planMER onderzocht en op welk detailniveau gebeurt dit? De NRD is de eerste stap in de procedure van milieueffectrapportage (mer). De NRD heeft ter inzage gelegen van 28 juli tot en met 15 september. Hierbij zijn vier zienswijzen ingediend, door een omwonende, hoogheemraadschap Stichtse Vecht, Veiligheidsregio Utrecht en de Fietsersbond. De gemeente heeft hiervoor een nota van antwoord opgesteld. Naar aanleiding van de zienswijze van het hoogheemraadschap is ten opzichte van het beoordelingskader in de NRD de indicator waterveiligheid toegevoegd en is de indicator waterkwantiteit en -kwaliteit onderscheiden in twee losse indicatoren.

Na de vaststelling van de NRD zijn de milieueffecten van de omgevingsvisie onderzocht. De uitkomsten van het planMER dienen als input voor opstellen van de ontwerp-omgevingsvisie. Wanneer een ontwerp-omgevingsvisie is opgesteld wordt deze samen met het planMER aangeboden aan het college van burgemeester en wethouders (college van B&W). Het planMER wordt na vrijgave door het college van B&W samen met de ontwerp-omgevingsvisie ter inzage gelegd. Dan is er voor eenieder gelegenheid om een zienswijze in te dienen. Tegelijkertijd wordt het planMER voor advies voorgelegd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (verder Commissie mer).

2.4 Wisselwerking mer en omgevingsvisie (procesbeschrijving)

Bij de ontwikkeling van de omgevingsvisie Overvecht wordt het planMER gebruikt om sturing te geven aan de invulling van de omgevingsvisie. De omgevingsvisie wordt opgesteld door een team van de gemeente Utrecht, samen met stedenbouwkundig bureau PosadMaxwan. TAUW stelt met Goudappel het planMER op, dat het team van de gemeente en PosadMaxwan helpt strategische keuzes te maken om de milieueffecten van de omgevingsvisie te minimaliseren.

In het proces wordt gewerkt met twee versies van het planMER. Als eerste wordt een contour-planMER opgesteld. Dit is een eerste versie van het planMER dat het projectteam van de gemeente en PosadMaxwan inzicht geeft in de milieueffecten van hun strategische keuzes tot dat punt. In het contour-MER worden twee alternatieven voor de omgevingsvisie onderzocht (zie 4.3 Effectbeoordeling omgevingsvisie en alternatieven in het MER). Vervolgens kan door het projectteam van de gemeente en PosadMaxwan aan ‘knoppen’ worden gedraaid, met mogelijk effect op de milieueffecten. Zo kan bijvoorbeeld meer groen worden toegevoegd, of meer worden ingezet op openbaar vervoer om autoverkeer te doen afnemen. De tweede versie van het planMER wordt aangevuld met extra informatie over de referentiesituatie en de nieuwe stand van zaken van de omgevingsvisie. Deze versie vormt de definitieve versie van het planMER.

2.5 Opbouw van dit milieueffectrapport

In hoofdstuk 2 wordt een omschrijving gegeven van het plangebied: de wijk Overvecht. De wijk wordt beschreven, de belangrijkste functies van de wijk komen aan bod en de historische ontwikkeling van Overvecht wordt toegelicht. Hoofdstuk 3 ligt de omgevingsvisie Overvecht nader toe. De voorgenomen activiteit wordt puntsgewijs toegelicht, de uitgangspunten worden

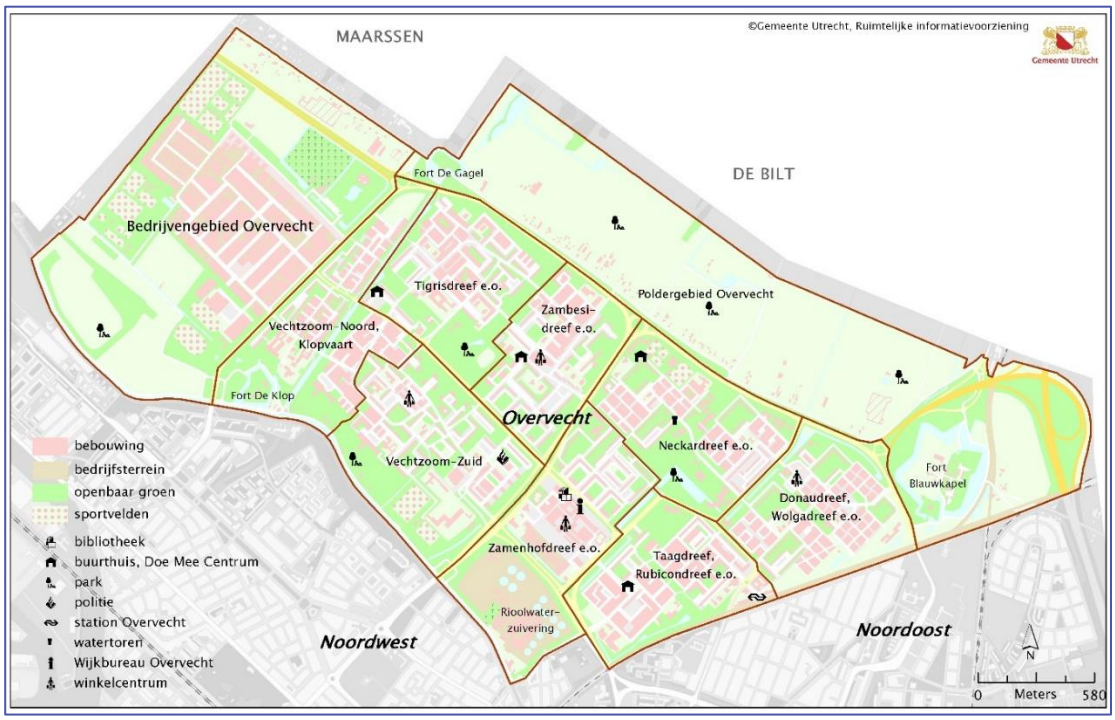
beschreven en er wordt een overzicht gegeven van het relevant beleids- en wettelijk kader. Hoofdstuk 4 gaat in op de methodiek van het planMER. Hier komen de onderzoeksthema's aan bod, wordt toegelicht wat in het planMER beoordeeld wordt (de referentiesituatie en de effecten van de omgevingsvisie) en wordt de beoordelingswijze uitgelegd. In hoofdstuk 5 worden vervolgens de milieueffecten beoordeeld. Hierna wordt in hoofdstuk 6 het doelbereik van de ambities in de omgevingsvisie beoordeeld. In hoofdstuk 7 komen de conclusies van de beoordeling op milieueffecten en doelbereik aan bod. Ten slotte worden in hoofdstuk 8 de leemten in kennis en aanzet voor monitoring en evaluatie behandeld.

3 Omschrijving Overvecht

In dit hoofdstuk wordt een omschrijving van de wijk Overvecht gegeven. Hierbij wordt in paragraaf 2.1 ingegaan op de ligging van het gebied. Vervolgens worden in paragraaf 2.2 de belangrijkste functies in de wijk beschreven. Ten slotte wordt in paragraaf 2.3 de historische ontwikkeling van de wijk omschreven.

3.1 Ligging van het plangebied

Het plangebied van de Omgevingsvisie Overvecht is de wijk Overvecht. Overvecht is een groene, ruim opgezette naoorlogse wijk met relatief veel gestapelde bebouwing en biedt veel voorzieningen: zo zijn er meerdere parken, een groot wijkwinkelcentrum, een bedrijventerrein, een bibliotheek en een treinstation. Ook een deel van het recreatiegebied Noorderpark behoort tot het plangebied. Onderstaand kaartbeeld geeft een overzicht van de wijk.



Figuur 3.1 Kaart van Overvecht

Het studiegebied is het gebied waar effecten van de voorgenomen ontwikkelingen kunnen optreden. Dit betreft het plangebied én de omgeving daarvan. Het is afhankelijk van het milieuaspect tot hoever de grenzen van het studiegebied reiken. In de milieuonderzoeken die worden uitgevoerd ten behoeve van het planMER is per milieuthema het studiegebied bepaald.

3.2 Belangrijkste functies van de wijk

Station Utrecht Overvecht

In Overvecht-Zuid ligt station Utrecht Overvecht. Station Utrecht Overvecht opende in 1968 en is in 1992 volledig vernieuwd, waarbij onder andere het spoor werd verdubbeld. Het station ligt op het tracé Utrecht-Zwolle en is een belangrijke verbinding richting het centrum van Utrecht. Dagelijks maken 6.472 reizigers gebruik van het station (2022)[1]. Het station wordt ontsloten door vier stadsbussen (1, 6, 11 en 30), een streekbus (122) en een nachtbus (N20). Het station is daarmee goed bereikbaar voor de wijk.

Winkelcentrum Overvecht Centrum
In 1970 opende winkelcentrum Overvecht Centrum. Dit winkelcentrum is sindsdien meerdere malen gerenoveerd en uitgebreid. Anno 2023 is Overvecht Centrum een belangrijk voorzieningencentrum in de wijk, met vele winkels en een bibliotheek, dat ook wel het ‘derde centrum van de stad’ genoemd wordt. Het winkelcentrum ligt in Overvecht-Zuid en is goed bereikbaar met de auto. Anderzijds is het winkelcentrum verouderd, erg versteend en heeft het geen goed imago[2].

Rioolwaterzuiveringsinstallatie
De rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) is in verschillende fases gebouwd. De originele installatie is gebouwd in de jaren '30 van de vorige eeuw en was gelegen aan de Vecht in de buurt van de Oudegracht. In de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw werd de installatie uitgebreid en gemoderniseerd, en verhuisde naar de huidige locatie aan de Brailledreef . In de jaren '90 van de vorige eeuw werd de installatie opnieuw uitgebreid en gemoderniseerd om te voldoen aan de toenemende eisen op het gebied van waterzuivering en milieubescherming.

In 2019 is een nieuwe installatie opgeleverd die het werk van de oude zuivering heeft overgenomen. Dagelijks wordt hier zo’n 65 miljoen liter afvalwater gezuiverd. In 2021 is gestart met de sloop van de oude installatie in het zuidoostelijke deel van het terrein. De sloop is inmiddels afgerond. Ook wordt op de locatie van de oude installatie een warmtepomp gebouwd[3]. Het relatief warme gezuiverde afvalwater kan zo opnieuw gebruikt worden voor de levering aan het warmtenet in Utrecht.

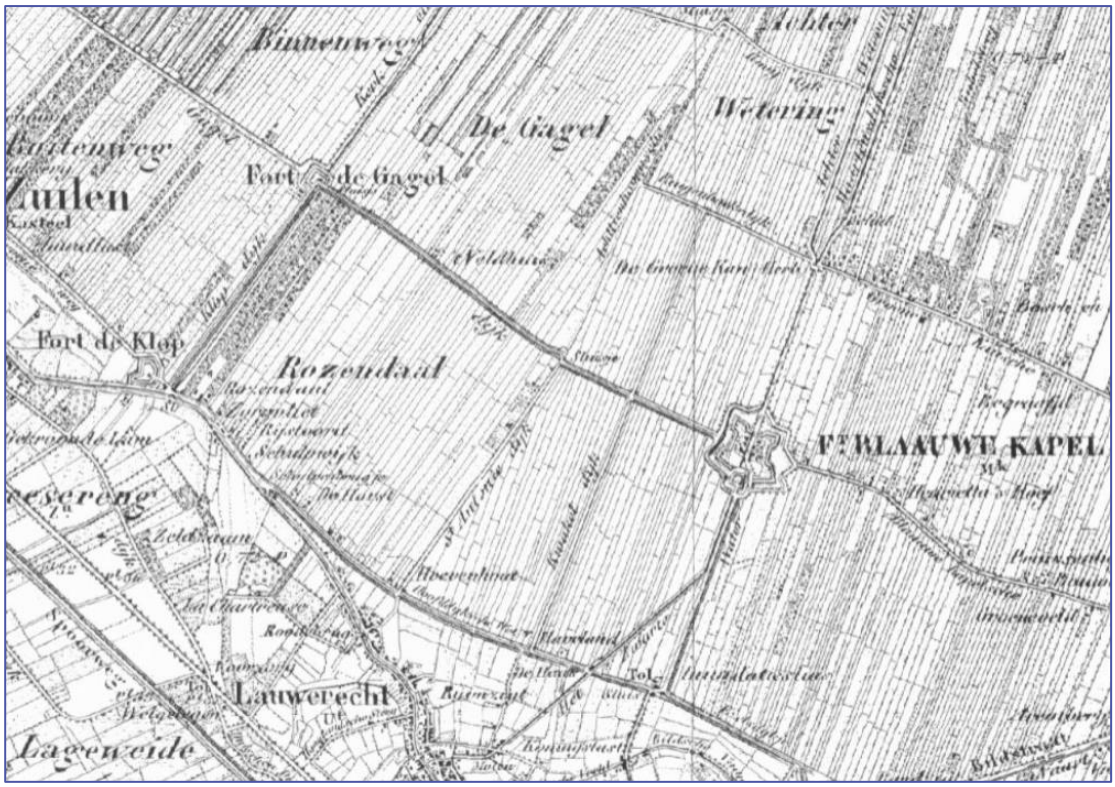
Bedrijvengebied Overvecht
In de jaren ’60 en ’70 werd in het noordwesten van Overvecht Bedrijvengebied Overvecht aangelegd. In de jaren ’90 is dit uitgebreid. Anno 2023 bestaat dit bedrijventerrein grotendeels uit bedrijfshallen met showrooms en kantoren. Het bedrijventerrein wordt omgeven door sportvelden, de ijs- en atletiekbaan, begraafplaats Daelwijck en een groot groen gebied aan de Vecht waar ook het rijksmonument Toernooiveld Zuilen deel van uitmaakt.

Bedrijvengebied Overvecht kent verschillende namen in openbare documenten: Nieuw Overvecht, Bedrijventerrein Overvecht, Bedrijvengebied Overvecht, enzovoorts. In dit planMER zal naar het gebied worden gerefereerd met de naam Bedrijvengebied Overvecht.

[1] Dashboard Reizigersgedrag 2022: Utrecht Overvecht
[2] Gebiedsopgave voor Overvecht Centrum: terugblik en samenvatting (2022)
[3] Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden: Start bouw grootste warmtepomp van Nederland (2022)

3.3 Historische ontwikkeling

De geschiedenis van de wijk Overvecht gaat terug tot de middeleeuwen. Het gebied dat nu bekend staat als Overvecht was oorspronkelijk een uitgestrekt veengebied met een aantal kleine dorpjes en boerderijen. In de 12e eeuw werden er dijken aangelegd om het gebied te beschermen tegen overstromingen van de rivier de Vecht. Aan de ligging ten opzichte van de Vecht dankt de wijk ook zijn naam. Tussen 1818 en 1821 werden, in wat nu Overvecht heet, drie forten gebouwd als onderdeel van de Hollandsche Waterlinie: Fort de Gagel, Fort aan de Klop en Fort Blauwkapel. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is Unesco werelderfgoed (zie figuur 2.3).

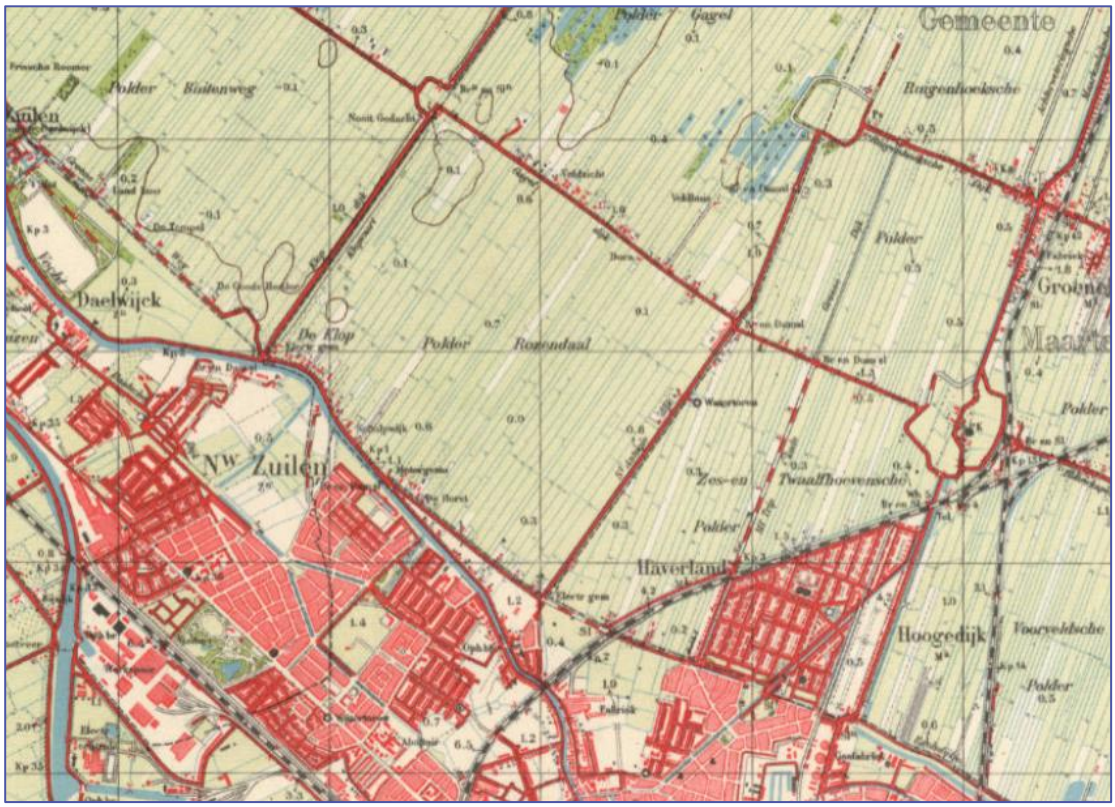


Figuur 3.2 Topografische kaart van Overvecht uit het jaar 1850 (bron: Topotijdreis)



Figuur 3.3 Nieuwe Hollandsche Waterline (bron: Fort aan de Klop)

Na een gemeentelijke herindeling gingen de gronden, nu bekend als Overvecht, over van de voormalige gemeenten Maartensdijk, Achttienhoven en Westbroek naar Utrecht. In 1961, ten tijde van grote woningnood in Nederland, werd besloten om deze gronden, die werden gebruikt als weiland, te transformeren tot een woonwijk. De 800 hectare die Overvecht beslaat werd voor 420 hectare gebruikt voor de bouw van woningen voor 45.000 mensen.

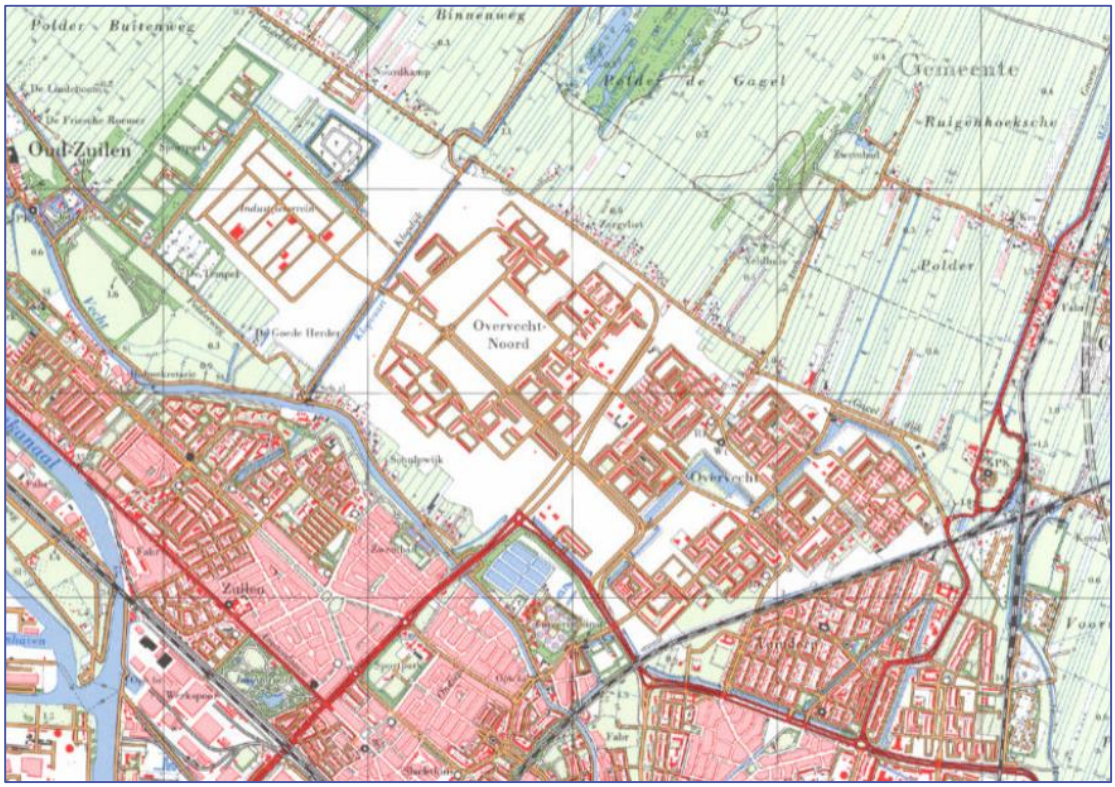


Figuur 3.4 Topografische kaart van Overvecht uit het jaar 1950 (bron: Topotijdreis)

Overvecht werd in verschillende delen ontwikkeld. De buurten in Overvecht-Zuid dateren uit het begin van de jaren ’60 en zijn gelegen in een groen raamwerk. Er zijn van oorsprong acht verschillende woonbuurten (de 'stempels'), met een variatie aan typen woningen: grondgebonden laagbouw met koopwoningen of sociale woningbouw, middelhoogbouw met vooral koop en vrije sector huur en hoogbouw met vooral sociale woningbouw. Overvecht-Zuid bestaat uit vier buurten: Taagdreef/Rubicondreef, Zamenhofdreef en omgeving, Donaudreef/Wolgadreef, en Neckardreef en omgeving.

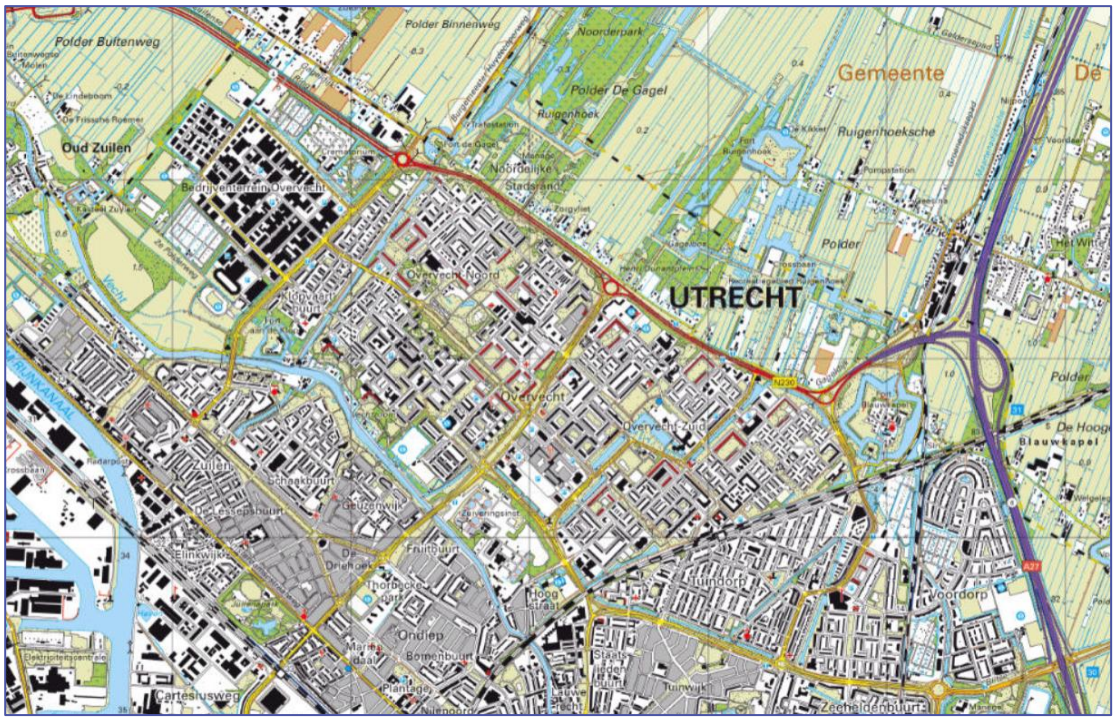
Overvecht-Noord is enkele jaren jonger dan Overvecht-Zuid. Overvecht-Noord is grotendeels gerealiseerd aan het einde van jaren ’60. Er zijn buurten met relatief veel middelhoogbouw. De hoogbouw bevindt zich vooral langs de grote infrastructuur. Daarachter liggen buurten met laagbouw. Een groot deel van de middelhoogbouw, evenals de hoogbouw is sociale woningbouw.

In Overvecht-Noord zijn voorzieningen op wijkniveau aanwezig. Tevens ligt in Overvecht-Noord zwembad de Kwakel, één van vier Utrechtse zwembaden.



Figuur 3.5 Topografische kaart van Overvecht uit het jaar 1970 (bron: Topotijdreis)

In de jaren ’80 werden op verschillende plekken in de wijk woningen bijgebouwd. Toentertijd werden met name grondgebonden eengezinswoningen gerealiseerd, in tegenstelling tot de jaren ’60 en ‘70. Vanaf de jaren ’80 kreeg Overvecht te maken met een imagoprobleem: er was veel media-aandacht voor de criminaliteit in de wijk. Ook stond Overvecht in 2007 op de lijst van minister Ella Vogelaar van Wonen, Wijken en Integratie. Op deze lijst stonden veertig wijken die een stapeling van sociale, fysieke en economische problemen kende. Vanaf 2010, na het vijftigjarig jubileum van de wijk, zijn er vele renovatiewerkzaamheden en nieuwbouwprojecten in Overvecht gestart om de sociaaleconomische situatie en gezondheid van bewoners in de wijk te verbeteren.



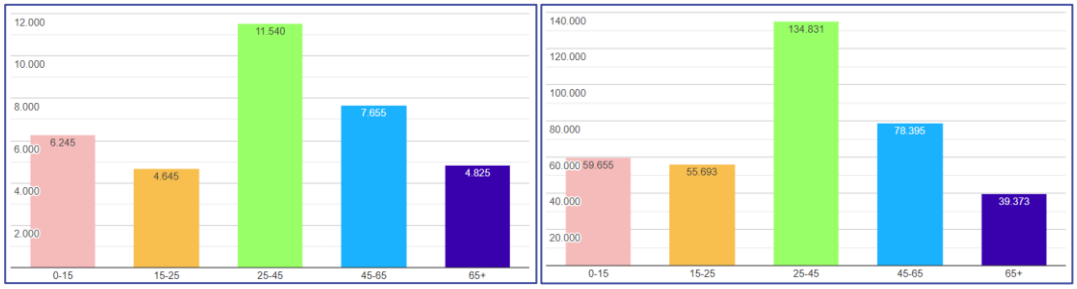
Figuur 3.6 Topografische kaart van Overvecht uit het jaar 2023 (bron: Topotijdreis)

3.4 Overvecht anno 2023

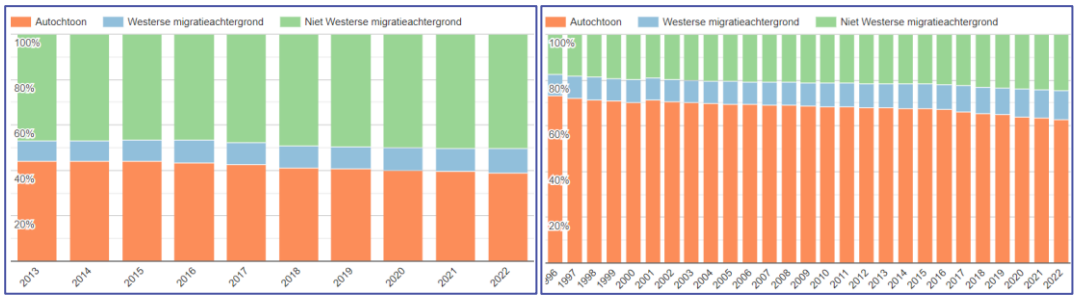
Om een beeld te krijgen van Overvecht anno 2023 wordt een beeld gegeven van verschillende aspecten van de wijk. Veelal komen deze ook aan bod in de omschrijving van de referentiesituatie van de effectbeoordeling (huidige situatie en autonome ontwikkeling). Om de omschrijving van de wijk compleet te maken wordt dit ook hier toegelicht.

3.4.1 Bewoners

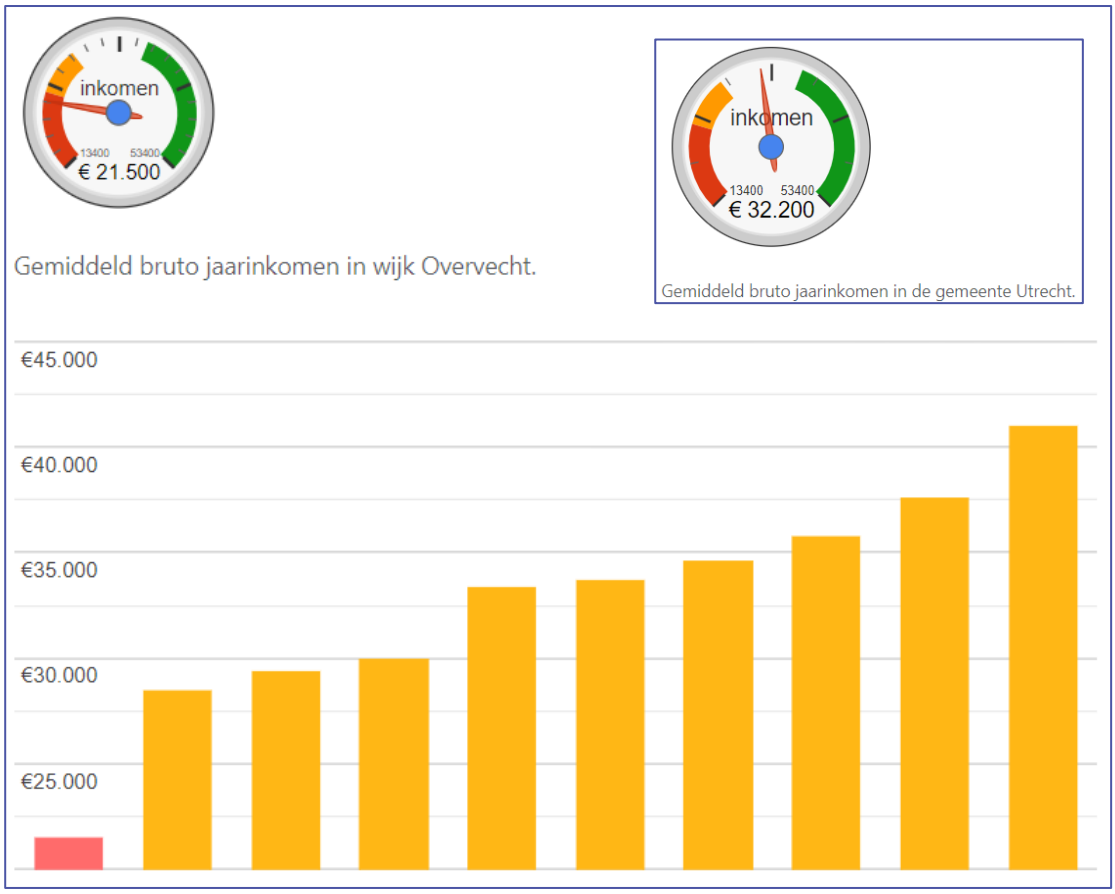
Om een beeld te krijgen van de bewoners van Overvecht wordt in dit onderdeel gekeken naar de inwoneraantallen, de leeftijdsopbouw van de bewoners, migratieachtergrond, het gemiddelde inkomen in de wijk, opleidingsniveau en enkele gezondheidsaspecten die ook in het planMER aan bod komen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van openbare bronnen.



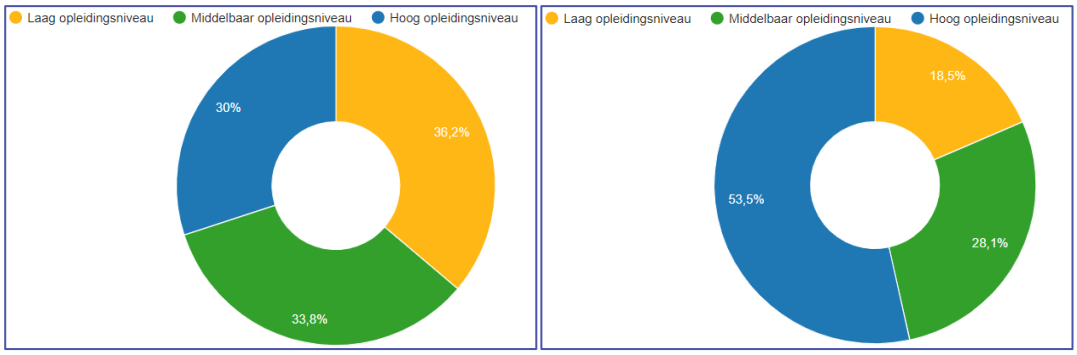
Figuur 3.7 Bevolking Overvecht naar leeftijdsgroepen (links Overvecht, rechts Utrecht)



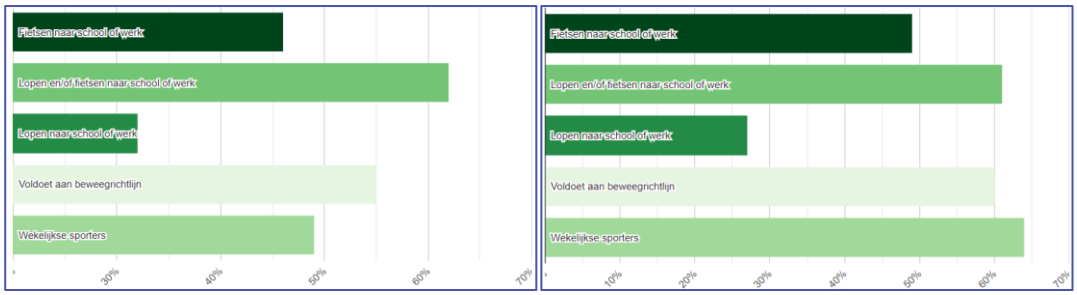
Figuur 3.8 Verhouding autochtone bevolking en bevolking met migratieachtergrond (links Overvecht, rechts Utrecht)



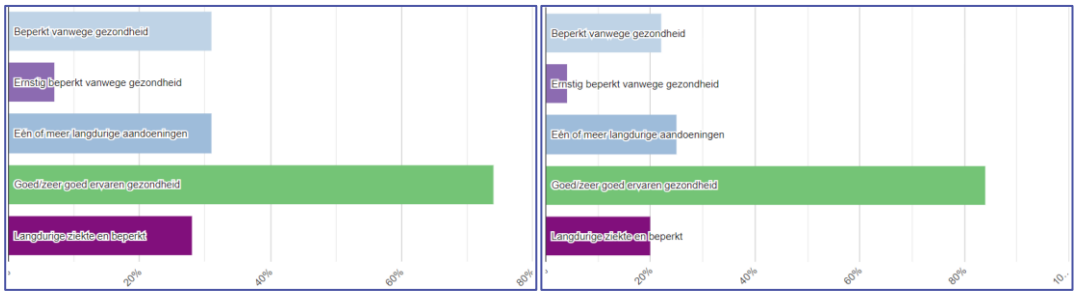
Figuur 3.9 Gemiddeld bruto jaarinkomen Overvecht vergeleken met andere wijken in Utrecht (Overvecht is rood)



Figuur 3.10 Opleidingsniveau van inwoners (links Overvecht, rechts Utrecht)



Figuur 3.11 Sporten en bewegen in Overvecht (links) en Utrecht (rechts) (bron: Gezondheidsmonitor RIVM)



Figuur 3.12 Lichamelijke gezondheid in Overvecht (links) en Utrecht (rechts) (bron: Gezondheidsmonitor RIVM)

Kijkend naar bovenstaande grafieken kan Overvecht omschreven worden als een wijk die qua leeftijdsopbouw erg lijkt op de rest van de gemeente Utrecht. De grootste afwijking zit in het lagere percentage 65-plussers en een groter aandeel in de categorie 45 tot 65 jaar oud. Overvecht wordt gekenmerkt door een hoog aandeel inwoners met een niet-westerse migratieachtergrond. Een groot deel hiervan (38,9%) heeft een Marokkaanse achtergrond.

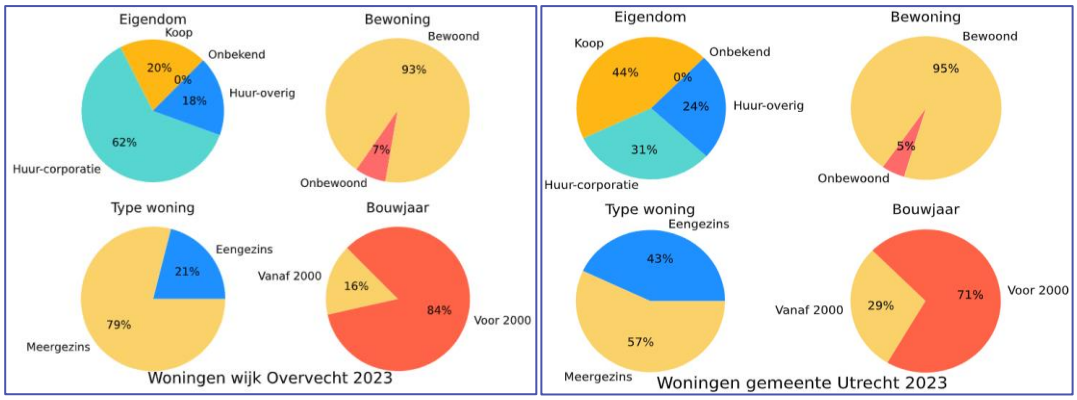
Qua inkomen blijft Overvecht achter op de rest van Utrecht. Het gemiddeld bruto jaarinkomen ligt ruim 7.000 euro lager dan de eerstvolgende wijk (Zuidwest) en ruim 10.000 euro op het gemiddelde bruto inkomen in Utrecht. Ook zijn inwoners van de Overvecht minder vaak hoogopgeleid dan gemiddeld in Utrecht.

Wanneer wordt gekeken naar statistieken over sporten en bewegen valt op dat een relatief klein deel van de inwoners van Overvecht wekelijks sport – een verschil van bijna 20% op het

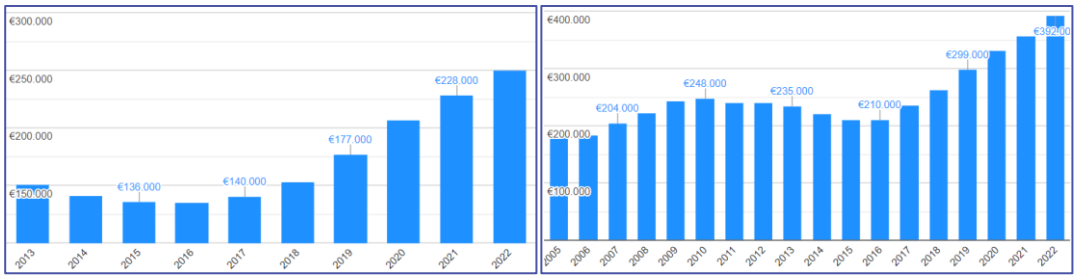
gemiddelde in Utrecht. Ook voldoet een kleiner aandeel van de bewoners van Overvecht aan de beweegrichtlijn. Daarnaast is een relatief groot deel van de inwoners van Overvecht (ernstig) beperkt vanwege de gezondheid of langdurig ziek.

3.4.2 Bebouwing

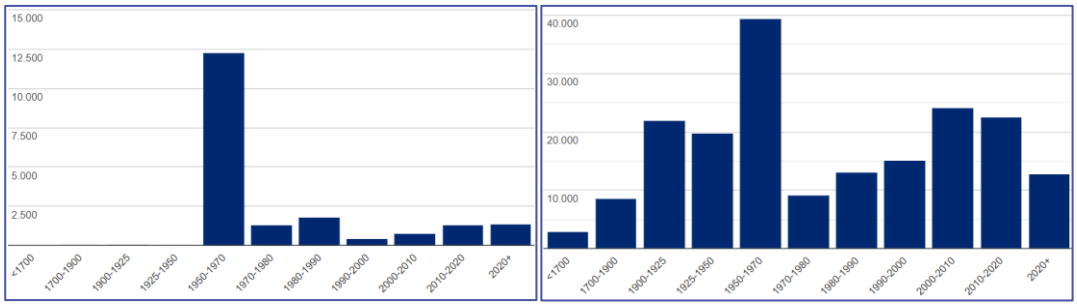
Om een beeld te krijgen van de bebouwing in Overvecht wordt in dit onderdeel gekeken naar de woningkenmerken, de gemiddelde WOZ-waarde en de bouwperiode van de woningen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van openbare bronnen.



Figuur 3.13 Woningkenmerken (rechts Overvecht, links Utrecht)



Figuur 3.14 Gemiddelde WOZ-waarde (rechts Overvecht, links Utrecht)



Figuur 3.15 Bouwperiode van panden

Als wordt gekeken naar de eigendomssituatie van woningen vallen grote verschillen op tussen Overvecht en de gemeente Utrecht. Zo is het aandeel huur-corporatie in Overvecht veel hoger

dan gemiddeld in de gemeente en is de koopsector relatief klein. Ook het verschil in woningtypologie valt op. In Overvecht betreft slechts een relatief klein deel van het woningaanbod eengezinswoningen. Ook loopt de WOZ-waarde van woningen in Overvecht achter op de gemiddelde WOZ-waarde van woningen in de gemeente.

Zoals eerder beschreven is Overvecht een relatief jonge wijk, die grotendeels tussen 1950 en 1970 is aangelegd. Daarna is in beperkte mate bijgebouwd. De bouw van Overvecht tussen 1950 en 1970 speelde een belangrijke rol in de toename van woningen in Utrecht in die periode. De sterke piek die in de gemeente te zien is in die periode is voor ruim een kwart het gevolg van de aanleg van Overvecht.

3.4.3 Bereikbaarheid

Overvecht wordt gekenmerkt door een zeer goede autobereikbaarheid. Ten tijde van de aanleg van de wijk werd de auto steeds dominanter in het straatbeeld, waardoor een groot deel van de infrastructuur op de auto is afgestemd. Dit betekent dat brede, rechthoekige lanen het straatbeeld domineren aan de randen van de buurten. In het noorden wordt de wijk ontsloten door de N230, welke toegang geeft tot de A27 in het oosten en A2 in het westen.

Ook met het OV is de wijk goed bereikbaar. Station Utrecht Overvecht wordt meermaals per uur aangedaan door sprinters uit de richting van Utrecht Centraal en Bilthoven. Als eerder benoemd rijden zes bussen door de wijk: stadsbussen 1, 6, 11 en 30, streekbus 122 en nachtbus N20.

4 Toelichting omgevingsvisie Overvecht

Voor het opstellen van de omgevingsvisie zijn verschillende stappen doorlopen. In dit hoofdstuk wordt hierbij stilgestaan, om grip te krijgen op het totstandkomingsproces van de omgevingsvisie. Hierbij wordt gekeken naar het beleids- en wettelijk kader waarin de omgevingsvisie is opgesteld, de startnotitie die voor de omgevingsvisie is opgesteld, de uitgangspuntennotitie voor de omgevingsvisie Overvecht en hoe participatie heeft plaatsgevonden. Ten slotte wordt het masterplan Overvecht Centrum toegelicht, dat parallel aan de omgevingsvisie Overvecht wordt opgesteld.

4.1 Beleids- en wettelijk kader

Op Europees, rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau zijn er diverse (beleids)kaders die relevant zijn voor de ontwikkeling van de omgevingsvisie, en waarmee de omgevingsvisie rekening heeft te houden. Per milieuthema is het meest relevante beleid in de paragraaf van het betreffende thema in hoofdstuk 5 beschreven. Verder zijn de beleidskaders benoemd in bijlage 1.

4.2 Startnotitie omgevingsvisie Overvecht

De voorgenomen activiteit waarvoor het planMER wordt opgesteld is de Omgevingsvisie Overvecht. In deze Omgevingsvisie komen verschillende concrete doelen aan bod, die benoemd worden in de Startnotitie Omgevingsvisie Overvecht van de gemeente Utrecht. Deze doelstellingen, te vinden onder ‘Opgaven en programma voor Overvecht uit de RSU 2040’, zijn opgedeeld in programma’s voor werken, wonen, groen en voorzieningen. Dit programma komt in deze paragraaf aan bod.

Werken

- Bedrijventerrein Nieuw-Overvecht: Inzetten op behoud werkgelegenheid, intensivering ruimtegebruik en -banen, verduurzaming, veiligheid.
- Woonbuurten Overvecht: Gebieden waar wonen en diverse vormen van werken wordt gecombineerd. Werkruimte voor creatieve broedplaatsen en startende ondernemers. Toename van de wijkeconomie.
- Winkelcentrum Overvecht: moderniseren als onderdeel hoofdstructuur en verbreden op functies.
- Aantallen: bedrijventerrein 0,7 ha uitgeefbaar op Nieuw-Overvecht, 3.000 banen toevoegen in de gehele wijk Overvecht.

Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 1.800 woningen in Overvecht.
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 5.000 woningen. Waaronder Winkelcentrum 2.000, Stationsgebied 1.000, Overvecht Zuid 500, Overvecht Noord 1.500.

Groen

- Uitbreiding Noorderpark (circa 22 hectare), Natuurgebied Oud Zuilen (circa 25 hectare), opgaven voor groenblauwe routes (10 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (23 hectare).

Voorzieningen

- Sport: Locatieonderzoek voor honk- en softbalvelden vanuit sportpark Nieuw Welgelegen, Sportpark Vechtzoom (2 hockeyvelden), sportpark Loevenhoutsedijk (2 korfbalvelden, herinrichting), uitbreiding zwembad de Kwakel (optioneel), Noorderpark (3-4 voetbalvelden).
- Onderwijs: Zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal in Overvecht.
- Zorg: Extra woon-zorgcomplex.
- Cultuur: Zoeklocatie broedplaatsen in Overvecht.



Figuur 4.1 Kaartbeeld Overvecht uit de Startnotitie omgevingsvisie Overvecht

4.3 Uitgangspunten omgevingsvisie Overvecht

Na het opstellen van de startnotitie heeft de gemeente Utrecht een notitie opgesteld met daarin uitgangspunten voor de omgevingsvisie Overvecht. De gemeente Utrecht stoelt de uitgangspunten onder meer op bestaand Utrechts beleid, dit betreft:

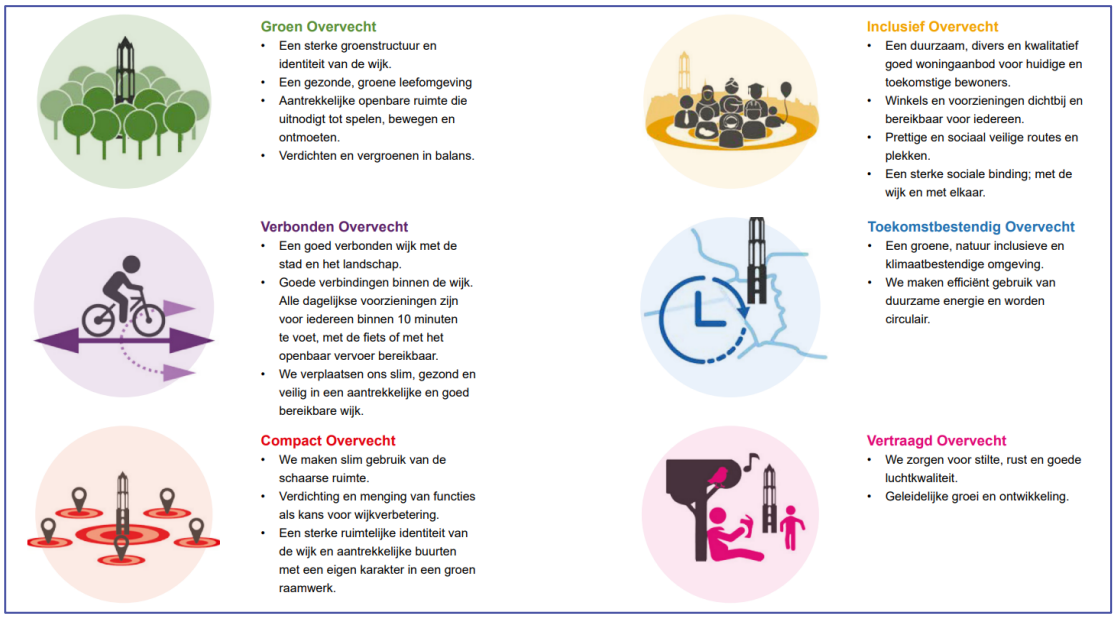
- Omgevingsvisie Utrecht met de koersdocumenten;
  - de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040
  - het koersdocument Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen, en
  - het volksgezondheidsbeleid 2019-2023
- Ambitiedocument en actieprogramma ‘Samen voor Overvecht’ (2019)
- Woonvisie: ‘Utrecht beter in balans‘ (2019)
- Economische Agenda Utrecht 2012-2018
- Ontwikkelingskader detailhandel Utrecht 2021
- Mobiliteitsplan 2040 (2021)

- Bedrijventerrein Strategie Utrecht 2012 (2012)
- Groenstructuurplan Utrecht, stad en land verbonden (2007)
- Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030 (2018)
- Visie Klimaatadaptatie (2022)
- Visie Water & Riolering (2022)
- Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen (2020)
- Gezondheid voor iedereen: Volksgezondheidsbeleid 2019-2023 (2019)

De uitgangspuntennotitie benoemt daarnaast aanvullende opdrachten waar de omgevingsvisie aan moet voldoen.

- De kwalitatieve en kwantitatieve invulling van de woningopgave voor Overvecht inclusief bijzondere woonconcepten zoals bijvoorbeeld wooncoöperaties en woonvormen voor ouderen en studenten
- De uitwerking van de mobiliteitstransitie waaronder de toekomstige HOV-verbinding
- De manier waarop we structuur en de kwaliteit van het groen en de openbare ruimte kunnen versterken in relatie tot de woningbouwopgave en de mobiliteitsstructuur
- De manier waarop de toevoeging van programma en functies bijdragen aan de wijkverbetering en de ambities van Samen voor Overvecht
- De manier waarop in de ontwikkeling van Overvecht rekening gehouden wordt met en maatregelen genomen worden voor het tegengaan van de biodiversiteits- en klimaatcrisis

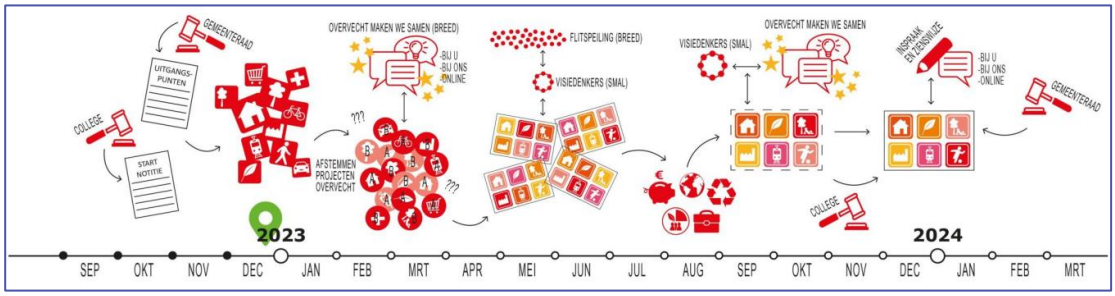
Naast het beleid waarop de omgevingsvisie gestoeld is en de deelopdrachten die zijn meegegeven, zijn ook de ambities voor de omgevingsvisie toegelicht. De ambities in de omgevingsvisie zijn op hoofdlijnen ingedeeld in zes thema’s. Deze thema’s heten ook wel stadsprofielen. Er zit er geen verschil tussen de ambities in de uitgangspuntennotitie en de omgevingsvisie. Wel werkt de omgevingsvisie de manier waarop de ambities gehaald worden verder uit.



Figuur 4.2 Ambities voor de omgevingsvisie uit de uitgangspuntennotitie

4.4 Participatie

Voor de totstandkoming van de omgevingsvisie zijn twee inspraakmomenten geweest, rond mei 2023 en oktober 2023. Dit participatietraject is uitgevoerd onder de naam ‘Overvecht maken we samen’. Onderstaande figuur uit de uitgangspuntennotitie geeft een overzicht van het proces en wanneer participatie heeft plaatsgevonden.



Figuur 4.3 Tijdlijn van het proces dat de omgevingsvisie heeft doorlopen en participatie

4.5 Masterplan Overvecht Centrum

Parallel aan de omgevingsvisie Overvecht werkt de gemeente Utrecht aan het masterplan Overvecht Centrum. Het masterplan is een ruimtelijk functioneel én sociaal toekomstkader voor het gebied. Het geeft vorm aan de gemeenschappelijke doelen en de gebiedsopgave en brengt samenhang tussen verschillende projecten en acties in het gebied. Het document legt vast wat moet en laat vrij wat kan. De ruimtelijke en programmatische mogelijkheden van een gebiedsontwikkeling worden in het masterplan uitgewerkt. Het masterplan wordt door de gemeenteraad vastgesteld.

De omgevingsvisie Overvecht gaat ook uit van een herontwikkeling van Overvecht Centrum, maar in het masterplan worden de ruimtelijke en programmatische mogelijkheden van de gebiedsontwikkeling concreter uitgewerkt.

In 2023 is een mer-procedure gestart voor masterplan Overvecht Centrum. Van 3 februari – 17 maart heeft de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) voor masterplan Overvecht Centrum ter inzage gelegen en heeft eenieder hier een zienswijze op kunnen indienen. In verband met de ruimtelijke samenhang tussen de omgevingsvisie en het masterplan is besloten om de mer-procedure en het MER-rapport voor Overvecht Centrum samen te voegen met de mer-procedure voor de omgevingsvisie Overvecht. In een aanvulling op dit planMER worden de effecten van masterplan Overvecht Centrum beschreven.

5 Onderzoeksmethode

In dit hoofdstuk worden de onderzoeksthema's van het planMER uiteengezet. Hierbij wordt per thema gekeken naar de indicatoren, beoordelingsparameters en het type onderzoek dat is uitgevoerd. Vervolgens wordt uitgelicht wat de referentiesituatie inhoudt en welke raakvlakprojecten de omgevingsvisie kent. In paragraaf 4.3 worden de onderzoeksalternatieven van het planMER toegelicht. Ten slotte worden in paragraaf 4.4 en 4.5 de beoordelingswijze van de milieueffecten en het doelbereik toegelicht.

5.1 Onderzoeksthema's

In deze paragraaf worden de in het planMER onderzochte thema's toegelicht. Het beoordelingskader is in afstemming met de gemeente Utrecht opgesteld. Dit heeft vervolgens ter inzage gelegen, zodat belanghebbenden input konden leveren. Hierop zijn enkele aanvullingen gedaan aan het beoordelingskader. In paragraaf 4.1.2 wordt kort stilgestaan bij niet verder beschouwde thema's.

5.1.1 Beschouwde thema's

In tabel 5.1 is het beoordelingskader voor dit planMER opgenomen. Het beoordelingskader geeft aan op welke manier de effecten van de omgevingsvisie in beeld worden gebracht. In de tabel zijn alle thema's opgenomen die in dit planMER worden behandeld, in de eerste kolom. In de tweede kolom is aangegeven welke indicatoren per thema in beeld worden gebracht. In de derde kolom is voor iedere indicator de beoordelingsparameter opgenomen. Met de beoordelingsparameter wordt de mate waarin het effect optreedt gemeten.

Tabel 5.1 Beoordelingskader planMER omgevingsvisie Overvecht

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Type onderzoek
Verkeer	Verkeersafwikkeling	Verschuiving van verkeer	Kwantitatief
	Kruispunten	Doorstroming op kruispuntniveau	Kwantitatief
	Wijze van verplaatsing	De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	Kwantitatief
	Routes fiets en voetganger	Kwaliteit van langzaam verkeerroutes	Kwalitatief
	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid	Kwalitatief
Geluid	Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	Kwalitatief
	Geluidhinder railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	Kwalitatief

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Type onderzoek
	Geluidhinder industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	Kwalitatief
	Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	Kwalitatief
Luchtkwaliteit	*Luchtkwaliteit*	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	Kwalitatief
Natuur en biodiversiteit	Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	Kwalitatief
	Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	Kwantitatief
		Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	Kwalitatief
	Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	Kwalitatief
Gezondheid	Sport en bewegen	Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	Kwalitatief
	Groen in het gebied	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	Kwalitatief en kwantitatief
	Sociale cohesie	Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	Kwalitatief
Bodem en water	Bodemkwaliteit	Aanwezigheid van bodemverontreinigingen	Kwalitatief
	Ondergronds ruimtegebruik	Intensiviteit gebruik ondergrond	Kwalitatief
	Grondwater	Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	Kwalitatief
	Waterkwaliteit	Impact bebouwing op waterkwaliteit en oppervlaktewater	Kwalitatief
	Waterkwantiteit	Impact bebouwing op waterkwantiteit	Kwalitatief

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Type onderzoek
	Waterveiligheid	Overstromingsrisico	Kwalitatief
Klimaatadaptatie	Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	Kwalitatief
	Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	Kwalitatief
	Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	Kwalitatief
Omgevingsveiligheid	Omgevingsveiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	Kwalitatief
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologie	Behoud archeologische waarden	Kwalitatief
	Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	Kwalitatief
Ruimtelijke kwaliteit	Belevingswaarde	Structuur	Kwalitatief
		Identiteit	Kwalitatief
		Herkenbaarheid	Kwalitatief
	Gebruikswaarde	Samenhang	Kwalitatief
		Diversiteit aan functies en aanbod	Kwalitatief
		Bruikbaarheid	Kwalitatief
Energie	Energietransitie	Aandeel duurzame energie	Kwalitatief
		Totaal energieverbruik	Kwalitatief
Circulariteit	Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	Kwalitatief
CO2-uitstoot	CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	Kwalitatief
		Sloop- en bouwwerkzaamheden	Kwalitatief
		Openbaar vervoer	Kwalitatief
		Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	Kwalitatief
		Verduurzamen woningen	Kwalitatief

5.1.2 Niet verder beschouwde thema's

Naast wateroverlast, hitte en droogte is overstromingsrisico een indicator die soms wordt beoordeeld in het kader van klimaatadaptatie. Gezien het geringe risico voor overstromingen in Overvecht is dit niet als indicator opgenomen in dit MER.

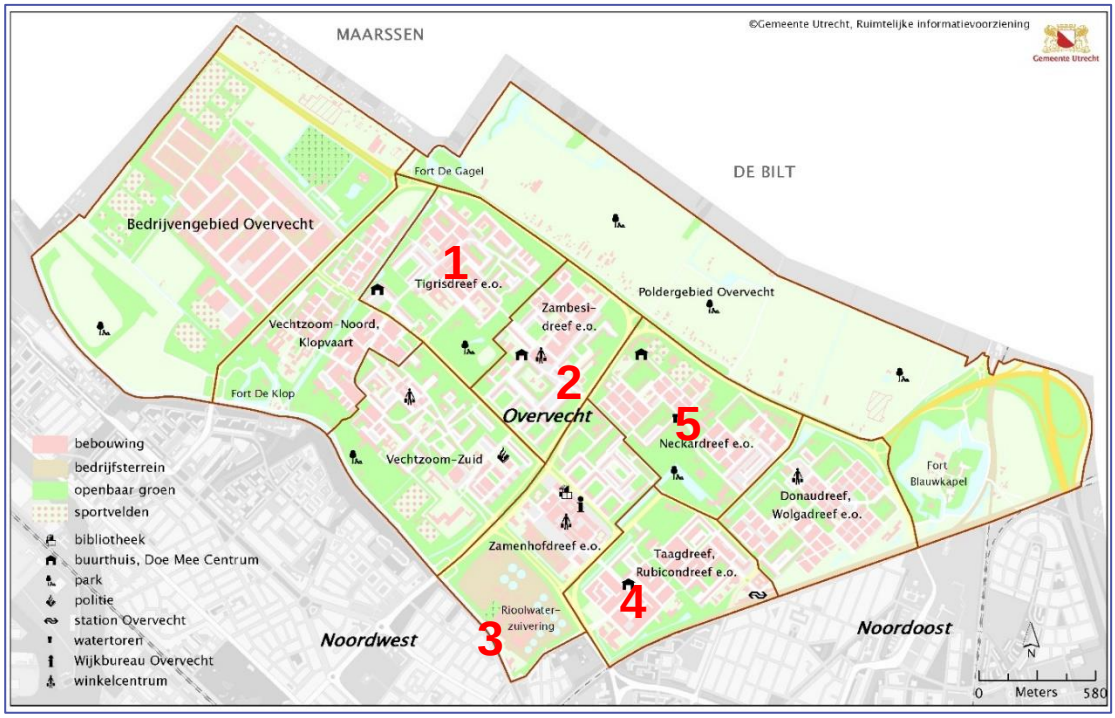
Ook geur is niet meegenomen als indicator in het MER. De RWZI, gelegen in het zuidoosten van Overvecht, is een potentiële bron van geuroverlast. In de vormvrije mer-beoordeling voor bestemmingsplan NPD-strook, Overvecht (onherroepelijk vastgesteld op 7 juni 2018) is echter opgenomen dat op basis van onderzoek van onderzoeksbureau BP Sight geen belangrijke nadelige milieugevolgen worden verwacht voor de woningbouw op die locatie in Overvecht

Centrum. Voor de ontwikkelingen die de Omgevingsvisie Overvecht mogelijk maakt wordt dit ook zo verwacht.

5.2 Referentiesituatie

In het planMER worden de milieueffecten van de omgevingsvisie Overvecht beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie: de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. In de referentiesituatie wordt de huidige situatie van het plangebied en omgeving beschreven en wordt aangegeven wat de zogenaamde autonome ontwikkelingen zijn. Voor het planMER is concreet gekozen voor projecten die in 2030 gerealiseerd zijn als autonome ontwikkelingen. Dit betreft de onderstaande ontwikkelingen, die zijn gebaseerd op de kaart met ruimtelijke projecten van de gemeente Utrecht. Deze ontwikkelingen zijn ook meegenomen als autonome ontwikkelingen in de verkeersberekeningen voor dit planMER.

1. Indusdreef 5 – 344 woningen
2. Ivoordreef – 354 woningen
3. Jagerskade 13/15 – 67 woningen
4. Camera Obscuradreef – 181 woningen
5. Watertoren – 4 woningen



Figuur 5.1 Autonome ontwikkelingen op de kaart

5.3 Onderzoeksalternatieven in het MER

Voor het planMER voor de omgevingsvisie van Overvecht zijn twee alternatieven onderzocht. In beide alternatieven worden 7.000 nieuwe woningen gerealiseerd. Door hetzelfde aantal woningen

voor beide onderzoeksalternatieven te hanteren, kan het effect van het verdichtingsmodel goed getoetst worden.

Beide onderzoeksalternatieven komen voort uit de opgaven en ambities geformuleerd in de Uitgangspuntennotitie omgevingsvisie Overvecht. De basis voor de omgevingsvisie wordt gevormd door de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040. In de RSU is voor Overvecht een ondergrens vastgesteld van 5.000 woningen. Gezien het woningtekort in de regio en de gemeente Utrecht is in dit planMER onderzocht wat de milieu-/omgevingseffecten zijn indien meer woningen gerealiseerd worden. De beschikbare ruimte in Overvecht zou het mogelijk maken om, bovenop de 5.000 woningen die de RSU voorschrijft, nog 2.000 extra woningen te realiseren. Daarom is ervoor gekozen om in het planMER in beide alternatieven uit te gaan van 7.000 woningen.

Binnen beide alternatieven zullen woningen gesloopt moeten worden om aan de verdichtingsopgave tegemoet te komen. Voor beide alternatieven geldt dat er, conform de Uitgangspuntennotitie, zo min mogelijk woningen gesloopt dienen te worden. Voor veel van de woningen geldt dat deze bouwkundig nog in goede staat zijn (mits wordt gerenoveerd in het kader van verduurzaming) en dat er vanuit sociaaleconomisch oogpunt of ruimtelijke kwaliteit onvoldoende aanleiding is om te kiezen voor sloop. Voor beide alternatieven geldt daarom dat een goede onderbouwing voor eventuele sloop nodig is, op basis van de volgende criteria:

1. Sloop kan significant bijdragen aan de leefbaarheid van de wijk
2. Sloop maakt het mogelijk serieus te verdichten op de gesloopte locatie

Sloop gebeurt bij voorkeur alleen op locaties met optimale OV-bereikbaarheid. In beide alternatieven is gedeeltelijke sloop noodzakelijk om (rekening houdend met andere ambities) tot de gewenste toevoeging van tenminste 5.000 woningen te komen.

De onderzoeksalternatieven zijn tot stand gekomen in overleg tussen het omgevingsvisieteam en het team dat het planMER opstelt. Hierbij is gekozen om de onderzoeksalternatieven te doen verschillen in de verdichtingsstrategie, de mobiliteitsoplossing, het parkeerregime en hoeveelheid extra groen. Onderstaande tabel geeft een beknopt overzicht van de verschillen tussen de onderzoeksalternatieven.

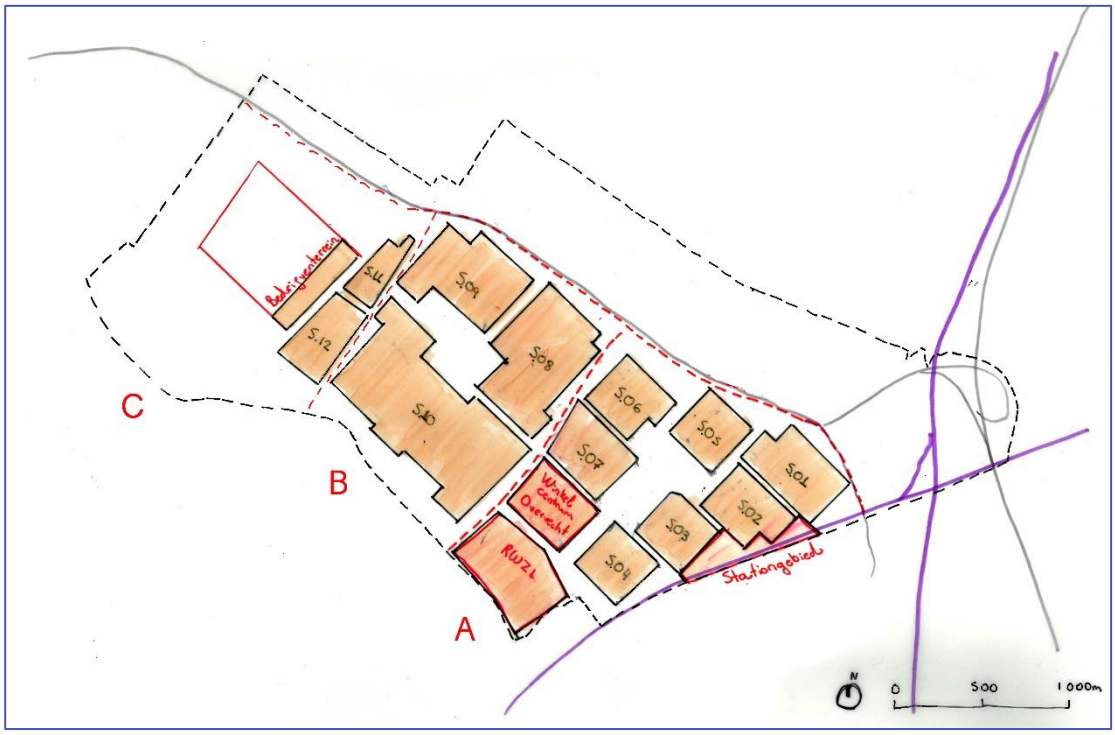
Tabel 5.2 Verschillen tussen de onderzoeksalternatieven in het planMER

Onderwerp	Onderzoeksalternatief 1	Onderzoeksalternatief 2
Verdichting	Gebundelde verdichting	Gespreide verdichting
Mobiliteit	HOV-as door centrum van de wijk en fijnmazig mobiliteitsnetwerk door de hele wijk	Fijnmazig mobiliteitsnetwerk door de hele wijk
Parkeren	Hantering van lage A-norm en jaarlijkse sanering van 1% van straatparkeerplaatsen	Hantering van B-norm en jaarlijkse sanering van 0,5% van straatparkeerplaatsen
Groen	Mogelijke hoeveelheid extra groen • Parken en natuurgebieden: 47 ha • Groenblauwe routes: 2,17 ha • Buurt- en wijkgroen: 14,25 ha	Mogelijke hoeveelheid extra groen • Parken en natuurgebieden: 48 ha • Groenblauwe routes: 6,05 ha • Buurt- en wijkgroen: 13,68 ha

In het vervolg wordt in het planMER naar de onderzoeksalternatieven verwezen als ‘Alternatief 1: Gebundelde verdichting met HOV-as’ en ‘Alternatief 2: Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht’. In onderstaande paragrafen worden beide onderzoeksalternatieven verder toegelicht. Per onderwerp wordt gekeken naar de invulling voor beide onderzoeksalternatieven.

5.3.1 Verdichting

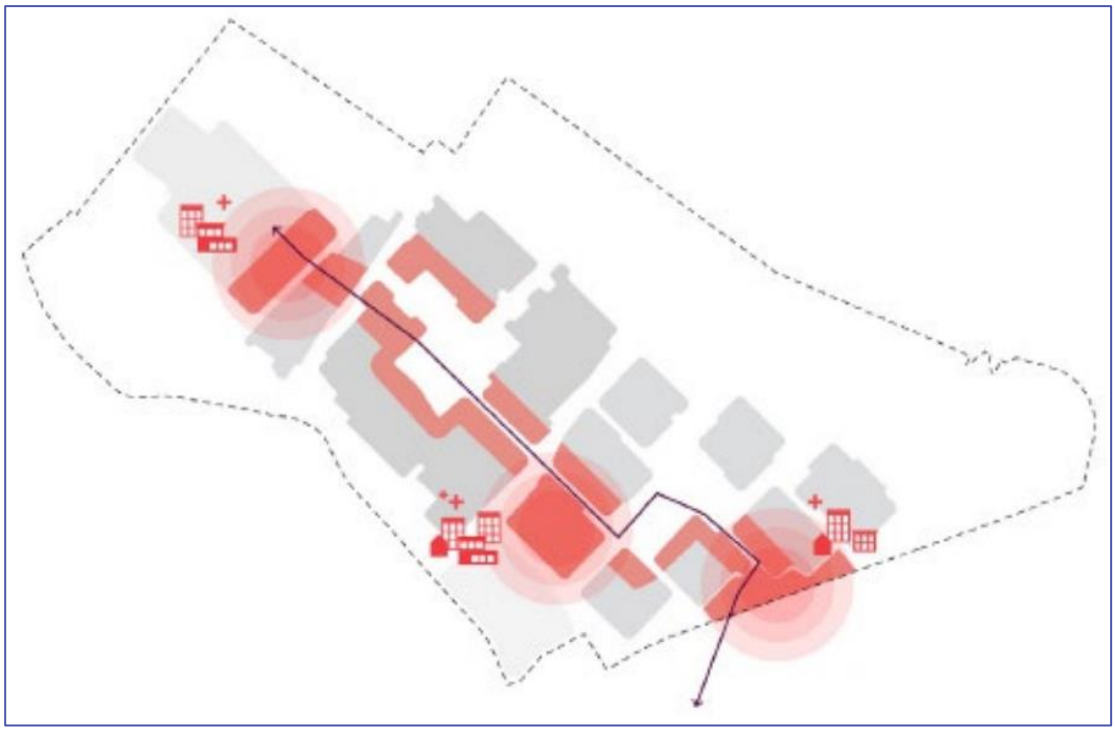
In beide alternatieven wordt voorzien in de realisatie van 7.000 woningen. De woningen zijn verspreid over zogenaamde stempels en ‘specials’, die te zien zijn in onderstaande figuur.



Figuur 5.2 Stempels en specials in Overvecht (bron: PosadMaxwan)

De stempels zijn de bouwblokken die in Overvecht te vinden zijn. Dit zijn veelal monofunctionele woonblokken. De specials zijn blokken in de wijk die een bijzondere of een aanvullende functie naast wonen hebben. Tot de specials behoren het winkelcentrum Overvecht Centrum, het stationsgebied rond station Utrecht Overvecht, de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) en Bedrijvengebied Overvecht.

Alternatief 1: Gebundelde verdichting met HOV-as



Figuur 5.3 Schets van verdichtingsstrategie in alternatief 1: in grijs de bestaande bouwblokken en in rood waar de nadruk op nieuwbouw ligt (bron: PosadMaxwan)

Op bovenstaande figuur is te zien dat woningbouw in alternatief 1 met name gerealiseerd wordt rond de centrale noordwest/zuidoost-as in Overvecht. Onderstaande tabel laat zien hoeveel woningen worden gerealiseerd binnen dit alternatief per stempel en special. Deze onderstaande tabel is gebaseerd op een berekening die door PosadMaxwan is gemaakt voor onderzoeksalternatief 1. Met deze berekening wordt een schatting gemaakt van de hoeveelheid woningen die per stempel wordt gerealiseerd in dit onderzoeksalternatief. Naar deze berekening wordt verder verwezen als het programma voor onderzoeksalternatieven.

Opmerking bij onderstaande tabel is dat in de special Bedrijvengebied Overvecht weliswaar 1.300 woningen zijn benoemd in de tabel, maar dat deze woningen niet in het bedrijventerrein zelf worden gerealiseerd. Woningbouw vindt plaats aan de randen van het bedrijvengebied en langs de Manitobadreef. In principe hoeven geen bedrijven te verdwijnen van het bedrijventerrein om plaats te maken voor woningbouw.

Tabel 5.3 Onderverdeling per stempel en special in alternatief 1

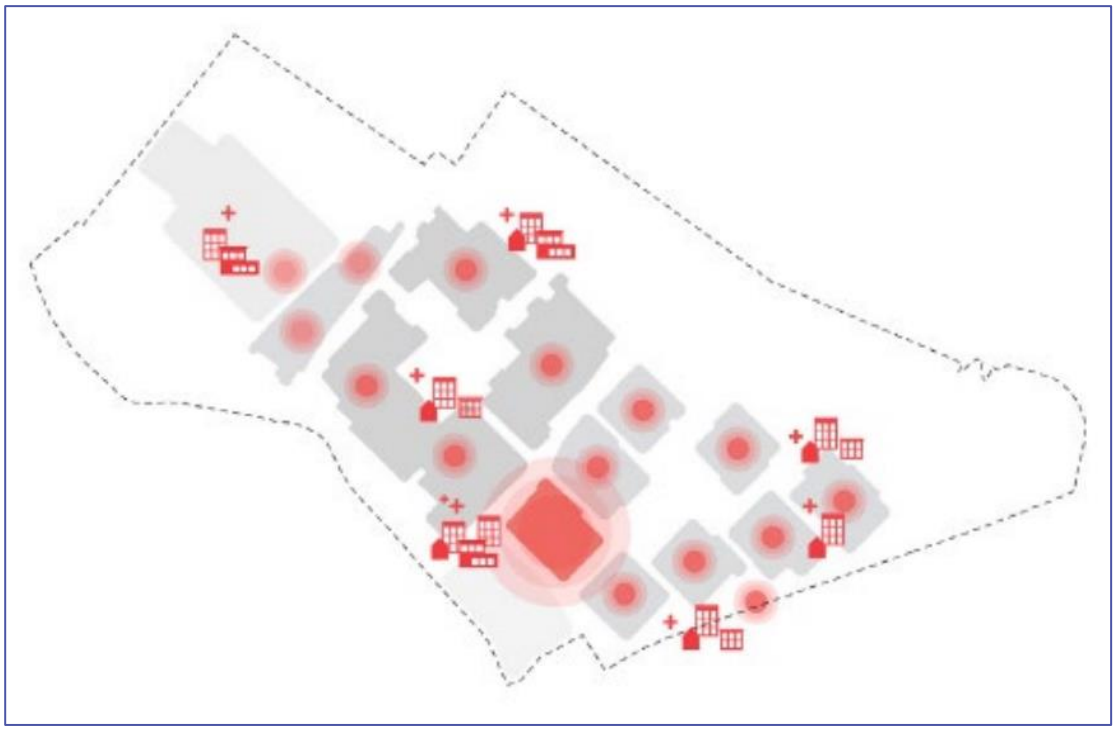
Stempel of special	Aantal woningen	Percentage grondgebonden	Percentage appartement
Winkelcentrum Overvecht	2.600	21,0%	79,0%
Stationsgebied	1.000	12,5%	87,5%
Stempel 1	0	0,0%	100%
Stempel 2	200	0,0%	100%

Stempel of special	Aantal woningen	Percentage grondgebonden	Percentage appartement
Stempel 3	200	12,5%	87,5%
Stempel 4	0	0,0%	100%
Stempel 5	0	0,0%	100%
Stempel 6	0	0,0%	100%
Stempel 7	500	12,5%	87,5%
RWZI	350	12,5%	87,5%
Stempel 8	400	12,5%	87,5%
Stempel 9	250	12,5%	87,5%
Stempel 10	200	0,0%	100%
Stempel 11	0	0,0%	100%
Stempel 12	0	0,0%	100%
Bedrijvengebied Overvecht[4]	1.300	12,5%	87,5%
Totaal	**7.000**	**6,8%**	**93,2%**

Om de verdichtingsplannen van alternatief 1 te realiseren, zullen woningen gesloopt moeten worden. In alternatief 1 wordt sterk verdicht rondom de HOV-haltes, waardoor een aantal woningen op deze plekken zal moeten worden gesloopt om het gewenste hoogstedelijke milieu te kunnen ontwikkelen. Rond het station zullen een aantal voorzieningen worden gesloopt om ruimte te maken voor herontwikkeling. Dit betreft circa 3.600 m² aan voorzieningen. In dit alternatief worden circa 1.150 tot 1.350 woningen gesloopt om 7.000 woningen te kunnen realiseren.

Alternatief 2: Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht

[4] In het Bedrijvengebied Overvecht zelf worden geen woningen gerealiseerd. Woningbouw vindt plaats aan de randen van het bedrijvengebied en langs de Manitobadreef. In principe hoeven geen bedrijven te verdwijnen van het bedrijventerrein om plaats te maken voor woningbouw.



Figuur 5.4 Schets van verdichtingsstrategie in alternatief 2: in grijs de bestaande bouwblokken en in rood waar de nadruk op nieuwbouw ligt (bron: PosadMaxwan)

Op bovenstaande figuur is te zien dat woningbouw in alternatief 2 gespreid over de stempels en specials gerealiseerd wordt. Onderstaande tabel laat zien hoeveel woningen worden gerealiseerd binnen dit alternatief per stempel en special. Deze onderstaande tabel is gebaseerd op een berekening door PosadMaxwan is gemaakt voor onderzoeksalternatief 2. Met deze berekening wordt een schatting gemaakt van de hoeveelheid woningen die per stempel wordt gerealiseerd in dit onderzoeksalternatief. Naar deze berekening wordt verder verwezen als het programma voor onderzoeksalternatieven.

Opmerking bij onderstaande tabel is dat in de special Bedrijvengebied Overvecht weliswaar 1.000 woningen zijn benoemd in de tabel, maar dat deze woningen niet in het bedrijventerrein zelf worden gerealiseerd. Woningbouw vindt plaats aan de randen van het bedrijvengebied en langs de Manitobadreef. In principe hoeven geen bedrijven te verdwijnen van het bedrijventerrein om plaats te maken voor woningbouw.

Tabel 5.4 Onderverdeling per stempel en special in alternatief 2

Stempel of special	Aantal woningen	Percentage grondgebonden	Percentage appartement
Winkelcentrum Overvecht	2.300	21,0%	79,0%
Stationsgebied	400	12,5%	87,5%
Stempel 1	250	12,5%	87,5%
Stempel 2	200	12,5%	87,5%

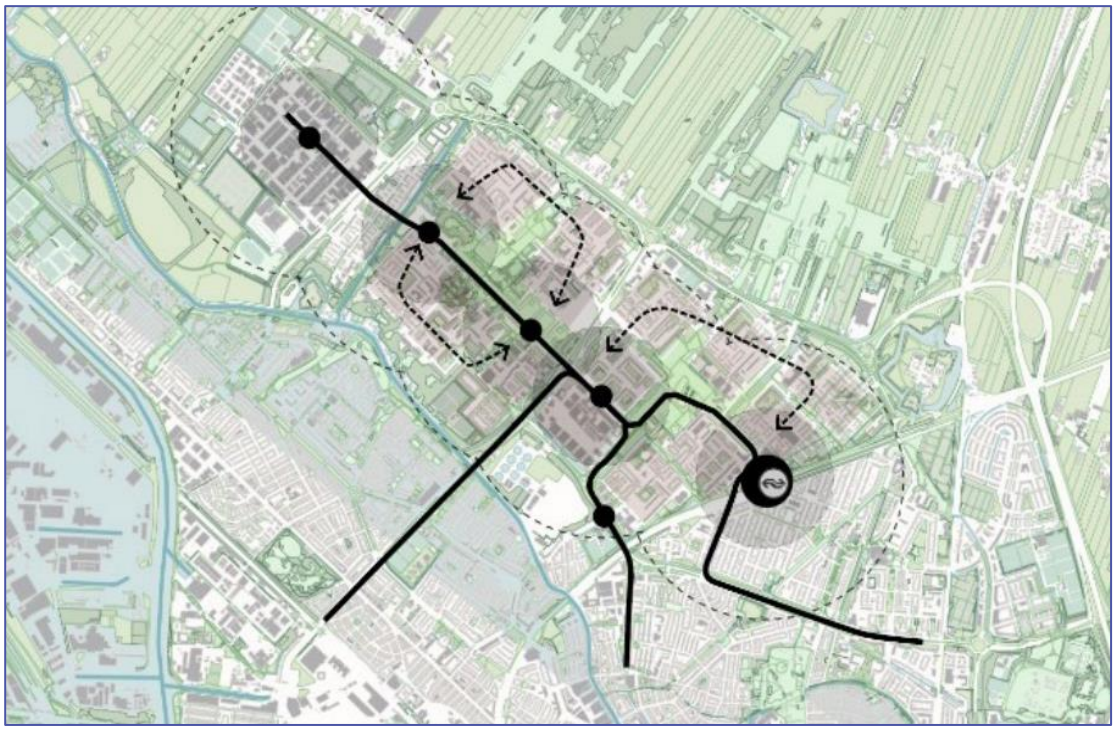
Stempel of special	Aantal woningen	Percentage grondgebonden	Percentage appartement
Stempel 3	350	12,5%	87,5%
Stempel 4	200	12,5%	87,5%
Stempel 5	100	12,5%	87,5%
Stempel 6	150	12,5%	87,5%
Stempel 7	150	12,5%	87,5%
RWZI	0	0,0%	100%
Stempel 8	750	12,5%	87,5%
Stempel 9	250	12,5%	87,5%
Stempel 10	800	12,5%	87,5%
Stempel 11	50	0,0%	100%
Stempel 12	50	0,0%	100%
Bedrijvengebied Overvecht[5]	1.000	12,5%	87,5%
Totaal	**7.000**	**10,7%**	**89,3%**

Om de verdichtingsplannen van alternatief 2 te realiseren, zullen woningen gesloopt moeten worden. In alternatief 2 vindt de verdichting verspreid in de verschillende buurten plaats. De sloop die nodig is om ruimte te maken voor de ontwikkeling zal daarmee minder geconcentreerd en verspreid in de verschillende wijken plaatsvinden. Omdat de nieuwbouw in een minder hoge dichtheid (dus minder de hoogte in) zal gebeuren dan in alternatief 1, is de verwachting dat de sloop van een groter aantal woningen nodig is: circa 1.350 tot 1.550 woningen worden gesloopt om 7.000 nieuwe woningen te kunnen realiseren.

5.3.2 Mobiliteit

Alternatief 1: Gebundelde verdichting met HOV-as

[5] In het Bedrijvengebied Overvecht zelf worden geen woningen gerealiseerd. Woningbouw vindt plaats aan de randen en langs de Manitobadreef. In principe hoeven zodoende geen bedrijven te verdwijnen van het bedrijventerrein om plaats te maken voor woningbouw.



Figuur 5.5 Schets van de mobiliteitsoplossing in alternatief 1 (bron: Goudappel)

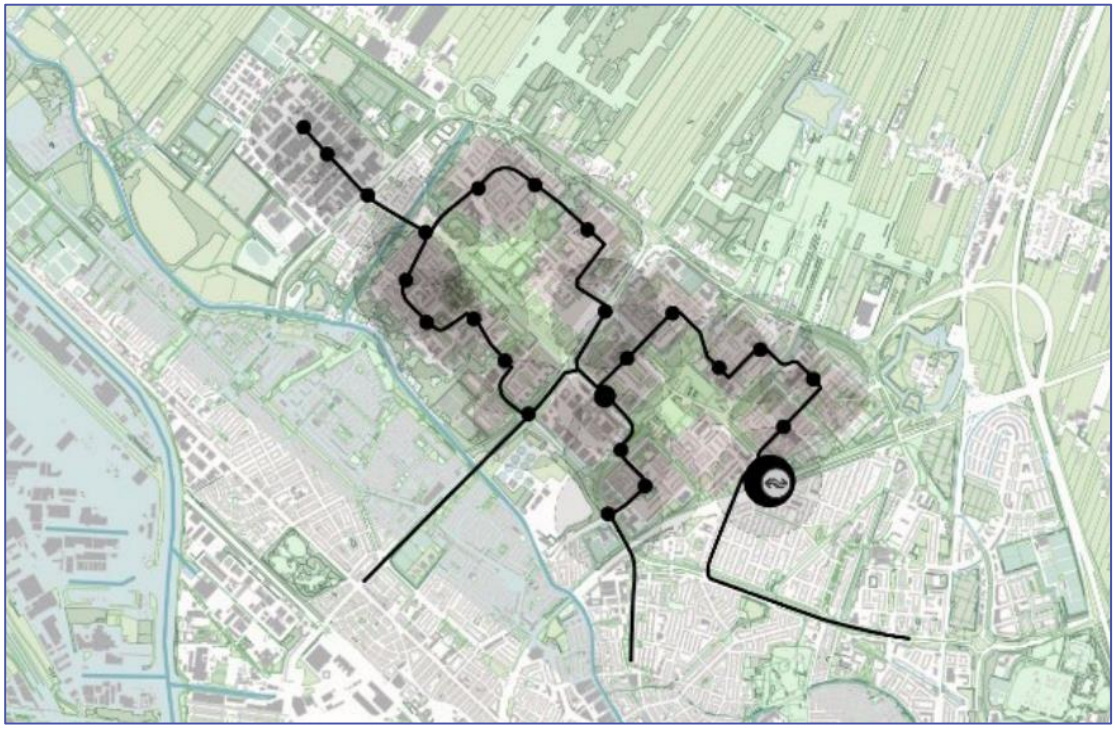
Op bovenstaande afbeelding is de mobiliteitsoplossing van alternatief 1 geschetst. In alternatief 1 loopt door Overvecht een HOV-verbinding als ruggengraat door de wijk. Vanuit de gewenste mobiliteitstransitie (in de gehele stad) en de ambities voor Overvecht (forse verdichting als inbreiding) is hoogwaardig OV een randvoorwaarde als hoogwaardig alternatief naast fietsen en deelmobiliteit. Het huidige OV systeem in Overvecht is ingericht als één ‘fit for all’ product voor heel verschillende doelgroepen. Voor keuzereizigers is het systeem eigenlijk te langzaam, en voor mensen die niet ver kunnen lopen is het wellicht te veel als ‘standaard OV’ ingericht. Daarmee is dit product niet optimaal richting de toekomst en de ambities in Overvecht. Een principekeuze voor meer ‘OV op maat’ lijkt het meest passend voor dit gebied. De transitie naar een autovrije Carnegiedreef is een enorme kans om dit uit te voeren. Met één centrale HOV-as vermindert de reistijd en kunnen er meer reizigers vervoerd worden met minder exploitatiekosten. Zodat er daarnaast budget is voor meer buurtgericht OV. De Carnegiedreef is het meest logisch hiervoor, want die ligt centraal in Overvecht (even ver lopen en fietsen naar de OV-halte vanaf de randen van de wijk) en de transitie naar een autovrije Carnegiedreef is een enorme kans om dit hier uit te voeren.

Voor de HOV-verbinding is uitgegaan van een busverbinding en niet van een tram of lightrail. Uit modelberekeningen komt naar voren dat het aantal OV-reizigers toeneemt ten opzichte van de autonome situatie in 2030. Enerzijds komt dit door de toename aan huishoudens, maar anderzijds ook door de snellere OV-verbindingen met de rest van de stad, waardoor OV een interessantere optie wordt. De reizigersaantallen voor onderzoeksalternatief 1 tonen aan dat op de meeste trajecten waar wordt ingezet op HOV er tussen de 7.500-10.000 reizigers per dag zijn. Enkel op

het stuk rondom het winkelcentrum zit het aantal reizigers boven de 15.000 (een aantal waarbij je een lightrail systeem kan overwegen). Daarmee zorgt het inzetten op een HOV as tussen Overvecht Noord en USP/Utrecht Centraal voor een verwacht aantal reizigers wat het best bij een busverbinding past en dus niet bij een lightrailsysteem. Dit biedt ook voldoende capaciteit voor verdichting van 7.000 woningen in Overvecht.

In figuur 4.6 is de mobiliteitsoplossing van alternatief 2 geschetst. In alternatief 2 is sprake van een fijnmazig busnetwerk dat door heel Overvecht loopt. Dit betreft een klassiek busnetwerk dat tussen het overige wegverkeer rijdt.

Alternatief 2: Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht



Figuur 5.6 Schets van de mobiliteitsoplossing in alternatief 2 (bron Goudappel)

5.3.3 Parkeren

Overvecht is op dit moment sterk gericht op automobiliteit, met uitgebreide mogelijkheden om dicht bij huis te parkeren. Hoewel dit de bereikbaarheid vergroot, heeft de dominantie van de auto ook nadelige effecten: het parkeren van auto’s op maaiveld neemt veel ruimte in, wat ten koste gaat van de ruimtelijke kwaliteit en de beschikbare ruimte voor groen, langzaam verkeer en verdichting. Om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren en de mogelijkheden voor verdichting te vergroten, is voor beide alternatieven het uitgangspunt om parkeren niet op het maaiveld in de openbare ruimte te realiseren, maar gebouwd en uit het zicht. Dit kan zowel gedaan worden door parkeren in ontwikkelingen te integreren met (half) verdiepte parkeervoorzieningen of

parkeerplekken op maaiveld onder een (gedeelde) binnentuin, maar ook door geclusterde parkeerhubs te maken in de wijken.

Verder is het de ambitie om ook de bestaande parkeerdruk te verminderen. Daartoe wordt (net als in heel Utrecht, zoals benoemd in de uitgangspuntennotitie) betaald parkeren ingevoerd en wordt in beide alternatieven de parkeernorm aangescherpt. Daarnaast dient in nieuwe ontwikkelingen te worden onderzocht of het mogelijk is om een overmaat in parkeerplekken te maken, zodat deze ook ruimte bieden voor het huidige straatparkeren van de omliggende buurten. En daarmee dus deels gaan fungeren als parkeerhub voor de rest van de wijk.

Alternatief 1: Gebundelde verdichting met HOV-as
Bij de gebundelde verdichting van alternatief 1 zullen de meeste woningen worden geconcentreerd op een kleiner oppervlak rondom de nieuwe HOV-haltes. De gebouwde parkeeroplossingen zullen daarmee ook op een compacter oppervlak moeten worden ingepast, in de (hoog)stedelijke bouwblokken. Vanwege de optimale OV-bereikbaarheid en het hoogstedelijke milieu, wordt in deze ontwikkelingen een lage A-norm gehanteerd. Aanvullend hierop wordt jaarlijks 1% van de straatparkeerplaatsen gesaneerd. De volgende uitgangspunten voor parkeren horen bij alternatief 1:

- Invoeren betaald parkeren gehele dag (en avond)
- Alleen de eerste auto krijgt vergunning (huidige bewoners overgangsregeling bij meerdere auto’s per huishouden)
- Bij verhuizing vervalt vergunning op straat voor huidige bewoners, nieuwe aanvragen op wachtlijst (lager wordend vergunningenplafond)
- Jaarlijks 1% aan straatparkeerplaatsen saneren
- Nieuwe ontwikkelingen krijgen lage A-norm, parkeren op eigen terrein of hub en worden uitgesloten van vergunning
- Randvoorwaarde is de maximale inzet op wandel-, fiets en OV-verbindingen en deelmobiliteit

Alternatief 2: Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht
Ook bij de gespreide verdichting van alternatief 2 wordt het parkeren geïntegreerd in de nieuw te ontwikkelen bouwblokken. In dit alternatief wordt een B-norm gehanteerd. Jaarlijks wordt een 0,5% van de straatparkeerplaatsen gesaneerd. De volgende uitgangspunten voor parkeren horen bij alternatief 2:

- Invoeren betaald parkeren van 6:00 tot 11:00 uur
- Geen beperking op aantal parkeervergunningen huidige bewoners (tweede en derde vergunning wel substantieel duurder)
- Jaarlijks 0,5% aan straatparkeerplaatsen saneren
- Nieuwe ontwikkelingen krijgen B-norm, parkeren op eigen terrein of hub en worden uitgesloten van vergunning

5.3.4 Groen
Binnen beide onderzoeksalternatieven moet de hoeveelheid groen in Overvecht toenemen. De vergroeningsopgave is voor beide alternatieven dan ook gelijk: 470.000 m² in parken en

natuurgebieden, 100.000 m² aan groenblauwe routes en 230.000 m² aan buurt- en wijkgroen. Bij het opstellen van de alternatieven is in beeld gebracht wat het oppervlak is van enkele ruimteclaims met een onderverdeling van woningen, woningtypen en groen. Voor groen is gekeken naar parken en natuurgebieden, groenblauwe routes en buurt- en wijkgroen. Dit overzicht is opgenomen als bijlage bij het planMER.

Alternatief 1: Gebundelde verdichting met HOV-as
Binnen alternatief 1 is in totaal 634.214 m² beschikbaar voor de vergroeningsopgave. Dit is 165.786 m² minder dan de vergroeningsopgave van 800.000 m². Voor parken en natuurgebieden wordt de vergroeningsopgave naar verwachting behaald. De verdichting in alternatief 1 resulteert in een compactere buitenruimte, waardoor minder ruimte is voor onder meer groen-blauwe routes in deze buurten dan in alternatief 2. Door gespreid te verdichten in alternatief 1, kan de verdichting in geheel Overvecht beter samengaan met het vergroenen van de buitenruimte.

Tabel 5.5 Groenprogramma voor onderzoeksalternatief 1

Onderdeel	Huidig	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	470.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	21.700 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	142.514 m²
Totaal (m²)	**Onbekend**	**800.000 m²**	**634.214 m²**

De exacte hoeveelheid buurt- en wijkgroen in de huidige situatie is niet vastgesteld in het programma voor de onderzoeksalternatieven. Wel is duidelijk hoe groot park de Gagel en park de Watertoren zijn, die onderdeel uitmaken van het onderdeel buurt- en wijkgroen. Park de Gagel is 210.000 m² groot en park de Watertoren is 184.000 groot. In de ontwerp-omgevingsvisie is wel een indeling gemaakt naar groentypologieën in Overvecht. In dit planMER wordt een reflectie op het onderdeel groen in de ontwerp-omgevingsvisie gegeven (hoofdstuk 9).

Alternatief 2: Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht
Binnen alternatief 1 is in totaal 677.344 m² beschikbaar voor de vergroeningsopgave. Dit is 122.656 m² minder dan de vergroeningsopgave van 800.000 m². Voor parken en natuurgebieden wordt de vergroeningsopgave naar verwachting behaald.

Tabel 5.6 Groenprogramma voor onderzoeksalternatief 2

Onderdeel	Huidig	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	480.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	60.500 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	136.844 m²
Totaal	**Onbekend**	**800.000 m²**	**677.344 m²**

De exacte hoeveelheid buurt- en wijkgroen in de huidige situatie is niet vastgesteld in programma voor de onderzoeksalternatieven. Wel is duidelijk hoe groot park de Gagel en park de Watertoren zijn, die onderdeel uitmaken van het onderdeel buurt- en wijkgroen. Park de Gagel is 210.000 m²

groot en park de Watertoren is 184.000 groot. In de ontwerp-omgevingsvisie is wel een indeling gemaakt naar groentypologieën in Overvecht. In dit planMER wordt een reflectie op het onderdeel groen in de ontwerp-omgevingsvisie gegeven (hoofdstuk 9).

5.4 Beoordelingswijze milieueffecten

Voor de vergelijking van de alternatieven worden de effecten met plussen en minnen op een vijfpuntschaal beoordeeld (van ++ naar --, zie tabel 5.3) ten opzichte van de referentiesituatie. Per thema wordt in de betreffende paragrafen van hoofdstuk 5 beschreven wanneer een effect beoordeeld wordt als zeer positief tot aan zeer negatief.

Tabel 5.7 Beoordelingsschaal effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

Zeer positief effect	Positief effect	Geen/beperkt effect	Negatief effect	Zeer negatief effect
++	+	0	-	--

5.5 Beoordelingswijze doelbereik

Het doelbereik van de omgevingsvisie wordt beoordeeld aan de hand van de onderstaande zes overkoepelende ambitiethema's in de omgevingsvisie, die voortkomen uit de uitgangspuntennotitie:

- Groen Overvecht
- Verbonden Overvecht
- Compact Overvecht
- Inclusief Overvecht
- Toekomstbestendig Overvecht
- Vertraagd Overvecht

De centrale vraag hierbij is: hoe ver komt de gemeente Utrecht met de gestelde ambities, met het beleid dat zij in de omgevingsvisie schetsen. Om hier iets over te zeggen worden de ambities binnen de zes bovenstaande ambitiethema's beoordeeld voor de twee onderzoeksalternatieven (hoofdstuk 7) en voor de ontwerp-omgevingsvisie (paragraaf 9.4). In onderstaande tabel komen deze ambities aan bod.

Ambitiethema	Toelichting	Ambities
Groene stad (Groen Overvecht)	We bouwen in Overvecht aan een groene en gezonde leefomgeving. Een omgeving die uitnodigt om te ontmoeten, te sporten en te bewegen. Met ruimte voor meer groen, biodiversiteit en natuur. Want een gezonde omgeving heeft ook een positief effect op de gezondheid van haar bewoners.	Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk Een gezonde, groene leefomgeving Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten Verdichten en vergroenen in balans
Verbonden stad (Verbonden Overvecht)	We willen dat Overvecht goed met andere wijken, de natuur en het groen verbonden is. Overvecht	Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap

Ambitiethema	Toelichting	Ambities
	vormt een belangrijke schakel om vanuit de stad naar het omliggende landschap te komen. Er liggen kansen om de verbindingen binnen de wijk én met de omgeving te verbeteren.	Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar
		We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk
Compacte stad (Compact Overvecht)	Er ligt een grote opgave om de wijk te verbeteren en te verdichten met woningen, werkplekken, voorzieningen en groen. De ruimte is beperkt. We moeten keuzes maken hoe we de beperkte ruimte goed gebruiken. Waar mogelijk willen we functies combineren. Bij een groeiende wijk horen meer voorzieningen, met winkelgebieden die goed bereikbaar zijn voor iedereen. We behouden wat sterk is en vernieuwen waar nodig.	We maken slim gebruik van de schaarse ruimte
		Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering
		Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk
Inclusieve stad (Inclusief Overvecht)	We werken aan een inclusieve wijk waar plek is voor iedereen. We zorgen voor meer diversiteit in de woningen, zodat de huidige én toekomstige bewoners in Overvecht kunnen wonen in een woning die bij hen past. De inrichting van de wijk draagt bij aan meer kansengelijkheid door het bieden van een stevige basis van voorzieningen, woningen, werkplekken, groen en mobiliteit. Deze is toegankelijk voor iedereen en biedt voldoende ruimte voor nieuwe ontwikkelingen	Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woningaanbod voor huidige en toekomstige bewoners
		Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen
		Prettige en sociaal veilige routes en plekken
		Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar
Toekomstbestendige stad (Toekomstbestendig Overvecht)	De ontwikkeling van Overvecht wordt integraal opgepakt met aandacht voor klimaatadaptatie, biodiversiteit, duurzame energie en circulariteit. Flexibiliteit en veerkracht zijn essentieel om op te toekomst voorbereid te zijn en je te kunnen aanpassen aan nieuwe omstandigheden en ontwikkelingen.	Een groene, natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving
		We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair
Vertraagde stad (Vertraagd Overvecht)	We bieden in Overvecht voldoende plekken voor stilte en rust en daarmee een gezonde omgeving om in te leven. Minder verkeersdrukte, meer groen en ruimte voor initiatieven uit de wijk.	We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit
		Geleidelijke groei en ontwikkeling

6 Milieueffecten onderzoeksalternatieven

In dit hoofdstuk komen de milieueffecten van de omgevingsvisie Overvecht aan bod. Per onderzoeksthema komt als eerst een overzicht van de effecten van beide onderzochte alternatieven aan bod, gevolgd door het beleid en het toetsingskader dat voor dat onderzoeksthema geldt. Hier volgt een omschrijving van de referentiesituatie. Vervolgens wordt de effectbeoordeling van de omgevingsvisie toegelicht. Wanneer sprake is van een (zeer) negatief effect, komt aan bod hoe dit eventueel gemitigeerd kan worden.

6.1 Verkeer

6.1.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema verkeer.

Tabel 6.1 Beleidskader verkeer

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	In 2050 een goede en betrouwbare infrastructuur als onderdeel van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem. Voor Overvecht betekent dit inzetten op toekomstbestendige oplossingen in mobiliteit.
Provinciaal	
Mobiliteitsplan 2014-2028	Provincie wil zorgen voor een goede bereikbaarheid per fiets, OV en auto in een gezonde omgeving. Dit versterkt de economie en bevordert een duurzame leefomgeving.
Gemeentelijk	
Mobiliteitsplan 2040	Om de groeiende stad gezond en bereikbaar te houden zet de gemeente Utrecht in op schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen; oftewel lopen, fietsen en OV. Daarnaast is Overvecht onderdeel van het Wiel met Spaken, een netwerk van hoogwaardige bus-, tram- en treinverbindingen. De gemeente wil de rol van Overvecht in dit netwerk optimaliseren.

Wijze van onderzoek

Voor het bepalen van de verkeerseffecten zijn drie scenario's doorgerekend met het meest actuele regionale verkeersmodel VRU (Verkeersmodel Regio Utrecht). Dit betreft de autonome situatie en twee alternatieven waarin ontwikkelingen en maatregelen zijn toegepast. De resultaten geven inzicht in hoeveel verkeer waar rijdt en welke modaliteit voor de verplaatsing wordt gekozen.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.2 Toetsingskader verkeer

Indicator	++	+	0	-	--
Verschuiving van verkeer	In zeer sterke mate sprake van verschuiving doorgaand verkeer naar de ontsluitingswegen in en rond het plangebied en afname van doorgaand verkeer op woonstraten in Overvecht	In enige tot sterke mate sprake van verschuiving doorgaand verkeer naar de ontsluitingswegen in en rond het plangebied en afname van doorgaand verkeer op woonstraten in Overvecht	Effect neutraal	In enige tot sterke mate sprake van verschuiving doorgaand verkeer naar de woonstraten in Overvecht	In zeer sterke mate sprake van verschuiving doorgaand verkeer naar de woonstraten in Overvecht
Doorstroming op kruispuntniveau	Verzadigingsgraad afname meer dan 7 procentpunten	Verzadigingsgraad afname 1 tot 7 procentpunten	Verzadigingsgraad toe- of afname neutraal	Verzadigingsgraad toename 1 tot 7 procentpunten	Verzadigingsgraad toename meer dan 7 procentpunten
De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	In zeer sterke mate sprake van verschuiving in wijze van verplaatsing	In enige tot sterke mate sprake van verschuiving in wijze van verplaatsing	Effect op verschuiving in wijze van verplaatsing neutraal	In enige tot sterke mate sprake van verslechtering verschuiving in wijze van verplaatsing	In zeer sterke mate sprake van verslechtering verschuiving in wijze van verplaatsing
Routes fiets en voetganger	In zeer sterke mate sprake van verbetering ontsluiting langzaam verkeer	In enige tot sterke mate sprake van verbetering ontsluiting langzaam verkeer	Effect op ontsluiting langzaam verkeer neutraal	In enige tot sterke mate sprake van verslechtering ontsluiting langzaam verkeer	In zeer sterke mate sprake van verslechtering ontsluiting langzaam verkeer
Verkeersveiligheid	In zeer sterke mate sprake van verbetering verkeersveiligheid	In enige tot sterke mate sprake van verbetering verkeersveiligheid	Effect op verkeersveiligheid neutraal	In enige tot sterke mate sprake van verslechtering verkeersveiligheid	In zeer sterke mate sprake van verslechtering verkeersveiligheid

6.1.2 Omschrijving referentiesituatie

6.1.2.1 Huidige situatie

Verkeersafwikkeling

De wijk Overvecht is gelegen tussen de Vecht, de spoorverbinding Utrecht-Amersfoort en de NRU. Op de NRU rijden in 2015 (basisjaar verkeersmodel) circa 48.800 motorvoertuigen per etmaal. Hiermee is de NRU de drukste weg die langs Overvecht loopt. Daarnaast bestaat de hoofdstructuur van Overvecht uit een aantal gebiedsontsluitingswegen die de verbinding vormen tussen de woonstraten, de NRU en naastgelegen wijken. Wegen die deze rol vervullen zijn de Franciscusdreef ende Einsteindreef.



Figuur 6.1 Overzicht intensiteiten Overvecht in 2015 op diverse wegvakken (mvt/etm)

Kruispunten

Voor een zestiental kruispunten is de verzadigingsgraad in beeld gebracht. De verzadigingsgraad biedt inzicht in de verhouding tussen intensiteit en capaciteit op een kruispunt. Een verzadigingsgraad van minder dan 0,8 betekent een goede afwikkeling. Tussen de 0,8 en 0,9 spreken we van een matige verkeersafwikkeling. Bij een verzadigingsgraad tussen 0,9 en 1,0 is de kans op filevorming groot. Boven de 1,0 is sprake van een structureel doorstromingsprobleem. Bij een drietal kruispunten is reeds in de huidige situatie (op basis van doorrekening referentie) sprake van een doorstromingsprobleem. Dit betreffen de kruispunten:

1. Rio Brancodreef – Franciscusdreef (avondspits)
2. Carnegiedreef – Gangesdreef – Marowijnedreef
3. Moldaudreef – NRU (avondspits)

Figuur 5.2 geeft een overzicht weer van de met het verkeersmodel doorgerekende kruispunten. De nummers corresponderen met de kruispuntnummers in tabel 6.3. Deze tabel geeft een overzicht van de verzadigingsgraad van de kruispunten (groen is goed functionerend, geel is matig, oranje is aandachtspunt, rood is knelpunt).



Figuur 6.2 Beschouwde kruispunten aan de hand van modelintensiteiten

Tabel 6.3 Verzadigingsgraad voor relevante kruispunten in 2015 (basisjaar verkeersmodel)

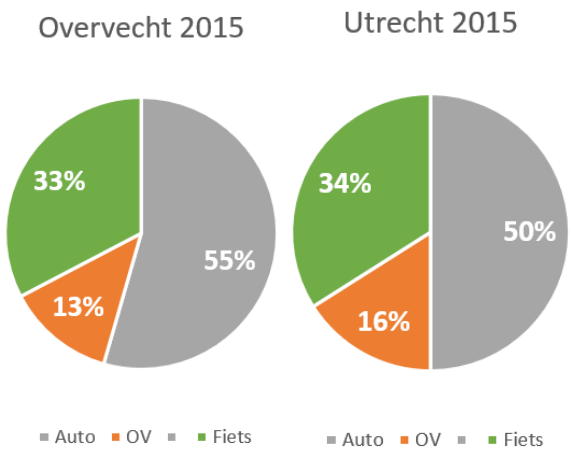
Kruispunt	Naam Kruispunt	Ochtendspits	Avondspits
1	Franciscusdreef – Orinocodreef	0.78	0.85
2	Franciscusdreef – Rio Blancodreef	0.93	> 1
3	Franciscusdreef - Floridadreef	0.58	0.66
4	Franciscusdreef - NRU	> 1	> 1
5	Carnegiedreef – Gangesdreef	0.68	0.88
6	Einsteindreef – Brailledreef	0.85	0.90
7	Einsteindreef - Carnegiedreef	0.65	0.85
8	Einsteindreef - Humberdreef	0.71	0.81
9	Einsteindreef – NRU	0.89	0.85
10	Zamenhofdreef - Theemsdreef	0.27	0.27

Kruispunt	Naam Kruispunt	Ochtendspits	Avondspits
11	Brailledreef – Zamenhofdreef	0.61	0.85
12	Zamenhofdreef – Rhonedreef	0.43	0.78
13	Brailledreef – Taagdreef	0.83	0.90
14	Tiberdreef – Moezeldreef	0.19	0.15
15	Darwindreef – Wolgadreef	0.79	0.85
16	Darwindreef- NRU	0.95	0.88
17	Moldaudreef - NRU	> 1	> 1

In 2015 doen zich op het gros van de relevante kruispunten van Overvecht geen knelpunten voor (I/C hoger dan 0,9). Wel zijn er in de avondspits relatief veel kruispunten met een matige verkeersafwikkeling. Op de kruispunten Einsteindreef – Brailledreef, Brailledreef – Taagdreef en Darwindreef – NRU staat de afwikkeling onder aanzienlijke druk tijdens het drukste piekmoment. Op kruispunten Franciscusdreef – Rio Blancodreef, Franciscusdreef - NRU en Moldaudreef - NRU doen zich in minimaal één van de spitsen knelpunten voor. Er is hier sprake van een structureel doorstromingsprobleem. Om deze knelpunten op te lossen, zal gekeken moeten worden naar een integraal maatregelenpakket in combinatie met de inrichting van de NRU. Deze weg heef een grote invloed op de ontsluiting en doorstroming van het verkeer in en rond Overvecht.

Wijze van verplaatsing

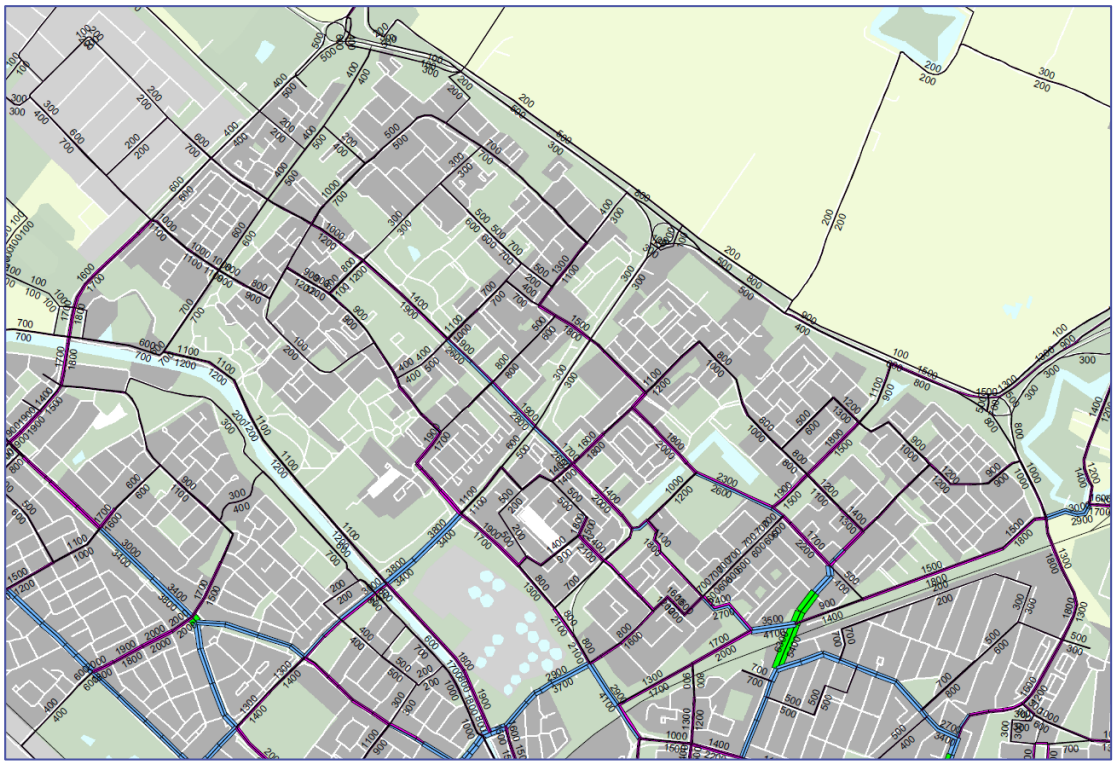
Om de verdeling van vervoerswijzen per alternatief in kaart te brengen, kijken we naar de modal split per alternatief. In de modal split van de wijk Overvecht is ten opzichte van heel Utrecht de auto prominenter aanwezig. Het autogebruik in Overvecht is verantwoordelijk voor circa 55 procent van de vervoersbewegingen, circa 5% hoger dan het autogebruik in de gehele gemeente Utrecht. Het leeuwendeel van de mensen gebruikt dus de auto. Een kleiner deel van de ritten, 33 procent wordt per fiets gemaakt. Dit aantal is vergelijkbaar met de gemeente Utrecht. Het OV verzorgt in 2015 circa 13 procent van de vervoersbewegingen in Overvecht, 3% minder dan de totale gemeente Utrecht. Wanneer we deze cijfers vergelijken met het Utrechtse gemiddelde, is te zien dat het autogebruik in Overvecht hoger ligt en er om en nabij evenveel gebruik wordt gemaakt van de fiets. Het OV-gebruik in Overvecht iets lager dan het Utrechtse gemiddelde.



Figuur 6.3 Modal split Overvecht en Utrecht, 2015

Routes fiets en voetganger

In de huidige situatie is er een aantal belangrijke fietsroutes in en rondom Overvecht. De drukste fietsroute door Overvecht heen is over de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef in het hart van de wijk. Ruim 3.000 fietsers maken elke dag gebruik van deze route. Verklaarbare reden hiervoor is dat het winkelcentrum met veel voorzieningen ook op deze route ligt. Verder valt op dat er veel fietsers gebruik maken van de ongelijkvloerse kruising met het spoor nabij het station (Meester Tripkade / Tiberdreef). Dit is de meest logische verbinding tussen Utrecht Overvecht en gebieden ten zuiden van de Kardinaal de Jongweg. Tenslotte zijn de oost-west verbindingen van belang. Dit komt omdat er relatief weinig fietsverbindingen over de Vecht zijn. Vandaar dat de routes via de Marnixlaan en Loevenhoutsedijk door meer dan 6.000 fietsers per etmaal worden gebruikt.

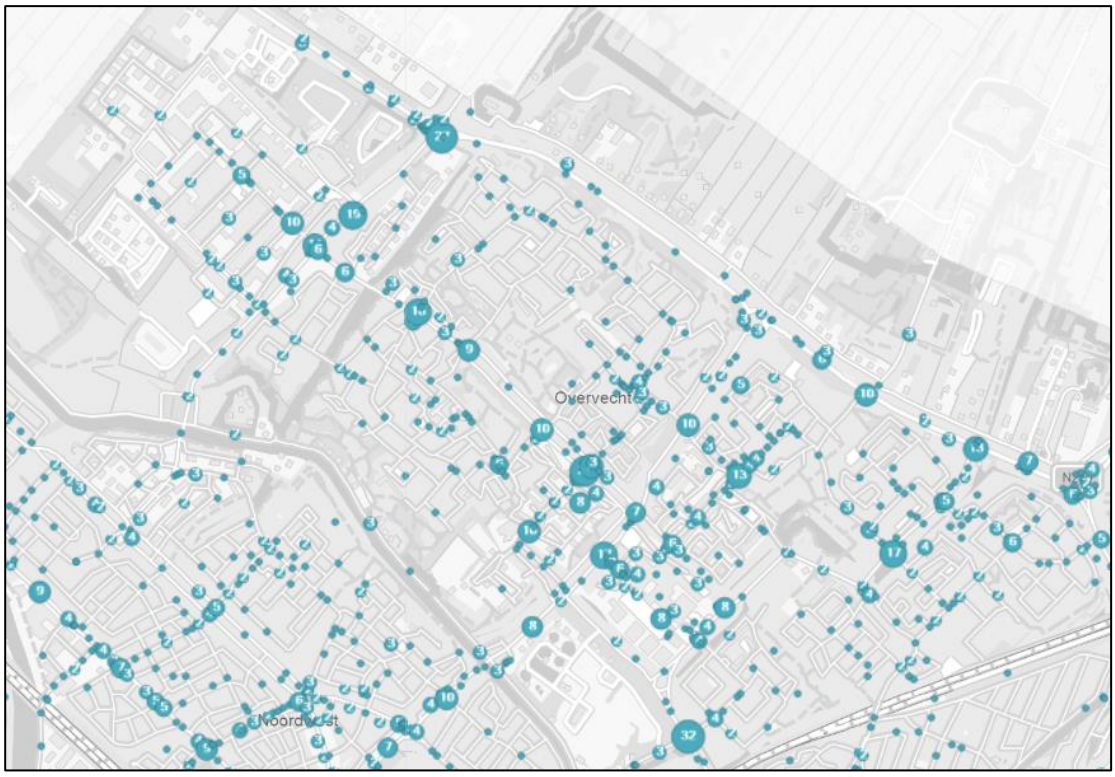


Figuur 6.4 Langzaam verkeernetwerk Overvecht in huidige situatie

Verkeersveiligheid

In de huidige situatie rijden zowel doorgaand autoverkeer als busverkeer door de woonstraten van Overvecht. Hoewel de maximumsnelheid op een deel van deze wegen 30 km/u bedraagt, conflicteren de functies van doorgaande route en een veilige leefomgeving elkaar. Spelen op straat, maar ook oversteekbaarheid lijden onder het verkeer dat dagelijks over deze woonstraten rijdt. Op een deel van de wegen in de woonwijken bedraagt de maximumsnelheid nog 50 km/u, wat niet strookt met het doel van een dergelijke weg en verkeersonveiligheid in de hand werkt. De belangrijke gebiedsontsluitingswegen zijn de Franciscusdreef en de Einsteindreef. Deze hebben 2x2 rijstroken (50 km/u) en zijn belangrijk voor de ontsluiting van Overvecht voor autoverkeer. Op sommige wegvakken liggen de intensiteiten hier rond of boven de 20.000 mvt/etm (motorvoertuigen per etmaal). De snelheid e intensiteiten op deze wegen heeft tot gevolg dat de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers slechter is dan bij 30 km/u wegen. Hierdoor is er een hoger risico op ongevallen, wat ook is terug te zien in de ongevalsdata.

Op basis van een korte analyse van ViaStat (ongevalsdata), valt te concluderen dat de meeste geregistreerde ongevallen zich voordoen op de (doorgaande) 50 km/u wegen en kruispunten zoals de Carnegiedreef, Moldaudreef, Einsteindreef en Franciscusdreef. Een uitsnede van de geregistreerde ongevallen van de afgelopen jaren is te zien in onderstaande figuur. Utrecht in Cijfers laat zien dat bewoners van Overvecht relatief vaak last hebben van gevaarlijk verkeersgedrag in hun buurt.



Figuur 6.5: Geregistreerde ongevallen in Overvecht van 1 januari 2014 t/m oktober 2023 (Bron: ViaStat)

6.1.2.2 Autonome ontwikkeling

Verkeersafwikkeling

In de autonome situatie wordt gerekend met het referentiejaar 2030. Op basis van autonome ontwikkeling wordt verwacht dat de intensiteiten op de gebiedsontsluitende wegen van Overvecht (Einsteindreef, Brailledreef, Franciscusdreef) toenemen. De woonstraten van Overvecht nemen niet of nauwelijks toe in verkeersdrukte.



Figuur 6.6 Overzicht intensiteiten Overvecht in situatie autonome groei 2030 (mvt/etm)

Tabel 6.4 Overzicht intensiteiten en relatieve toename in autonome ontwikkeling

Wegvak	Intensiteiten 2015	Intensiteiten 2030	Verandering t.o.v. 2015
Franciscusdreef	20.300	26.600	+31%
NRU	45.800	69.300	+51%
Moldaudreef	11.000	11.500	+5%
Wolgadreef	6.700	9.900	+48%
Einsteindreef (zuid)	17.800	16.200	-9%
Einsteindreef (noord)	11.900	12.800	+8%
Japuradreef	1.000	800	-20%
Nijldreef	2.600	2.600	0%

Kruispunten

Tabel 6.5 Verzadigingsgraad voor relevante kruispunten

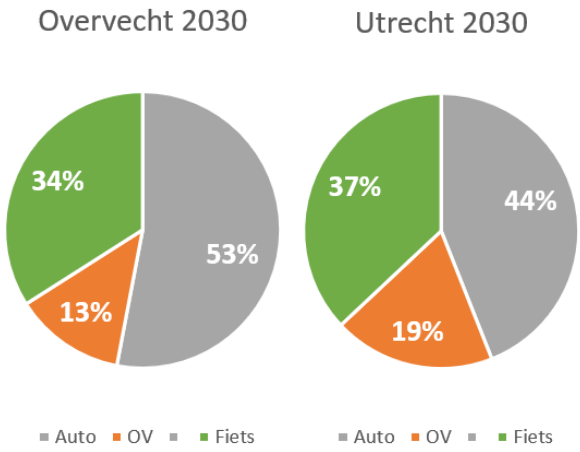
Kruispunt	Naam Kruispunt	Ochtendspits (huidige situatie)	Avondspits (huidige situatie)	Ochtendspits (autonome ontwikkeling)	Ochtendspits (autonome ontwikkeling)
1	Franciscusdreef – Orinocodreef	0.78	0.85	0.85	0.85
2	Franciscusdreef – Rio Blancodreef	0.93	> 1	0.99	> 1

Kruispunt	Naam Kruispunt	Ochtendspits (huidige situatie)	Avondspits (huidige situatie)	Ochtendspits (autonome ontwikkeling)	Ochtendspits (autonome ontwikkeling)
3	Franciscusdreef – Floridadreef	0.58	0.66	0.82	0.85
4	Franciscusdreef – NRU	> 1	> 1	0.59	0.73
5	Carnegiedreef – Gangesdreef	0.68	0.88	0.66	0.88
6	Einsteindreef – Brailledreef	0.85	0.90	0.85	0.94
7	Einsteindreef – Carnegiedreef	0.65	0.85	0.85	0.85
8	Einsteindreef – Humberdreef	0.71	0.81	0.99	0.96
9	Einsteindreef – NRU	0.89	0.85	0.50	0.40
10	Zamenhofdreef – Theemsdreef	0.27	0.27	0.44	0.66
11	Brailledreef – Zamenhofdreef	0.61	0.85	0.85	0.69
12	Zamenhofdreef – Rhonedreef	0.43	0.78	0.85	0.84
13	Brailledreef – Taagdreef	0.83	0.90	0.85	0.86
14	Tiberdreef – Moezeldreef	0.19	0.15	0.25	0.19
15	Darwindreef – Wolgadreef	0.79	0.85	0.98	> 1
16	Darwindreef- NRU	0.95	0.88	0.85	0.69
17	Moldaudreef – NRU	> 1	> 1	0.50	0.43

Bovenstaande tabel laat zien dat de situatie op relevante kruispunten in Overvecht veranderd als gevolg van autonome groei. Kruispunt Franciscusdreef – Rio Blancodreef blijft een knelpunt met oog op de verkeersafwikkeling. We zien dat de situatie op kruispunten Franciscusdreef – NRU en Moldaudreef – NRU verbeterd van rood naar groen. Ook op kruispunten Brailledreef – Taagdreef en Darwindreef- NRU verbetert de verkeersafwikkeling, maar de kruispunten zijn nog wel een aandachtspunt met een I/C verhouding tussen de 0,8 en 0,9. Aan de andere kant is te zien dat kruispunten die in 2015 geen/nauwelijks een aandachtspunt vormen, door autonome groei wel in laatstgenoemde categorie vallen (kruispunten Franciscusdreef – Floridadreef, Einsteindreef – Humberdreef en Darwindreef – Wolgadreef).

Wijze van verplaatsing

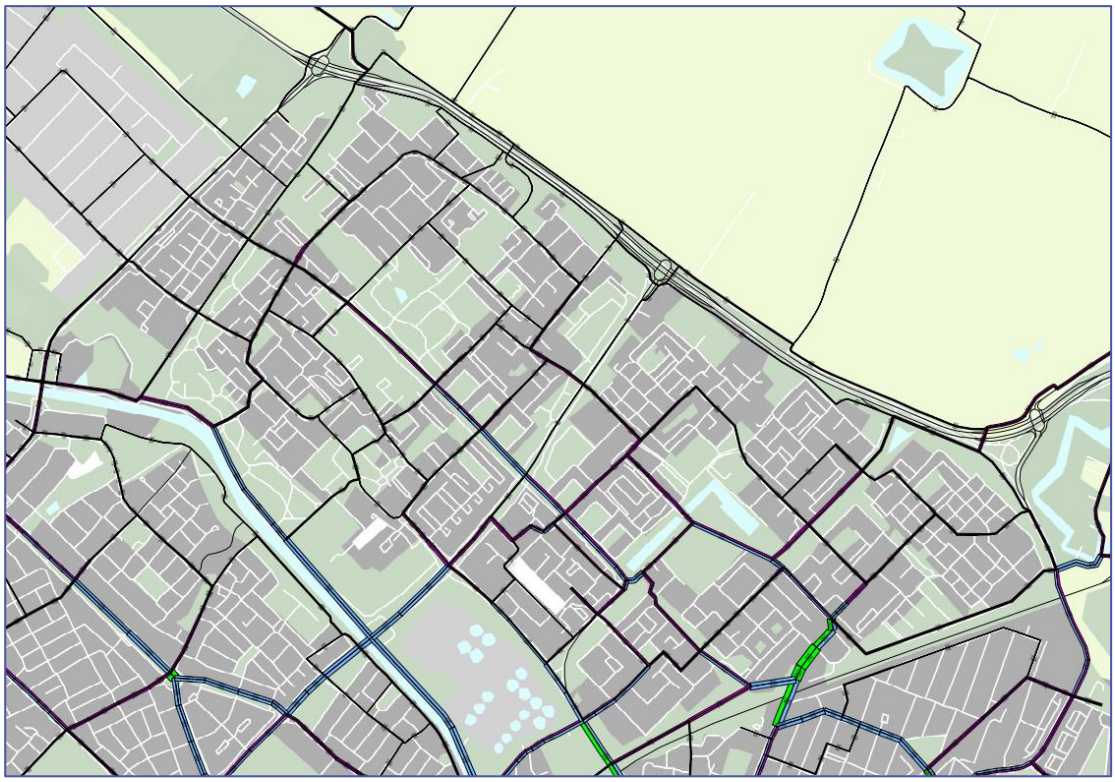
In de autonome groeisituatie (2030) ligt het autogebruik in Overvecht op circa 53 procent. Het leeuwendeel van de verplaatsingen in Overvecht wordt dus met de auto gemaakt. We zien dat het aandeel autogebruik in Overvecht niet op hetzelfde tempo daalt als het stadsgemiddelde, dat in 2030 op 44% ligt. Het fietsgebruik in Overvecht ligt op 34 procent Het OV is verantwoordelijk voor 13 procent van de verplaatsingen binnen Overvecht. Wanneer er geen netwerkaanpassingen worden gedaan, is te zien dat het autogebruik tussen 2015 en 2030 met 2 procent is afgenomen. Het fietsgebruik neemt met 1 procent toe. Gemeentebreed is te zien dat er een sterkere verschuiving plaatsvindt van de auto naar de fiets en het OV.



Figuur 6.7 Modal split Overvecht en Utrecht, 2030

Routes fiets en voetganger

In de autonome situatie zijn er qua belangrijke fietsroutes weinig significante veranderingen ten opzichte van de huidige situatie. Wel is te zien dat de drukste fietsroute door Overvecht heen nog vaker gebruikt wordt dan in de huidige situatie. Waar in de huidige situatie dagelijks ruim 3.000 fietsers gebruik maken van de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef, zijn dit er in de autonome situatie maximaal circa 6.000. Ook de verbinding tussen de Linnaueslaan en de Tiberdreef, over de Meester Tripkade, is een veelgebruikte fietsroute. De oost-west verbindingen blijven ook in de autonome situatie belangrijke routes in het fietsnetwerk van Overvecht. Dagelijks rijden er circa 8.000 fietsers over de Marnixlaan, dit waren er circa 7.000 in de huidige situatie. Opvallend is dat het Zandpad, gelegen parallel aan de Vecht, aanzienlijk meer gebruikt wordt in de autonome situatie (7.500) dan in de huidige situatie (3.500). Tot slot is te zien dat de route naar Fort Blauwkapel veel gebruikt wordt. Fort Blauwkapel is één van de attractiepunten gelegen aan Overvecht. Vanuit Overvecht, maar ook vanuit Voordorp worden de verbindingswegen naar en via het fort richting Groenekan veel gebruikt.



Figuur 6.8 Langzaam verkeernetwerk Overvecht in autonome ontwikkeling

Verkeersveiligheid

Zonder aanpassingen op de mobiliteitsnetwerken van Overvecht zal de verkeersdrukte op de drukste wegen van Overvecht in de autonome situatie toenemen. De oversteekbaarheid op de gebiedsontsluitende wegen als de Franciscusdreef, Einsteindreef en Moldaudreef komt hierdoor meer onder druk te staan. Door de toename van drukte op de weg neemt de verkeersveiligheid op deze manier af. Binnen de woongebieden van Overvecht, waar doorgaand verkeer mogelijk is, zijn wel kleine toenames zichtbaar, maar niet zo groot als op de gebiedsontsluitingswegen. Hierdoor blijft de verkeersveiligheid in deze gebieden nagenoeg hetzelfde als in de huidige situatie.

6.1.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten van verkeer zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2). In beide alternatieven zijn beleidsmaatregelen zoals strenger parkeerbeleid en verbeterde fietsverbindingen meegenomen.

Tabel 6.6 Beoordeling verkeer

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Verkeersafwikkeling	Verschuiving van autoverkeer	+	-
Kruispunten	Doorstroming op kruispuntniveau	-	-
Wijze van verplaatsing	De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	+	+
Routes fiets en voetganger	Kwaliteit van langzaam verkeerroutes	+	+
Verkeersveiligheid	*Verkeersveiligheid*	+	-

6.1.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Verkeersafwikkeling

Als gevolg van het maatregelenpakket van alternatief 1 worden de hoofdwegen van het netwerk van Overvecht drukker, terwijl de woonstraten minder druk worden. De NRU neemt als gevolg van de netwerkaanpassingen toe naar 77.100 mvt/etm. Ook de Franciscusdreef wordt drukker, op deze weg rijden in de situatie van alternatief 1 circa 32.800 mvt/etm. De Einsteindreef wordt ook significant drukker als gevolg van de aanpassingen in alternatief 1, waar het zuidelijke en noordelijke deel respectievelijk toenemen tot 26.400 mvt/etm en 27.900 mvt/etm. De Nijldreef kent een procentuele afname van 31 procent. In alternatief 1 rijden hier 1.800 mvt/etm. Ook de Moldaudreef neemt af in verkeersdrukte, naar 4.900 mvt/etm.

De woonstraten worden dus rustiger waardoor er meer ruimte is voor spelen en verblijven, fietsen en lopen. Er zijn afnames tot wel 50% te zien op bijvoorbeeld de Nijldreef en Neckardreef. Reden hiervoor is dat doorgaand verkeer op deze woonstraten als gevolg van het inprikkersysteem niet meer mogelijk is. Aan de andere kant worden de gebiedsontsluitingswegen drukker. Deze wegvakken kunnen de intensiteiten (bij 2x2 rijstroken als vormgeving) in principe prima aan. Gezien de verbeterde leefkwaliteit in de woonstraten heeft alternatief 1 een positief effect (+) op de verkeersafwikkeling (verschuiving van verkeer) ten opzichte van de referentiesituatie.



Figuur 6.9 Overzicht intensiteiten Overvecht alternatief 1 (mvt/etm)

Tabel 6.7 Overzicht intensiteiten en relatieve toename in alternatief 1

Wegvak	Intensiteiten 2030	Intensiteiten alternatief 1	Verandering t.o.v. 2030
Franciscusdreef	26.600	32.800	+23%
NRU	69.300	77.100	+11%
Moldaudreef	11.500	4.900	-57%
Wolgadreef	9.900	7.800	-21%
Einsteindreef (zuid)	16.200	26.400	+63%
Einsteindreef (noord)	12.800	27.900	+118%
Japuradreef	800	1.000	+25%
Nijldreef	2.600	1.800	-31%

Kruispunten

Tabel 6.8 Verzadigingsgraad voor relevante kruispunten (OS = ochtendspits, AS = avondspits, HS = huidige situatie, AO = autonome ontwikkeling, A1 = alternatief 1)

Kruispunt	Naam Kruispunt	OS HS	AS HS	OS AO	AS AO	OS A1	AS A1
1	Franciscusdreef – Orinocodreef	0.78	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85

Kruispunt	Naam Kruispunt	OS HS	AS HS	OS AO	AS AO	OS A1	AS A1
2	Franciscusdreef – Rio Blancodreef	0.93	> 1	0.99	> 1	> 1	> 1
3	Franciscusdreef - Floridadreef	0.58	0.66	0.82	0.85		
4	Franciscusdreef - NRU	> 1	> 1	0.59	0.73	0.44	0.54
5	Carnegiedreef – Gangesdreef	0.68	0.88	0.66	0.88	0.97	> 1
6	Einsteindreef – Brailledreef	0.85	0.90	0.85	0.94	0.93	> 1
7	Einsteindreef - Carnegiedreef	0.65	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85
8	Einsteindreef - Humberdreef	0.71	0.81	0.99	0.96	> 1	> 1
9	Einsteindreef – NRU	0.89	0.85	0.50	0.40	0.80	0.49
10	Zamenhofdreef - Theemsdreef	0.27	0.27	0.44	0.66	0.85	0.88
11	Brailledreef – Zamenhofdreef	0.61	0.85	0.85	0.69	0.48	0.68
12	Zamenhofdreef – Rhonedreef	0.43	0.78	0.85	0.84	0.85	> 1
13	Brailledreef – Taagdreef	0.83	0.90	0.85	0.86	0.81	0.87
14	Tiberdreef – Moezeldreef	0.19	0.15	0.25	0.19		
15	Darwindreef – Wolgadreef	0.79	0.85	0.98	> 1	0.85	0.85
16	Darwindreef- NRU	0.95	0.88	0.85	0.69	0.62	0.64
17	Moldaudreef - NRU	> 1	> 1	0.50	0.43	0.13	0.16

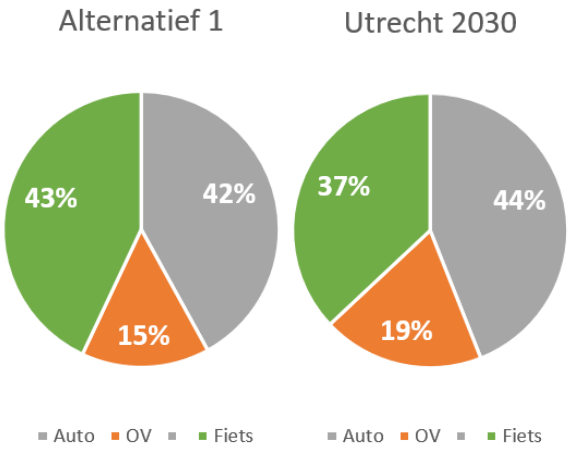
Als gevolg van alternatief 1 zien we dat de verkeersafwikkeling op kruispunt 2 verslechtert. Zowel in de ochtend- als avondspits is dit een kruispunt waar zich structureel doorstromingsproblemen voordoen. Ook kruispunten 5, 6, 8 en 12 worden in minimaal één spitsperiode als knelpunt beschouwd. De verkeersdrukte op de Franciscusdreef en Einsteindreef wordt groter door de netwerkaanpassingen in alternatief 1. Dit ligt in de lijn der verwachting omdat in dit alternatief het doorgaand verkeer door de woonstraten wordt afgesloten, waardoor de drukte op de

gebiedsontsluitingswegen toeneemt. Kruispunt 15 vormt in de autonome situatie een knelpunt, maar in alternatief 1 is de verkeersafwikkeling op dit kruispunt beter (matig).

De toenames in alternatief 1 ten opzichte van de autonome situatie zijn met name op de kruispunten waar in de autonome situatie reeds knelpunt is. Alle kruispunten samen (zowel ochtendspits als avondspits) kennen gemiddeld een toename van circa 3,5 procentpunt. Daarmee heeft alternatief 1 een negatief effect (-) ten opzichte van de autonome situatie.

Wijze van verplaatsing
In alternatief 1 wordt ingezet op één centrale HOV-as over de Carnegiedreef. Door de woongebieden van Overvecht die niet nabij deze as liggen, wordt een hoogwaardig buurt-OV product ter beschikking gesteld. Deze ingrepen op het netwerk zijn voor een deel verantwoordelijk voor een verschuiving in modal split binnen Overvecht. De auto is niet meer het dominante vervoersmiddel, in tegenstelling tot de huidige en autonome situatie. Autogebruik is in alternatief 1 verantwoordelijk voor 42 procent van de vervoersbewegingen binnen Overvecht. Het fietsgebruik is daarentegen toegenomen; 43 procent van de vervoersbewegingen in Overvecht worden met de fiets gemaakt. Het OV-gebruik kent een kleine toename en ligt nu op 15 procent van het totale aantal vervoersbewegingen. De netwerkaanpassingen van alternatief 1 leiden ertoe dat de modal split van Overvecht meer begint te lijken op die van de gemeente Utrecht. Het autogebruik ligt nu onder het niveau van Utrecht. Het aandeel OV-gebruik van Overvecht ten opzichte van Utrecht ligt lager, waar de fiets juist bovengemiddeld veel gebruikt wordt in Overvecht.

Als we kijken naar het absolute aantal ritten in Overvecht zien we dat er circa 40% extra ritten worden gemaakt. Dit is in lijn met het aantal huishoudens (+37%) en arbeidsplaatsen (+31%) wat in het gebied in dit alternatief wordt toegevoegd. De toename kan gerelateerd worden aan de groei van het aantal arbeidsplaatsen en inwoners in het gebied. Een uitsplitsing naar de verschillende modaliteiten laat zien dat het fietsverkeer het hardst groeit met 80% naar 120.000 ritten. OV-gebruik groeit met 60% van 26.000 naar bijna 42.000 ritten. Het autogebruik neemt ten slotte met 12% toe (van 103.000 naar 116.000). Dit is niet conform het mobiliteitsplan, waarbij het uitgangspunt is dat de groei van de stad (huishoudens en arbeidsplaatsen) wordt opgevangen door een verschuiving van de modal split naar lopen, fietsen en OV. Dit betekent dat er nog stevigere maatregelen nodig zijn om het autogebruik in Overvecht niet verder te laten groeien.

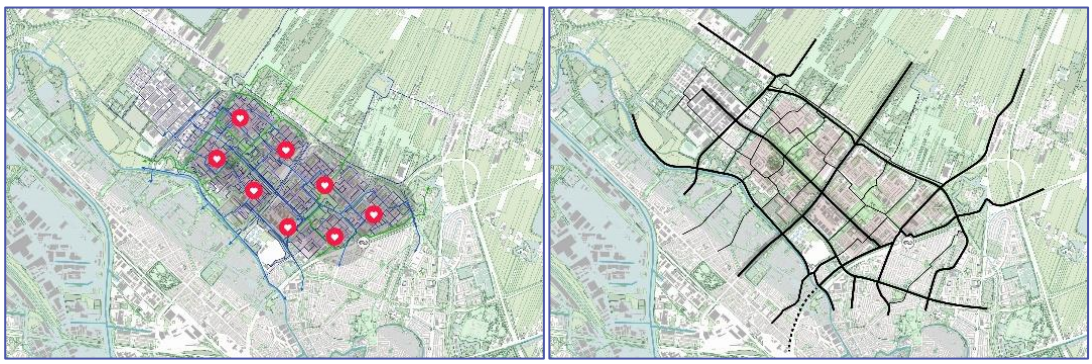


Figuur 6.10 Modal split alternatief 1 en Utrecht

Aangezien het autoverkeer relatief gezien afneemt ten opzichte van de andere modaliteiten, heeft alternatief 1 een positief effect (+) op de wijze van verplaatsing. Een relatieve afname van het autoverkeer wordt namelijk positief beoordeeld in het MER.

Routes fiets en voetganger

De bereikbaarheid voor fiets en voetganger in Overvecht speelt in beide alternatieven een belangrijke rol. De fiets- en wandelnetwerken binnen Overvecht, maar ook de verbindingen naar naastgelegen gebieden, zullen worden opgewaardeerd. Ook de realisatie van een nieuwe (fiets)brug over de Vecht draagt hieraan bij. De wijk Overvecht is opgebouwd uit verschillende sub-wijken met voorzieningen in de buurt. Elk woonblok heeft als het ware een ‘kloppend hart’. In beide alternatieven wordt ingezet op het toegankelijk maken van voorzieningen en attractiepunten middels een goed fiets- en wandelnetwerk. Ook de verbinding met de andere sub-wijken en groengebieden zijn hierin belangrijk. Dit is ook terug te zien in de modal split, waarin het fietsgebruik in alternatief 1 met 9% toeneemt ten opzichte van de autonome situatie. De extra loop- en fietsverbindingen hebben daarmee een positief effect (+) ten aanzien van de referentiesituatie.



Figuur 6.11 Buurtharten en langzaam verkeernetwerk alternatief 1

Deze verbeterde bereikbaarheid is ook terug te zien in de fietsintensiteiten. In Overvecht wordt 43% van de verplaatsingen met de fiets gemaakt, een groei van 9%. In absolute aantallen (kilometers) groeit het fietsverkeer in de wijk met 80%. Dit is vooral terug te zien op een aantal corridors. Er zijn twee drukke noord-zuid routes waar de fietsintensiteiten ongeveer verdubbelen. Dit zijn de Carnegiedreef/Zamenhofdreef en de route langs de Vecht (Zandpad). De verbeterde fietskwaliteit langs de Carnegiedreef sluit aan bij de visie om hier een HOV-corridor te ontwikkelen en autoverkeer niet meer toe te staan.

Daarnaast valt op dat het fietspad langs het spoor veel intensiever gebruikt wordt. Waar dit fietspad in de autonome situatie door 2.500 tot 4.500 fietsers gebruikt wordt, is dit in onderzoeksalternatief 1 tussen de 4.000 en ruim 12.000. Met name het gedeelte tussen de Brailledreef en station Overvecht trekt veel fietsers. Dit gaat ten koste van de fietsroute door de wijk (Taagdreef, Rubicondreef). Hier is een lichte afname zichtbaar.

Tenslotte wordt in het verlengde van het fietspad langs het spoor ook de Donaudreef veel vaker gebruikt door fietsers. Waar de intensiteiten in de autonome variant tussen de 2.300 en 5.500 per etmaal liggen, is dat in planvariant 1 tussen de 8.500 en 14.500. Daarmee is de route langs het spoor en de Donaudreef de drukste fietsroute vanuit het zuidwesten naar het noordoosten.

Verkeersveiligheid
De netwerkaanpassingen van alternatief 1 leiden tot duidelijke toe- en afnames op verschillende typen wegen binnen Overvecht. Het autoluw maken van de woonstraten van Overvecht leidt tot een betere oversteekbaarheid op deze straten. Daarnaast biedt de nieuwe inrichting (30 of 15 km/u) ook meer ruimte voor kinderen om veilig op straat te spelen. De verkeersveiligheid op de woonstraten van Overvecht neemt daarom sterk toe. Anderzijds leidt het weren van doorgaand autoverkeer door de woonstraten tot een toename op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht. Doorgaand verkeer dat in de huidige situatie gebruik maakt van de woonstraten, zal uitwijken naar de gebiedsontsluitingswegen en de ring. Op gebiedsontsluitingswegen zoals de Franciscusdreef en de Einsteindreef zal de toename in verkeer leiden tot een verminderde oversteekbaarheid. Omdat de toegenomen verkeersdruk zich concentreert op een aantal wegen, en er grote verbeteringen optreden op de woonstraten gaat de verkeersveiligheid per saldo er op vooruit.

Al met al zal de verkeersveiligheid in alternatief 1 verbeteren. Daarmee is er positief (+) ten opzichte van de referentiesituatie.

6.1.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Verkeersafwikkeling
De gevolgen van de netwerkaanpassingen in alternatief 2 zijn merkbaar aan de intensiteiten op het wegennet van Overvecht. Net zoals in alternatief 1 neemt ook de verkeersdrukte op de gebiedsontsluitende wegen in alternatief 2 toe. Op de Franciscusdreef neemt het aantal motorvoertuigen per etmaal toe van 26.600 in de autonome situatie naar 29.700 in alternatief 2 (+3.100). Ook op de Einsteindreef neemt het verkeer toe. Op het zuidelijke deel van de

Einsteindreef rijdt in alternatief 2 circa 26.100 mvt/etm, op het noordelijke deel circa 22.800 mvt/etm. Ook de verkeersdrukte op de NRU en Wolgadreef neemt toe (respectievelijk tot 73.900 mvt/etm en 11.100 mvt/etm). Daarnaast zien we ook toenames op de Moldaudreef en Nijldreef (respectievelijk 6.800 mvt/etm en 3.900 mvt/etm). De intensiteiten op laatstgenoemde wegvakken ligt hier hoger dan in alternatief 1. Dit is verklaarbaar door de verschillen in auto-netwerk tussen beide alternatieven. Waar in alternatief 1 geen doorgaand verkeer door de woonstraten mogelijk is, blijft doorgaand verkeer wel mogelijk in alternatief 2.

Doordat er zowel toenames op de grotere gebiedsontsluitingswegen zijn, maar ook op een deel van de erftoegangswegen in de wijk zelf, is er sprake van een negatief effect (-) ten opzichte van de referentiesituatie.



Figuur 6.12 Overzicht intensiteiten Overvecht alternatief 2 (mvt/etm)

Tabel 6.9 Overzicht intensiteiten en relatieve toename in alternatief 2

Wegvak	Intensiteiten 2030	Intensiteiten alternatief 2	Verandering t.o.v. 2030
Franciscusdreef	26.600	29.700	+12%
NRU	69.300	73.900	+7%
Moldaudreef	11.500	6.800	-41%
Wolgadreef	9.900	11.100	+12%
Einsteindreef (zuid)	16.200	26.100	+61%
Einsteindreef (noord)	12.800	22.800	+78%
Japuradreef	800	900	+13%

Wegvak	Intensiteiten 2030	Intensiteiten alternatief 2	Verandering t.o.v. 2030
Nijldreef	2.600	3.900	+50%

Kruispunten

Tabel 6.10 Verzadigingsgraad voor relevante kruispunten (OS = ochtendspits, AS = avondspits, HS = huidige situatie, AO = autonome ontwikkeling, A2 = alternatief 2)

Kruispunt	Naam Kruispunt	OS HS	AS HS	OS AO	AS AO	OS A2	AS A2
1	Franciscusdreef – Orinocodreef	0.78	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85
2	Franciscusdreef – Rio Blancodreef	0.93	> 1	0.99	> 1	> 1	> 1
3	Franciscusdreef - Floridadreef	0.58	0.66	0.82	0.85		
4	Franciscusdreef - NRU	> 1	> 1	0.59	0.73	0.51	0.59
5	Carnegiedreef – Gangesdreef	0.68	0.88	0.66	0.88	0.92	0.96
6	Einsteindreef – Brailledreef	0.85	0.90	0.85	0.94	> 1	> 1
7	Einsteindreef - Carnegiedreef	0.65	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85
8	Einsteindreef - Humberdreef	0.71	0.81	0.99	0.96	> 1	> 1
9	Einsteindreef – NRU	0.89	0.85	0.50	0.40	0.69	0.48
10	Zamenhofdreef - Theemsdreef	0.27	0.27	0.44	0.66	0.85	0.85
11	Brailledreef – Zamenhofdreef	0.61	0.85	0.85	0.69	0.46	0.72
12	Zamenhofdreef – Rhonedreef	0.43	0.78	0.85	0.84	0.86	> 1
13	Brailledreef – Taagdreef	0.83	0.90	0.85	0.86	0.84	0.88
14	Tiberdreef – Moezeldreef	0.19	0.15	0.25	0.19	0.33	0.31
15	Darwindreef – Wolgadreef	0.79	0.85	0.98	> 1	0.87	0.91
16	Darwindreef- NRU	0.95	0.88	0.85	0.69	0.83	0.70

Kruispunt	Naam Kruispunt	OS HS	AS HS	OS AO	AS AO	OS A2	AS A2
17	Moldaudreef - NRU	> 1	> 1	0.50	0.43	0.30	0.27

In alternatief 2 is doorgaand verkeer via de woonstraten van Overvecht mogelijk, in tegendeel tot alternatief 1. In bovenstaande tabel is te zien dat dit verschil geringe invloed heeft op de verkeersafwikkeling van kruispunten in Overvecht. Net zoals in alternatief 1 neemt de afwikkelingskwaliteit op kruispunten 6 en 8 af. Echter, hoewel nog steeds als aandachtspunt beschouwd, verbeterd de verkeersafwikkeling op kruispunt 5 in lichte mate. Kruispunt 2 (Rio Brancodreef – Franciscusdreef) blijft een knelpunt.

Omdat de verkeersafwikkeling vooral in geding komt op de kruispunten waar de verzadigingsgraad hoog is, en de planbijdrage voor alternatief 2 daar onder de 0,07 is, heeft alternatief 2 een negatief effect (-) ten opzichte van de autonome situatie op de doorstroming op de kruispunten.

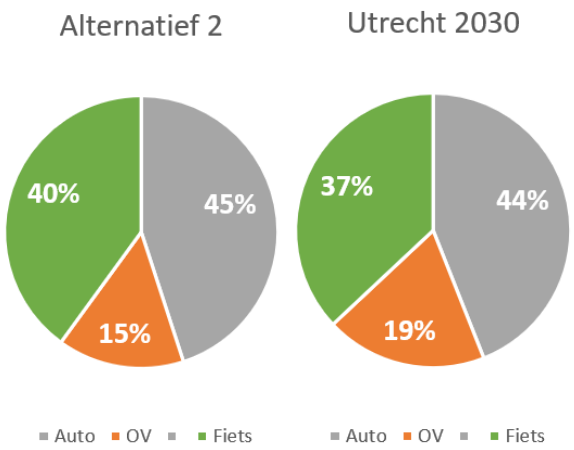
Wijze van verplaatsing

In alternatief 2 blijft de buslijn door de woongebieden van Overvecht bestaan. In tegenstelling tot alternatief 1 wordt in deze alternatief geen centrale HOV-as gerealiseerd op de Carnegiedreef. Alternatief 2 zet in op een optimalisatie van het bestaande OV-aanbod in Overvecht. Doordat de bus door de woonstraten van Overvecht rijdt, is deze lijn voor mensen vanuit heel de wijk goed toegankelijk. Daarnaast zet alternatief 2 in op een koppeling aan de wiel/spaak strategie van de gemeente. Enerzijds een spaak richting Overvecht Noord en Utrecht Centraal, anderzijds een wiel tussen USP en de wijk Zuilen via station Overvecht. De gevolgen voor de modal split van Overvecht zijn hierdoor merkbaar. Het autogebruik ligt ook in alternatief 2 lager dan de huidige en autonome situatie (45 procent). Het fietsgebruik is verantwoordelijk voor 40 procent van de vervoersbewegingen in Overvecht. Het OV voorziet in deze alternatief 15 procent van de vervoersbewegingen. Ten opzichte van de gemiddelde modal split van Utrecht wordt in Overvecht door alternatief 2 meer gebruik gemaakt van de fiets. Het autogebruik ligt om en nabij om hetzelfde niveau, het OV-gebruik ligt 4% lager.

Het OV-gebruik van alternatief 2 ligt percentueel gezien op hetzelfde niveau als in alternatief 1. Dat lag niet in de lijn der verwachting, aangezien het OV in alternatief 1 geconcentreerd wordt op de HOV-as (Carnegiedreef) waar ook de grootste verdichting plaatsvindt. Mogelijke verklaring is dat inwoners uit de wijken niet lopend of fietsend naar de HOV-halte gaan, maar vaker de fiets gebruiken in plaats van het OV. Dit is ook terug te zien in het verschil in fietsgebruik in beide varianten.

Als we kijken naar het absolute aantal ritten in Overvecht in onderzoeksalternatief 2, zien we dat er circa 39% extra ritten worden gemaakt ten opzichte van de referentiesituatie. Dit kan gerelateerd worden aan de groei van het aantal arbeidsplaatsen en inwoners in het gebied. Een uitsplitsing naar de verschillende modaliteiten laat zien dat het fietsverkeer het hardst groeit met

65% naar 110.000 ritten. OV-gebruik groeit met 60% van 26.000 naar bijna 42.000 ritten. Het autogebruik neemt ten slotte met 18% toe (van 103.000 naar 122.000). Dit is niet conform het mobiliteitsplan, waarbij het uitgangspunt is dat de groei van de stad (huishoudens en arbeidsplaatsen) wordt opgevangen door een verschuiving van de modal split naar lopen, fietsen en OV. Dit betekent dat er nog stevigere maatregelen nodig zijn om het autogebruik in Overvecht niet verder te laten groeien. Het gebruik van alle modaliteiten neemt dus toe, maar de verhoudingen in de modal split veranderen ten gunste van de fiets en het OV.

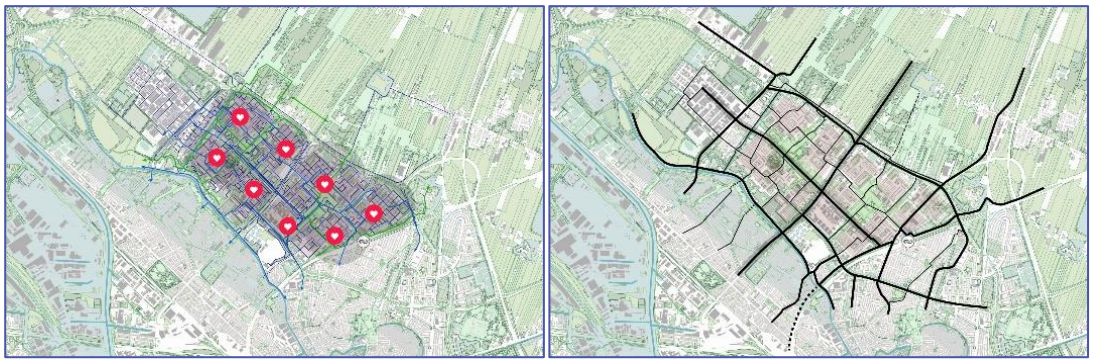


Figuur 6.13 Modal split alternatief 2 en Utrecht

Aangezien het autoverkeer relatief gezien afneemt ten opzichte van de andere modaliteiten, heeft alternatief 2 een positief effect (+) op de wijze van verplaatsing. Een relatieve afname van het autoverkeer wordt namelijk positief beoordeeld in het MER.

Routes fiets en voetganger

Net zoals in alternatief 1 vormt de bereikbaarheid voor fiets- en voetganger een speerpunt in het nieuwe mobiliteitsbeeld in Overvecht. De voorzieningen en attractiepunten in de sub-wijken van Overvecht zijn goed bereikbaar voor iedereen. In beide alternatieven wordt ingezet op het toegankelijk maken van voorzieningen en attractiepunten middels een goed fiets- en wandelnetwerk. Ook de verbinding met de andere sub-wijken en groengebieden zijn hierin belangrijk. Dit is ook terug te zien in de modal split, waarin het fietsgebruik in alternatief 2 met 6% toeneemt ten opzichte van de autonome situatie (en met 7% ten opzichte van de huidige situatie). De extra loop- en fietsverbindingen hebben daarmee een positief effect (+) ten aanzien van de referentiesituatie.



Figuur 6.14 Buurtharten en langzaam verkeernetwerk alternatief 2

Deze verbeterde bereikbaarheid is ook terug te zien in de fietsintensiteiten. In Overvecht wordt 40% van de verplaatsingen met de fiets gemaakt, een groei van 6%. Dit is wel iets lager dan in onderzoeksalternatief 1. In absolute aantallen (kilometers) groeit het fietsverkeer in de wijk met ruim 60%. Deze groei vindt plaats op dezelfde fietscorridors als bij onderzoeksalternatief 1. Wederom zijn de Carnegiedreef/Zamenhofdreef en het Zandpad (route langs de Vecht) de fietsroutes waar de grootste groei op noord-zuid niveau plaatsvindt. Maar ook op de Brailledreef is een forse toename zichtbaar. Waar hier in de autonome situatie tussen de 3.000 en 5.000 fietsers per dag gebruik van maken, groeit dit in planvariant 2 naar 7.500 tot 10.000 gebruikers.

Van west naar oost vindt de grootste groei wederom plaats op het fietspad langs het spoor (tot station Overvecht), waarna fietsers de Donaudreef gebruiken. Tenslotte neemt het fietsverkeer op de Einsteindreef ook flink toe, maar dan enkel op het gedeelte tussen de Marnixlaan en het winkelcentrum. De groei bedraagt hier ruim 60%. Op het noordelijk deel van de Einsteindreef zijn nauwelijks fietsers aanwezig.

Verkeersveiligheid

Ook voor de auto speelt de bestaande wegenstructuur een belangrijke rol in het toekomstbeeld van Overvecht. In alternatief 2 wordt uitgegaan van het benutten van deze bestaande structuur. Waar mogelijk worden parkgebieden vrijgespeeld, maar doorgaand verkeer door de sub-wijken zal blijven bestaan. Sommige routes door de sub-wijken zullen een sterkere verkeersfunctie hebben vanwege het busverkeer. In de woonbuurten van Overvecht betekent dit dat functies als veilig oversteken en spelen op straat, onder druk komen te staan. Ook op de gebiedsontsluitende wegen van Overvecht, waar de verkeersdrukte toeneemt, staat de verkeersveiligheid onder druk. Een hogere intensiteit aan weggebruikers zal zonder mitigerende maatregelen leiden tot een slechtere oversteekbaarheid.

Doordat er in planalternatief 2 zowel verkeer in de woonstraten blijft rijden, en de gebiedsontsluitingswegen drukker worden met als gevolg dat de oversteekbaarheid verslechtert, heeft alternatief 2 een negatief (-) effect op de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie.

6.1.4 Mitigerende maatregelen

De netwerkaanpassingen die worden voorgesteld in alternatief 1 en alternatief 2 leiden beide tot forse verkeerstoenames op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht. Dat de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht drukker worden, is een logisch gevolg van de verdichting en netwerkaanpassingen die de alternatieven voorstellen. Om forse verkeerstoenames op de ontsluitende routes van Overvecht te voorkomen is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het ‘slim parkeren’ principe uit het mobiliteitsplan). Daarbij ligt het voor de hand om onderscheid te maken tussen gebieden. Zo is een strikter parkeerbeleid bij de centrumgebieden (station Overvecht, winkelcentrum) logischer dan in het noorden van Overvecht. Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Het is om deze reden essentieel om in te zetten op modal shift richting fiets- en OV. Dit zou een belangrijke bijdrage leveren zowel op het gebied van verkeersafwikkeling als verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.

6.1.5 Doorkijk naar 2040

Omdat het verkeersmodel dat gebruikt is voor de verkeersberekeningen van de onderzoeksalternatieven doorkijk geeft tot 2030, is ervoor gekozen om voor de indicator verkeer een kwalitatieve omschrijving te geven van de verkeerssituatie in 2040, de planhorizon van de omgevingsvisie Overvecht. Hiervoor is gekeken naar de verwachte verkeersintensiteiten in Overvecht in 2040. Hiervoor is het basisjaar 2030 en 2040 gebruikt. Bij een vergelijking tussen de verwachte intensiteiten in deze twee jaartallen valt op dat de intensiteiten op de gebiedsontsluitende wegen (Franciscusdreef, Einsteindreef, Moldaudreef, Brailledreef) in 2040 licht stijgen ten opzichte van 2030. De verkeersintensiteiten op de woonstraten (erftoegangswegen) blijven nagenoeg gelijk. Voor de effectbeoordeling heeft dit tot gevolg dat de kruispunten nog iets meer verkeer te verwerken krijgen.

Er zijn diverse parameters die van invloed zijn op de ontwikkeling van intensiteiten. Zo zijn gebiedsontwikkelingen een belangrijke parameter. Indien er toch minder woningen en/of arbeidsplaatsen worden gerealiseerd, nemen de verkeersintensiteiten af, wat gunstig is voor de oversteekbaarheid en de afwikkeling van verkeer op de kruispunten. Daarnaast zijn er ook enkele beleidsparameters die invloed kunnen hebben op de intensiteiten. Voorbeelden hiervan zijn parkeerbeleid, autoluwe stad en verdichten in bestaand gebied (15-minuten stad). Die factoren kunnen voor een daling van het autogebruik zorgen.

6.2 Geluid

6.2.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema geluid.

Tabel 6.11 Beleidskader geluid

Beleidskader	Toelichting
Europees	

Beleidskader	Toelichting
EU-richtlijnen geluid	Verplichting voor bronbeheerders voor opstellen geluidsbelastingskaart en actieplan geluid.
Nationaal	
Wet geluidhinder Vanaf 1 januari 2024: Omgevingswet	Het wettelijk kader rond geluid is vastgelegd in de Wet geluidhinder. In verschillende nieuwe of te wijzigen situaties in de Wet geluidhinder geldt een geluidsbelasting van 48 dB als voorkeursgrenswaarde. Afhankelijk van de situatie gelden tevens maximale (ontheffings)waarden. Bij de aanpassing van bestaande (gemeentelijke) wegen dient een zogenaamd reconstructie-onderzoek te worden uitgevoerd. De geluidsbelasting in de plansituatie wordt daarbij vergeleken met de geluidsbelasting in de huidige situatie (of een eerder vastgestelde hogere waarde). Wanneer sprake is van een toename van 2 dB of meer, is sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder. In dat geval dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden overwogen. Per 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking. Daarmee verandert het normstelsel voor geluid. Voor situaties langs gemeentelijke wegen gaat een voorkeurswaarde van 53 dB gelden. Afhankelijk van de situatie kunnen maximale waarden van toepassing zijn. Voorliggende analyse betreft geen formele toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder/de Omgevingswet. In een laten planstadium zal formeel akoestisch onderzoek plaats moeten vinden.
Gemeentelijk	
Gemeentelijk geluidsbeleid Beleidsnota Geluid en Trillingen	De Gemeente Utrecht kent een eigen geluidsbeleid. Dit beleid is verwoord in de rapportage ‘Geluidnota Utrecht - 2014-2018’ van 11 februari 2014. Het beleid beoogt het beheersen en voorkomen van geluidshinder bij ontwikkelingen zoals bij bestemmingsplannen, vergunningverlening en de aanleg en reconstructie van wegen. De Geluidnota heeft betrekking op het geluid van wegen, spoor en bedrijven/industrie. De belangrijkste regels in het geluidsbeleid betreffen: • nieuw te bestemmen woningen beschikken over een: - geluidsluwe gevel; - rustige buitenruimte; - akoestisch goede woningindeling; • behoud van goed akoestisch woon- en leefklimaat in rustige woonwijken bij bestemmen van nieuwe woningen en bedrijven in elkaars nabijheid.

Beleidskader	Toelichting
	De gemeente Utrecht kent tevens een Beleidsnota Geluid en Trillingen. Daarin is de missie: “Wij staan en gaan voor het verbeteren van geluidskwaliteit en voorkomen van trillinghinder. Wij richten ons hiermee op een gezonde en leefbare bestaande en nieuwe stad.”

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.12 Toetsingskader geluid

Indicator	++	+	0	-	--
Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	Veel wegvakken met significante afname geluidsbelasting	Meerdere wegvakken met significante afname geluidsbelasting	Geen/enkele wegvakken met significante toename/afname geluidsbelasting	Meerdere wegvakken met significante toename geluidsbelasting	Veel wegvakken met significante toename geluidsbelasting
Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van het spoor neemt sterk af	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van het spoor neemt af	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van het spoor blijft nagenoeg gelijk	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van het spoor neemt toe	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van het spoor neemt sterk toe
Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van industrie neemt sterk af	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van industrie neemt sterk af	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van industrie blijft nagenoeg gelijk	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van industrie neemt toe	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van industrie neemt sterk toe
Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	Gecumuleerde geluidshinder neemt sterk af	Gecumuleerde geluidshinder neemt af	Gecumuleerde geluidshinder blijft nagenoeg gelijk	Gecumuleerde geluidshinder neemt toe	Gecumuleerde geluidshinder neemt sterk toe

In voorliggende analyse zijn geen specifieke geluidsberekeningen uitgevoerd. Op basis van de te verwachten verandering in verkeersbewegingen is bepaald in hoeverre significante veranderingen van de geluidsbelasting kunnen worden verwacht. Een verandering van de geluidsbelasting van 2 dB of meer is daarbij als significante, waarneembare verandering beschouwd. Veranderingen van 1 dB zijn niet waarneembaar voor het menselijk oor en daarmee niet significant. Van een verandering van 2 dB is sprake wanneer het verkeer met circa 40% toeneemt (bij gelijkblijvende verkeersverdelingen en een ongewijzigde omgeving).

Op basis van de verkeersmodelgegevens zijn diverse wegvakken gekozen waarop sprake is van veranderingen in verkeersbewegingen. Daarbij is enerzijds gekeken naar de grotere wegen rond

Overvecht alsmede de belangrijkste wegenstructuur binnen de wijk. Onderstaande figuur geeft de locatie van de beschouwde wegvakken weer.



Figuur 6.15 Beschouwde wegvakken voor beschouwing geluidhinder wegverkeer

Voor de betreffende wegvakken is op basis van de verandering in verkeersintensiteiten bepaald in hoeverre een significante verandering van de geluidsbelasting verwacht kan worden. Daarbij is de relatie gelegd met de huidige geluidsbelastingen op woningen in Overvecht. Deze geluidsbelastingen zijn aangeleverd door de gemeente Utrecht. De geluidsbelastingen zijn berekend in lijn met de EU-geluidsbelastingskaart 2021, maar dan op basis van het Reken- en Meetvoorschrift Geluid (RMG 2012). Hiermee kan de relatie gelegd worden met de normen uit de Wet geluidhinder.

Omdat geen specifieke geluidsberekeningen uitgevoerd zijn, is een beoordeling gegeven op basis van de te verwachten wegen met een significante verandering van de geluidsbelasting.

6.2.2 Omschrijving referentiesituatie

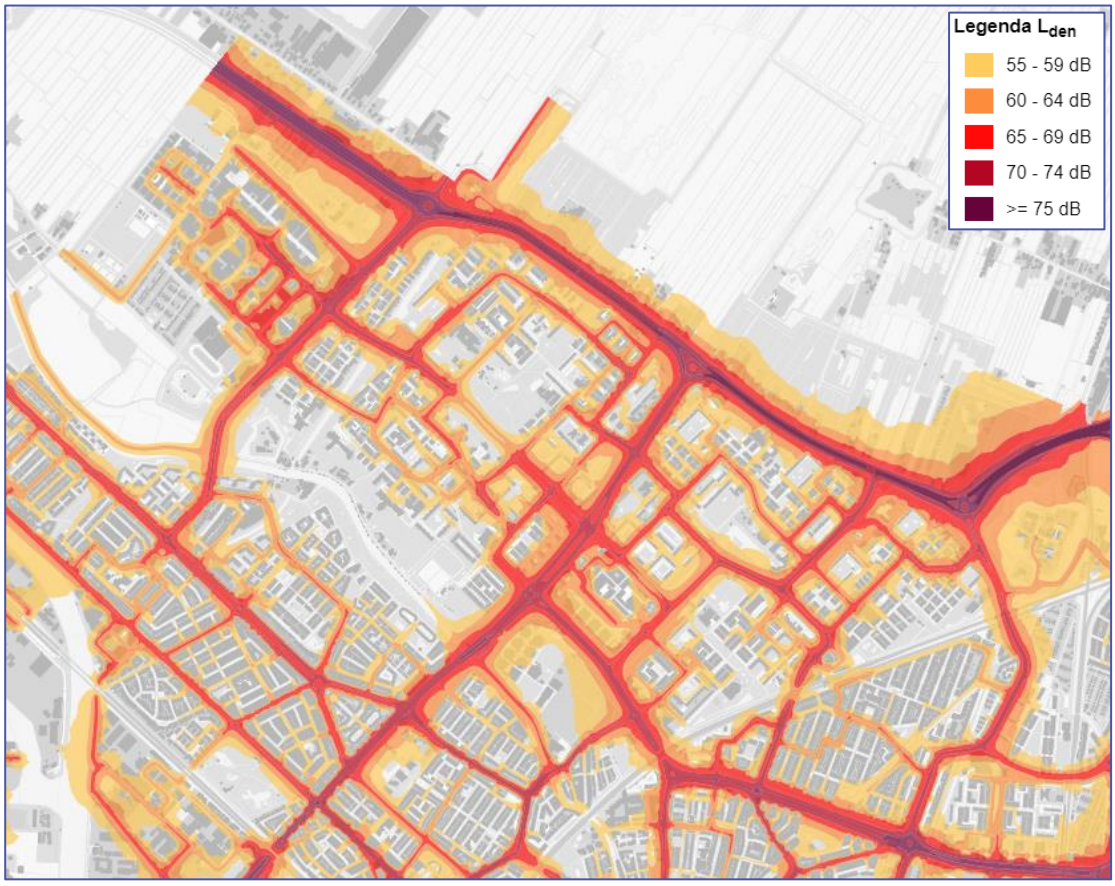
6.2.2.1 Huidige situatie

Geluidhinder wegverkeer

Vanuit Europa heeft de Gemeente Utrecht de verplichting om eens in de 5 jaar de geluidssituatie te rapporteren middels een EU-geluidsbelastingskaart. De meest recente gegevens ten aanzien van geluid betreffen de geluidsbelastingen uit de EU-geluidsbelastingskaart 2021[6]. Onderstaande

[6] De gegevens zijn beschikbaar via de gemeentelijke website: https://utrechtmilieu.nl/geluidskaarten/

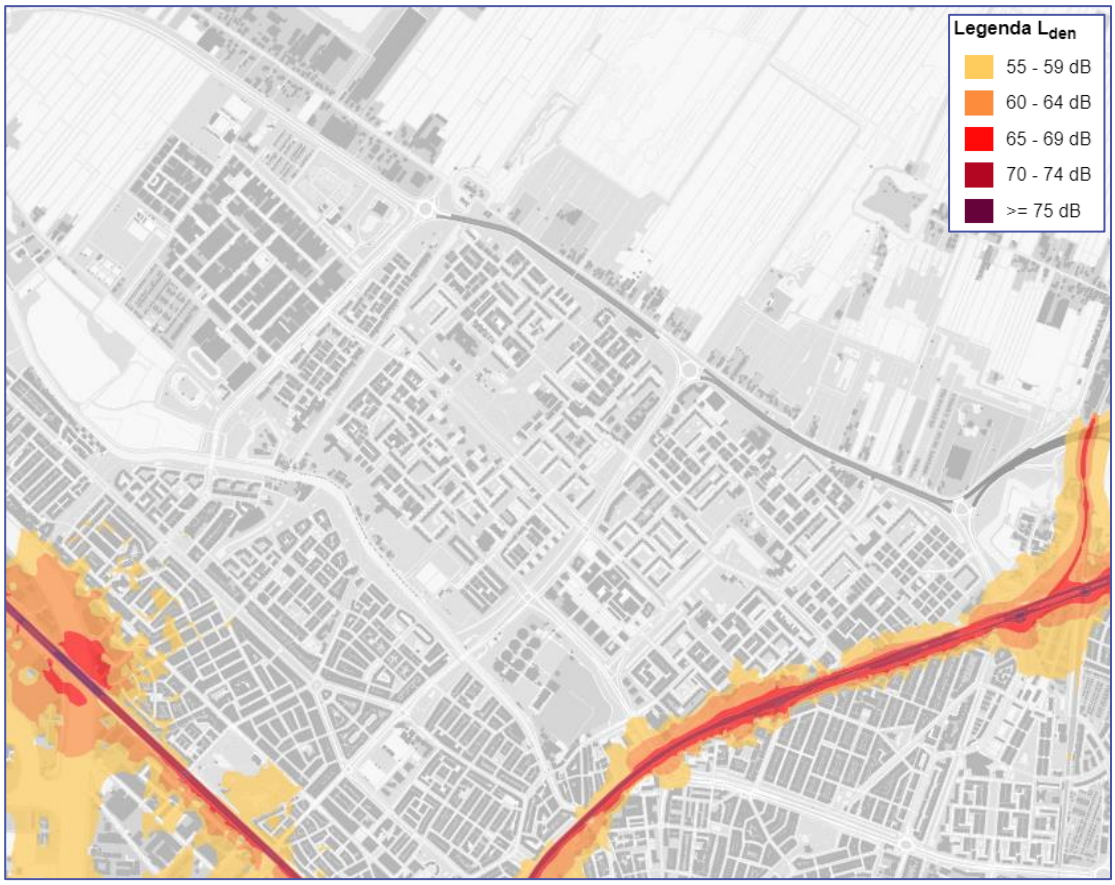
figuur geeft de situatie voor wegverkeersgeluid weer. Opgemerkt wordt dat de EU-geluidsbelastingskaart berekend is op basis van de Europese rekenmethode CNOSSOS. De geluidsbelastingen kunnen daarom niet zondermeer vergeleken worden met het normstelsel uit de Wet geluidhinder.



Figuur 6.16 Geluidsbelasting wegverkeer 2021 o.b.v. EU-geluidsbelastingskaart Gemeente Utrecht

Geluidhinder railverkeer

In het zuidoostelijke deel van Overvecht is sprake van woningen die binnen de geluidscontour van het spoor liggen. De situatie is zichtbaar in onderstaande figuur.



Figuur 6.17 Geluidsbelasting railverkeer 2021 o.b.v. EU-geluidsbelastingskaart Gemeente Utrecht

De geluidscontour van het spoort strekt zich langs het gehele tracé uit, maar is het grootst direct rond het station. Hier liggen meerdere woningen in de zone van 60 dB tot 64 dB.

Geluidhinder industrie

Binnen Overvecht bevinden zich twee 'gezoneerde industrieterreinen': de rioolwaterzuiveringsinstallatie Utrecht (RWZI) en de Hulpwarmtecentrale Overvecht (HWC) van Eneco. Dit zijn bedrijven die vallen onder onderdeel D van Bijlage I van het Besluit omgevingsrecht (Bor) waarmee zij zijn als zogeheten 'grote lawaaimaker'. Conform de regels van de Wet geluidhinder is er daarom rondom deze terreinen een zone vastgelegd.

In het noordwesten van de wijk ligt Bedrijvengebied Overvecht. Op dit bedrijventerrein zijn veel bedrijven aanwezig die zich richten op handel (onder meer autobedrijven). Dit zijn bedrijven met een lage milieucategorie. Over het geheel kan worden gesteld dat zich op het bedrijventerrein weinig bedrijven bevinden met een hoge milieucategorie. Bedrijven met een milieucategorie van 3.2 of 3.1 liggen respectievelijk op 100 meter en 50 meter van woningbouw af. Daarnaast bevinden zich op het bedrijventerrein geen grote lawaaimakers. Om die reden is het bedrijventerrein niet geluidgezoneerd.

In bestemmingsplan Overvecht-Noordelijke stadsrand (onherroepelijk vastgesteld op 5 november 2012) is opgenomen dat zorg wordt gedragen voor een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen en worden de bedrijven niet in hun functioneren belemmerd.

Cumulatieve geluidsbelasting
Om een beeld te krijgen van de cumulatieve geluidsbelasting worden alle bovenstaande bronnen bij elkaar opgeteld. Op basis van bovenstaande kaartbeelden is te zien dat met name woningen rond het stationsgebied, als gevolg van wegverkeersgeluid en railverkeersgeluid, een hoge cumulatieve geluidsbelasting kennen. Rond de gezoneerde industrieterreinen en Bedrijvengebied Overvecht blijkt, op basis van informatie uit het bestemmingsplan, de geluidshinder beperkt te zijn.

6.2.2.2 Autonome ontwikkeling

Geluidhinder wegverkeer
De hiervoor beschreven EU-geluidsbelastingskaart is opgesteld voor het gepasseerde jaar 2021. Dergelijke gegevens zijn niet beschikbaar voor een toekomstige situatie. Op basis van verkeersmodelgegevens kan wel een uitspraak worden gedaan over de verandering in het aantal verkeersbewegingen tussen de huidige en toekomstige (autonome) situatie. Uit de verkeersmodelgegevens blijkt dat voor de wegen in en rond Overvecht sprake is van een toename van verkeer tussen het basisjaar 2015 uit het verkeersmodel en de toekomstige autonome situatie 2030. Er is tussen deze alternatieven sprake van een verkeersgroei van circa 20%. Hierdoor neemt de geluidsbelasting gemiddeld genomen met circa 1 dB toe. Een dergelijk verschil in geluidsbelasting is niet waarneembaar voor het menselijk oor. Echter is hier sprake van een gemiddelde en zijn er wegen waarlangs de geluidsbelasting mogelijk wel significant toeneemt (bijvoorbeeld langs de Karl Marxdreef, Albert Schweizerdreef, Zambesidreef, Oranjerivierdreef, Einsteindreef, Wolgadreef). Voor dergelijke autonome groei van de geluidsbelasting kent de Wet geluidhinder in beginsel geen eisen ten aanzien van eventueel te treffen geluidsreducerende maatregelen. Binnen het stelsel van de Omgevingswet zal op termijn voor gemeentelijkje wegen eens in de vijf jaar monitoring van de geluidssituatie plaatsvinden (monitoring Basis GeluidsEmissie).

Geluidhinder railverkeer
In de autonome ontwikkeling neemt het aantal woningen rond het spoor niet toe, binnen het kader van de in voorliggende Omgevingsvisie beschouwde plannen. Daarnaast is de geluidssituatie langs spoorwegen is in Nederland vastgelegd in het geluidsregister van ProRail. De geluidssituatie wordt jaarlijks gemonitord op vaste punten langs het spoor: geluidsproductieplafonds. Wanneer sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer, dient ProRail de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te overwegen. Daarmee is eventuele (autonome) groei van de geluidsbelasting aan banden gelegd en kan deze niet zondermeer toenemen ten opzichte van de vergunde situatie. Bij eventuele wijzigingen aan het spoor dient akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden en zal bij toenames van de geluidsbelasting eveneens een afweging van geluidsreducerende maatregelen plaatsvinden.

Geluidhinder industrie
In de autonome ontwikkeling worden geen woningen gebouwd in of om Bedrijvengebied Overvecht en de gezoneerde industrieterreinen rioolwaterzuiveringsinstallatie Utrecht en hulpwarmtecentrale Overvecht van Eneco, die geluidscontouren hebben. De geluidhinder van industrie neemt in de autonome ontwikkeling dan ook niet toe.

Cumulatieve geluidsbelasting
Op basis van de toename van het verkeer in de autonome ontwikkeling is te verwachten dat in de cumulatieve geluidsbelasting stijgt op de plek waar al sprake is van een hoge cumulatieve geluidsbelasting.

6.2.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten van geluid zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.13 Beoordeling geluid

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	0
Geluidhinder railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	-	0
Geluidhinder industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	--	--
Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	--	-

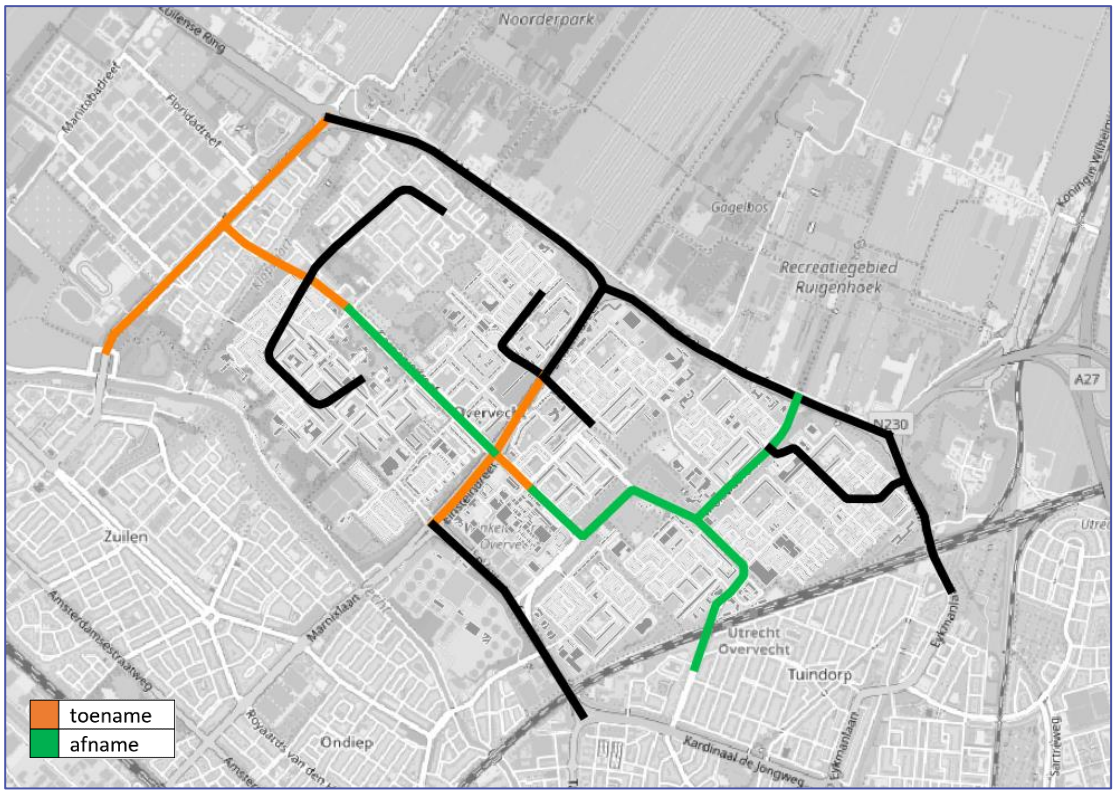
6.2.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Geluidhinder wegverkeer
De te verwachten verkeersintensiteiten zijn voor de referentiesituatie en alternatief 1 samengevat in onderstaande tabel. De intensiteiten betreffen werkdaggemiddelde etmaalcijfers op basis van verkeersmodelberekeningen, afgerond op honderdtallen.

Tabel 6.14 Verkeersintensiteit alternatief 1

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)	Verschil intensiteit (%)	Verschil geluidsbelasting (dB)
1. Franciscusdreef	12.500	18.600	49%	+1,7
2. Franciscusdreef	22.600	32.800	45%	+1,6
3. Karl Marxdreef	69.300	77.100	11%	+0,5
4. Albert Schweitzerdreef	81.000	89.000	10%	+0,4
5. Rio Brancodreef	9.600	15.700	64%	+2,1
6. Japuradreef	800	1.000	25%	+1,0
7. Tigrisdreef	4.800	5.200	8%	+0,3
8. Zambesidreef	6.500	5.300	-18%	-0,9
9. Oranjerivierdreef	12.500	15.100	21%	+0,8
10. Carnegiedreef	6.100	OV	OV	< -10
11. Einsteindreef	26.400	32.200	22%	+0,9
12. Einsteindreef	12.800	27.900	118%	+3,4
13. Einsteindreef	16.200	26.400	63%	+2,1
14. Humberdreef	7.000	6.200	-11%	-0,5
15. Zamenhofdreef	5.000	11.700	134%	+3,7
16. Moezeldreef	6.000	2.400	-60%	-4,0
17. Moldaudreef	11.500	4.900	-57%	-3,7
18. Wolgadreef	9.900	7.800	-21%	-1,0
19. Darwindreef	14.200	19.100	35%	+1,3
20. Brailledreef	15.200	18.600	22%	+0,9

Uit de vergelijking tussen de intensiteiten in alternatief 1 ten opzichte van de referentiesituatie valt op te maken dat langs diverse wegen sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting, als gevolg van de plannen. De situatie is te zien in onderstaande figuur.



Figuur 6.18 Toename geluidsbelasting als gevolg van toename wegverkeer in alternatief 1

Uit de figuur valt op te maken dat de wegen, waarlangs een significante toename van de geluidsbelasting verwacht wordt, zich rond een tweetal locaties binnen Overvecht concentreren. Aan de noordwestzijde van Overvecht worden significante toenames verwacht langs de Franciscusdreef (wegvak 1 en 2) en de Rio Brancodreef (wegvak 5). Langs deze wegen is reeds sprake van relatief hoge geluidsbelastingen (geluidsklasse 60-65 dB) op de eerstelijns bebouwing. Ook langs de Einsteindreef (wegvak 11 en 12) en de aansluitende inprikker Zamenhofdreef (wegvak 15) worden significante toenames van de geluidsbelasting verwacht, als gevolg van grote toenames van het aantal verkeersbewegingen. Langs deze weg is eveneens reeds sprake van relatief hoge geluidsbelastingen (geluidsklasse 60-65 dB) op de eerstelijns bebouwing.

Langs de route Moldaudreef (wegvak 17) – Moezeldreef (wegvak 16) is sprake van relatief grote afnames van de verkeersintensiteiten, waarmee sprake is van significante afnames van de geluidsbelasting. Ook langs de Carnegiedreef (wegvak 10) is een grote afname van de geluidsbelasting te verwachten, omdat in de plansituatie nog alleen sprake is van OV-bewegingen.

Omdat sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting voor wegen waarlangs reeds sprake is van relatief hoge geluidsbelasting, wordt alternatief 1 voor wat betreft geluid als negatief (-) beoordeeld.

Geluidhinder railverkeer

Voor nieuwe woningen geldt voor railverkeersgeluid een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. De 55 dB-contour ten gevolge van het railverkeer ligt ter hoogte van Overvecht op (ten hoogste) circa 150 meter van het spoor. De spoorlijn loopt langs de zuidoostzijde van het plangebied. Binnen het invloedsgebied van de spoorlijn zijn, bij een totale toename van 7.000 woningen in Overvecht, 938 woningen voorzien in alternatief 1. Daarmee ligt ongeveer 13% van de woningen binnen het invloedgebied van het spoor. De situatie is als negatief (-) beoordeeld. Voor de realisatie van nieuwe woningen binnen de geluidszone van het spoor dient in een later planstadium akoestisch onderzoek plaats te vinden waarin de situatie wordt getoetst aan de normen uit de vigerende wetgeving.

Geluidhinder industrie

In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is te lezen dat sprake is van drie potentiële bronnen van industriële geluidhinder: de RWZI, de HWC en Bedrijvengebied Overvecht. In de huidige situatie en autonome ontwikkeling zijn er geen conflicten, deels omdat bebouwing niet in de buurt van de geluidsbronnen liggen om significante geluidshinder te ervaren als gevolg van deze bronnen.

Onder de omgevingsvisie worden in dit alternatief woningen toegevoegd nabij deze potentiële bronnen van industriële geluidhinder. Hierbij wordt voor de HWC gekeken naar de bouwopgave in Overvecht Centrum. In alternatief 1 betreft dit het onderstaande aantal woningen.

Tabel 6.15 Nieuwe woningen in alternatief 1 in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidshinder

Potentiële bron industriële geluidshinder	Toe te voegen woningen alternatief 1
Rioolwaterzuiveringsinstallatie	350
Hulpwarmtecentrale (Overvecht Centrum)	2.600
Bedrijvengebied Overvecht	1.300
Totaal	**4.250**

De hoeveelheid woningen die in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidhinder komen te liggen is daarmee fors en flink hoger dan in alternatief 2. Hierbij moet worden opgemerkt dat lang niet alle woningen direct binnen de hindercontouren worden gerealiseerd – dit is echter niet vast te stellen, omdat de indeling van de bouwstempels van de omgevingsvisie niet bekend is. In het kader van deze kwalitatieve beschouwing wordt echter beargumenteerd dat naar verwachting sprake is van een zeer negatief effect in alternatief 1 (--).

Cumulatieve geluidsbelasting

Kijkend naar waar woningen in alternatief 1 zijn voorzien, in combinatie met de extra geluidshinder die ontstaat als gevolg van de extra verkeersbewegingen, zorgen ervoor dat de cumulatieve geluidsbelasting naar verwachting sterk toeneemt in Overvecht. Dit zal met name betrekking hebben op de nieuwe woningen en hun omgeving, die veelal rond gebieden met veel potentiële geluidsbronnen worden gerealiseerd. Dit leidt tot een zeer negatief effect (--).

6.2.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

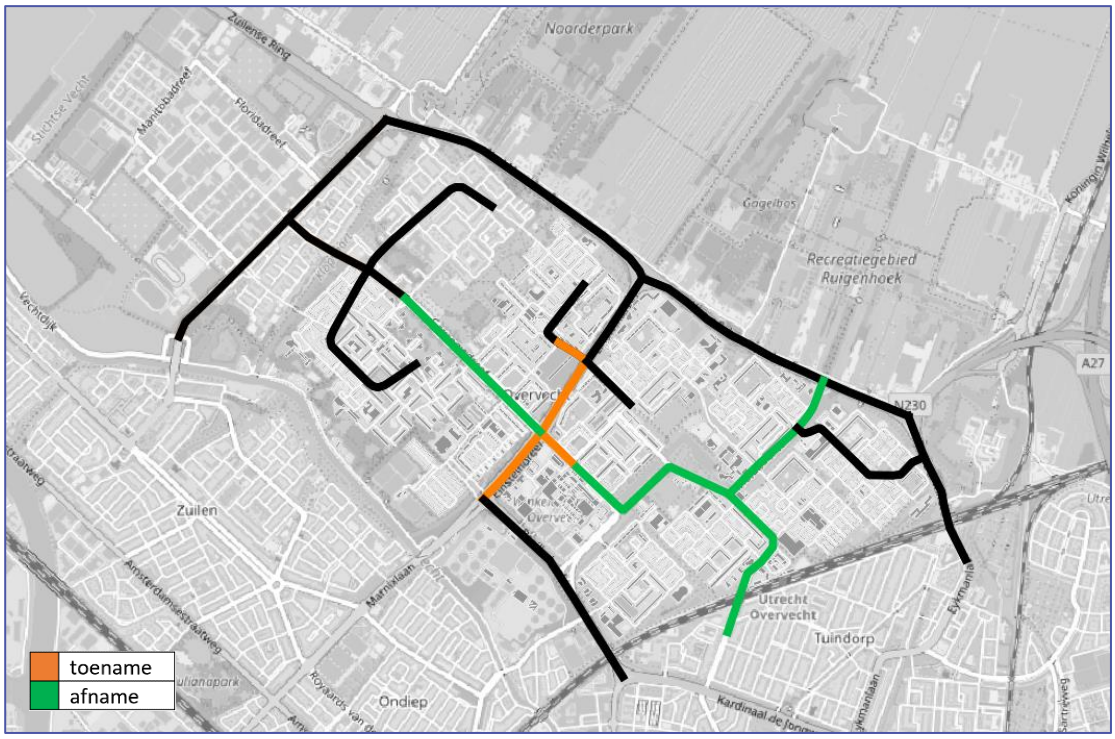
Geluidhinder wegverkeer

De te verwachten verkeersintensiteiten zijn voor de referentiesituatie en alternatief 2 samengevat in onderstaande tabel. De intensiteiten betreffen werkdaggemiddelde etmaalcijfers op basis van verkeersmodelberekeningen, afgerond op honderdtallen.

Tabel 6.16 Verkeersintensiteit alternatief 2

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)	Verschil intensiteit (%)	Verschil geluidsbelasting (dB)
1. Franciscusdreef	12.500	15.100	+21%	+0,8
2. Franciscusdreef	22.600	29.700	+31%	+1,2
3. Karl Marxdreef	69.300	73.900	+7%	+0,3
4. Albert Schweitzerdreef	81.000	88.100	+9%	+0,4
5. Rio Brancodreef	9.600	11.300	+18%	+0,7
6. Japuradreef	800	600	-25%	-1,2
7. Tigrisdreef	4.800	4.200	-13%	-0,6
8. Zambesidreef	6.500	8.900	+37%	+1,4
9. Oranjerivierdreef	12.500	19.000	+52%	+1,8
10. Carnegiedreef	6.100	OV	OV	<-10
11. Einsteindreef	26.400	31.400	+19%	+0,8
12. Einsteindreef	12.800	22.800	+78%	+2,5
13. Einsteindreef	16.200	26.100	+61%	+2,1
14. Humberdreef	7.000	7.700	+10%	+0,4
15. Zamenhofdreef	5.000	8.400	+68%	+2,3
16. Moezeldreef	6.000	3.000	-50%	-3,0
17. Moldaudreef	11.500	6.800	-41%	-2,3
18. Wolgadreef	9.900	11.100	+12%	+0,5
19. Darwindreef	14.200	16.500	+16%	+0,7
20. Brailledreef	15.200	18.900	+24%	+0,9

Uit de vergelijking tussen de intensiteiten in alternatief 2 ten opzichte van de referentiesituatie valt op te maken dat langs diverse wegen sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting, als gevolg van de plannen. De situatie is samengevat in onderstaande figuur.



Figuur 6.19 Toename geluidsbelasting als gevolg van toename wegverkeer in alternatief 2

Uit de figuur blijkt dat met name langs de Einsteindreef (wegvak 11 en 12) en de aansluitende inprikkers Oranjerivierdreef (wegvak 9), en Zamenhofdreef (wegvak 15) significante toenames van de geluidsbelasting worden verwacht, als gevolg van grote toenames van het aantal verkeersbewegingen. Langs deze wegen is reeds sprake van relatief hoge geluidsbelastingen (geluidsklasse 60-65 dB) op de eerstelijns bebouwing. Langs de route Moldaudreef (wegvak 17) – Moezeldreef (wegvak 16) is sprake van relatief grote afnames van de verkeersintensiteiten, waarmee sprake is van significante afnames van de geluidsbelasting. Ook langs de Carnegiedreef (wegvak 10) is een grote afname van de geluidsbelasting te verwachten, omdat in de plansituatie alleen nog sprake is van OV-bewegingen.

Wanneer de geluidssituatie in alternatief 2 vergeleken wordt met alternatief 1, valt op dat de voor planalternatief 2 geconstateerde significante veranderingen grotendeels overeenkomen met planalternatief 1. Een belangrijk verschil is dat aan de noordwestzijde van Overvecht (omgeving Franciscusdreef) geen significante toenames van de geluidsbelasting verwacht worden, waar dat in alternatief 1 wel het geval is. Dit is het gevolg van ruim 3.000 verkeersbewegingen meer in alternatief 1. Hiermee kan worden gesteld dat vanuit het oogpunt voor geluid alternatief 2 gunstiger scoort ten opzichte van alternatief 1.

Hoewel sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting voor wegen waarlangs reeds sprake is van relatief hoge geluidsbelasting, is er binnen Overvecht langs diverse wegvakken sprake van significante afnames van de geluidsbelasting. Daarom wordt alternatief 2 voor wat betreft geluid als neutraal (0) beoordeeld.

Geluidhinder railverkeer

Voor nieuwe woningen geldt voor railverkeersgeluid een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. De 55 dB-contour ten gevolge van het railverkeer ligt ter hoogte van Overvecht op (ten hoogste) circa 150 meter van het spoor. De spoorlijn loopt langs de zuidoostzijde van het plangebied. Binnen het invloedsgebied van de spoorlijn zijn, bij een totale toename van 7.000 woningen in Overvecht, 377 woningen voorzien in alternatief 2. Daarmee ligt ongeveer 5% van de woningen binnen het invloedgebied van het spoor. Dit wordt beoordeeld als een beperkt (0) effect. Voor de realisatie van nieuwe woningen binnen de geluidszone van het spoor dient in een later planstadium akoestisch onderzoek plaats te vinden waarin de situatie wordt getoetst aan de normen uit de vigerende wetgeving.

Geluidhinder industrie

In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is te lezen dat sprake is van drie potentiële bronnen van industriële geluidhinder: de RWZI, de HWC en Bedrijvengebied Overvecht. In de huidige situatie en autonome ontwikkeling zijn er geen conflicten, deels omdat bebouwing niet in de buurt van de geluidsbronnen liggen om significante geluidshinder te ervaren als gevolg van deze bronnen.

Onder de omgevingsvisie worden in dit alternatief woningen toegevoegd nabij deze potentiële bronnen van industriële geluidhinder. Hierbij wordt voor de HWC gekeken naar de bouwopgave in Overvecht Centrum. In alternatief 1 betreft dit het onderstaande aantal woningen.

Tabel 6.17 Nieuwe woningen in alternatief 2 in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidshinder

Potentiële bron industriële geluidshinder	Toe te voegen woningen alternatief 2
Rioolwaterzuiveringsinstallatie	0
Hulpwarmtecentrale (Overvecht Centrum)	2.300
Bedrijvengebied Overvecht	1.000
Totaal	**3.300**

De hoeveelheid woningen die in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidhinder komen te liggen is daarmee fors, echter een stuk lager dan in alternatief 1. Ook hier moet worden opgemerkt dat lang niet alle woningen direct binnen de hindercontouren worden gerealiseerd. In het kader van deze kwalitatieve beschouwing wordt echter beargumenteerd ook voor alternatief 2 naar verwachting sprake is van een zeer negatief effect (--).

Cumulatieve geluidsbelasting

Kijkend naar waar woningen in alternatief 2 zijn voorzien, in combinatie met de extra geluidshinder die ontstaat als gevolg van de extra verkeersbewegingen, zorgen ervoor dat de cumulatieve geluidsbelasting naar verwachting toeneemt in Overvecht. Dit zal met name betrekking hebben op de nieuwe woningen en hun omgeving, die veelal rond gebieden met veel potentiële geluidsbronnen worden gerealiseerd. Aangezien alternatief 2 beter scoort dan alternatief 1 op

geluidhinder van verkeer en railverkeer wordt de cumulatieve geluidsbelasting hier beter beoordeeld. Het leidt al met al tot een negatief effect (-).

6.2.4 Mitigerende maatregelen

In beide planalternatieven is naar verwachting sprake van significante toenames van de geluidsbelastingen. Vanuit de Wet geluidhinder, dan wel de omgevingswet, hoeft niet direct sprake zijn van een verplichting tot het treffen van maatregelen, omdat er sprake is van indirecte planeffecten. Vanuit het kader van een goede ruimtelijke ordening dienen geluidsreducerende maatregelen te worden overwogen. Geconstateerd is dat langs de wegen waar significante toenames verwacht worden, reeds sprake is van relatief hoge geluidsbelastingen. Bij het treffen van maatregelen wordt de volgende volgorde van prioriteit aangehouden:

1. Bronmaatregelen, zoals verkeers- en wegdekmaatregelen
2. Overdrachtsmaatregelen, zoals het vergroten van de afstand tussen de woning en de weg, schermen en wallen
3. Ontvangermaatregelen, zoals toepassing van gevelwering of ‘dove gevels’; dit zijn gevels zonder te openen delen die grenzen aan een geluidgevoelige ruimte

Bronmaatregelen

Bij bronmaatregelen kan in dit kader met name worden gedacht aan het toepassen van een geluidsreducerend wegdek. Ten opzichte van een standaard asfaltverharding kan met ‘stil asfalt’ de geluidsbelasting met circa 3 dB tot 4 dB worden teruggebracht. Daarmee kunnen de geluidstoenames mogelijk worden gecompenseerd. Wanneer er op wegen reeds stil asfalt toegepast is, kan echter geen extra geluidsreductie meer worden behaald. Ook is een geluidsreducerend wegdek niet altijd inpasbaar op kruispuntvlakken en rotondes. Door wringingskrachten van optrekkend en afremmend verkeer wordt het relatief zwakkere geluidsreducerend asfalt sneller kapotgereden. In de praktijk kan het effect daarmee minder groot of nihil zijn.

Een andere bronmaatregel is het verlagen van de maximumsnelheid. De aandachtspunten ten aanzien van geluid zijn met name geconstateerd langs de grotere wegen binnen Overvecht (omgeving Franciscusdreef en omgeving Einsteindreef). Op deze wegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. Langs deze wegen zijn geen snelheidsverlagingen beoogd. Het terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u zorgt theoretisch voor een afname van de geluidsbelasting van circa 3 dB. In de praktijk kan dit effect echter tegenvallen doordat zonder het treffen van verkeersmaatregelen verkeer deels harder rijdt dan de toegestane 30 km/u. Voor het beter afdwingen van de maximumsnelheid kunnen verkeersremmende maatregelen worden getroffen. Doorgaans worden op 30 km/u-wegen elementenverhardingen toegepast. Dit zorgt juist weer voor meer geluid waardoor per saldo het positieve effect van een snelheidsverlaging te niet wordt gedaan door extra geluid als gevolg van meer geluid door het toepassen van een elementenverharding. Ook kunnen verkeersremmende elementen zoals wegversmallingen en drempels zorgen voor meer optrekkend en afremmend verkeer. Hoewel effecten hiervan niet altijd zijn terug te zien in de absolute hoogte van de geluidsbelasting, kan dit

negatieve gevolgen hebben voor de beleving van geluid langs de weg. Ondanks de genoemde kanttekeningen is het te overwegen de maximumsnelheid te verlagen als mitigerende maatregel voor de geluidsbelasting. Ook het toepassen van stille elementenverharding of streetprint kan als mitigerende maatregelen worden overwogen.

Overdrachtsmaatregelen
Bij overdrachtsmaatregelen moet gedacht worden aan het toepassen van geluidswallen of geluidsschermen. Dergelijke elementen zijn niet altijd inpasbaar in een stedelijke omgeving, vanwege bezwaren van onder meer stedenbouwkundige, verkeerskundige of praktische aard. Bovendien is langs diverse wegen sprake van hoogbouw. Om ook op hogere bouwlagen een geluidsreductie te bereiken, zijn vaak hoge constructies nodig.

Ontvangermaatregelen
Wanneer bron- of overdrachtsmaatregelen niet kunnen worden toegepast, of onvoldoende effect sorteren moet gedacht worden aan overdrachtsmaatregelen. Dit kan gaan om het vergroten van het geluidsisolerend vermogen van gevels en beglazing, of afschermende constructies aan de gevels van woningen.

6.3 Luchtkwaliteit

6.3.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader
In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema luchtkwaliteit.

Tabel 6.18 Beleidskader luchtkwaliteit

Beleidskader	Toelichting
Europees	
Europese richtlijn 2008/50/EG	Ook bekend als de Richtlijn Luchtkwaliteit, de richtlijn 2008/50/EG stelt normen vast voor luchtkwaliteit voor buitenluchtverontreinigende stoffen in de Europese Unie (EU) om de volksgezondheid en het milieu te beschermen. De richtlijn stelt limieten vast voor concentraties van verontreinigende stoffen zoals fijnstof, stikstofdioxide, zwaveldioxide, lood, benzeen en koolmonoxide in omgevingslucht. Lidstaten zijn verplicht om de omgevingsluchtkwaliteit te controleren en te rapporteren en indien nodig luchtkwaliteitsplannen te ontwikkelen en uit te voeren om de luchtkwaliteit te verbeteren.
WHO-advieswaarden luchtkwaliteit	De luchtkwaliteitsrichtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) geven aanbevolen limieten voor de belangrijkste luchtverontreinigende stoffen die gezondheidsrisico's met zich meebrengen. De richtlijnen zijn gebaseerd op een overzicht van de nieuwste wetenschappelijke bevindingen en zijn bedoeld om overheden en andere belanghebbenden te helpen de volksgezondheid te beschermen. De richtlijnen hebben betrekking op een reeks verontreinigende stoffen, waaronder fijnstof (PM), ozon (O3), stikstofdioxide (NO2), zwaveldioxide (SO2) en koolmonoxide (CO). De richtlijnen stellen zowel korte- als langetermijnlimieten vast voor elke vervuilende stof. Het voldoen aan deze

Beleidskader	Toelichting
	richtlijnen kan helpen het risico op een reeks gezondheidstoestanden, waaronder ademhalings- en hart- en vaatziekten, te verminderen.
Nationaal	
Wet milieubeheer	De belangrijkste wet- en regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. In deze paragraaf, ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit, is de basis gelegd voor een programmasystematiek voor maatregelen en projecten, hetgeen geconcretiseerd is in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit: het NSL. In 2023 is de NSL-monitoring voortgezet in het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK). Voor de toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen zijn in de praktijk vier normen van toepassing[7]: • jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide NO_2 (40 µg/m^3); • jaargemiddelde concentratie fijn stof PM10 (40 µg/m^3); • aantal dagen overschrijding van de grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentratie fijn stof PM10 (maximaal 35 dagen per jaar >50 µg/m^3); • jaargemiddelde concentratie fijn stof PM2,5 (25 µg/m^3). In navolging van artikel 5.16 lid 1 van de Wet milieubeheer kan worden gesteld dat een ruimtelijke ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit doorgang kan vinden indien wordt voldaan aan één van de volgende punten: • Er is geen sprake van normoverschrijding; • Er is per saldo sprake van een verbetering (saldo-benadering); • Het project draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit[8]; • Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (voortgezet in het CIMLK).
Gemeentelijk	
Schone lucht akkoord	De Gemeente Utrecht heeft het Schone Lucht Akkoord (SLA) ondertekend. Het doel van het SLA is om de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren. Het is een akkoord tussen Rijk, provincies en een groot aantal gemeenten. Samen streven de deelnemende partijen naar een gezondheidswinst van minimaal 50 procent in 2030 ten opzichte van 2016. In het SLA is onder meer de afspraak opgenomen dat de deelnemende partijen toewerken naar het in 2030 halen van de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) uit 2005. De WHO-advieswaarden zijn voor fijn stof PM10 en PM2,5 strenger dan de normen uit de Wet milieubeheer.

[7] Handreiking Rekenen aan luchtkwaliteit, actualisatie 2011 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
[8] Een plan draagt in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit indien de planbijdrage groter dan 1,2 µg/m^3 is. Projecten met een bijdrage van 1,2 µg/m^3 of lager zijn niet in betekenende mate (NIBM).

Beleidskader	Toelichting
	In 2021 heeft de WHO-aangescherpte advieswaarden voor luchtkwaliteit gepubliceerd. Tabel 6.16 geeft de WHO-advieswaarden weer, in relatie tot de normen uit de Wet milieubeheer.
Utrecht kiest voor gezonde lucht	De gemeente Utrecht kent een eigen gemeentelijk luchtkwaliteitsbeleid. Dit is vastgelegd in de rapportage 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' met kenmerk 7113123-A van 7 juli 2020. Het doel van het luchtkwaliteitsbeleid is het snel behalen van gezondheidswinst, door maatregelen te nemen die de luchtkwaliteit verbeteren. Daarmee wil de gemeente Utrecht bijdragen in het (versneld) behalen van de WHO-advieswaarden. Het beleid is vooral gericht op lokale luchtverontreinigende bronnen in de stad. Daarbij gaat het om wegverkeer, mobiele werktuigen en houtstook. Waar mogelijk wordt de uitstoot van deze bronnen beperkt.

Tabel 6.19 Normen luchtkwaliteit uit Wet milieubeheer en WHO-advieswaarden

Stof	Norm Wet milieubeheer	WHO-advieswaarde (2005)	WHO-advieswaarde (2021)
Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide	40 µg/m³	40 µg/m³	10 µg/m³
Jaargemiddelde concentratie fijn stof PM10	40 µg/m³	20 µg/m³	15 µg/m³
Aantal overschrijdingsdagen etmaalgemiddelde concentratie fijn stof PM10 (>50 µg/m³)	35 dagen	n.v.t.	n.v.t.
Jaargemiddelde concentratie fijn stof PM2,5	25 µg/m³	10 µg/m³	5 µg/m³

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.20 Toetsingskader luchtkwaliteit

Indicator	++	+	0	-	--
Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	Veel wegvakken met significante afname concentratie	Meerdere wegvakken met significante afname concentratie	Geen/enkele wegvakken met significante toename/afname concentratie	Meerdere wegvakken met significante toename concentratie	Veel wegvakken met significante toename concentratie

In voorliggende studie zijn geen specifieke luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd voor de alternatieven. Op basis van de te verwachten verandering in verkeersbewegingen is bepaald in

hoeverre significante veranderingen in de concentraties voor luchtkwaliteit verwacht kunnen worden. Een verandering van de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide van 1,2 µg/m³ is daarbij als significante concentratieverandering beschouwd. Dit sluit aan bij het begrip 'niet in betekenende mate'. Een toename van de concentratie van 3% van de norm wordt als verandering gezien die 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Toenames van meer dan 1,2 µg/m³ worden als 'in betekenende mate' gezien. In voorliggende analyse is een verandering in werkdaggemiddelde intensiteit van 1.500 mvt/etm als grens gehanteerd voor een verandering waarbij mogelijk[9] sprake is van een concentratieverandering groter dan 1,2 µg/m³. In de praktijk is de verandering in concentratie sterk afhankelijk van diverse factoren, zoals het aandeel vrachtverkeer, de mate van doorstroming op een weg, de mate van bebouwing langs de weg en de mate van begroeiing langs de weg.

Op basis van de verkeersmodelgegevens zijn diverse wegvakken gekozen waarop sprake is van veranderingen in verkeersbewegingen. Daarbij is enerzijds gekeken naar de grotere wegen rond Overvecht alsmede de belangrijkste wegenstructuur binnen de wijk. Onderstaande figuur geeft de locatie van de beschouwde wegvakken weer.



Figuur 6.20 Beschouwde wegvakken voor beschouwing luchtkwaliteit

Voor de betreffende wegvakken is op basis van de verandering in verkeersintensiteiten bepaald in

[9] Deze grens is gebaseerd op de NIBM-tool van Infomil. Deze tool berekend op basis van relatief ongunstige omstandigheden voor luchtkwaliteit bij welke intensiteit mogelijk sprake is van een bijdrage die in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering voor luchtkwaliteit.

hoeverre een significante verandering van de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide. De jaargemiddelde concentraties fijn stof PM10 en PM2,5 zijn niet specifiek beschouwd. Fijn stof is minder verkeersgerelateerd en laat doorgaans relatief beperkte veranderingen zien bij wijzigingen in verkeersintensiteiten. Wel is de relatie gelegd met de normen uit de Wet milieubeheer waarbij zowel de concentraties stikstofdioxide als fijn stof beschouwd zijn.

Omdat geen specifieke luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd zijn, is een beoordeling gegeven op basis van de te verwachten wegen met een significante verandering van de concentraties voor luchtkwaliteit (stikstofdioxide en fijn stof PM10). Bij de beoordeling is de relatie gelegd met de hoogte van de concentraties ten opzichte van de normen uit de Wet milieubeheer. Een significante toename van de concentratie hoeft in beginsel niet als negatief wanneer de concentratie (ruim) aan de normen voldoet.

6.3.2 Omschrijving referentiesituatie

6.3.2.1 Huidige situatie

Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)
Vanuit de Monitoringstool van het CIMLK zijn concentratiegegevens beschikbaar. De gegevens zijn ontleend aan de monitoringsronde uit 2022 en representatief voor het gepasseerde jaar 2021. De jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide is weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 6.21 Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide in de huidige situatie

Uit de gegevens blijkt dat in en rond Overvecht de hoogste concentraties stikstofdioxide in de categorie 30 – 35 µg/m³ liggen. Daarmee wordt voldaan aan de norm uit de Wet milieubeheer, maar niet aan de WHO-advieswaarde (uit 2021). De hoogste concentraties zijn berekend langs de Albert Schweitzerdreef. Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de hoogste concentratie per stof.

Tabel 6.21 Hoogste concentraties per stof in de huidige situatie

Stof	Norm Wet milieubeheer	WHO-advieswaarde (2005)	WHO-advieswaarde (2021)	Hoogste waarde	Locatie
Jaargem. stikstofdioxide	40 µg/m³	40 µg/m³	10 µg/m³	33 µg/m³	Albert Schweitzerdreef
Jaargem. fijn stof PM10	40 µg/m³	20 µg/m³	15 µg/m³	20 µg/m³	Marnixlaan, Albert Schweitzerdreef, Brailledreef
Aantal overschrijdingsd	35 dagen	n.v.t.	n.v.t.	8 dagen	Marnixlaan, Albert

Stof	Norm Wet milieubeheer	WHO-advieswaarde (2005)	WHO-advieswaarde (2021)	Hoogste waarde	Locatie
agen 24h-fijn stof PM10					Schweitzerdreef , Brailledreef
Jaargem. fijn stof PM2,5	25 µg/m³	10 µg/m³	5 µg/m³	12 µg/m³	Marnixlaan

In geen geval is sprake van concentraties hoger dan de normen uit de Wet milieubeheer. De concentratie PM2,5 ligt hoger dan de WHO-advieswaarde uit 2005. Wanneer de relatie gelegd wordt met de WHO-advieswaarden uit 2021 valt op dat voor fijn stof PM10 de hoogste concentratie boven de advieswaarde van 15 µg/m³ ligt. Voor fijn stof PM2,5 is ook sprake van een overschrijding van de WHO-advieswaarde. De hoogst berekende concentratie fijn stof PM2,5 bedraagt 11,7 µg/m³. Deze waarde wordt hoofdzakelijk bepaald door een achtergrondconcentratie van 11,3 µg/m³. Omdat de achtergrondconcentraties hoger liggen dan de WHO-advieswaarde is het niet mogelijk om aan deze advieswaarde te voldoen. Benadrukt wordt dat het Schone Luchtakkoord toewerkt naar het behalen van de WHO-advieswaarden (uit 2005) in het jaar 2030.

6.3.2.2 Autonome ontwikkeling

Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)
Vanuit de Monitoringstool van het CIMLK zijn tevens concentratiegegevens beschikbaar voor de toekomstige situatie. De gegevens zijn ontleend aan de monitoringsronde uit 2022 en representatief voor toekomstjaar 2030. De jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide is weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 6.22 Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide in de autonome ontwikkeling

Uit de gegevens valt op te maken dat de concentraties in 2030 lager liggen dan in de huidige situatie. De hoogst berekende concentraties stikstofdioxide vallen in de categorie 15 – 20 µg/m³. Daarmee wordt voldaan aan de norm uit de Wet milieubeheer, maar niet aan de WHO-advieswaarde. De hoogste concentraties zijn berekend langs de Karl Marxdreef, Albert Schweitzerdreef en de Marnixdreef. Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de hoogste concentratie per stof.

Tabel 6.22 Hoogste concentraties per stof in de autonome ontwikkeling

Stof	Norm Wet milieubeheer	WHO-advieswaarde (2005)	WHO-advieswaarde (2021)	Hoogste waarde	Locatie
Jaargem. stikstofdioxide	40 µg/m³	40 µg/m³	10 µg/m³	19 µg/m³	Albert Schweitzerdreef
Jaargem. fijn stof PM10	40 µg/m³	20 µg/m³	15 µg/m³	18 µg/m³	Marnixlaan
Aantal overschrijdingsdagen 24h-fijn stof PM10	35 dagen	n.v.t.	n.v.t.	6 dagen	Marnixlaan
Jaargem. fijn stof PM2,5	25 µg/m³	10 µg/m³	5 µg/m³	9 µg/m³	Marnixlaan

Uit de tabel valt op te maken dat de concentraties in alle gevallen lager liggen dan de normen uit de Wet milieubeheer. De concentraties liggen tevens lager dan de WHO-advieswaarden uit 2005. De WHO-advieswaarden uit 2021 worden niet gehaald. Wanneer de concentraties uit 2030 vergeleken worden met de huidige situatie, valt op dat de concentraties lager worden naar de toekomst. Dit is het gevolg van afnemende achtergrondconcentraties en voertuigemissies naar de toekomst. Naar de toekomst wordt dus een verbetering van de luchtkwaliteit verwacht.

6.3.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op luchtkwaliteit zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.23 Beoordeling luchtkwaliteit

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Luchtkwaliteit	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	-

6.3.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)

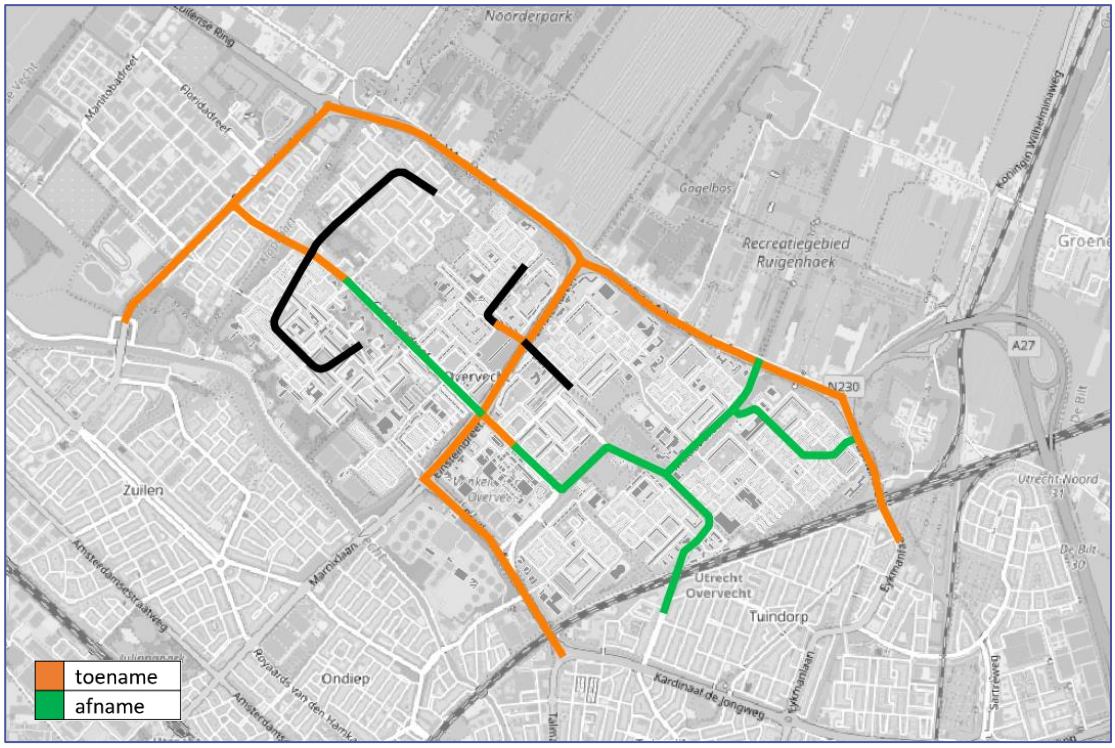
De te verwachten verkeersintensiteiten zijn voor de referentiesituatie en alternatief 1 samengevat in onderstaande tabel. De intensiteiten betreffen werkdaggemiddelde etmaalcijfers op basis van verkeersmodelberekeningen, afgerond op honderdtallen.

Tabel 6.24 Verwachte verkeersintensiteit in alternatief 1

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)	Verschil (mvt/etm)
1. Franciscusdreef	12.500	18.600	6.100
2. Franciscusdreef	22.600	32.800	10.200
3. Karl Marxdreef	69.300	77.100	7.800
4. Albert Schweitzerdreef	81.000	89.000	8.000
5. Rio Brancodreef	9.600	15.700	6.100
6. Japuradreef	800	1.000	200
7. Tigrisdreef	4.800	5.200	400
8. Zambesidreef	6.500	5.300	-1.200
9. Oranjerivierdreef	12.500	15.100	2.600
10. Carnegiedreef	6.100	OV	OV
11. Einsteindreef	26.400	32.200	5.800
12. Einsteindreef	12.800	27.900	15.100

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)	Verschil (mvt/etm)
13. Einsteindreef	16.200	26.400	10.200
14. Humberdreef	7.000	6.200	-800
15. Zamenhofdreef	5.000	11.700	6.700
16. Moezeldreef	6.000	2.400	-3.600
17. Moldaudreef	11.500	4.900	-6.600
18. Wolgadreef	9.900	7.800	-2.100
19. Darwindreef	14.200	19.100	4.900
20. Brailledreef	15.200	18.600	3.400

Uit de vergelijking tussen de intensiteiten in alternatief 1 ten opzichte van de referentiesituatie valt op te maken dat voor diverse wegen toenames van meer dan 1.500 mvt/etm verwacht worden. Langs deze wegen is mogelijk sprake van significante toenames van de concentratie stikstofdioxide. De wegen zijn weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 6.23 Wegen met mogelijk significante toenames (oranje) en significante afnames (groen) in alternatief 1

Wanneer de relatie gelegd wordt met de hoogte van de huidige concentraties is met name de situatie langs de Karl Marxdreef en de Albert Schweitzerdreef een aandachtspunt. Dit zijn de wegen nabij het gebied waar op dit moment sprake is van relatief hoge concentraties. Als gevolg van de verkeerstoenames nemen de concentraties langs deze wegen verder toe. Naar

verwachting zal dit niet leiden tot normoverschrijdingen. Zoals gebleken is uit een analyse van de autonome situaties, nemen de concentraties af naar de toekomst. Daarmee worden geen knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit verwacht.

Langs diverse wegen is sprake van een negatief effect op de luchtkwaliteit. Dit is met name het geval langs de wegen langs de noordelijke en oostelijke rand van Overvecht (Karl Marxdreef, Albert Schweitzerdreef, Franciscusdreef) alsmede langs de Einsteindreef. Langs de Carnegiedreef, Moldaudreef, Wolgadreef en Moezeldreef worden afnames van de verkeersintensiteiten verwacht. Langs deze wegen is mogelijk sprake van significante afnames van de concentraties.

Hoewel langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, wordt nog altijd ruim aan de normen uit de Wet milieubeheer voldaan. Aan de WHO-normen, waaraan de gemeente Utrecht wil voldoen, wordt niet voldaan. Aangezien sprake is van een significante toename van NO2, PM10 en PM2,5 is alternatief 1 als negatief (-) beoordeeld.

6.3.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)

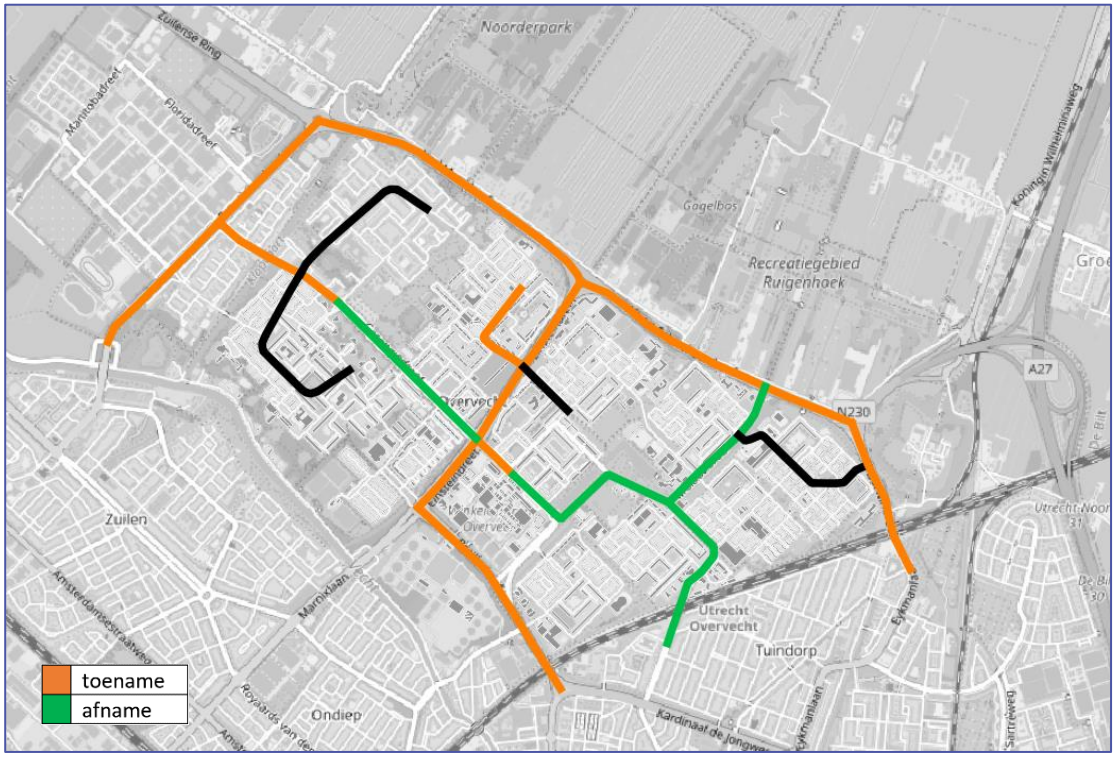
De te verwachten verkeersintensiteiten zijn voor de referentiesituatie en alternatief 2 samengevat in onderstaande tabel. De intensiteiten betreffen werkdaggemiddelde etmaalcijfers op basis van verkeersmodelberekeningen, afgerond op honderdtallen.

Tabel 6.25 Verwachte verkeersintensiteit in alternatief 2

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 2 (mvt/etm)	Verschil (mvt/etm)
1. Franciscusdreef	12.500	15.100	2.600
2. Franciscusdreef	22.600	29.700	7.100
3. Karl Marxdreef	69.300	73.900	4.600
4. Albert Schweitzerdreef	81.000	88.100	7.100
5. Rio Brancodreef	9.600	11.300	1.700
6. Japuradreef	800	600	-200
7. Tigrisdreef	4.800	4.200	-600
8. Zambesidreef	6.500	8.900	2.400
9. Oranjerivierdreef	12.500	19.000	6.500
10. Carnegiedreef	6.100	OV	OV
11. Einsteindreef	26.400	31.400	5.000
12. Einsteindreef	12.800	22.800	10.000
13. Einsteindreef	16.200	26.100	9.900
14. Humberdreef	7.000	7.700	700
15. Zamenhofdreef	5.000	8.400	3.400
16. Moezeldreef	6.000	3.000	-3.000
17. Moldaudreef	11.500	6.800	-4.700

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 2 (mvt/etm)	Verschil (mvt/etm)
18. Wolgadreef	9.900	11.100	1.200
19. Darwindreef	14.200	16.500	2.300
20. Brailledreef	15.200	18.900	3.700

Uit de vergelijking tussen de intensiteiten in alternatief 2 ten opzichte van de referentiesituatie valt op te maken dat voor diverse wegen toenames van meer dan 1.500 mvt/etm verwacht worden. Langs deze wegen is mogelijk sprake van significante toenames van de concentratie stikstofdioxide. De wegen zijn weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 6.24 Wegen met mogelijk significante toenames (oranje) en significante afnames (groen) in alternatief 2

Wanneer de relatie gelegd wordt met de hoogte van de huidige concentraties is met name de situatie langs de Karl Marxdreef en de Albert Schweitzerdreef een aandachtspunt. Dit zijn de wegen nabij het gebied waar op dit moment sprake is van relatief hoge concentraties. Als gevolg van de verkeerstoenames nemen de concentraties langs deze wegen verder toe. Naar verwachting zal dit niet leiden tot normoverschrijdingen. Zoals gebleken is uit een analyse van de autonome situaties, nemen de concentraties af naar de toekomst. Daarmee worden geen knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit verwacht.

Langs diverse wegen is sprake van een negatief effect op de luchtkwaliteit. Dit is met name het geval langs de wegen langs de noordelijke en oostelijke rand van Overvecht (Karl Marxdreef, Albert Schweitzerdreef, Franciscusdreef) alsmede langs de Einsteindreef. Langs de Carnegiedreef, Moldaudreef en Moezeldreef worden afnames van de verkeersintensiteiten verwacht. Langs deze wegen is mogelijk sprake van significante afnames van de concentraties.

Hoewel langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, wordt nog altijd ruim aan de normen uit de Wet milieubeheer voldaan. Aan de WHO-normen, waaraan de gemeente Utrecht wil voldoen, wordt niet voldaan. Aangezien sprake is van een significante toename van NO2, PM10 en PM2,5 is alternatief 2 als negatief beoordeeld (-).

6.3.4 Mitigerende maatregelen

Omdat sprake is van een significante toename van NO2, PM10 en PM2,5 in beide alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie worden mitigerende maatregelen voorgesteld. Deze liggen in lijn met de mitigerende maatregelen voor verkeer. Dit zijn immers de belangrijkste reden voor de toename van NO2, PM10 en PM2,5 in beide alternatieven. Om het extra verkeer zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel te mitigeren, is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het ‘slim parkeren’ principe uit het mobiliteitsplan). Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Ook het inzetten op de modal shift richting fiets- en OV levert mogelijk een belangrijke bijdrage aan het voorkomen van de toename van NO2, PM10 en PM2,5.

6.4 Natuur en biodiversiteit

6.4.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema natuur.

Tabel 6.26 Beleidskader natuur en biodiversiteit

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Wet natuurbescherming	De Wet natuurbescherming (Wnb) gaat in op drie onderdelen: soortenbescherming, gebiedsbescherming en houtopstanden. Soortenbescherming, waarbij wordt ingegaan op beschermde en nationaal vrijgestelde soorten, en houtopstanden zijn relevant in het kader van dit onderdeel. Gebiedsbescherming, welke ingaat op Natura 2000-gebieden, worden behandeld in het onderdeel ‘Stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden’.
Natuurnetwerk Nederland (Barro)	Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. De te ontwikkelen gebieden staan bekend als de Groene Contour.
Provinciaal	
Wet natuurbescherming	De Wnb is ook provinciaal een relevant beleidskader. De provincie Utrecht heeft in het kader hiervan bepaalde beschermde soorten vrijgesteld. Wanneer een

Beleidskader	Toelichting
	vrijgestelde soort wordt getroffen door een ruimtelijke ontwikkeling hoeven er geen maatregelen getroffen te worden. Wanneer de beoogde ontwikkeling geen ruimtelijke ontwikkeling betreft is de soort niet vrijgesteld. Wel is de zorgplicht (artikel 1.11 uit de Wnb) van toepassing, wat voorziet dat effecten op soorten zo veel mogelijk voorkomen moeten worden.
Akkoord van Utrecht	Het 'Akkoord van Utrecht' is een document waarin afspraken met organisaties op het gebied van landbouw en natuurbescherming zijn vastgelegd.
Gemeentelijk	
Utrechtse soortenlijst	Soorten die door de gemeente Utrecht zijn aangewezen voor bescherming. Utrecht heeft 64 soorten aangewezen. Dit betreft 5 vogelsoorten, 3 vissen, 6 wilde bijen, 40 plantensoorten en 10 paddenstoelen.
Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030	De Actualisatie Groenstructuurplan stamt uit 2018 en is een actualisatie van de eerdere versie uit 2007. De ambities van toen zijn uitgebreid met de ambities 'het groen in de stad gebruiken voor een gezonde stad' en 'het groen in de stad gebruiken om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen'.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.27 Toetsingskader natuur en biodiversiteit

Indicator	++	+	0	-	--
Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	Aanwezigheid beschermde soorten neemt sterk toe	Aanwezigheid beschermde soorten neemt toe	Aanwezigheid beschermde soorten blijft gelijk	Aanwezigheid beschermde soorten neemt af	Aanwezigheid beschermde soorten neemt sterk af
Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland neemt sterk toe	Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland neemt toe	Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland blijven gelijk	Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland neemt af	Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland neemt sterk af
Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	Maximale depositie (mol N ha/jaar) = < 0,10	Maximale depositie (mol N ha/jaar) = 0 – 0,10	Maximale depositie (mol N ha/jaar) = 0	Afname van stikstofdepositie (mol N ha/jaar) = 0 – 0,10	Afname van stikstofdepositie (mol N ha/jaar) = > 0,10

Indicator	++	+	0	-	--
Kansen om biodiversiteit te vergoten	Biodiversiteit neemt sterk toe	Biodiversiteit neemt toe	Biodiversiteit neemt blijft gelijk	Biodiversiteit neemt af	Biodiversiteit neemt sterk af

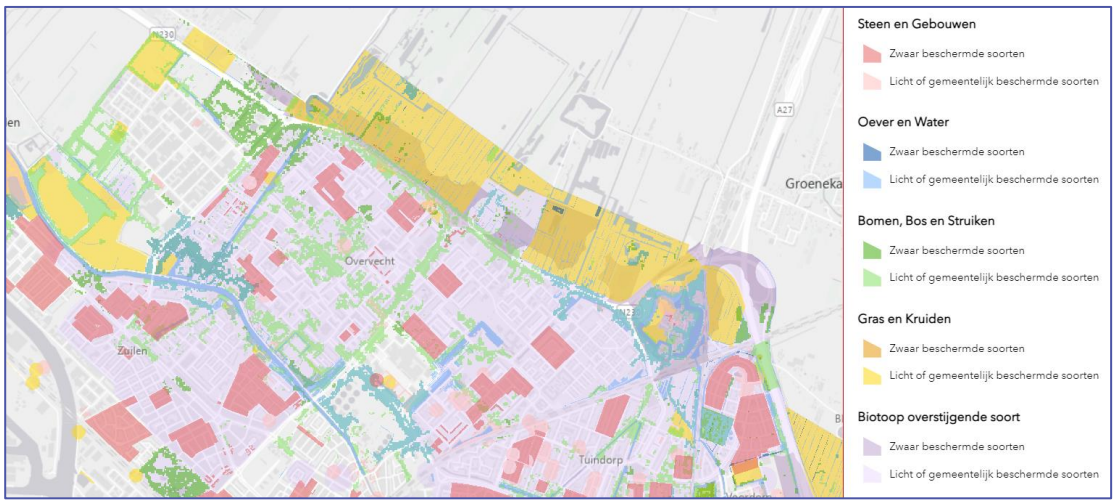
6.4.2 Omschrijving referentiesituatie

6.4.2.1 Huidige situatie

Beschermde soorten

In Overvecht zijn verschillende beschermde diersoorten aanwezig. In bijlage 1 is een overzicht van aanwezige beschermde diersoorten opgenomen uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF). De NDFF is een Nederlandse database waarmee gegevens over de geografische verspreiding van flora en fauna in Nederland inzichtelijk wordt gemaakt. In Overvecht zijn 6 soorten beschermde amfibieën, 8 beschermde insectsoorten, 2 beschermde reptielsoorten, 7 soorten beschermde vaatplanten, 46 beschermde vogelsoorten, 1 beschermd weekdier, 18 beschermde zoogdieren, waarvan 5 grondgebonden zoogdieren en 13 vleermuizen waargenomen. De gegevens in de NDFF zijn afkomstig van verschillende bronnen, zoals vrijwilligers, onderzoeksinstituten en natuurbeschermingsorganisaties. De gegevens in de NDFF hebben geen beperkte geldigheidsduur, maar zijn wel afhankelijk van de actualiteit van de gegevens.

Overvecht is een ruim opgezette wijk, met veel groen en op verschillende plekken watergangen. Daarnaast kent de wijk veel grote bomen met her en der, met name in de parken, ondergroei in de vorm van struweel. Al dit groen en water biedt ruimte voor de aanwezige beschermde soorten. De gemeente Utrecht heeft met de natuurwaardenkaart in beeld gebracht waar zwaar beschermde en licht of gemeentelijk beschermde soorten kunnen voorkomen. Het kaartbeeld van Overvecht kent relatief veel gebieden waar veelal zwaar beschermde soorten kunnen voorkomen.

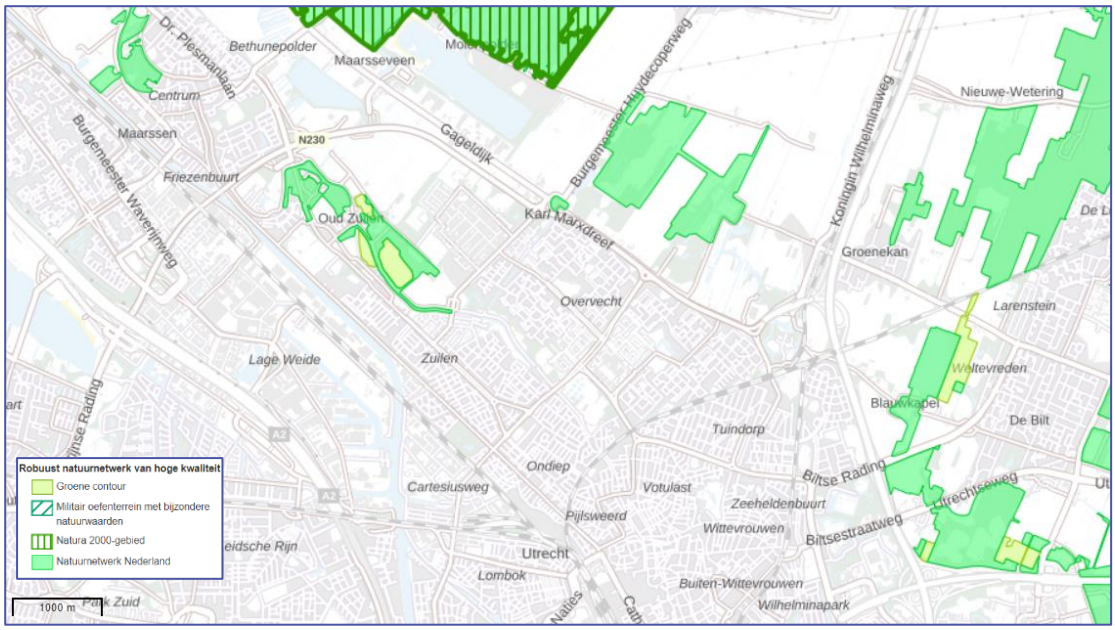


Figuur 6.25 Natuurwaardenkaart Overvecht (bron: Gemeente Utrecht)

Beschermde gebieden

Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland

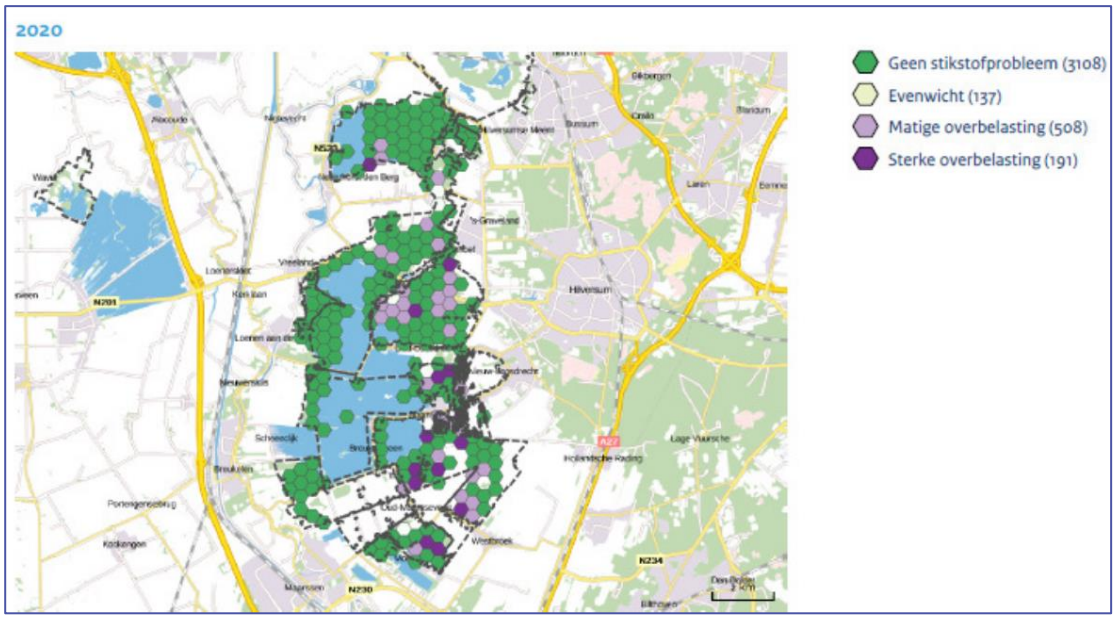
NNN staat voor Natuurnetwerk Nederland. NNN-gebieden maken deel uit van de ecologische hoofdstructuur van Nederland en vormen een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Nederland. In Overvecht zijn drie afzonderlijke NNN-gebieden aanwezig: van west naar oost zijn dit de agrarische gronden van Slot Zuylen, Fort de Gagel en het poldergebied ten noorden van Overvecht. In de huidige situatie worden de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN-gebieden niet aangetast.



Figuur 6.26 NNN-gebieden en Groene Contour in Overvecht

Nabijheid van Natura 2000-gebieden

Het stedelijk gebied van Overvecht ligt op ruim een kilometer van het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen – dit is het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied van Overvecht. De Oostelijke Vechtplassen bestaat uit een reeks van laagveengebieden tussen de Vecht en de oostrand van Utrechtse heuvelrug. In het gebied bevinden zich door turfwinning ontstane meren en plassen, meest met een zandondergrond, sommige aanzienlijk verdiept door zandwinning. In de huidige situatie is in grote delen van de Oostelijke Vechtplassen geen sprake van een stikstofprobleem. Daarentegen is met name in het oosten van het gebied op plekken sprake van sterke overbelasting van stikstof. De stikstofdepositie op de Oostelijke Vechtplassen is dus te hoog.



Figuur 6.27 Stikstofdepositie op de Oostelijke Vechtplassen (ten noorden van Overvecht) in de huidige situatie (bron: Gebiedsanalyse Oostelijke Vechtplassen)

De afstand van het stedelijk gebied van Overvecht (gemeten vanaf de N230 ter hoogte van Bedrijvengebied Overvecht) zorgt ervoor dat effecten van licht en geluid op de Oostelijke Vechtplassen zeer beperkt zijn. Dit komt om die reden niet in het planMER aan bod.

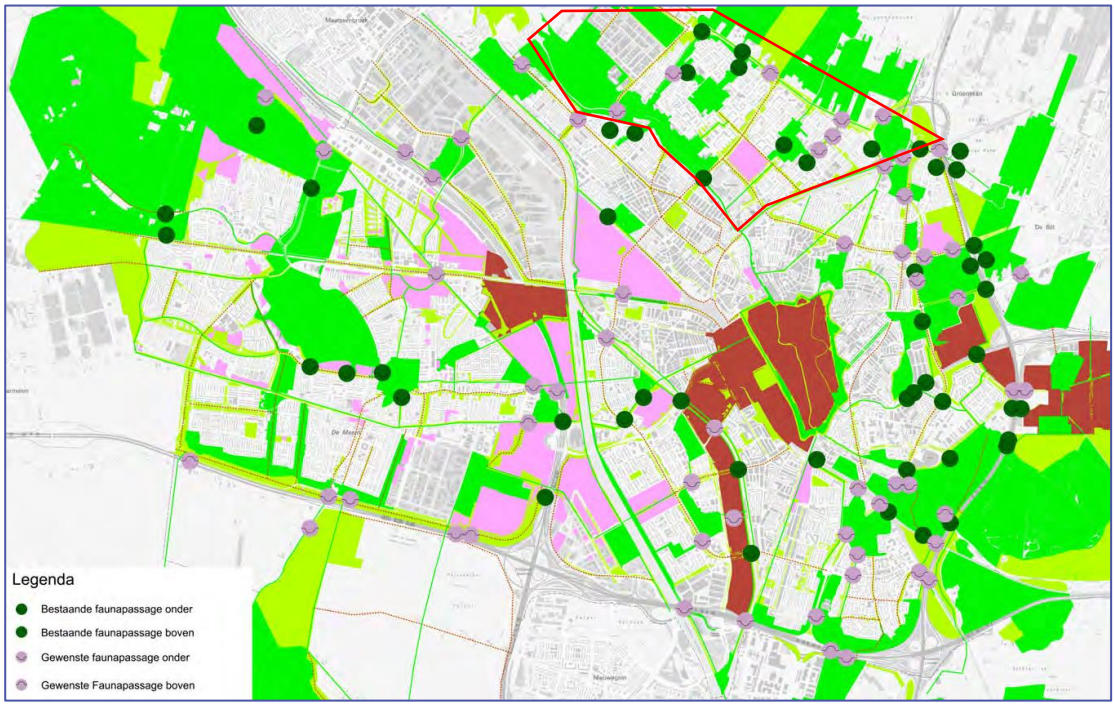
Biodiversiteit

De gemeente Utrecht kent, als gevolg van de veen-, klei- en zandgronden en de aanwezigheid van zoetwatermoerassen tot naald- en loofbossen, een grote diversiteit aan ecosystemen. Overvecht maakt onderdeel uit van dit grotere ecosysteem. De Natuurwaardenkaart (figuur 5.1) wordt door de gemeente Utrecht gebruikt voor behoud en versterking van de biodiversiteit in de stad. Te zien is dat verspreid door Overvecht soorten voorkomen die worden beschermd vanuit de Wet natuurbescherming, dan wel doordat ze op de gemeentelijke soortenlijst staan[10].

Een aantal aspecten spelen een rol in het faciliteren van biodiversiteit in de wijk. Zo spelen de parken een belangrijke rol: de Gagel, de Watertoren, de Vechtzoom en de Klopvaart met parkzone en waterverbinding in Overvecht-Zuid. Ook de forten en de waterlinie zijn voor biodiversiteit van groot belang. Daarnaast kent Overvecht drie volkstuincomplexen: De Doordouwers, Ons Genot en Flora's Hof. Volkstuincomplexen spelen een belangrijke rol in het behoud en versterken van biodiversiteit. Hier is veel aandacht voor natuurvriendelijk tuinieren en worden projecten geïnitieerd die beschermde soorten helpen. Ook zijn het gebieden waar vaak weinig kunstmatig licht is en voor veel dieren voedsel te vinden is. Daarnaast is er een hoge groendekking en zijn op de volkstuincomplexen veel verblijfplaatsen te vinden.

[10] Zie de Utrechtse 30 in het Duurzaamheidsverslag 2022

Daarnaast zijn er in Overvecht tien faunapassages die dieren veilig infrastructurele barrières laat passeren. Faunapassages zijn belangrijk voor bepaalde dieren, omdat dit hun leefgebied vergroot. Dit voorkomt dat dieren op ‘eilanden’ terechtkomen en er geen genetische informatie wordt uitgewisseld.



Figuur 6.28 Faunapassages in de gemeente Utrecht, Overvecht rood omkaderd (bron: Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030 gemeente Utrecht)



Figuur 6.29 Maaikaart Overvecht (bron: Gemeente Utrecht)

In Overvecht bestaan veel groene gebieden uit grasvelden, die voor de biodiversiteit minder waarde hebben dan bloemrijke gebieden, ruigte of ander groen, zoals struiken. Dit beperkt de mogelijkheden voor een biodivers Overvecht. Ook de vele hoogbouw in Overvecht kan de biodiversiteit belemmeren. In vergelijking met grondgebonden woningen biedt hoogbouw vaak minder nestgelegenheid voor vogels. Grondgebonden woningen, vooral die met dakpannen, bieden in veel gevallen (mits juist gebouwd) schuilvoorzieningen en tuinen waar mogelijk water, foerageermogelijkheden en stofbaden aanwezig zijn.

6.4.2.2 Autonome ontwikkeling

Beschermde soorten

De belangrijkste autonome ontwikkelingen in Overvecht zijn de nieuwbouw op de Ivoordreef, De Mix Utrecht en de Watertoren. Bij de eerste twee locaties wordt verdicht, de Watertoren wordt verbouwd om te kunnen gebruiken voor wonen en werken. Voor de nieuwbouw op de Ivoordreef en bij De Mix zal eerst worden gesloopt. Dit heeft mogelijk een verstorend effect op bepaalde beschermde diersoorten. Bij beide ontwikkelingen zal echter in de voorziene situatie meer groen terugkomen dan er in de huidige situatie is. Daarnaast is voor deze ontwikkelingen al een ontheffing voor de Wet natuurbescherming (Wnb) afgegeven. Hiermee wordt zorggedragen voor het behoud van de huidige staat van instandhouding van gevonden soorten. Bij de Watertoren is, voor het aanpassen van het bestemmingsplan, een quickscan Wet natuurbescherming uitgevoerd. De conclusie van de quick scan is dat er geen beschermde flora en fauna aanwezig is in het plangebied van de ontwikkeling en er dus ook geen ontheffing Wnb nodig is.

Naast de ontwikkelingen in Overvecht, hebben ook landelijke trends effect op de aanwezigheid van beschermde soorten. Overvecht is onderhevig aan habitatverlies, vervuiling,

klimaatverandering en de mogelijke komst van invasieve soorten. Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen zorgen voor afbreuk en fragmentatie van natuurlijke habitats. Dit kan leiden tot de afname van geschikte leefgebieden voor beschermde soorten. Mogelijk minder relevant voor Overvecht zijn effecten als gevolg van milieuvervuiling. Vaak geassocieerd met landbouw en industrie, kan ook in Overvecht sprake zijn van vervuiling als gevolg van verwachte verkeerstoenames en zwerfafval rond groengebieden die worden gebruikt om te recreëren als parken. Ook klimaatverandering heeft effect op de aanwezigheid van beschermde soorten. Veranderingen in temperatuur, neerslagpatronen en zeeniveaus als gevolg van klimaatverandering kunnen de habitats en levenscycli van beschermde soorten verstoren. Ten slotte is de mogelijke komst van invasieve soorten, wat in Nederland een groeiend probleem is, een risico in de toekomst. De introductie van niet-inheemse soorten kan inheemse soorten verdringen en leiden tot een afname van de populaties van beschermde soorten.

Beschermde gebieden

Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland

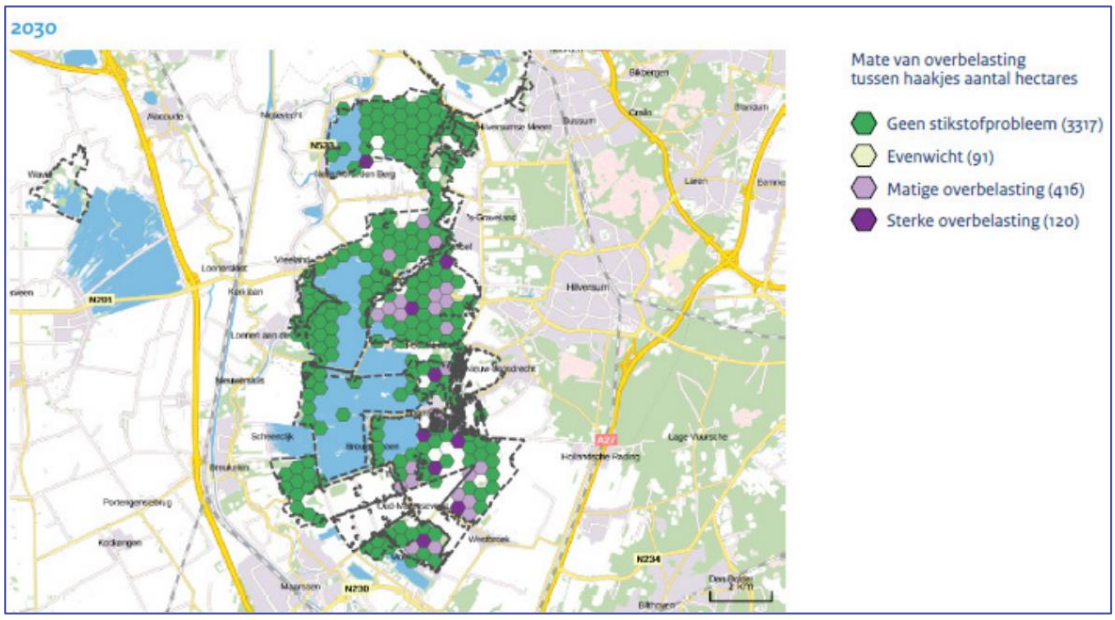
Zoals op figuur 5.2 te zien is, ligt in Overvecht een Groene Contourgebied. De Groene Contour is een gebied van ongeveer 3.000 hectare dat tegen het NNN aan ligt. In het ‘Akkoord van Utrecht’ is afgesproken om in deze zone stap voor stap steeds meer natuur toe te voegen. Het Groene Contourgebied in Overvecht is de grote grasweide die bij de agrarische gronden van Slot Zuylen hoort.



Figuur 6.30 Groene Contourgebied Overvecht (bron: Street Smart)

In een van de autonome projecten, ‘Natuurgebied Zuilen’, wordt benoemd dat de gemeente Utrecht de ambitie heeft om de wezenlijke kenmerken en waarden van het Groene Contourgebied te verbeteren. Hiermee zou het de kwaliteit van een NNN-gebied krijgen en kan het tot deze status worden gepromoveerd.

Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden
De autonome ontwikkeling laat een positieve ontwikkeling zien voor de mate van overbelasting van stikstof op de Oostelijke Vechtplassen. Het aantal vlakken waar sprake is van (matige en sterke) overbelasting neemt naar verwachting af (zie figuur 5.5 en figuur 5.9). In de gebiedsanalyse van de Oostelijke Vechtplassen, opgesteld voor het voormalige programma aanpak stikstof (PAS), is geen rekening gehouden met het aardgasvrij worden van de woningen in Overvecht-Noord. Deze autonome ontwikkeling zorgt ervoor dat ongeveer 8.800 woningen van het aardgas afgaan en geen uitstoot van stikstof via de CV-ketel kennen. Het aardgasvrij worden van Overvecht-Noord zorgt naar verwachting voor een afname van ruim 6.000 kilo stikstofoxide (NOx). De trend uit de gebiedsanalyse van de Oostelijke Vechtplassen, en het aardgasvrij worden van woningen in Overvecht-Noord, schetst een redelijk positief beeld voor de depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden.



Figuur 6.31 Stikstofdepositie op de Oostelijke Vechtplassen (ten noorden van Overvecht) in de autonome ontwikkeling (bron: Gebiedsanalyse Oostelijke Vechtplassen)

Biodiversiteit
De biodiversiteit neemt in Nederland, maar ook wereldwijd, af. Een belangrijke trend in Europa voor het afnemen van de biodiversiteit is het intensiveren van land- en bosbouw. Hier is in Overvecht, als stedelijk gebied, geen sprake van. Wel is het toevoegen van verharding in de wijk een risico voor de biodiversiteit.

Autonome ontwikkelingen in Overvecht, zoals de herinrichting van de openbare ruimte in het Amazonekwartier, de aanpak van Natuurgebied Zuilen, als ook de verbetering van de openbare ruimte rond de Taagdreef en de aanleg van Het Groene Lint, dragen bij aan het versterken van de biodiversiteit in de wijk. In het Amazonekwartier moet meer groen komen en wordt gewerkt met

een ‘groen, tenzij’-aanpak. In Natuurgebied Zuilen wordt het groen dermate verbeterd, dat het NNN-kwaliteit krijgt. Dit doet de gemeente onder andere door éénvormige en soortenarme weides groeien uit tot bloemrijke hooilanden, met een grote diversiteit aan bloemen en insecten. In de omgeving van de Taagdreef vervangt de gemeente 7.250 m² aan asfalt en straatstenen door groen. Over Het Groene Lint deelt de gemeente dit groener in te richten, maar wordt niet benoemd wat hier specifiek voor biodiversiteit gaat plaatsvinden. Ten slotte worden in de Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030 zeven nieuwe faunapassages voorgesteld (zie figuur 5.4).

6.4.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten van natuur en biodiversiteit zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.28 Beoordeling natuur en biodiversiteit

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	-	-
Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	0	0
	Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	--	--
Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	0	0

6.4.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Beschermde soorten

Tussen alternatief 1 en alternatief 2 zit verschil in de wijze van verdichting, sloop en de hoeveelheid groen die wordt toegevoegd. Alle drie hebben effect op de aanwezigheid van beschermde soorten in Overvecht. Op het abstractieniveau van de omgevingsvisie is nog niet exact te bepalen waar dit plaatsvindt, waarop het effect op specifieke beschermde soorten niet te maken is.

Op hoofdlijnen heeft de verdichting van de wijk een negatief effect op beschermde soorten. Bij ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de zorgplicht voor alle dieren. Toch kunnen effecten optreden op beschermde soorten. Bestaand groen moet mogelijk (tijdelijk) wijken. Ook kan de aanlegfase leiden tot mogelijke verstoring van beschermde soorten.

Ondanks dat wordt aangegeven in de omgevingsvisie dat de gemeente terughoudend is met slopen, worden in dit alternatief 1.150 tot 1.350 woningen gesloopt. Dit heeft effect op beschermde diersoorten die nestelen in woningen, zoals vleermuizen, waarvan verschillende soorten in Overvecht voorkomen.

Een positief effect heeft het toevoegen van extra groen en water, waardoor beschermde soorten meer leefruimte krijgen in de wijk. In alternatief 1 betreft dit 634.200 m².

De grote druk op de wijk als gevolg van de bouw van de extra woningen en de sloop van bestaande woningen zorgen er echter voor dat een negatief effect wordt verwacht voor beschermde soorten als gevolg van de omgevingsvisie (-). Het toe te voegen groen compenseert dit, maar heft het effect naar verwachting niet geheel op.

Beschermde gebieden

Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland

De twee alternatieven die worden onderzocht hebben geen onderscheidend effect in het kader van de aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland. Om die reden wordt alternatief 1 hetzelfde beoordeeld als alternatief 2.

In de omgevingsvisie wordt niet gesproken over het behoud of versterken van wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland. Het versterken van wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland kan in Overvecht enkel door nieuwe gebieden aan te wijzen als Groene Contour. Alle huidige Groene Contour-gebieden worden in de autonome ontwikkeling al gepromoveerd tot NNN-gebied. Hiertoe worden echter geen ambities uitgesproken. Er is zodoende sprake van een neutraal effect (0).

Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om de uitstoot van stikstof te verminderen. In Overvecht worden onder de omgevingsvisie echter 7.000 woningen bijgebouwd tot 2040. Door middel van vier AERIUS-berekeningen is de stikstofdepositie van alternatief 1 in beeld gebracht. Hierbij is als uitgangspunt genomen dat de eerste woningen onder de omgevingsvisie Overvecht worden gebouwd vanaf 2028 en dat in 2040 de 7.000 woningen zijn gerealiseerd. Omdat in de omgevingsvisie geen uitspraken worden gedaan over de fasering is deze evenredig over de jaren verspreid. Hierbinnen zijn vier jaartallen gekozen: 2029, 2034, 2039 en 2040. Op die manier is het effect van de ontwikkelingen door de tijd inzichtelijk en wordt afgesloten met een situatie waarin Overvecht onder de omgevingsvisie is ‘uitontwikkeld’.

In de AERIUS-berekeningen is de aanlegfase en gebruiksfase geanalyseerd. Hierbij is gekeken naar de emissies tijdens de aanleg van (mobiele) werktuigen en verkeer, en in de beoogde situatie. In de beoogde situatie is geen sprake meer van emissies door werktuigen, en omdat de woningen gasloos worden uitgevoerd zullen er alleen emissies zijn van het extra verkeer.

Voor de werktuigen en de verkeersgeneratie door de aanleg is gebruik gemaakt van kentallen opgesteld door adviesbureaus TAUW en De Roever. De kentallen zijn gebaseerd op de werkelijke inzet van mobiele werktuigen en vrachtverkeer bij een groot aantal woningbouwprojecten. Om rekening te houden met de ambities van gemeente Utrecht en omdat de bouw plaatsvindt in de toekomst is er 40% emissiereductie toegepast op de (mobiele) werktuigen. Voor de verkeersberekeningen ten gevolge van de ingebruikname van de woningen (gebruiksfase) is gebruik gemaakt van de verkeersgegevens die zijn opgesteld door Goudappel. Deze verkeersgegevens representeren het extra verkeer na afronding van de woningbouw in 2040 – om tot verkeersgeneratie te komen in de overige jaren is lineair geïnterpoleerd.

Het leidt tot de resultaten in onderstaande tabel. De hoogste depositie wordt verwacht in 2039 omdat in dit jaar nog wordt gebouwd, maar ook het grootste deel van de woningen al staat.

Tabel 6.29 Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden in alternatief 1

Emissies	Emissiebron	2029	2034	2039	2040
Emissies aanleg	Werktuigen	648	648	648	0
	Verkeer	142	127	114	0
Emissies beoogd	Verkeer	222	2.000	3.200	3.300
Totale emissies (kg NOx / jaar)		1.012	2.775	3.962	3.300
Max depositie (mol N ha/jaar)		0,06	0,17	0,24	0,21

Uit de AERIUS-berekening blijkt dat sprake is van stikstofdepositie op meerdere gebieden. Op onderstaande afbeelding is een overzicht te zien van Natura 2000-gebieden waarop stikstof uit Overvecht op neerslaat in 2039 (jaar van maximale depositie).

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	226,84	2.309,71	226,84	0,24
Naardermeer (94)	165,99	2.095,68	165,99	0,04
Zouweboezem (105)	5,20	2.224,76	5,20	0,02
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (103)	284,14	2.913,42	284,14	0,01
Botshol (83)	48,02	1.609,75	48,02	0,01
Uiterwaarden Lek (82)	16,00	2.047,46	16,00	0,01
Lingegebied & Diefdijk-Zuid (70)	11,00	2.784,87	11,00	0,01
Kolland & Overlangbroek (81)	0,97	1.946,11	0,97	0,01
Rijntakken (38)	0,38	1.608,74	0,38	0,01

Figuur 6.32 Natura 2000-gebieden waarop stikstof vanuit Overvecht op neerslaat in alternatief 1 in 2039

In vergelijking met de referentiesituatie heeft de omgevingsvisie een zeer negatief effect (--). Alternatief 1 kent een hogere stikstofdepositie dan alternatief 2, maar het verschil hiertussen is gering.

Biodiversiteit

De maatregelen om biodiversiteit te bevorderen verschillen in beide alternatieven niet van elkaar. In de omgevingsvisie wordt genoemd dat er wordt gezorgd voor een grotere biodiversiteit van planten, bomen, dieren en insecten. De gemeente wil dit doen door middel van faunavoorzieningen in de openbare ruimte en gebouwen. Er wordt niet nader toegelicht wat voor faunavoorzieningen dit zijn. Ook is er een plan om de onderbroken scheg op de Brandenburchdreef weer te vergroenen.

In het programma voor de onderzoeksalternatieven is te lezen dat de hoeveelheid groen onder alternatief 1 toeneemt. In Overvecht kan onder de omgevingsvisie 634.214 m² groen worden toegevoegd van de 800.000 m² die noodzakelijk wordt geacht (zie tabel 6.1). Dit is minder dan in alternatief 2, maar het verschil is beperkt.

Het extra groen heeft naar verwachting een compenserend effect op de 7.000 woningen die onder de omgevingsvisie worden gebouwd (de nieuwbouw heeft in alternatief 1 een voetafdruk van 80.650 m²). Zoals ook te lezen is onder beschermde gebieden, heeft de bouw van woningen een grote impact op flora en fauna. Dit vertaalt zich in verwachting door naar de biodiversiteit van Overvecht. Er wordt geconcludeerd dat de omgevingsvisie naar verwachting een beperkt effect (0) heeft om de biodiversiteit te vergroten.

6.4.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Beschermde soorten

Tussen alternatief 1 en alternatief 2 zit verschil in de wijze van verdichting, sloop en de hoeveelheid groen die wordt toegevoegd. Alle drie hebben effect op de aanwezigheid van beschermde soorten in Overvecht. Op het abstractieniveau van de omgevingsvisie is nog niet exact te bepalen waar dit plaatsvindt, waarop het effect op specifieke beschermde soorten niet te maken is.

Op hoofdlijnen heeft de verdichting van de wijk een negatief effect op beschermde soorten. Bij ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de zorgplicht voor alle dieren. Toch kunnen effecten optreden op beschermde soorten. Bestaand groen moet mogelijk (tijdelijk) wijken. Ook kan de aanlegfase leiden tot mogelijke verstoring van beschermde soorten.

Ondanks dat wordt aangegeven in de omgevingsvisie dat de gemeente terughoudend is met slopen, worden in dit alternatief 1.350 tot 1.550 woningen gesloopt. Dit heeft effect op beschermde diersoorten die nestelen in woningen, zoals vleermuizen, waarvan verschillende soorten in Overvecht voorkomen.

Een positief effect heeft het toevoegen van extra groen en water, waardoor beschermde soorten meer leefruimte krijgen in de wijk. In alternatief 2 betreft dit 677.340 m².

De grote druk op de wijk als gevolg van de bouw van de extra woningen en de sloop van bestaande woningen zorgen er echter voor dat een negatief effect wordt verwacht voor beschermde soorten als gevolg van de omgevingsvisie (-). Het toe te voegen groen compenseert dit, maar heft het effect naar verwachting niet geheel op.

Beschermde gebieden

Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland

De twee alternatieven die worden onderzocht hebben geen onderscheidend effect in het kader van de aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland. Om die reden

wordt alternatief 2 hetzelfde beoordeeld als alternatief 1. Er is zodoende sprake van een neutraal effect (0).

In de omgevingsvisie wordt niet gesproken over het behoud of versterken van wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland. Het versterken van wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland kan in Overvecht enkel door nieuwe gebieden aan te wijzen als Groene Contour. Alle huidige Groene Contour-gebieden worden in de autonome ontwikkeling al gepromoveerd tot NNN-gebied. Hiertoe worden echter geen ambities uitgesproken.

Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden
In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om de uitstoot van stikstof te verminderen. In Overvecht worden onder de omgevingsvisie echter 7.000 woningen bijgebouwd tot 2040. Door middel van vier AERIUS-berekeningen is de stikstofdepositie van alternatief 2 in beeld gebracht. Hierbij is als uitgangspunt genomen dat de eerste woningen onder de omgevingsvisie Overvecht worden gebouwd vanaf 2028 en dat in 2040 de 7.000 woningen zijn gerealiseerd. Omdat in de omgevingsvisie geen uitspraken worden gedaan over de fasering is deze evenredig over de jaren verspreid. Hierbinnen zijn vier jaartallen gekozen: 2029, 2034, 2039 en 2040. Op die manier is het effect van de ontwikkelingen door de tijd inzichtelijk en wordt afgesloten met een situatie waarin Overvecht onder de omgevingsvisie is ‘uitontwikkeld’.

In de AERIUS-berekeningen is de aanlegfase en gebruiksfase geanalyseerd. Hierbij is gekeken naar de emissies tijdens de aanleg van (mobiele) werktuigen en verkeer, en in de beoogde situatie. In de beoogde situatie is geen sprake meer van emissies door werktuigen, en omdat de woningen gasloos worden uitgevoerd zullen er alleen emissies zijn van het extra verkeer.

Voor de werktuigen en de verkeersgeneratie door de aanleg is gebruik gemaakt van kentallen opgesteld door adviesbureaus TAUW en De Roever. De kentallen zijn gebaseerd op de werkelijke inzet van mobiele werktuigen en vrachtverkeer bij een groot aantal woningbouwprojecten. Om rekening te houden met de ambities van gemeente Utrecht en omdat de bouw plaatsvindt in de toekomst is er 40% emissiereductie toegepast op de (mobiele) werktuigen. Voor de verkeersberekeningen ten gevolge van de ingebruikname van de woningen (gebruiksfase) is gebruik gemaakt van de verkeersgegevens die zijn opgesteld door Goudappel. Deze verkeersgegevens representeren het extra verkeer na afronding van de woningbouw in 2040 – om tot verkeersgeneratie te komen in de overige jaren is lineair geïnterpoleerd.

Het leidt tot de resultaten in onderstaande tabel. De hoogste depositie wordt verwacht in 2039 omdat in dit jaar nog wordt gebouwd, maar ook het grootste deel van de woningen al staat.

Tabel 6.30 Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden in alternatief 2

Emissies	Emissiebron	2029	2034	2039	2040
	Werktuigen	649	649	649	0

Emissies	Emissiebron	2029	2034	2039	2040
Emissies aanleg	Verkeer	142	127	115	0
Emissies beoogd	Verkeer	190	1.800	2.900	3.000
Totale emissies (kg NOx / jaar)		981	2.576	3.664	3.000
Max depositie (mol N ha/jaar)		0,06	0,16	0,22	0,20

Uit de AERIUS-berekening blijkt dat sprake is van stikstofdepositie op meerdere gebieden. Op onderstaande afbeelding is een overzicht te zien van Natura 2000-gebieden waarop stikstof uit Overvecht op neerslaat in 2039 (jaar van maximale depositie).

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	226,84	2.309,70	226,84	0,22
Naardermeer (94)	165,99	2.095,68	165,99	0,04
Zouweboezem (105)	5,20	2.224,76	5,20	0,02
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (103)	283,83	2.913,41	283,83	0,01
Botshol (83)	48,02	1.609,75	48,02	0,01
Uiterwaarden Lek (82)	16,00	2.047,46	16,00	0,01
Lingegebied & Diefdijk-Zuid (70)	10,77	2.784,87	10,77	0,01
Kolland & Overlangbroek (81)	0,97	1.946,11	0,97	0,01
Rijntakken (38)	0,38	1.608,74	0,38	0,01

Figuur 6.33 Natura 2000-gebieden waarop stikstof vanuit Overvecht op neerslaat in alternatief 2 in 2039

In vergelijking met de referentiesituatie heeft de omgevingsvisie een zeer negatief effect (--). Alternatief 2 kent een lagere stikstofdepositie dan alternatief 1, maar het verschil hiertussen is gering.

Biodiversiteit
De maatregelen om biodiversiteit te bevorderen verschillen in beide alternatieven niet van elkaar. In de omgevingsvisie wordt genoemd dat er wordt gezorgd voor een grotere biodiversiteit van planten, bomen, dieren en insecten. De gemeente wil dit doen door middel van faunavoorzieningen in de openbare ruimte en gebouwen. Er wordt niet nader toegelicht wat voor faunavoorzieningen dit zijn. Ook is er een plan om de onderbroken scheg op de Brandenburchdreef weer te vergroenen.

In het programma voor de onderzoeksalternatieven is te lezen dat de hoeveelheid groen onder alternatief 2 toeneemt. In Overvecht kan onder de omgevingsvisie 677.314 m² groen worden toegevoegd van de 800.000 m² die noodzakelijk wordt geacht. Dit is meer dan in alternatief 1, maar het verschil is beperkt.

Het extra groen heeft naar verwachting een compenserend effect op de 7.000 woningen die onder de omgevingsvisie worden gebouwd (de nieuwbouw heeft in alternatief 2 een voetafdruk van 86.990 m²). Zoals ook te lezen is onder beschermde gebieden, heeft de bouw van woningen een grote impact op flora en fauna. Dit vertaalt zich in verwachting door naar de biodiversiteit van Overvecht. Er wordt geconcludeerd dat de omgevingsvisie naar verwachting een beperkt effect (0) heeft om de biodiversiteit te vergroten.

6.4.4 Mitigerende maatregelen
Om negatieve effecten als gevolg van de nieuwbouw te voorkomen op beschermde soorten kan worden gekozen om alle nieuwe woningen natuurinclusief te ontwerpen. Enkele ontwerponderdelen waaraan kan worden gedacht zijn groene daken, vogelvriendelijke gevels, vleermuiskasten, insectenhotels en inheemse plantentuinen. Extra aandacht besteden aan het natuurinclusief inrichten van gebieden waar geen nieuwbouw komt kan de biodiversiteit in Overvecht mogelijk zelfs versterken.

De bouw van de woningen (en sloop om ruimte te maken) en de extra verkeersgeneratie die dit als gevolg heeft zorgt voor extra stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in de omgeving van Overvecht. Omdat de omgevingsvisie als één project is doorgerekend zijn de depositiewaarden bijzonder hoog. In realiteit zal de woningbouw in Overvecht bestaan uit diverse kleinere projecten. Wanneer de woningbouwopgave wordt opgeknipt in kleinere projecten worden de depositiewaarden ook lager. De hoogste bijdrage aan de stikstofdepositie is het gevolg van de verkeersgeneratie van de omgevingsvisie. Ontwikkelingen in mobiliteit kunnen op termijn mogelijk de stikstofdepositie van de verkeersgeneratie doen afnemen. Het vergroten van de nadruk op openbaar vervoer zou hierbij kunnen helpen.

In de autonome ontwikkeling zit het gasloos maken van ongeveer 8.800 woningen in Overvecht-Noord. Dit maakt in totaal zo'n 6.000 kilogram NOx 'vrij'. Ondanks dat dit geen onderdeel is van de omgevingsvisie, kan beargumenteerd worden dat de ontwikkelingen tot 2040 beperkte impact hebben: de vrijgekomen stikstofruimte borgt de toename van stikstofdepositie die optreedt onder de omgevingsvisie. Het feit dat het gasloos worden van de woningen en Overvecht-Noord en de woningbouwopgave onder de omgevingsvisie niet onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn zorgt er echter voor dat dit formeel niet als interne saldering kan worden toegepast.

Ten slotte is de elektrificering van mobiele werktuigen een mogelijke mitigerende maatregel. In de berekening is gebruik gemaakt van aantallen die gebruikelijk waren tussen de jaren 2019 en 2022, welke met 40% gereduceerd zijn als gevolg van de duurzaamheidsambities van de gemeente Utrecht. Bij de emissies door mobiele werktuigen is uitgegaan van 6% AdBlue verbruik, wat nu gebruikelijk is. Bij verdere elektrificatie en bij efficiënt gebruikte SCR-katalysatoren (7% AdBlue) kan het percentage van 40% verder omhoog.

6.5 Gezondheid

6.5.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema gezondheid.

Tabel 6.31 Beleidskader gezondheid

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Landelijke nota gezondheidsbeleid 2020-2024	Deze nota beschrijft de landelijke prioriteiten op het gebied van publieke gezondheid en geeft richting aan het lokale gezondheidsbeleid van gemeenten.
Nationale Preventieakkoord	In het Nationaal Preventieakkoord staan afspraken om roken, overgewicht en problematisch alcoholgebruik aan te pakken.
Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	De Nationale Omgevingsvisie schetst het toekomstperspectief en de prioriteiten voor een leefbare, gezonde en veilige omgeving.
Provinciaal	
Omgevingsvisie Provincie Utrecht	In de Omgevingsvisie van de provincie Utrecht is de volgende ambities ten aanzien van gezondheid geformuleerd: Wij streven naar een gezonde en veilige leefomgeving: de milieukwaliteit is goed, de veiligheid is gewaarborgd, bewegen wordt gestimuleerd, er zijn voldoende ontspannings- en ontmoetingsmogelijkheden en iedereen doet mee.
Programma gezonde leefomgeving	In het coalitieakkoord 2019-2023 is het bouwen aan een gezonde, groene, duurzame en aantrekkelijke provincie voor onze inwoners en de generaties na ons een belangrijk uitgangspunt. Op dit moment werkt het programma gezonde leefomgeving aan een programmaplan voor de periode 2020-2023, die invulling geeft aan de ambities uit het coalitieakkoord.
Gemeentelijk	

Beleidskader	Toelichting
Gezondheid voor iedereen, gezondheidsbeleid Utrecht 2019-2023	De Nota Gezondheid voor iedereen: Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019 – 2023 bevat zeven speerpunten voor het behalen van gezondheidswinst: 1. Gezonde leefomgeving 2. Gezond en veilig opgroeien 3. Gezond gedrag 4. Gezond rondkomen 5. Gezond werkgeverschap Milieueffectrapport Omgevingsvisie Utrecht Science Park 6. Psychische gezondheid 7. Gezond ouder worden . Voor speerpunt 1 geldt de volgende ambitie: De leefomgeving van Utrechters is zo ingericht dat gezond leven gemakkelijk is (gezondheidsbevordering), de druk op gezondheid zo laag mogelijk is (gezondheidsbescherming) en dat mensen zich prettig voelen.
Omgevingsvisie Utrecht (waaronder de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040)	In de Omgevingsvisie Utrecht staat al het gemeentelijke beleid over de leefomgeving. De Omgevingsvisie Utrecht bestaat uit 3 delen: de koers, thematisch beleid en gebiedsbeleid. Onder de koers valt de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040), Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen, en Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidsbeleid 2019-2023. Het thematisch beleid omschrijft per onderwerp wat kan en mag in de leefomgeving, van bedrijventerreinen tot woonwagenlocaties.
Actualisatie Groenstructuurplan 2017 – 2030	De ‘Actualisatie van Groenstructuurplan Utrecht’ is opgesteld naar aanleiding van de motie (2016/109) ‘Voor een gezonde groene toekomst’ en maakt inzichtelijk hoe Utrecht met de stedelijke groenstructuur bijdraagt aan de nieuwe opgaven die er afkomen op de stad Utrecht. Daarbij bouwen zij voort op de oorspronkelijke ambities uit het Groenstructuurplan 2007.
Sportnota 2017 – 2023	De Sportnota 2017 – 2023 Utrecht sportief en gezond legt de basis voor het Utrechtse sportbeleid.
Omgevingsprogramma Overvecht	Het Omgevingsprogramma Overvecht bevat concrete fysieke maatregelen die specifiek voor de woonbuurten van Overvecht invulling geven aan wat de wijk nodig heeft.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld. In het toetsingskader zijn geluidhinder en luchtkwaliteit niet opgenomen als indicatoren voor gezondheid, ondanks dat dit belangrijke indicatoren zijn hiervoor. De reden hiervoor is dat geluidhinder en luchtkwaliteit al breder aan bod komen in losstaande paragrafen, respectievelijk 5.2 en 5.3.

Tabel 6.32 Toetsingskader gezondheid

Indicator	++	+	0	-	--
Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	In elke stempel van Overvecht kan worden gesport en bewogen	De mogelijk tot sporten en bewegen neemt toe	De mogelijk tot sporten en bewegen blijft gelijk	De mogelijk tot sporten en bewegen neemt af	Bestaande mogelijkheden tot sporten en bewegen verdwijnen

Indicator	++	+	0	-	--
Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	De hoeveelheid groen neemt sterk toe	De hoeveelheid groen neemt toe	De hoeveelheid groen blijft gelijk	De hoeveelheid groen neemt af	De hoeveelheid groen neemt sterk af
Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	Aantal maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting neemt toe	Aantal plekken voor ontmoetingen neemt toe	Aantal maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting blijft gelijk	Aantal plekken voor ontmoetingen neemt af	Aantal maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting neemt af

6.5.2 Omschrijving referentiesituatie

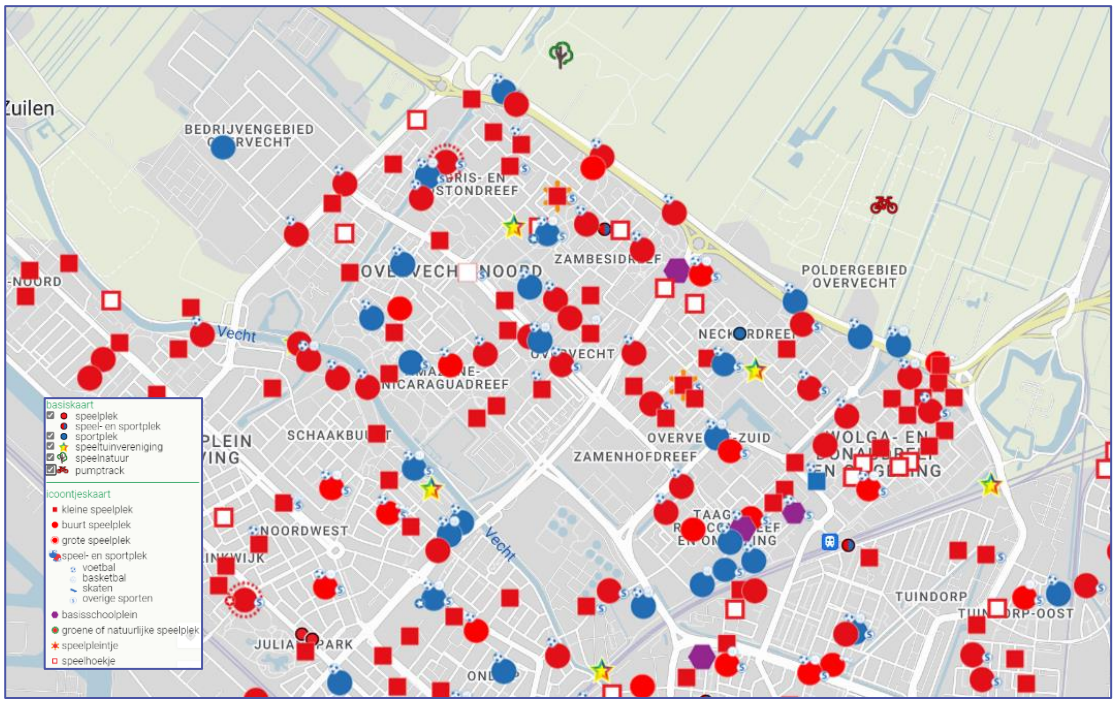
6.5.2.1 Huidige situatie

Sport en bewegen

In het Utrechts Gezondheidsprofiel 2022 (UGP) wordt vastgesteld dat jongeren (13 tot en met 15 jaar) en jongvolwassenen (16 tot en met 25 jaar) in Overvecht vaker minder sporten en bewegen dan jongeren en jongvolwassenen in andere wijken in Utrecht. Over volwassenen worden in het UGP geen uitspraken gedaan over sporten en bewegen. Wel wordt benoemd dat bijna een derde van de volwassenen in Overvecht zich ongezond voelt, gezondheidsproblemen en een overwegend ongezonde leefstijl heeft.

Overvecht kent meerdere sportlocaties. Zo zijn er in de wijk sporthallen, sportparken, sportzalen en gymzalen, en is er een atletiekbaan. Sporthal De Dreef, gelegen bij de Neckardreef, heeft een sporthal en een kleine beweegruimte. Ook ligt er een sportpark waar verschillende sporten beoefend kunnen worden. Verder kent de wijk met Overvecht Noord en Vechtzoom nog twee sportparken. Tevens ligt in Overvecht, naast kunstijsbaan De Vechtsebanen, een van de drie atletiekbanen van Utrecht. Ten slotte zijn er in Overvecht vijf gymzalen die verspreid door de wijk liggen.

Verspreid door de wijk zijn er mogelijkheden om te spelen, voor kinderen jonger dan 13 een belangrijke bron van beweging. Op onderstaande kaart is te zien waar de verschillende type speelplekken zich bevinden in Overvecht. De wijk is met name rijk aan kleine speelplekken en buurtspeelplekken. Daarnaast zijn er op verschillende plekken voetbalvelden te vinden. In het poldergebied is speelnatuur en een pumptrack te vinden. Overvecht kent geen grote of natuurlijke speelplekken.



Figuur 6.34 Speelplaatsen in Overvecht

Groen in het gebied

De Gezondheidsraad stelt dat recreatie, wandelen en ontmoeten in het groen belangrijk is voor de volksgezondheid. Dit zijn allemaal gebruiksfuncties van groen. In Overvecht is veel groen aanwezig met een hoge gebruikswaarde, zoals de parken in de wijk en het Noorderpark. Hier liggen wandelpaden en kan gefietst worden, maar is ook ruimte om te ontmoeten. Dit groen met hoge gebruikswaarde wordt afgewisseld met groen dat een lagere gebruikswaarde heeft. Het groen langs de dreven en de plantsoenen, kent een lagere gebruikerswaarde. Dit is vaak monotoon (stroken en velden gras, bomen in lijnopstelling langs rijbanen), moeilijk bereikbaar en versnipperd.

Overvecht is, zeker in vergelijking met omliggende wijken en gebieden, rijk aan groen en bomen. De groenkaart van de gemeente laat zien dat rond de bouwblokken veel donkergroene stukken zien: delen van de stad waar veel groen is. Als wordt gekeken naar de zuidelijk omliggende delen van Utrecht is Overvecht relatief groen. De wijk kent twee opvallende witte plekken, als zichtbaar in onderstaande kaart; bedrijvengebied Overvecht en winkelcentrum Overvecht Centrum.



Figuur 6.35 Groenkaart van de gemeente Utrecht



Figuur 6.36 Bomenkaart van de gemeente Utrecht

Sociale cohesie

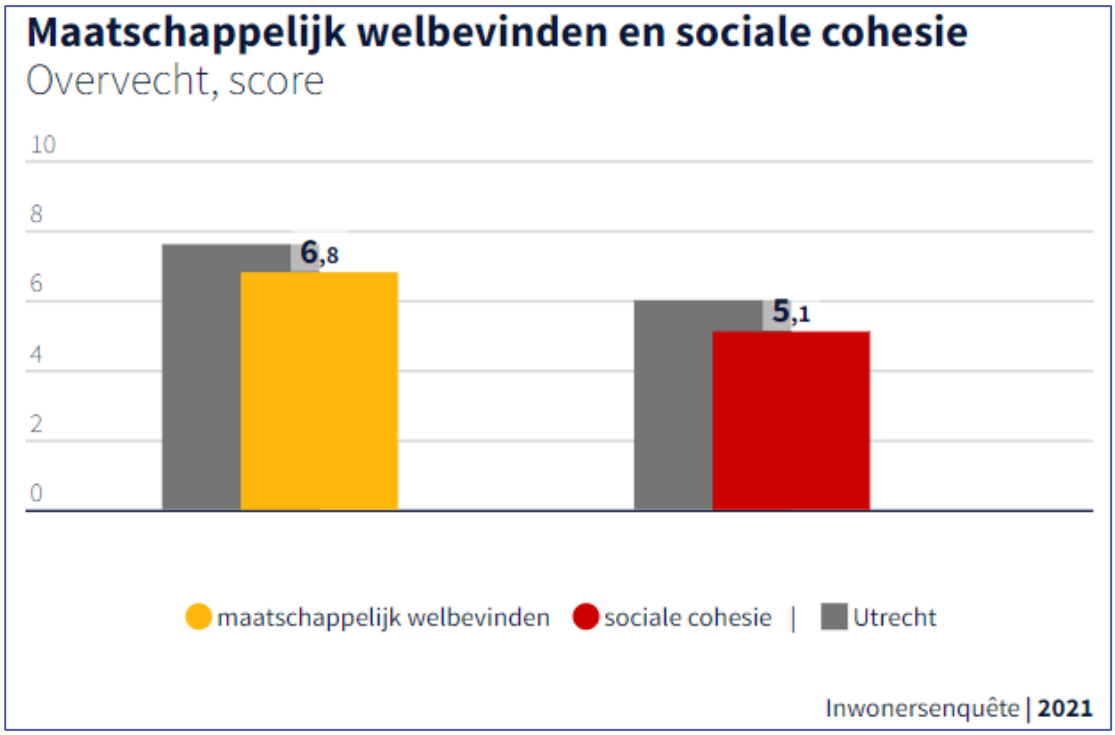
Sociale cohesie wordt in dit planMER beoordeeld aan de hand van de aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting. Het bestemmingsplan Overvecht-Noordelijke stadsrand (onherroepelijk vastgesteld op 11 mei 2012) geeft een beschrijving van de maatschappelijke voorzieningen in Overvecht. Verspreid over Overvecht liggen verschillende maatschappelijke functies. Het gaat hier om scholen, kinderopvang, gezondheidscentra, buurthuizen, kerken en moskeeën. De meeste functies liggen centraal in de buurten van Overvecht of aan belangrijke wegen. In de wijk zijn voldoende voorzieningen voor lager-, middel- en hoger onderwijs. De gemeente geeft in het bestemmingsplan Overvecht-Noordelijke stadsrand wel aan dat de huisvesting van scholen toe is aan vernieuwing. In Overvecht zijn vijf multidisciplinaire gezondheidscentra en een huisartsenpraktijk gevestigd. Deze liggen goed verspreid over de wijk, waardoor er voor alle bewoners een eerstelijnscentrum in de buurt is.

Verspreid door de wijk zijn verschillende ontmoetingsplaatsen. De parken vervullen hier een rol in, maar ook buurtcafés en restaurants. Daarnaast zijn er meerdere buurthuizen in Overvecht. Zo liggen in Overvecht-Zuid buurtcentrum De Dreef, Burezina en buurtcentrum De Jager. In Overvecht-Noord liggen buurthuis De Boog en buurtkamer de Klop.

Wat de sociale cohesie in Overvecht tegenwerkt is de ervaren onveiligheid in de wijk. Van de Utrechters ervaart 46% onveiligheid in Overvecht. Van de Overvechters zelf ervaart 44% onveiligheid in de wijk[11]. Dit zijn de hoogste percentages in de gemeente Utrecht. Dit gevoel van onveiligheid kan ervoor zorgen dat mensen minder graag naar buiten gaan om gebruik te maken van ontmoetingsplekken. Ook vindt in Overvecht, met name rond het winkelcentrum, vaak straatintimidatie plaats[12]. Dit is een belangrijke oorzaak van het onveiligheidsgevoel dat in de wijk heerst.

Uit de inwonersenquête van de gemeente Utrecht blijkt dat de sociale cohesie in Overvecht in 2021 achterbleef op de rest van Utrecht.

[11] Veiligheidsbeleving en overlast in Utrecht
[12] Rapport straatintimidatie in Utrecht



Figuur 6.37 Maatschappelijk welbevinden en sociale cohesie (bron: Gemeente Utrecht)

6.5.2.2 Autonome ontwikkeling

Sport en bewegen

In de Actualisatie Groenstructuurplan 2017 – 2030 gaat de gemeente Utrecht een aantal keer specifiek in op haar ambities voor Overvecht. De gemeente gaat extra investeren in de openbare ruimte om bewoners van Overvecht meer te doen bewegen. Dit willen ze met name bereiken door groene verbindingen in Utrecht te verbeteren. In de Sportnota 2017 – 2023 wordt benoemd dat de gemeente in Overvecht extra sport- en beweegactiviteiten gaat uitvoeren en een pilot start met een beweeg- en vitaliteitsmakelaar.

Groen in het gebied

In de Actualisatie Groenstructuurplan 2017 – 2030 wordt een blik op de toekomst geworpen van het groen in Utrecht. Twee belangrijke ambities voor de autonome ontwikkeling zijn ‘Meer groen om de stad’ en ‘Meer en beter groen in de stad’. Onderstaande kaart laat zien dat Overvecht, zoals ook in de huidige situatie werd omschreven, haar groen in het gebied op orde heeft. De verbindingen worden echter nog gemarkeerd als een opgave. In de Actualisatie Groenstructuurplan 2017 – 2030 wordt niet toegelicht wat het ‘op orde’ zijn van een gebied of verbinding precies betekent, er wordt van uitgegaan dat betekent dat deze gebieden en verbindingen naar wens functioneren en hier in de autonome ontwikkeling geen verdere investeringen worden gedaan.



Figuur 6.38 Status uitvoering groene (en blauwe) verbindingen

Sociale cohesie

In de omschrijving van de huidige situaties kwam aan bod dat Overvecht voldoende en goed verspreide voorzieningen heeft. Wel is de huisvesting van scholen aan vernieuwing toe. Dit wordt benoemd in het Masterplan Primair Onderwijs. Achterstallig onderhoud wordt in de komende jaren uitgevoerd. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheden voor nieuwbouw. In dit kader zijn in Overvecht vier onderwijsclusters (één of meerdere scholen, met onderwijsgerelateerde voorzieningen en/of wijkgerichte functies in één gebouw of op één bouwlocatie) en vier stand-alone's (een samenvoeging van twee gebouwen van dezelfde school) benoemd. In de Sportnota 2017 – 2023 wordt benoemd dat twee nieuwe gymzalen in het gebied worden gerealiseerd.

6.5.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op gezondheid zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.33 Beoordeling gezondheid

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Sport en bewegen	Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	+	++

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Groen in het gebied	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	+	+
Sociale cohesie	Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	+	++

6.5.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Sport en bewegen

In de omgevingsvisie is uitgebreid aandacht voor sport en bewegen. In de wijk komen verspreid locaties terug waar in de openbare ruimte gesport en bewogen kan worden. De gymzaal van de nieuwe VO-school, die in de omgevingsvisie wordt voorzien, zal ook sportverenigingen en wijksport bedienen.

In de autonome ontwikkeling is omschreven dat de gemeente Utrecht bewegen wil aanmoedigen door groene verbindingen te verbeteren. In alternatief 1 wordt 21.700 m² aan groenblauwe routes toegevoegd. Dit is minder dan in alternatief 2, waar 60.500 m² aan groenblauwe routes wordt toegevoegd. Al met al wordt geconcludeerd dat alternatief 1 een positief effect heeft ten opzichte van de referentiesituatie (+).

Groen in het gebied

Onder de omgevingsvisie is meer ruimte voor groen in Overvecht. Hiermee wil de gemeente het groene karakter van Overvecht versterken. In iedere buurt streeft de gemeente naar minimaal 40% groen, dat op loopafstand is van alle bewoners.

De wijk Overvecht is in totaal 848 hectare groot. Het Noorderpark, meegenomen in het programma voor de onderzoeksalternatieven, is 5.900 hectare groot. Om iets te zeggen over de verhouding tussen de ambities in de omgevingsvisie en het groen in het programma wordt gekeken naar een totaaloppervlakte van 6.748 hectare.

In de huidige situatie kent Overvecht, inclusief het Noorderpark, ruim 60.121.911 m² groen, aldus het programma voor de onderzoeksalternatieven. Dit is 6.012 hectare. Wanneer het Noorderpark wordt meegerekend is sprake van 89% groen in Overvecht. Aangezien het Noorderpark niet per definitie op loopafstand ligt vanuit Overvecht, door zijn formaat een vertekenend beeld kan geven en niet in zijn geheel binnen de gemeente Utrecht ligt is ook gekeken naar een situatie waarbij het Noorderpark niet is meegerekend. Qua parken en natuurgebieden blijft dan 600.000 m² park en natuurgebied over (Natuurgebied Oud-Zuilen en Vechtzoompark). In dat geval is sprake van ruim 1.515.911 m² groen in de huidige situatie (ongeveer 152 hectare). Hierbij is het buurt- en wijkgroen maar deels meegenomen, daar in het programma enkel van de parken bekend is hoeveel m² dit betreft. In dat geval is sprake van 18% groen.

In het programma voor de onderzoeksalternatieven wordt voor alternatief 1 414.200 m² aan nieuw groen voorgesteld, waarbij het Noorderpark niet is beschouwd. Totaal ontstaat dan 1.930.111 m² groen (193 hectare), 23% van de totaaloppervlakte van de wijk. Met de kennis dat Overvecht een bijzonder groene wijk is, en dus rijk is aan buurt- en wijkgroen dat niet in de berekening is meegenomen, lijkt het effect onder de omgevingsvisie positief ten opzichte van de referentiesituatie (+). Door een toename van 7.000 woningen in het onderzoeksalternatief, kan de druk op dit groen wel toenemen.

Tabel 6.34 Groen in alternatief 1 (bron: PosadMaxwan)

Onderdeel	Huidig	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	470.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	21.700 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	142.514 m²
Totaal	**Onbekend**	**800.000 m²**	**634.214 m²**

De kwaliteit van het groen, het beste te beoordelen aan de hand van groentypologieën in Overvecht en waar deze voorkomen, wordt nader toegelicht in de reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie (hoofdstuk 9). Pas in de ontwerp-omgevingsvisie wordt duidelijk op welke plekken welke typen groen worden gerealiseerd. Dit is om die reden geen onderdeel van de effectbeoordeling van onderzoeksalternatief 1, als ook is benoemd in de toelichting op de onderzoeksalternatieven.

Sociale cohesie

Onder de omgevingsvisie neemt het aantal maatschappelijke voorzieningen in Overvecht toe. De omgevingsvisie kent de voorwaarde dat waar woningen worden bijgebouwd, ook maatschappelijke (en culturele) voorzieningen worden gerealiseerd. Naast de maatschappelijke voorzieningen komen er ook meer plekken voor ontmoeten in de wijk. De nadruk ligt hierbij op de openbare ruimte. Waar en in welke vorm dit gebeurt wordt niet expliciet toegelicht en verschilt niet per alternatief. Er is naar verwachting sprake van een positief effect (+).

6.5.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Sport en bewegen

In de omgevingsvisie is uitgebreid aandacht voor sport en bewegen. In de wijk komen verspreid locaties terug waar in de openbare ruimte gesport en bewogen kan worden. De gymzaal van de nieuwe VO-school, die in de omgevingsvisie wordt voorzien, zal ook sportverenigingen en wijksport bedienen.

In de autonome ontwikkeling is omschreven dat de gemeente Utrecht bewegen wil aanmoedigen door groene verbindingen te verbeteren. In alternatief 2 wordt 60.500 m² aan groenblauwe routes toegevoegd. Dit is meer dan in alternatief 1, waar 21.700 m² aan groenblauwe routes wordt toegevoegd. Vanwege de gespreide verdichting worden op meer plekken woningen gerealiseerd. Deze bouwwerkzaamheden geven de kans ook de openbare ruimte aldaar aan te pakken en

mogelijkheden voor sporten en bewegen in de openbare ruimte realiseren. Al met al wordt geconcludeerd dat alternatief 2 een zeer positief effect heeft ten opzichte van de referentiesituatie (++).

Groen in het gebied

Onder de omgevingsvisie is meer ruimte voor groen in Overvecht. Hiermee wil de gemeente het groene karakter van Overvecht versterken. In iedere buurt streeft de gemeente naar minimaal 40% groen, dat op loopafstand is van alle bewoners.

De wijk Overvecht is in totaal 848 hectare groot. Het Noorderpark, meegenomen in het programma voor de onderzoeksalternatieven, is 5.900 hectare groot. Om iets te zeggen over de verhouding tussen de ambities in de omgevingsvisie en het groen in het programma wordt gekeken naar een totaaloppervlakte van 6.748 hectare.

In de huidige situatie kent Overvecht, inclusief het Noorderpark, ruim 60.121.911 m² groen, aldus het programma voor de onderzoeksalternatieven. Dit is 6.012 hectare. Wanneer het Noorderpark wordt meegerekend is sprake van 89% groen in Overvecht. Aangezien het Noorderpark niet per definitie op loopafstand ligt vanuit Overvecht, door zijn formaat een vertekenend beeld kan geven en niet in zijn geheel binnen de gemeente Utrecht ligt is ook gekeken naar een situatie waarbij het Noorderpark niet is meegerekend. Qua parken en natuurgebieden blijft dan 600.000 m² park en natuurgebied over (Natuurgebied Oud-Zuilen en Vechtzoompark). In dat geval is sprake van ruim 1.515.911 m² groen in de huidige situatie (ongeveer 152 hectare). Hierbij is het buurt- en wijkgroen maar deels meegenomen, daar in het programma enkel van de parken bekend is hoeveel m² dit betreft. In dat geval is sprake van 18% groen.

In het programma voor de onderzoeksalternatieven wordt voor alternatief 2 457.344 m² aan nieuw groen voorgesteld, waarbij het Noorderpark niet is beschouwd. Totaal ontstaat dan 1.973.255 m² groen (197 hectare), 23% van de totaaloppervlakte van de wijk. Met de kennis dat Overvecht een bijzonder groene wijk is, en dus rijk is aan buurt- en wijkgroen dat niet in de berekening is meegenomen, lijkt het effect onder de omgevingsvisie positief ten opzichte van de referentiesituatie (+). Door een toename van 7.000 woningen in het onderzoeksalternatief, kan de druk op dit groen wel toenemen.

Tabel 6.35 Groen in alternatief 2 (bron: PosadMaxwan)

Onderdeel	Huidig metrage	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	480.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	60.500 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	136.844 m²
Totaal	**Onbekend**	**800.000 m²**	**677.344 m²**

De kwaliteit van het groen is niet beoordeeld voor de onderzoeksalternatieven, omdat er geen verder onderverdeling in het type groen is gemaakt in de alternatieven. In de ontwerp-omgevingsvisie is wel beschreven waar welke groentypologieën in Overvecht komen. In dit

planMER is in de reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie (hoofdstuk 9) de kwaliteit van het groen aan de hand van deze groentypologieën beschouwd.

Sociale cohesie

Onder de omgevingsvisie neemt het aantal maatschappelijke voorzieningen in Overvecht toe. De omgevingsvisie kent de voorwaarde dat waar woningen worden bijgebouwd, ook maatschappelijke (en culturele) voorzieningen worden gerealiseerd. Doordat in alternatief 2 gespreid verdicht wordt, zal op meer plekken in Overvecht sprake zijn locaties waar woningen worden bijgebouwd. Dit zou betekenen dat op meer plekken maatschappelijke voorzieningen worden gerealiseerd. Naast de maatschappelijke voorzieningen komen er ook in de openbare ruimte meer plekken voor ontmoeten in de wijk. Waar en in welke vorm dit gebeurt wordt niet expliciet toegelicht en verschilt niet per alternatief. Vanwege de gespreide verdichting en mogelijke komst van maatschappelijke voorzieningen op diverse plekken is naar verwachting sprake van een zeer positief effect (++).

6.5.4 Mitigerende maatregelen

Voor gezondheid zijn geen mitigerende maatregelen opgenomen, omdat de omgevingsvisie naar verwachting geen negatieve effecten heeft op dit thema.

6.6 Bodem en water

6.6.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema bodem en water.

Tabel 6.36 Beleidskader bodem en water

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Nationaal Deltaprogramma	Het Nationaal Deltaprogramma is gericht op de bescherming tegen overstromingen in Nederland en beschrijft hoe er wordt gezorgd voor voldoende zoet water. Ook geeft het een beeld hoe de overheid werkt aan een klimaatbestendige en waterrobuuste ruimtelijke inrichting van Nederland. Onderdeel hiervan is het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA). Hierin staan alle projecten en maatregelen die zorgen dat Nederland in 2050 waterrobuust en klimaatbestendig is ingericht.
Nationale klimaatadaptatiestrategie (NAS 2016)	De NAS is opgesteld in 2016 en geeft een overzicht van de belangrijkste klimaatrisico's. Daarnaast zet de NAS de koers uit voor een klimaatbestendig Nederland door nieuwe initiatieven op gang te brengen en bestaande initiatieven te versnellen en/of te verbreden.
Uitvoeringsprogramma NAS (2018)	In 2018 is de NAS uitgewerkt tot een concreet uitvoeringsprogramma dat is gericht op het agenderen en aanpakken van verschillende klimaatrisico's. Inmiddels is dit programma grotendeels afgerond en wordt hierop voortgebouwd.
Kaderrichtlijn Water	De Kaderrichtlijn Water is een Europese wetgeving die tot doel heeft om de kwaliteit van het water in Europa te verbeteren en te beschermen. Het is sinds

Beleidskader	Toelichting
	begin 2000 de drijvende kracht achter het waterkwaliteitsdenken en doen in Nederland. Het is een belangrijke wetgeving die ervoor zorgt dat het water veilig en schoon blijft voor mens en natuur. In Utrecht Overvecht is de uitvoering en naleving van de KRW belegd bij Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden en Waternet.
Provinciaal	
Programma Klimaatadaptatie 2020-2023	Het Programma Klimaatadaptatie 2020-2023 is opgesteld om ervoor te zorgen dat provincie Utrecht in 2050 klimaatbestendig en waterveilig is. Dit programma beschrijft de rol, taken en verantwoordelijkheden van de provincie op het gebied van klimaatadaptatie. De belangrijkste speerpunten zijn het bevorderen van bewustwording, concrete maatregelen treffen, borging in beleid, participeren bij activiteiten in de werkregio en kennis en monitoring versterken.
Afspraken klimaatadaptief bouwen Utrecht	In 2021 heeft provincie Utrecht afspraken vastgesteld om een toekomstbestendige en klimaatrobuuste gebouwde omgeving te realiseren. De afspraken zijn samen met een brede vertegenwoordiging van de bouwketen gemaakt. Belangrijke afspraken zijn onder andere het voorkomen van schade door neerslag en het behouden van een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving tijdens hete perioden.
Bodem- en waterprogramma 2022-2027	Het Bodem- en waterprogramma 2022-2027 is een uitwerking van ambities voor de bodem en het water uit de provinciale Omgevingsvisie. Onderdeel van het programma is het wettelijk verplichte Regionaal Waterplan onder de Waterwet. Het programma beschrijft hoe de provincie samen met partners wil werken aan ambities uit de Omgevingsvisie, welke beleidskeuzes we maken en hoe we hier uitvoering aan willen geven. Wateren die niet als KRW-waterlichaam zijn aangewezen, noemen we ook wel ‘overig water’. In 2018 is in een samenwerkingsovereenkomst met drie waterschappen afgesproken te komen tot regionale doelen voor het overig water. Die biologische doelen voor deze niet-KRW-wateren zullen worden vastgelegd in dit BWP.
Regionaal	
Keur Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden 2018	De keur betreft waterstaatkundig beheer en waterkwantiteitsbeheer, ofwel de waterstaatswerken: tegen hoog water (keringen, sluizen en dergelijke), voor peilbeheer (waterlichamen, stuwen en gemalen en dergelijke) en voor het onttrekken van en lozen van hoeveelheden oppervlaktewater en grondwater. Belangrijk doelcriteria is het in stand houden van de kwaliteit van het oppervlaktewater.
Waterbeheerprogramma 2022-2027 HDSR	Het stedelijk middengebied is een dynamisch gebied. De komende decennia komen hier veel ontwikkelingen en opgaven samen. Juist hier zal een stevige groei plaatsvinden in inwoners, mobiliteit en werkgelegenheid. De grootste groei is voorzien in de stad Utrecht. De strategie voor de verstedelijking is primair binnenstedelijk. Enkele buitenstedelijke locaties worden nader onderzocht. Bunnik-Zuid maakt onderdeel uit van de regioknoop, en Houten onderzoekt

Beleidskader	Toelichting
	Houten-Oost. Zowel in het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) als in het Verstedelijkingsperspectief Utrecht Nabij zijn stad en land verbonden door de opgaven voor recreatie, water, natuur en landschap te verweven met die van de stad via groene scheggen.
Gemeentelijk	
Visie Klimaatadaptatie Utrecht	In 2021 heeft gemeente Utrecht de Visie Klimaatadaptatie Utrecht opgesteld. In deze visie zet gemeente Utrecht uiteen hoe het ervoor zorgt dat de gemeente in 2050 klimaatbestendig is. Dit doet het door kwetsbaarheden te analyseren, ambities en doelen te formuleren en een bijbehorende aanpak op te zetten. Hittestress en wateroverlast komen hierin als belangrijkste opgaven naar voren.
Visie Water en Riolering 2021	De Visie Water en Riolering zet de belangrijkste beleidskeuzes op water en riolering uiteen. De belangrijkste beleidskeuzes worden gedaan binnen de thema's afvalwater, hemelwater, structurele grondwateroverlast en oppervlaktewater. In onderstaande alinea's worden de beleidskeuze benoemd. Voor afvalwater kiest de gemeente voor: • Het verhogen van de jaarlijkse vervangingsopgave: van 5 kilometer per jaar in 2020 naar 18 kilometer per jaar in 2035 • Een integrale aanpak bij werk aan de riolering: wanneer ergens voor andere werkzaamheden de straat openligt wordt het riool vervangen en vice versa • Een scheiding tussen afvalwater en hemelwater als uitgangspunt Voor hemelwater kiest de gemeente op privaat terrein voor: • Eigenaren dragen bij aan het vasthouden en verwerken van hemelwater: 90% van de jaarlijkse neerslag wordt niet meer van particulier terrein verzameld • Voor bestaande bouw blijft, zolang er geen ingrijpende verbouwing, functiewijziging en/of geometriewijziging aan plaatsvindt, de huidige wijze van inzamelen van overtollig hemelwater op het moment van het vaststellen van deze visie het uitgangspunt • De mogelijkheid bij rioolvervanging, waarbij een nieuwe openbare hemelwaterriolering wordt aangelegd, de aangrenzende eigenaren te kunnen dwingen om de hemelwaterafvoer aan de voorkant van het gebouw te laten aansluiten op de nieuwe hemelwaterriolering Ook is voor hemelwater een voorkeursvolgorde van afvoer bepaald: 1. Vasthouden op daken en in regentonnen en nuttig gebruiken 2. Op maaiveld infiltreren 3. Ondergronds infiltreren via een voorziening 4. Verwerken in het oppervlaktewater 5. Afvoer naar de rioolwaterzuivering

Beleidskader	Toelichting

	Voor hemelwater kiest de gemeente op publiek terrein voor:
	• Maatgeving voor extreme buien:
	  - Eenmaal per jaar: bui van 20 mm in één uur
	  - Eenmaal per 100 jaar: bui van 80 mm in één uur
	• Bij alle rioolvervangingen zijn de criteria voor het vasthouden van hemelwater en het omgaan met extreme buien voortaan het uitgangspunt
	• De gemeente stimuleert andere herinrichtingen in de openbare ruimte via een financiële bijdrage om de openbare ruimte gereed te maken voor de droogte en extreme buien van het toekomstige klimaat
	• Locaties met een grote kans op wateroverlast door extreme neerslag worden met spoed opgepakt
	
	Voor structurele grondwateroverlast kiest de gemeente voor:
	• Het continueren van het beleid dat alleen nieuwe ontwateringmiddelen worden aangelegd als voldaan wordt aan één of meer van de onderstaande criteria:
	  - Met losse, individuele drainagemiddelen kan de situatie verbeteren
	  - Meeliften met andere ingrepen in openbare ruimte
	  - Als de nadelige gevolgen van de te hoge grondwaterstand in de openbare ruimte dusdanig zijn, dat het wachten op een gelegenheid om werk met werk te maken vanuit leefbaarheid en gezondheid niet meer verantwoord is
	• Het leveren van inspanning om de negatieve gevolgen van te lage grondwaterstanden in de openbare ruimte te beperken
	
	Voor oppervlaktewater kiest de gemeente voor:
	• Het opstellen van nieuwe ecologische doelstellingen voor kleinere wateren en het leveren van inspanningen om deze doelstellingen in 2027 te realiseren
	• Het behalen van de bacteriologische zwemwaternorm in alle wateren in de stad, zodat de bacteriologische waterkwaliteit nooit een reden kan zijn dat ergens niet gezwommen kan worden

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.37 Toetsingskader bodem en water

Indicator	++	+	0	-	--
Aanwezigheid van bodemveront-reinigingen	De aanwezigheid van bodemveront-	De aanwezigheid van bodemveront-	De aanwezigheid van bodemveront-	De aanwezigheid van bodemveront-	De aanwezigheid van bodemveront-

Indicator	++	+	0	-	--
	reinigingen neemt sterk af	reinigingen neemt sterk af	reinigingen blijft gelijk	reinigingen neemt toe	reinigingen neemt sterk toe
Intensiviteit gebruik ondergrond	Ondergronds ruimtegebruik is in beeld en er is genoeg ruimte voor toekomstige ontwikkelingen	Ondergronds ruimtegebruik is in beeld en beschikbaar voor toekomstige ontwikkelingen	Ondergronds ruimtegebruik is in beeld en beperkt beschikbaar	Ondergronds ruimtegebruik is in beeld en niet beschikbaar	Ondergronds ruimtegebruik is niet in beeld
Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	Er is geen effect op bebouwing en geen sprake van kortstondige overlast in souterrains als gevolg van hoge waterstanden	Er is geen effect op bebouwing en kortstondige overlast in souterrains als gevolg van hoge waterstanden	Stijgende grondwater-standen hebben geen effect op bebouwing en v.v.	Stijgende grondwater-standen hebben een negatief effect op bebouwing en v.v.	Stijgende grondwater-standen hebben een sterk negatief effect op bebouwing en v.v.
Impact bebouwing op waterkwaliteit	Bebouwing heeft geen effect op waterkwaliteit	Bebouwing heeft een klein effect op waterkwaliteit	Bebouwing heeft een beperkt effect op waterkwaliteit	Bebouwing heeft een negatief effect op waterkwaliteit	Bebouwing heeft een sterk negatief effect op waterkwaliteit
Impact bebouwing op waterkwantiteit	Bebouwing heeft geen effect op waterkwantiteit	Bebouwing heeft een klein effect op waterkwantiteit	Bebouwing heeft een beperkt effect waterkwantiteit	Bebouwing heeft een negatief effect op waterkwantiteit	Bebouwing heeft een sterk negatief effect op waterkwantiteit
Overstromings-risico	Overstromings-risico neemt sterk af	Overstromings-risico neemt af	Overstromings-risico blijft gelijk	Overstromings-risico neemt toe	Overstromings-risico neemt sterk toe

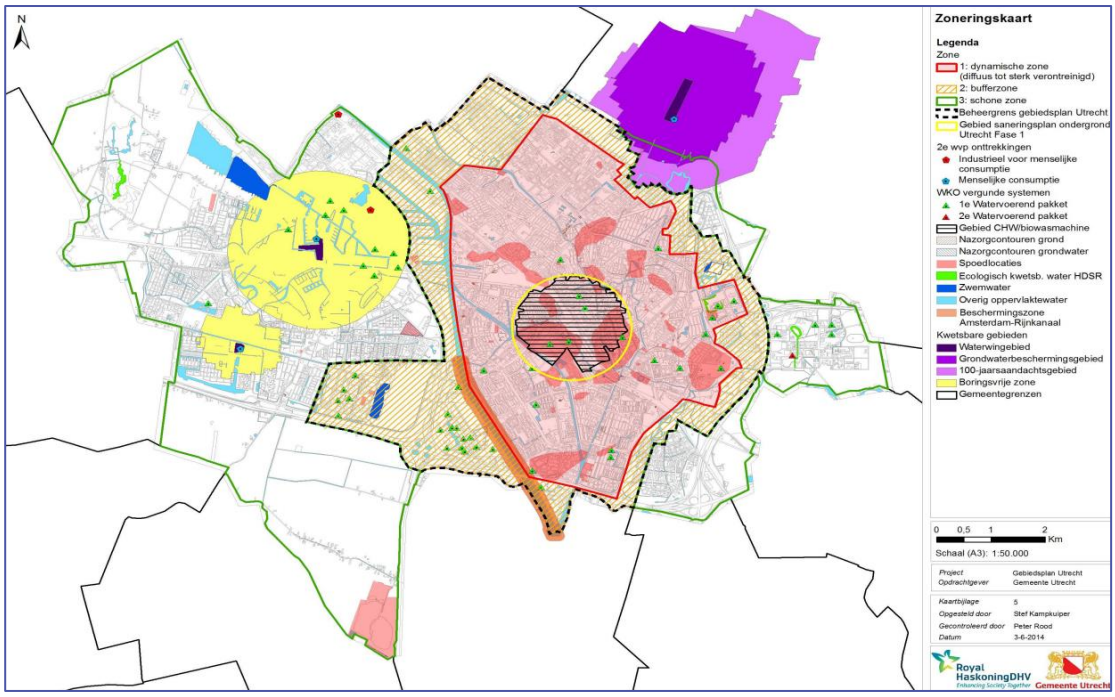
6.6.2 Omschrijving referentiesituatie

6.6.2.1 Huidige situatie

Bodemkwaliteit

Grote delen van Overvecht vallen qua bodemkwaliteit binnen de zogenaamde ‘dynamische zone’. Binnen dit gebied is sprake van diffuse tot sterke verontreiniging. Dit betreft met name Overvecht-Noord en Overvecht-Zuid. Hier is de bodemkwaliteit vergelijkbaar met grote delen van Utrecht: de gehele binnenstad, en daaraan grenzende wijken, behoren op zijn minst tot de dynamische zone. Op twee plekken is sprake van ‘spoedlocaties’. De spoedlocaties zijn te vinden rond het spoor en bij de Neckardreef/Rapenburchdreef. Bij spoedlocaties dienen de verontreinigingen in de bodem gesaneerd, beheerd of gecontroleerd te worden om mens, plant, dier en bodem te beschermen.

Naast de dynamische zone en de spoedlocaties maken delen van Overvecht uit van de bufferzone en schone zone. Dit zijn de Bedrijvengebied Overvecht en het landelijk gebied rond de Gageldijk.



Figuur 6.39 Zonering en beheergrens met verontreinigingen en kwetsbare objecten (bron: Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond, Gemeente Utrecht)

Ondergronds ruimtegebruik

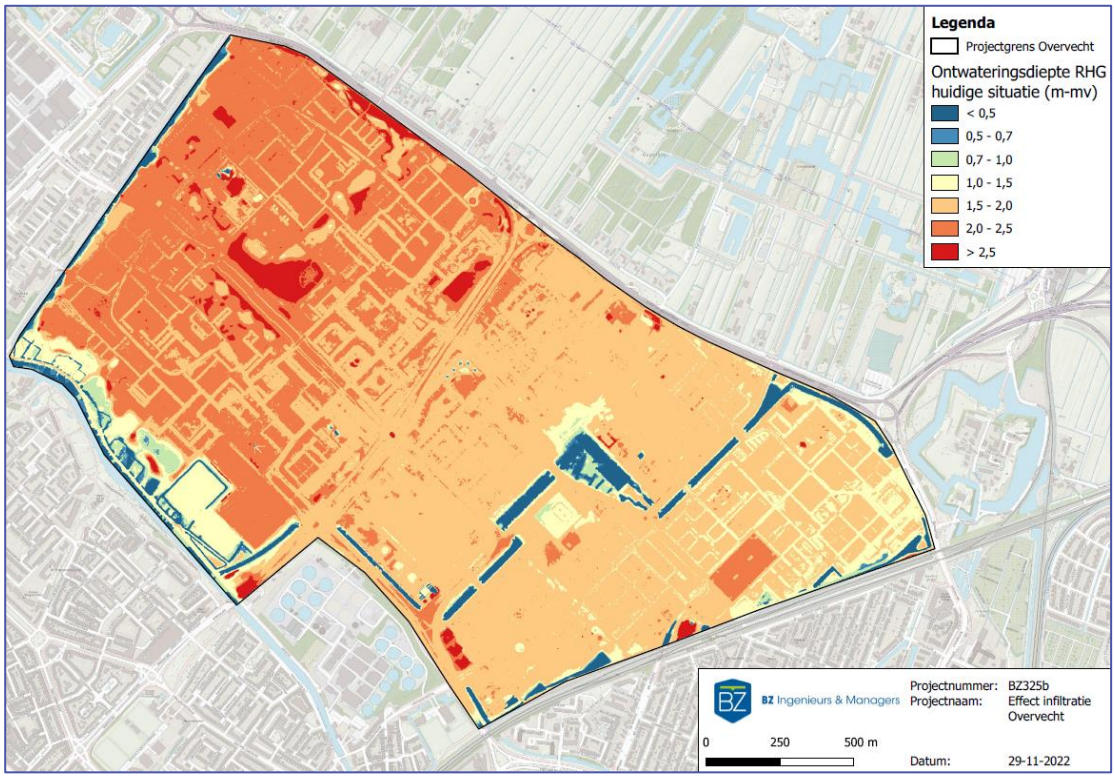
Ondergronds ruimtegebruik is een belangrijk thema voor de gemeente Utrecht. Door de gemeente Utrecht is een conceptdocument ter beschikking gesteld voor het planMER om de huidige situatie te omschrijven. Dit conceptdocument is door de gemeente opgesteld om tot een no-regret (spijtvrij) warmtenettracé te komen, door middel van een integrale afweging. Het laat de straatprofielen zien van de Costa Ricadreef, Japuradreef, Zuidpooldreef, Kaaphoorndreef, Kenyadreef, Nijldreef, Tigrisdreef, Orinocodreef, San Cristobaldreef en Tampicodreef. Naast de huidige situatie wordt ook een situatieschets gegeven van het ‘straks’ en ‘later’.

De ondergrond wordt nu met name gebruikt voor het riool, waterleidingen, elektriciteitsverbindingen en aardasleidingen. Veelal zijn deze kabels en leidingen gesitueerd onder de trottoirs. De wortels van de vele bomen die langs de rijbanen en trottoirs zijn gesitueerd lijken hierbij zo nu en dan gebruik te maken van dezelfde stukken ondergrond als kabels en leidingen.

Grondwater

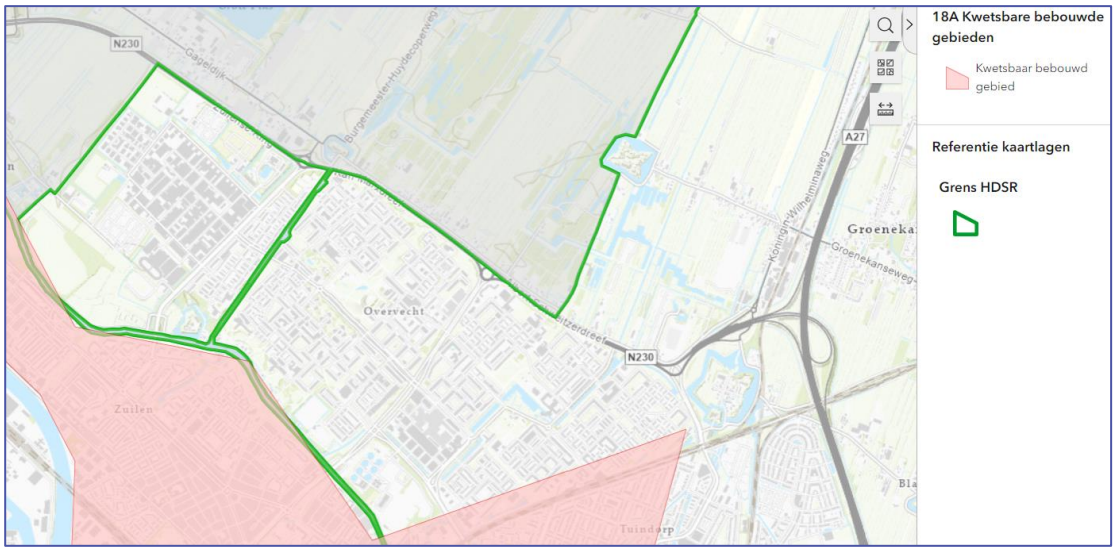
In Utrecht wordt het grondwaterpeil grotendeels bepaalt door de fluctuaties van het peil van de Kromme Rijn (NAP +0,58 meter) en het Amsterdam-Rijnkanaal, de Leidsche Rijn en de Vecht (NAP -0,40 meter). Alleen aan de noord-, west- en zuidkant van de gemeente wordt het grondwaterpeil niet door de Kromme Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal bepaald, maar door het

oppervlaktewaterpeil in de daar aanwezige polders. Voor (het noorden van) Overvecht is dit de diepgelegen Bethunepolder ten noordoosten van Maarssen.



Figuur 6.40 Ontwateringsdiepte in Overvecht. Bedrijvengebied Overvecht en aangrenzende woningbouw is niet opgenomen in het onderzoek van BZ Ingenieurs en Managers. (bron: BZ Ingenieurs en Managers)

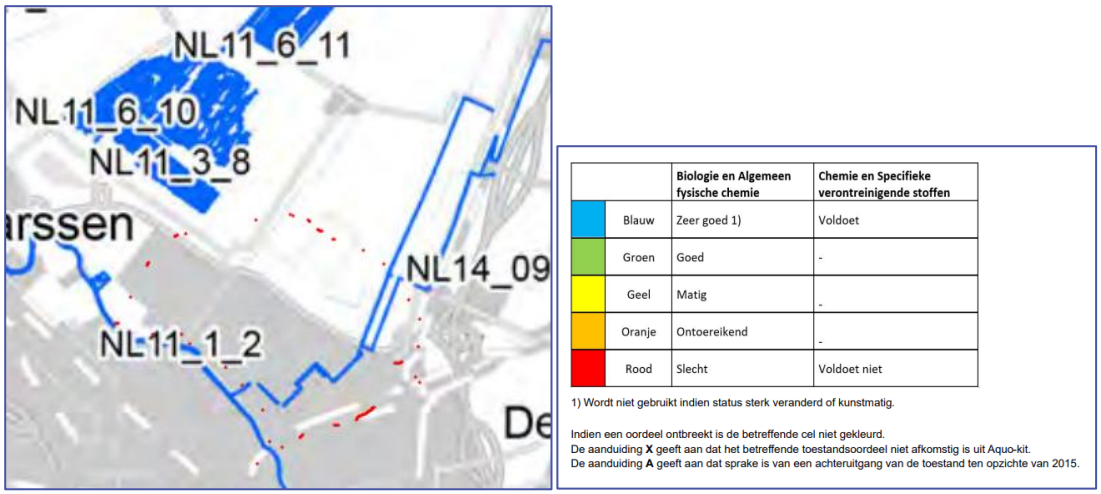
In 2023 is door BZ Ingenieurs en Managers onderzoek uitgevoerd naar de effecten van grootschalige infiltratie in Overvecht. In de huidige situatie worden geen risico's benoemd van hoge grondwaterstanden op bebouwing en vice versa. De Keurkaart van Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR), waarin kwetsbaar bebouwd gebied in beeld wordt gebracht, laat daarnaast zien dat grote delen van Overvecht niet kwetsbaar zijn voor zetting. Dit betekent dat de bebouwing niet kwetsbaar is voor een verlaging van de grondwaterstand of stijghoogte van dieper gelegen grondwater door een grondwateronttrekking. Zoals op onderstaande figuur te zien is, is enkel de woningbouw rond het spoor kwetsbaar voor zetting.



Figuur 6.41 Bebouwing die kwetsbaar is voor zetting (bron: HSDR)

Waterkwaliteit

Aan de randen van Overvecht liggen twee grotere wateren waarover het waterschap een rapportageverplichting heeft voor de KRW. Deze zogenaamde waterlichamen zijn de Vecht NL11_1_2) en Maartensdijk (NL14_09) en vallen respectievelijk onder waterschap Amstelland Gooi en Vecht (AGV) en Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR). De huidige toestand van beide waterlichamen en het gewenste doel staan beschreven in zogenaamde factsheets welke op het waterkwaliteitsportaal te vinden zijn.



Figuur 6.42 Ligging waterlichamen in en rond Utrecht Overvecht en rechts, de legenda voor de factsheets KRW-beoordelingen

Totaaloordeel		Toestand 2009	Toestand 2015	Toestand 2021	Toestand 2022
Chemie	Chemie totaal	x		x	
	Ubiquitaire stoffen				
	Niet-Ubiquitaire stoffen			x	
Ecologie	Ecologie totaal	x		x	
	Biologie totaal	x			
	Fysische chemie	x			
	Specifieke verontreinigende stoffen	x		x	

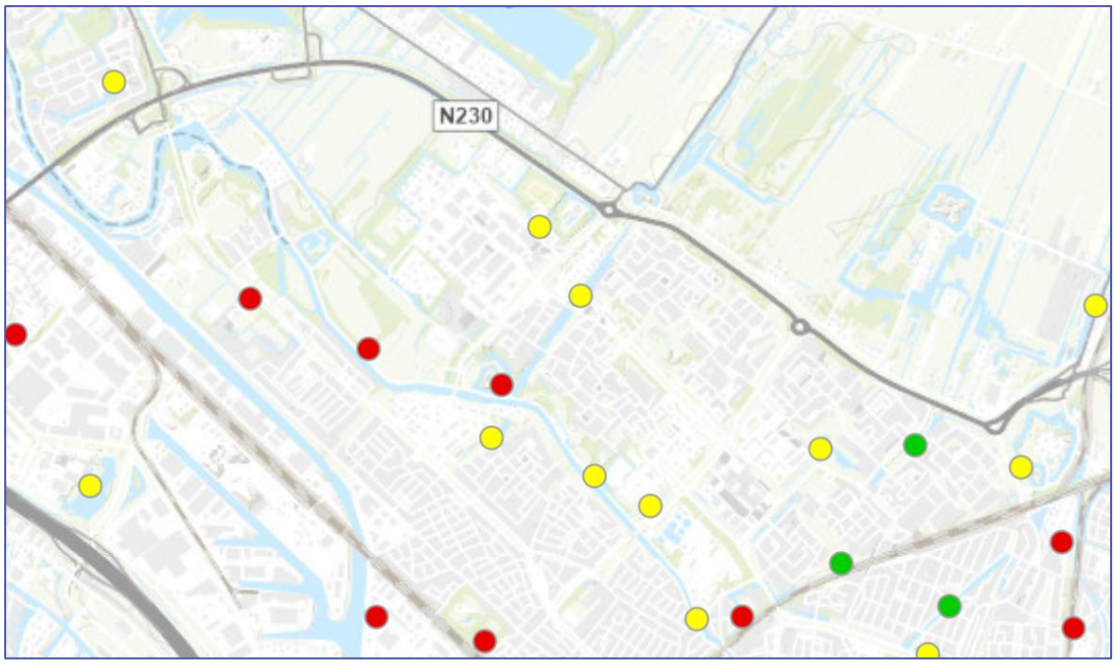
Figuur 6.43 Oordeel uit de factsheet van de Vecht

Totaaloordeel		Toestand 2009	Toestand 2015	Toestand 2021	Toestand 2022
Chemie	Chemie totaal	x	x	x	x
	Ubiquitaire stoffen		x	x	x
	Niet-Ubiquitaire stoffen			x	x
Ecologie	Ecologie totaal	x		x	x
	Biologie totaal	x			x
	Fysische chemie	x		x	x
	Specifieke verontreinigende stoffen	x		x	x

Figuur 6.44 Oordeel uit de factsheet van Maartensdijk

Uit bovenstaande figuren blijkt dat beide waterlichamen nog niet voldoen aan de gewenste waterkwaliteit. In de factsheet zijn maatregelen beschreven die in de planning liggen en die de kwaliteit voor chemie en biologie moeten verbeteren.

Ook in kleinere wateren in Overvecht is eens in de drie jaar de kwaliteit bepaald door middel van zogenaamde Ecoscans. Onderstaande afbeelding van HDSR toont de meest recente situatie (2021) van meer dan tien locaties in de wijk vooral bepaald op basis van water- en oeverplanten die indicatief zijn voor de ecologische situatie. Op de locaties in Overvecht varieert de waterkwaliteit van laag tot levendig.



Figuur 6.45 Beoordeling van stadswateren in en rond Overvecht, Utrecht 202, volgend uit de Ecoscans. Rood = Laag, Geel = Zichtbaar (basis) en Groen = Levendig

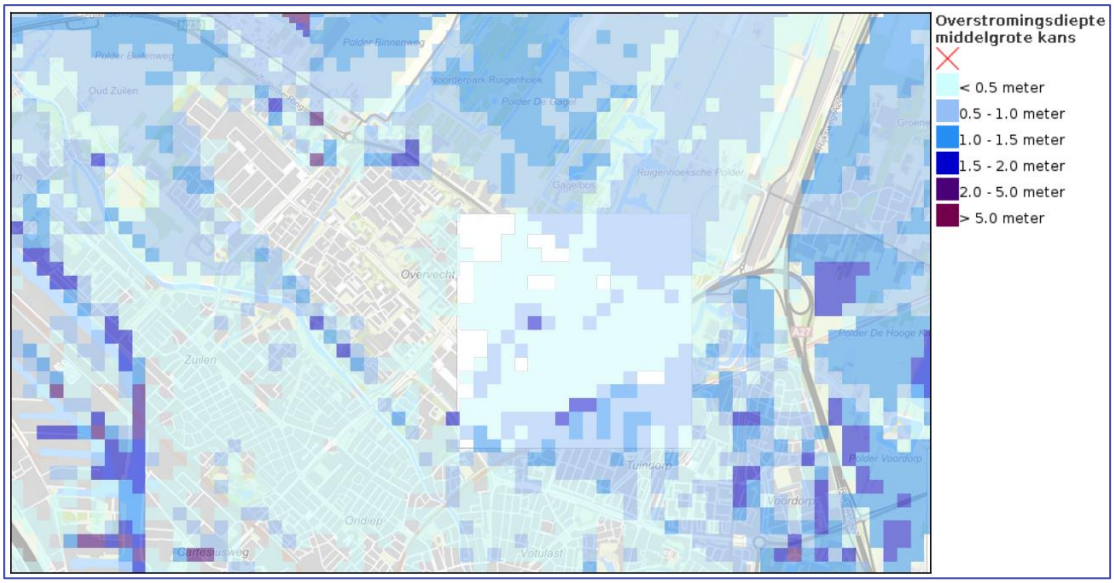
Op basis van geraadpleegde bronnen lijkt de rol van bebouwing op waterkwaliteit en -kwantiteit geen tot een beperkte rol te spelen. In de huidige situatie is, voor waterkwantiteit, het neerslagtekort een belangrijkere factor.

Waterkwantiteit

Om de waterkwantiteit te omschrijven is gebruik gemaakt van het rapport ‘Analyse grondwaterstanden en klimaatverandering Gemeente Utrecht’ van BZ Ingenieurs en Managers. Uit het onderzoek blijkt dat bij alle peilbuizen in Overvecht elk jaar wel sprake is van een neerslagtekort.

Waterveiligheid

Overvecht kent een relatief laag overstromingsrisico. De overstromingsdiepte bij een overstroming van middelgrote kans (eens in de honderd jaar) zorgt veelal voor een waterdiepte van minder dan 0,5 meter.



Figuur 6.46 Waterdiepte bij overstroming van middelgrote kans (eens in de honderd jaar) (bron: Klimaateffectatlas)

6.6.2.2 Autonome ontwikkeling

Bodemkwaliteit

De bodemkwaliteit van gebieden verbetert veelal wanneer sprake is van ruimtelijke ontwikkelingen. Als onderdeel van het bouwrijp maken van de grond wordt vervuilde bodem verwijderd en vervangen door geschikte bodem voor de voorziene functie. Voor Overvecht is hierbij gekeken naar ontwikkelingen van gebieden waar sprake is van een spoedlocatie. Zoals te zien is in figuur 5.10 is hiervan sprake rond het spoor en bij de Neckardreef/Rapenburchdreef. Bij het spoor is geen sprake van autonome ontwikkelingen die leiden tot verbetering van de bodem. Bij de Neckardreef/Rapenburchdreef is sprake van een initiatief om gemeentelijk vastgoed te herontwikkelen. Aangezien dit nog geen vaststaand plan is kan dit niet worden meegenomen als autonome ontwikkeling.

Ondergronds ruimtegebruik

De drukte in de ondergrond neemt in de autonome ontwikkeling toe. Dit is ook te zien in de situatieschetsen ‘straks’ en ‘later’ van het conceptdocument dat door de gemeente Utrecht beschikbaar is gesteld. De ambities om hemelwater en afvalwater gescheiden af te voeren, en Overvecht-Noord van het aardgas af te krijgen en te doen aansluiten op het warmtenet, hebben een ruimtevraag voor de ondergrond in de wijk. Bij aansluiting op het warmtenet worden, op termijn, wel de oude aardgasleidingen verwijderd. Ook worden er ‘later’ vaak extra bomen geplant, waarvan de wortels ruimte in de bodem claimen.

Grondwater

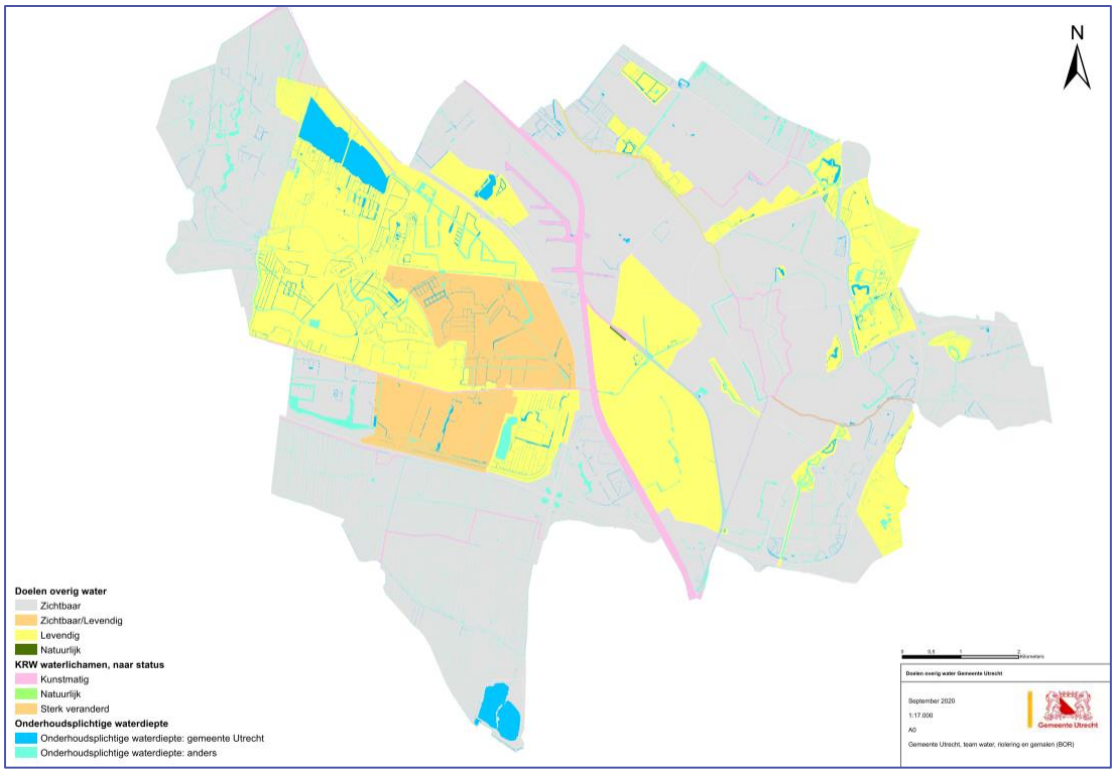
Het onderzoek van BZ Ingenieurs en Managers heeft betrekking op de situatie tot circa 2040. Tot die periode gaat in een deel van de wijk grootschalige rioolvervanging plaatsvinden. Hierbij zal een groot deel van het plangebied worden afgekoppeld. Dit heeft grondwaterstijging als gevolg. Hierbij moet worden opgemerkt dat Overvecht bij uitstek geschikt is voor infiltratie. BZ Ingenieurs

en Managers komt tot de conclusie dat de bebouwing in Overvecht geen risico loopt als gevolg van de grondwaterstijgingen. Wel wordt benoemd dat de tijdelijk hogere grondwaterstand bij souterrains van flats die niet waterdicht zijn uitgevoerd kortstondig voor overlast kan zorgen.

Waterkwaliteit

Groenstructuurplan 2017-2030 moet op termijn leiden tot een verbetering van de waterkwaliteit. Hierin wordt de aanleg van meer natuurvriendelijke oevers in Overvecht vastgelegd, wat naar verwachting op termijn een positief effect op de ecologische waterkwaliteit in de wijk. De Utrechtse soortenlijst, een uitwerking van dit plan, voorziet daarnaast in de bescherming van verschillende, voor Utrecht belangrijke, flora en fauna. Hier is gezond water nodig, aangezien gezond water noodzakelijk is voor het versterken van de biodiversiteit. Daar tegenover staat de trend van hogere temperaturen en langere periodes van droogte als gevolg van klimaatverandering. Dit zorgt er mogelijk voor dat de waterkwaliteit in de toekomst onder druk komt te staan.

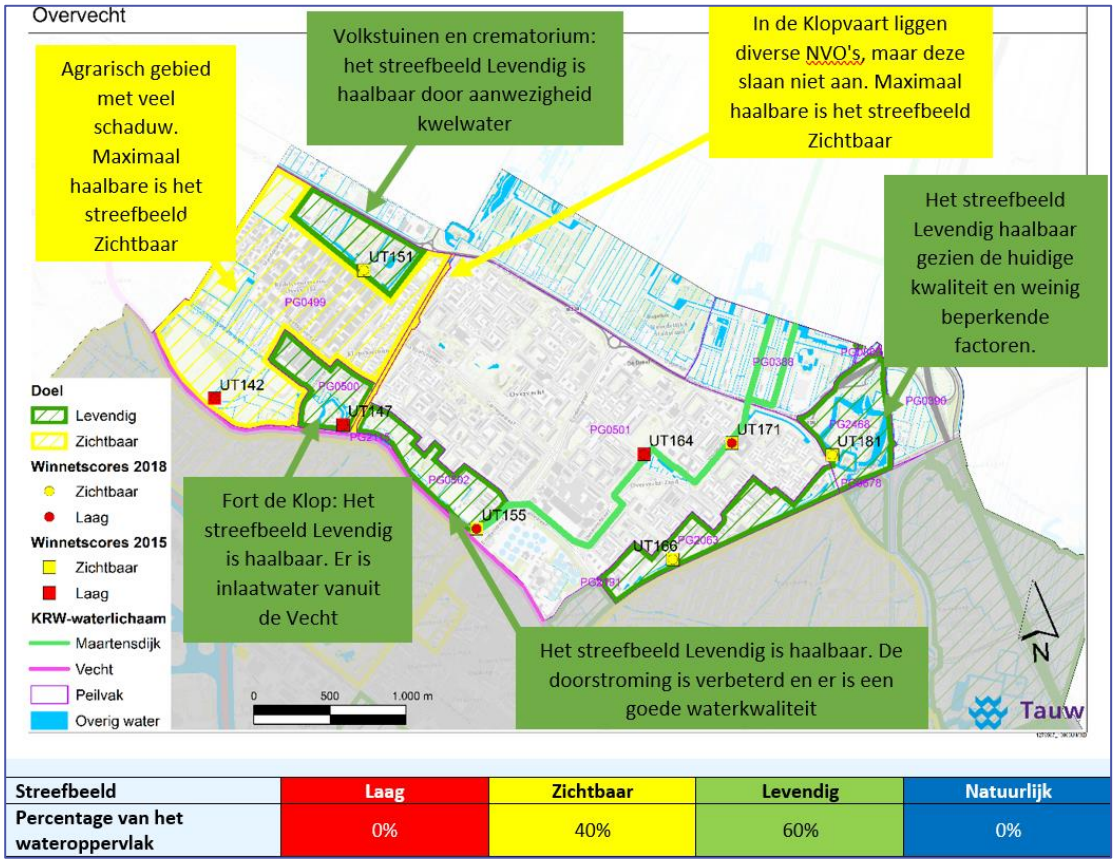
In onderstaande figuur is te zien dat in Overvecht rond het spoor, de Vecht en Bedrijvengebied Overvecht de ambitie is uitgesproken het oppervlaktewater ‘levendig’ te maken. Hier worden dus stappen genomen de waterkwaliteit te verbeteren.



Figuur 6.47 Ambitiekaart waterkwaliteit uit de Visie Water en Riolering (bron: Gemeente Utrecht)

Dit is in meer detail uitgewerkt door TAUW in opdracht voor de gemeente Utrecht. In het rapport Doelen overig water Gemeente Utrecht van Sollie en Boon (2020), opgesteld in opdracht van de

gemeente Utrecht, zijn verschillende maatregelen opgesteld voor het verbeteren van de waterkwaliteit. De maatregelenkaart uit de factsheet voor Overvecht is hieronder opgenomen.



Streefbeeld	Laag	Zichtbaar	Levendig	Natuurlijk
Percentage van het wateroppervlak	0%	40%	60%	0%

Figuur 6.48 Maatregelenkaart uit de factsheet voor Overvecht (Sollie & Boon, 2020)

De belangrijkste conclusies zijn:

- In Overvecht is de bedekking van waterplanten vanwege diepte en/of weinig doorzicht de beperkende factor. De bedekking van kroos en flab vrijwel overal goed en zwerfvuil vormt geen knelpunt.
- Door aanwezige randvoorwaarden van het stedelijk gebied (b.v. gebruiksfuncties, dimensies van watergangen en oevers) is het streefbeeld Natuurlijk nergens haalbaar in wijk Oost.
- Wijk Overvecht is deels gevoed door nutriëntenrijk water (de KRW-waterlichamen) en deels onder invloed van schoner kwelwater (in het noordoosten van de wijk). Bij de volkstuinen/crematorium is dan ook het streefbeeld Levendig haalbaar.
- In het oostelijk deel ligt agrarisch gebied met veel schaduw, zodat het streefbeeld Zichtbaar het maximaal haalbare is.
- In de forten is het streefbeeld Levendig haalbaar door weinig beperkende factoren en huidige kwaliteit.

- In de Klopvaart is maximaal het streefbeeld Zichtbaar haalbaar, omdat de aanwezige natuurvriendelijke oevers niet goed aanslaan (weinig gradiënt, ongunstig peil, geen gericht onderhoud).

Om de doelen in 2027 te realiseren zijn de volgende maatregelen benodigd:

- Inrichtingsmaatregelen: Aanplant verschillende soorten waterplanten, Oevers verflauwen, Drijvend groen
- Beheer- en onderhoudsmaatregelen: Aangepast beheer (meer natuurvriendelijk)
- Systeemmaatregelen kwantiteit: In kweldelen eventueel meer stroming om stilstaand water te voorkomen en schoon kwelwater door te voeren naar andere delen van de wijk
- Systeemmaatregelen kwaliteit: Landbouw omvormen tot natuur

Waterkwantiteit

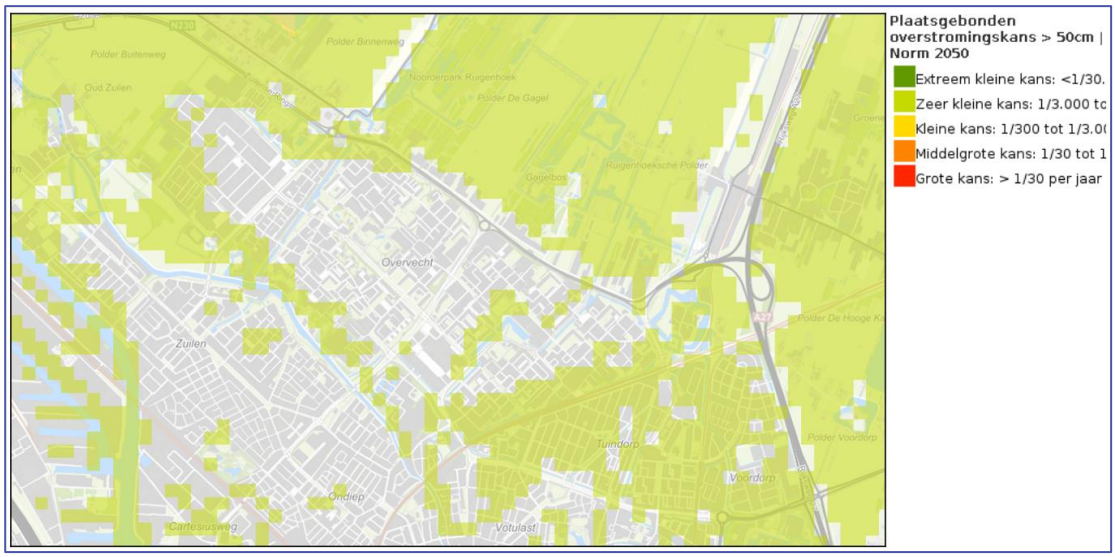
In het rapport ‘Analyse grondwaterstanden en klimaatverandering Gemeente Utrecht’ van BZ Ingenieurs en Managers wordt een doorkijk gegeven van de lage grondwaterstanden (zomer) en hoge grondwaterstanden (winter) tot 2050. Op basis van het WH-scenario van het KNMI neemt het gemiddeld maximale neerslagtekort gedurende het zomerhalfjaar met 30% toe in 2050. Op basis van het WH-scenario van het KNMI neemt de gemiddelde maximale bruto neerslag gedurende het winterhalfjaar met 17% toe in 2050. BZ Ingenieurs en Managers trekt de volgende conclusie:

“In Utrecht bedraagt de gemiddelde daling van de lage grondwaterstanden (RLG) in de zomer tot 2050 door klimaatverandering 0,03 meter. De gemiddelde stijging van de hoge grondwaterstanden (RHG) bedraagt 0,05 meter. Over het algemeen zijn de gemiddelde lage en hoge grondwaterstanden in het stedelijke gebied van Utrecht weinig gevoelig voor klimaatverandering.”

Net als in de huidige situatie lijkt de rol van bebouwing geen tot een beperkte rol te spelen op de waterkwantiteit. In de autonome ontwikkeling speelt met name klimaatverandering een rol.

Waterveiligheid

In de autonome ontwikkeling, waarbij gekeken is naar het jaar 2050, is in delen van Overvecht sprake van een zeer kleine kans op een overstroming met een waterdiepte van meer dan 0,5 meter.



Figuur 6.49 Plaatsgebonden overstromingskans in autonome ontwikkeling (bron: Klimaateffectatlas)

6.6.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op bodem en water zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.38 Beoordeling bodem en water

Aspect	Indicator	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Bodemkwaliteit	Aanwezigheid van bodemverontreinigingen	+	++
Ondergronds ruimtegebruik	Intensiviteit gebruik ondergrond	-	-
Grondwater	Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	0	0
Waterkwaliteit	Impact bebouwing op waterkwaliteit	+	+
Waterkwantiteit	Impact bebouwing op waterkwantiteit	+	+
Waterveiligheid	Overstromingsrisico	0	0

6.6.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Bodemkwaliteit

De omgevingsvisie benoemt in algemene zin dat er een ambitie is om de bodemkwaliteit te verbeteren. Dit zou een positief effect betekenen ten opzichte van de referentiesituatie.

De bouw van nieuwe woningen heeft daarnaast veelal een positief effect op de bodemkwaliteit in een gebied. Doordat de bodem aan bepaalde standaarden moet voldoen, wil er op worden gebouwd, kan een slechte kwaliteit bodem verbeterd worden. Zoals te zien is op figuur 5.11 behoort een groot deel van Overvecht tot de dynamische zone, waar de bodem diffuus tot sterk verontreinigd is. De nieuwbouwambitie binnen alternatief 1 (7.000 woningen) heeft dus mogelijk een lokaal positief effect op de bodemkwaliteit.

Een locatie in Overvecht behoort tot de spoedlocaties voor bodemsanering. Dit gebied valt binnen stempel 6. In alternatief 1 wordt geen nieuwbouw beoogd in stempel 6. Dit beperkt de mogelijkheden van de omgevingsvisie om tot een integrale oplossing te komen waarbij woningen worden gerealiseerd en een spoedlocatie wordt gesaneerd. De beoordeling blijft zodoende beperkt tot een positief effect (+).

Ondergronds ruimtegebruik
De omgevingsvisie spreekt de ambitie uit om functies onder de grond beter te ordenen en slim te combineren. De opgave om 7.000 woningen te bouwen, in een wijk waar momenteel circa 16.000 woningen staan, levert echter grote druk op de ondergrondse ruimte. Hier komt bij dat er ambities zijn om een toekomstbestendig, afgekoppeld rioolsysteem in Overvecht aan te leggen. Een aparte hemelwaterafvoer naast een vuilwaterriool vraagt ook extra ruimte in de ondergrond. Ondanks de positieve ambitie wordt verwacht dat sprake zal zijn van een negatief effect (-).

Het verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2 is naar verwachting gering. Ondanks dat in alternatief 1 de bebouwing meer gecentreerd is, vraagt het aantal woningen om nagenoeg dezelfde hoeveel ondergrondse ruimte.

Grondwater
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is het effect van de bebouwing op de grondwaterstand en vice versa gering, omdat de grond in Overvecht niet gevoelig is voor zetting. Onder de omgevingsvisie worden 7.000 woningen bijgebouwd. In alternatief 1 gebeurt dit in de vorm van gebundelde verdichting. De nieuwbouw heeft hier een voetafdruk van 80.650 m². Het gewicht van al deze extra verharding en gebouwen hebben mogelijk een negatief effect op de grondwaterstand. Ook kunnen grondwatereffecten optreden als gevolg van het afsluiten van watervoerende pakketten of het doorgraven van afsluitende lagen. De omgevingsvisie doet geen uitspraken over het beperken van negatieve effecten op grondwaterstanden als gevolg van de extra bebouwing.

De ruimte die binnen dit onderzoeksalternatief wordt gereserveerd voor extra groen betreft in onderzoeksalternatief 1 634.200 m². Al deze extra ruimte voor groen, waar hemelwater goed kan infiltreren, zorgt naar verwachting voor minder droogte in Overvecht. Zodoende wordt minder problematiek verwacht rond de grondwaterstand in de wijk als gevolg van de nieuwbouw. Al met al wordt verwacht dat alternatief 1 voor de omgevingsvisie een beperkt effect heeft op de grondwaterstand in de wijk (0).

Waterkwaliteit
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is omschreven dat maar beperkt aanleiding is te vinden van een aanzienlijke impact van bebouwing op de waterkwaliteit. De afvoer van neerslag en de kwaliteit van de first-flush, waarvan ook in de autonome ontwikkeling sprake is, zal ook onder de omgevingsvisie een uitdaging zijn.

In alternatief 1 wordt 470.00 m² extra groen in parken en natuurgebieden gerealiseerd, 21.700 m² bij groenblauwe routes en 142.514 m² aan buurt- en wijkgroen. Door de extra ruimte voor groen, kan hemelwater beter infiltreren in de bodem dan wanneer sprake is van veel verharding op maaiveld, wat beter is voor de waterkwaliteit in Overvecht. Er wordt wel extra verharding toegevoegd als gevolg van de nieuwbouw (80.650 m²), maar dit is beperkt wanneer dit wordt afgezet tegen het extra groen in de wijk. Het verwachte effect van de omgevingsvisie is positief (+).

Waterkwantiteit
Onder de omgevingsvisie komt meer ruimte voor groen en water. In alternatief 1 betreft dit 470.00 m² in parken en natuurgebieden, 21.700 m² bij groenblauwe routes en 142.514 m² aan buurt- en wijkgroen. Door de extra ruimte voor groen, waar water goed kan infiltreren in de bodem, stijgt de gemiddelde hoogte van het grondwater en neemt droogte in de wijk naar verwachting af. Als gevolg van de nieuwbouw neemt in alternatief de footprint van bebouwing wel met 80.650 m² toe. Hier kan water minder goed infiltreren. De gemeente is daarnaast van plan mo 90% van de jaarlijkse neerslag te infiltreren. Dit geeft een stijging van de gemiddeld hoogste grondwaterstand die binnen de marges ligt. Wanneer dit wordt afgezet tegen de toename aan de ruimte voor groen en water wordt echter verwacht dat een positief effect optreedt (+).

Waterveiligheid
Het effect van de omgevingsvisie in alternatief 1 is beperkt wanneer wordt gekeken naar het overstromingsrisico van de wijk. Doordat meer woningen worden toegevoegd is kans op schade aan woningen groter. Doordat in alternatief 1 gebundeld verdicht wordt, en meer sprake is van hoogbouw, is het aantal woningen dat schade kan leiden relatief kleiner dan bij alternatief 2. De plannen in de omgevingsvisie zorgen zelf echter niet voor een grotere kans op overstromingen. Het effect van alternatief 1 op waterveiligheid wordt daarom als beperkt beoordeeld (0).

6.6.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Bodemkwaliteit
De omgevingsvisie benoemt in algemene zin dat er een ambitie is om de bodemkwaliteit te verbeteren. Dit zou een positief effect betekenen ten opzichte van de referentiesituatie.

De bouw van nieuwe woningen heeft daarnaast veelal een positief effect op de bodemkwaliteit in een gebied. Doordat de bodem aan bepaalde standaarden moet voldoen, wil er op worden gebouwd, kan een slechte kwaliteit bodem verbeterd worden. Zoals te zien is op figuur 5.11 behoort een groot deel van Overvecht tot de dynamische zone, waar de bodem diffuus tot sterk

verontreinigd is. De nieuwbouwambitie binnen alternatief 2 (7.000 woningen) heeft dus mogelijk een lokaal positief effect op de bodemkwaliteit.

Een locatie in Overvecht behoort tot de spoedlocaties voor bodemsanering. Dit gebied valt binnen stempel 6. In alternatief 2 wordt 6.400 m² BVO nieuwbouw voorzien, met een footprint van 800 m². De ontwikkeling van nieuwbouw hier zou de sanering van de spoedlocatie mogelijk in de hand werken. Het verdwijnen van een spoedlocatie, of het formaat hiervan doen afnemen, gecombineerd met de algemene ambitie zorgt ervoor dat de aanwezigheid van bodemverontreinigingen sterk afneemt (++).

Ondergronds ruimtegebruik
De omgevingsvisie spreekt de ambitie uit om functies onder de grond beter te ordenen en slim te combineren. De opgave om 7.000 woningen te bouwen, in een wijk waar momenteel circa 16.000 woningen staan, levert echter grote druk op de ondergrondse ruimte. Hier komt bij dat er ambities zijn om een toekomstbestendig, afgekoppeld rioolsysteem in Overvecht aan te leggen. Een aparte hemelwaterafvoer naast een vuilwaterriool vraagt ook extra ruimte in de ondergrond. Ondanks de positieve ambitie wordt verwacht dat sprake zal zijn van een negatief effect (-).

Het verschil tussen alternatief 2 en alternatief 1 is naar verwachting gering. Ondanks dat in alternatief 2 de bebouwing meer gespreid is, vraagt het aantal woningen om nagenoeg dezelfde hoeveel ondergrondse ruimte.

Grondwater
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is het effect van de bebouwing op de grondwaterstand en vice versa gering, omdat de grond in Overvecht niet gevoelig is voor zetting. Onder de omgevingsvisie worden 7.000 woningen bijgebouwd. In alternatief 2 gebeurt dit in de vorm van gespreide verdichting. De nieuwbouw heeft hier een voetafdruk van 86.990 m². Het gewicht van al deze extra verharding en gebouwen hebben mogelijk een negatief effect op de grondwaterstand. Ook kunnen grondwatereffecten optreden als gevolg van het afsluiten van watervoerende pakketten of het doorgraven van afsluitende lagen. De omgevingsvisie doet geen uitspraken over het beperken van negatieve effecten op grondwaterstanden als gevolg van de extra bebouwing.

De ruimte die binnen dit onderzoeksalternatief wordt gereserveerd voor extra groen betreft in onderzoeksalternatief 1 677.300 m². Al deze extra ruimte voor groen, waar hemelwater goed kan infiltreren, zorgt naar verwachting voor minder droogte in Overvecht. Zodoende wordt minder problematiek verwacht rond de grondwaterstand in de wijk als gevolg van de nieuwbouw. Al met al wordt verwacht dat alternatief 2 voor de omgevingsvisie een beperkt effect heeft op de grondwaterstand in de wijk (0).

Waterkwaliteit
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is omschreven dat maar beperkt aanleiding is te vinden van een aanzienlijke impact van bebouwing op de waterkwaliteit. De afvoer van neerslag

en de kwaliteit van de first-flush, waarvan ook in de autonome ontwikkeling sprake is, zal ook onder de omgevingsvisie een uitdaging zijn.

In alternatief 2 wordt 480.00 m² extra groen in parken en natuurgebieden gerealiseerd, 60.500 m² bij groenblauwe routes en 136.844 m² aan buurt- en wijkgroen. Door de extra ruimte voor groen, kan hemelwater beter infiltreren in de bodem dan wanneer sprake is van veel verharding op maaiveld, wat beter is voor de waterkwaliteit in Overvecht. Er wordt wel extra verharding toegevoegd als gevolg van de nieuwbouw (86.990 m²), maar dit is beperkt wanneer dit wordt afgezet tegen het extra groen in de wijk. Het verwachte effect van de omgevingsvisie is positief (+).

Waterkwantiteit
Onder de omgevingsvisie komt meer ruimte voor groen en water. In alternatief 2 betreft dit 480.00 m² in parken en natuurgebieden, 60.500 m² bij groenblauwe routes en 136.844 m² aan buurt- en wijkgroen. Door de extra ruimte voor groen, waar water goed kan infiltreren in de bodem, stijgt de gemiddelde hoogte van het grondwater en neemt droogte in de wijk naar verwachting af. Als gevolg van de nieuwbouw neemt in alternatief de footprint van bebouwing wel met 86.990 m² toe. Hier kan water minder goed infiltreren. Wanneer dit wordt afgezet tegen de toename aan de ruimte voor groen en water wordt echter verwacht dat een positief effect optreedt (+).

Waterveiligheid
Het effect van de omgevingsvisie in alternatief 2 is beperkt wanneer wordt gekeken naar het overstromingsrisico van de wijk. Doordat meer woningen worden toegevoegd is kans op schade aan woningen groter. Doordat in alternatief 2 gespreid verdicht wordt, en meer sprake is van grondgebonden woningen, is het aantal woningen dat schade kan leiden bij een overstroming relatief groter dan bij alternatief 1. De plannen in de omgevingsvisie zorgen zelf echter niet voor een grotere kans op overstromingen. Het effect van alternatief 2 op waterveiligheid wordt daarom als beperkt beoordeeld (0).

6.6.4 Mitigerende maatregelen
In het kader van bodem en water worden negatieve effecten verwacht op ondergronds ruimtegebruik en grondwater. Voor ondergronds ruimtegebruik is bekend dat de gemeente Utrecht bezig is met het beter in kaart brengen van de ondergrond middels 3D-modellen. Dit helpt op termijn bij het maken van strategische keuzes voor ondergrondse inrichting. Door een duidelijk beeld te hebben welke ondergrondse functies waar liggen kunnen nadelige effecten als gevolg van de omgevingsvisie, de realisatie van 7.000 woningen die van drinkwater, riolering en energie moeten worden voorzien, zoveel als mogelijk worden voorkomen.

Naast het in kaart brengen van de ondergrond, vormen ook de bestaande vervangingsopgaves in de wijk een kans om onder de omgevingsvisie de ondergrondse infrastructuur te herschikken. Hier zit raakvlak met het thema energie. Door in de omgevingsvisie integraliteit te borgen bij vervangingsopgaves kunnen negatieve effecten van toenemende drukte in de ondergrond mogelijk worden voorkomen.

Om de nadelige effecten op grondwater te beperken kan bij de realisatie van woningen worden gekozen voor maatregelen om waterinfiltratie te bevorderen. Zo kunnen op specifieke locatie infiltratiesystemen worden aangelegd om water beter vast te houden. Ook kan er worden gekozen voor permeabele materialen in de bebouwing en op de grond om de infiltratie van water te bevorderen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan inritten en parkeerplaatsen die in halfverharding worden aangelegd.

6.7 Klimaatadaptatie

6.7.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema klimaatadaptatie.

Tabel 6.39 Beleidskader klimaatadaptatie

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Nationaal Deltaprogramma	Het Nationaal Deltaprogramma is gericht op de bescherming tegen overstromingen in Nederland en beschrijft hoe er wordt gezorgd voor voldoende zoet water. Ook geeft het een beeld hoe de overheid werkt aan een klimaatbestendige en waterrobuuste ruimtelijke inrichting van Nederland. Onderdeel hiervan is het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA). Hierin staan alle projecten en maatregelen die zorgen dat Nederland in 2050 waterrobuust en klimaatbestendig is ingericht.
Nationale klimaatadaptatiestrategie (NAS 2016)	De NAS is opgesteld in 2016 en geeft een overzicht van de belangrijkste klimaatrisico's. Daarnaast zet de NAS de koers uit voor een klimaatbestendig Nederland door nieuwe initiatieven op gang te brengen en bestaande initiatieven te versnellen en/of te verbreden.
Uitvoeringsprogramma NAS (2018)	In 2018 is de NAS uitgewerkt tot een concreet uitvoeringsprogramma dat is gericht op het agenderen en aanpakken van verschillende klimaatrisico's. Inmiddels is dit programma grotendeels afgerond en wordt hierop voortgebouwd.
Landelijke maatlat (2023)	In 2023 is de landelijke maatlat voor een groene, klimaatadaptieve gebouwde omgeving gepubliceerd. Deze maatlat beschrijft doelen en prestatie-eisen waaraan voldaan moet worden om toekomstbestendig te ontwikkelen.
Provinciaal	
Programma Klimaatadaptatie 2020-2023	Het Programma Klimaatadaptatie 2020-2023 is opgesteld om ervoor te zorgen dat provincie Utrecht in 2050 klimaatbestendig en waterveilig is. Dit programma beschrijft de rol, taken en verantwoordelijkheden van de provincie op het gebied van klimaatadaptatie. De belangrijkste speerpunten zijn het bevorderen van bewustwording, concrete maatregelen treffen, borging in beleid, participeren bij activiteiten in de werkregio en kennis en monitoring versterken.
Afspraken klimaatadaptief bouwen Utrecht	In 2021 heeft provincie Utrecht afspraken vastgesteld om een toekomstbestendige en klimaatrobuuste gebouwde omgeving te realiseren. De afspraken zijn samen met een brede vertegenwoordiging van de bouwketen

Beleidskader	Toelichting
	gemaakt. Belangrijke afspraken zijn onder andere het voorkomen van schade door neerslag en het behouden van een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving tijdens hete perioden.
Regionaal	
Keur Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden 2018	De keur betreft waterstaatkundig beheer en waterkwantiteitsbeheer, ofwel de waterstaatswerken: tegen hoog water (keringen, sluizen en dergelijke), voor peilbeheer (waterlichamen, stuwen en gemalen en dergelijke) en voor het onttrekken van en lozen van hoeveelheden oppervlaktewater en grondwater. Belangrijk doelcriteria is het in stand houden van de kwaliteit van het oppervlaktewater.
Gemeentelijk	
Visie Klimaatadaptatie Utrecht	De Visie Klimaatadaptatie zet de klimaatadaptatie- en klimaatmitigatieplannen uiteen. De belangrijkste ambities en doelen zijn het klimaatbestendig maken van Utrecht. Het hoofddoel is het zoveel mogelijk voorkomen van maatschappelijke ontwrichting en onomkeerbare schade. Daarnaast moet Utrecht een aangename stad blijven om te wonen, werken en verblijven. De stad moet vergroenen en ontstenen, om water beter op te vangen. Om te zorgen dat Utrecht een prettige leefomgeving kent bij hittegolven wordt gestreefd naar voldoende schaduw bij alle fiets- en looproutes (40% bij hoofdroutes, 30% overig), bij voorkeur door bomen. In elke buurt wordt gestreefd naar minimaal 40% groen in het horizontale vlak, dus het maaiveld en daken, zowel in de openbare ruimte als particuliere terreinen. Het liefst door groen zoals groen in straten, pleinen en plantsoenen, in tuinen en op daken en gevels. Niet iedereen heeft een tuin, dus wordt gestreefd naar een koele, groene verblijfsplek op korte afstand (200 meter) voor iedereen. Er wordt ingespannen om ervoor te zorgen dat bij een heftige regenbui tot aan 80 mm in één uur de openbare ruimte en de riolering zo zijn ingericht dat er geen schade optreedt aan panden en geen hinder op belangrijke wegen, zodat hulpdiensten kunnen komen waar ze moeten zijn.
Visie Water en Riolering	De Visie Water & Riolering beschrijft hoe de gemeente met waterstromen omgaat en welke doelen zij hierbij heeft. Deze gaat met name in op: • De zorgplicht om huishoudelijk afvalwater in te zamelen en te transporten naar een zuiveringsinstallatie. Vastgelegd in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet. • De zorgplicht voor het inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater, voor zover van de perceeleigenaar niet kan worden verwacht dat hij het zelf naar bodem of oppervlaktewater afvoert. Vastgelegd in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet. • De zorgplicht om maatregelen te nemen tegen structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand mits dit doelmatig is. Vastgelegd in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet. Bij ingrepen in de openbare ruimte hanteert de gemeente de volgende principes:

Beleidskader	Toelichting
	• Stromen worden gescheiden, oftewel het afval- en hemelwatersysteem wordt ontvlochten waar mogelijk. • De sponswerking van de stad wordt vergroot door hemelwater te verwerken waar het valt. Dit wordt gerealiseerd via het principe "Groen tenzij", oftewel inzet op bovengrondse verwerking van hemelwater door zo min mogelijk verharding en zoveel mogelijk groene maatregelen. Er wordt hierbij de voorkeursvolgorde voor de verwerking van hemelwater gevolgd. • Alle ruimte wordt benut. Er wordt gestreefd naar het combineren van zoveel mogelijk functies om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten, bijvoorbeeld door het combineren van groen, isolatie en waterberging op een groen dak, waterinfiltratie en parkeerplekken via waterpasserende verharding, en waterinfiltratie en groen via wadi's, waterberging, natuur en recreatie via de aanleg van vijvers en andere waterpartijen. • Het natuurlijke systeem wordt gerespecteerd en er wordt conform de doelstelling van de Kaderrichtlijn Water gezorgd dat bij ingrepen het natuurlijke systeem niet verslechtert. Om de gewenste situatie te bereiken, hanteren zij de volgende leidende principes voor de realisatie: • Ze geven als gemeente het goede voorbeeld, oftewel zij beginnen met de openbare ruimte en het eigen vastgoed. • Ze gebruiken zoveel mogelijk de natuurlijke momenten van nieuwbouw, grootschalige renovatie, herinrichting en vervanging om de gewenste systeemwijzigingen door te voeren. • Ze gebruiken het moment van rioolvervanging zoveel mogelijk om de openbare ruimte klimaatbestendig te maken.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.40 Toetsingskader klimaatadaptatie

Indicator	++	+	0	-	--
Fysiologisch hittestressniveau	Fysiologisch hittestress-niveau neemt sterk af	Fysiologisch hittestress-niveau neemt af	Fysiologisch hittestress-niveau blijft gelijk	Fysiologisch hittestress-niveau neemt toe	Fysiologisch hittestress-niveau neemt sterk toe
Potentieel maximaal neerslagtekort	Neerslagtekort neemt sterk af	Neerslagtekort neemt af	Neerslagtekort blijft gelijk	Neerslagtekort neemt toe	Neerslagtekort neemt sterk toe

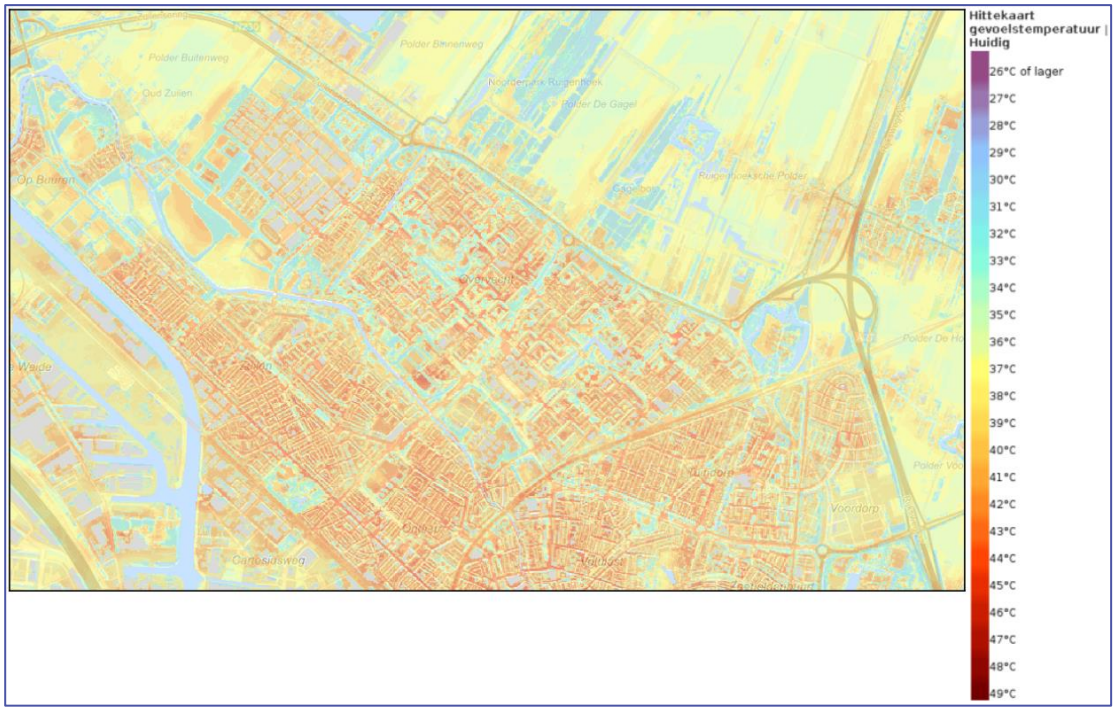
Indicator	++	+	0	-	--
Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 1 uur	Waterdiepte bij hevige bui neemt sterk af	Waterdiepte bij hevige bui neemt af	Waterdiepte bij hevige bui blijft gelijk	Waterdiepte bij hevige bui neemt toe	Waterdiepte bij hevige bui neemt sterk toe

6.7.2 Omschrijving referentiesituatie

6.7.2.1 Huidige situatie

Hittestress

Als de gevoelstemperatuur te hoog is, krijgen mensen last van hittestress. Dat kan vanaf een gevoelstemperatuur van 23 ºC. Onderstaande kaart laat zien waar het relatief warmer voelt en welke plekken in de stad dan het minst comfortabel zijn. Het gaat hier om de gevoelstemperatuur buiten, dus niet binnen in gebouwen. De kaart presenteert de gemiddelde gevoelstemperatuur in ºC tussen 12:00-18:00 op een hete zomerdag. Hiervoor is gebruik gemaakt van weermetingen op 1 juli 2015. Dit is een hete dag die ongeveer eens in de 5,5 jaar voorkomt in het huidige klimaat. Gevoelstemperatuur wordt ook wel de fysiologisch equivalente temperatuur of PET genoemd.



Figuur 6.50 Hittekaart gevoelstemperatuur huidige situatie (bron: Klimaateffectatlas)

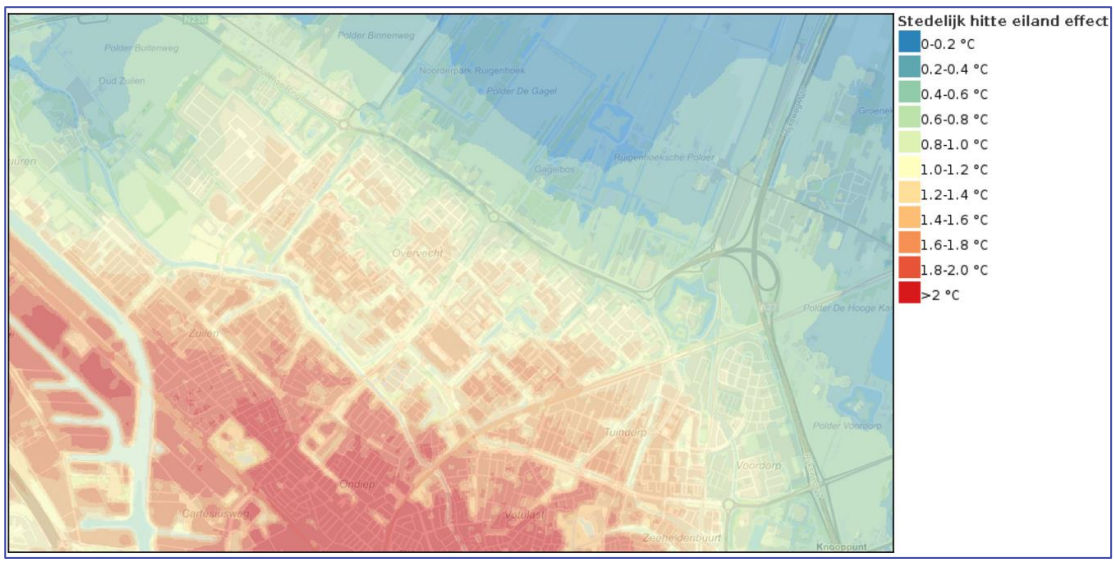
Te zien is dat op verschillende plekken in Overvecht de kaart rood uitslaat. In onderstaande tabel wordt inzicht gegeven in de ervaring en het Fysiologisch hittestressniveau, gekoppeld aan de gevoelstemperatuur.

Tabel 6.41 Onderverdeling gevoelstemperatuur, ervaring van temperatuur en Fysiologisch hittestressniveau

Gevoelstemperatuur in ºC	Ervaring	Fysiologisch hittestressniveau
18-23	Comfortabel	Geen hittestress
23-29	Beetje warm	Lichte hittestress
29-35	Warm	Matige hittestress
35-41	Heet	Grote hittestress
>41	Zeer heet	Extreme hittestress

In Overvecht zijn vrij veel rode vlekken te zien, afgewisseld met gele vlekken (ongeveer 37 ºC). Hier is sprake van grote hittestress, met uitschieters die extreme hittestress aantonen. Zoals eerder benoemd laat de kaart metingen zien uit 2015. Dit is relatief oude informatie. Er kan aangenomen worden dat in 2023 hogere waarden gemeten worden.

Dat Overvecht hittestress kent is niet verrassend. De Randstad, waar Utrecht deel van uitmaakt, is warmer dan andere delen van Nederland. De oorzaak hiervan is de hoge verstedelijkingsgraad van de Randstad. Stedelijke gebieden hebben te maken met een stedelijk hitte eiland effect. Het stedelijk hitte eiland effect is het fenomeen waarbij stedelijke gebieden warmer zijn dan de omliggende landelijke gebieden, als gevolg van menselijke activiteiten. Dit komt door het absorberen en vasthouden van warmte door gebouwen en bestrating, en door het gebrek aan groene plekken. Dit kan leiden tot gezondheidsproblemen en hogere energiekosten, en heeft ook invloed op het milieu en de klimaatverandering. Onderstaande figuur, dat het stedelijke hitte eiland effect van Overvecht laat zien, toont aan dat de wijk een groter hitte eiland effect kent dan de noordelijk gelegen landelijke gebieden, maar lager dan dat van het centrum van Utrecht. Waar het stedelijk hitte eiland effect hier meer dan 2 °C betreft, komt dit in Overvecht tot 1.6-1.8 °C.



Figuur 6.51 Stedelijk hitte eiland effect in Overvecht (bron: Klimaateffectatlas)

De mate van hittestress in Overvecht is dus groot. Hierbij moet worden opgemerkt dat de afstand tot een koele plek in Overvecht relatief klein is (zie onderstaande figuur). Dit betekent niet dat er minder sprake is van hittestress, maar wel dat relatief koele plekken dichtbij zijn. In Overvecht is een koele plek veelal binnen 200 meter te vinden. Hiermee wordt de hoge gevoelstemperatuur enigszins gemitigeerd.



Figuur 6.52 Afstand tot een koele plek (bron: Klimaateffectatlas)

Droogte

In de huidige situatie kent Overvecht (net als de rest van Utrecht) een potentieel maximaal neerslagtekort van 150 tot 180 millimeter. Vergeleken met andere delen van Nederland is dit een redelijk beperkt neerslagtekort. Dit neerslagtekort kan verschillende problemen veroorzaken. Een van die problemen is bodemdaling. De bodem in Overvecht is grotendeels opgebouwd uit rivierklei. Hoewel klei gevoelig kan zijn voor bodemdaling, wordt er weinig bodemdaling waargenomen in Overvecht volgens de Klimaateffectatlas. Een voordeel van klei als ondergrond is dat regenwater goed vastgehouden wordt in de bodem. Dit betekent dat in droge periodes het grondwater minder ver uitzakt dan bijvoorbeeld zandgronden, waardoor natuur minder snel uitdroogt. Een ander potentieel probleem is een tekort aan drinkwater. Op dit moment hebben een aantal drinkwaterbedrijven aangegeven dat hun limiet binnenkort bereikt wordt van hoeveelheid drinkwater wat geleverd kan worden.

Om droogte te voorkomen, heeft de gemeente Utrecht beleid op het vasthouden van neerslag, om droogte te voorkomen. In de Visie Klimaatadaptatie Utrecht en Visie Water en Riolering wordt uiteengezet dat de gemeente de ambitie heeft om 90% van de neerslag vast te houden en hoe ze dit willen bereiken.

Wateroverlast

Met de Klimaateffectatlas is gekeken naar de wateroverlast in Overvecht in de huidige situatie. Hier vallen een aantal plekken in de wijk op. In de woongebieden van de wijk kennen met name donkerblauwe gebieden in de openbare ruimte een hoge waterdiepte bij een bui een hevige bui van 80 millimeter in één uur. Hiervan is sprake bij Park de Watertoren, het Sjanghaipark, Park de Gagel en de groene verbinding tussen het Sjanghaipark en Park de Gagel. Ook de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) en Bedrijvengebied Overvecht kennen een redelijk hoge waterdiepte bij een hevige bui. Volgens vigerend beleid is water op straat geaccepteerd bij een bui van 80 mm per uur, maar mag deze niet tot schade leiden. Bij een dergelijke bui is op infrastructuur in de wijk op meerdere plekken sprake van een waterdiepte van 15 centimeter. Bij deze waterhoogte is normaal verkeer niet meer mogelijk en worden ook hulpdiensten gehinderd in hun werk. Op onderstaand figuur is te zien dat Overvecht op veel plekken last heeft van wateroverlast, meer dan de meeste wijken in Utrecht.



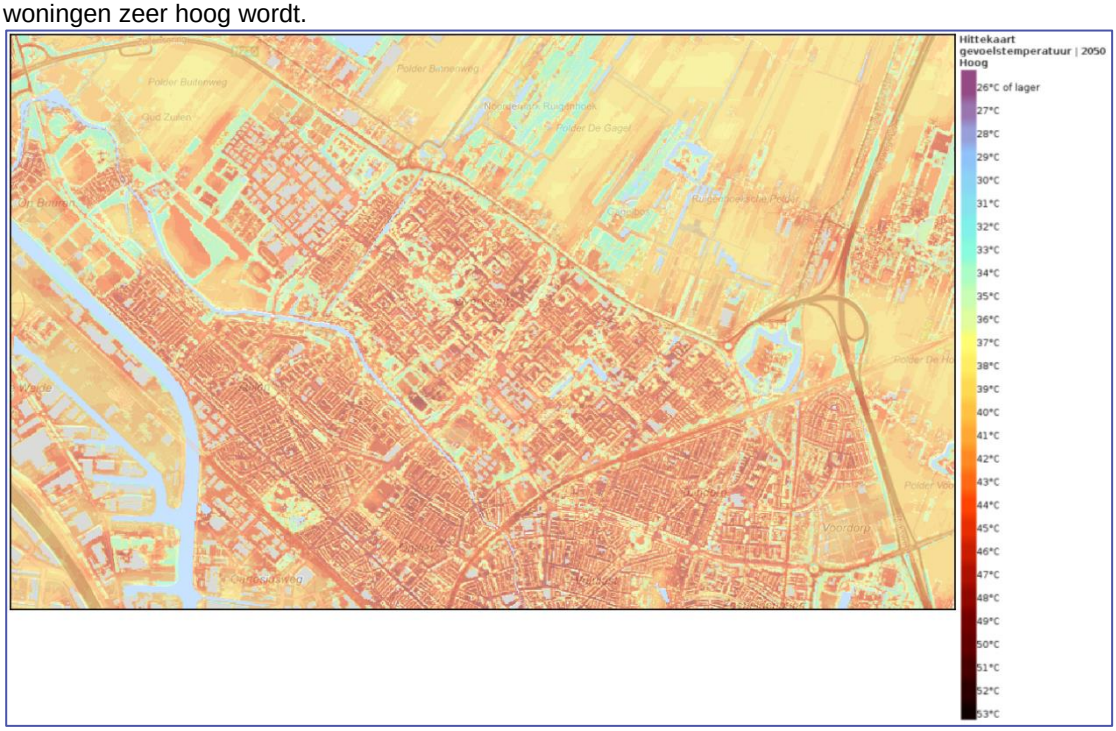
Figuur 6.53 Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in één uur (bron: Gemeente Utrecht)

6.7.2.2 Autonome ontwikkeling

Hittestress

In 2050, de autonome situatie die wordt aangehouden door de Klimaateffectatlas, is de gevoelstemperatuur op een hete dag hoger dan in de huidige situatie. Waar in de huidige situatie nog redelijk veel gebieden geel kleuren, is in onderstaand kaartbeeld te zien dat het aantal gele vlekken is afgenomen en de donkere vlekken donkerder zijn. In de huidige situatie wordt de hoge

gevoelstemperatuur nog enigszins gecompenseerd door het grote aantal koele plekken in Overvecht. In de autonome ontwikkeling is de gevoelstemperatuur zodanig hoog dat deze argumentatie niet meer opgaat. Gezien de vele hotspots die ontstaan en gezien de bouwstijl (veel flats met platte daken, doorzonwoningen) valt aan te nemen dat de gevoelstemperatuur in woningen zeer hoog wordt.



Figuur 6.54 Hittekaart gevoelstemperatuur autonome ontwikkeling

Droogte

In de toekomst neemt droogte mogelijk sterk toe. Het ‘hoge scenario’ dat de Klimaateffectatlas laat zien, toont aan dat het potentieel maximaal neerslagtekort in Overvecht (net als de rest van Utrecht) oploopt tot 210 tot 240 millimeter. Deze toename is in lijn met de toename van het potentieel maximaal neerslagtekort dat elders in Nederland wordt verwacht, maar is een sterke stijging in vergelijking met de huidige situatie. Daarnaast kent Utrecht een dreigend drinkwatertekort in de toekomst. Volgens het RIVM is het noodzakelijk om het drinkwatergebruik te verlagen en drinkwaterproductie te verhogen om aan de vraag naar drinkwater te kunnen blijven voldoen. Hoewel er binnen Overvecht weinig mogelijkheid is om meer water te winnen, kan er wel veel water bespaard worden. Ook het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat roept in haar kamerbrief ‘Water en Bodem bij ruimtelijke ordening’ op tot het verlagen van drinkwatergebruik.

Desondanks zijn er meerdere aspecten op het gebied van droogte die weinig tot geen problemen veroorzaken. Zo is het risico op bodemdaling klein, is er geen risico op paalrot, is er veel oppervlaktewater waar water opgevangen kan worden en de bodemsoort (klei) is goed in staat om water vast te houden.

Wateroverlast

De Klimaateffectatlas geeft geen doorkijk naar de waterdiepte bij een hevige bij van 70 millimeter in 2 uur in 2050. Wel wordt door het KNMI uitgegaan van meer hevige buien in de toekomst. Daarnaast berekende het Stichting Toegepast Onderzoek Waterbeheer (STOWA) dat de hoeveelheid neerslag tijdens hevige buien 3,9% tot 21,3% hoger kan zijn in 2050 in het WL-scenario van de KNMI. Dit kan extra druk op de riolering en het oppervlaktewatersysteem leggen, waardoor er meer sprake is van een wateroverlastrisico in Overvecht.

Een van de autonome ontwikkelingen in Overvecht is het herinrichtingen van het Amazonekwartier. Hier wordt onder andere het riool vervangen en wordt het gebied gemaakt voor het opvangen van grote regenbuien. Ook bij andere ruimtelijke ontwikkelingen houdt Utrecht rekening met wateroverlast, met het programma Waterproof030. Zo wordt bij nieuwbouw- en verbouwprojecten zoveel mogelijk groen aangelegd en wordt waar mogelijk asfalt (en tegels) verwijderd, wordt gezorgd voor een goed werkend riool, de afstroming van water door het wegdek en het opvangen van regenwater in de grond. Hoewel deze ontwikkelingen het risico op wateroverlast verlagen, is niet duidelijk of deze ontwikkelingen voldoende zijn om de toekomstige veranderingen op te vangen.

6.7.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op klimaat zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.42 Beoordeling klimaatadaptatie

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	0	0
Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	+	+
Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	+	+

6.7.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Hittestress

In de omgevingsvisie is opgenomen dat hittestress wordt verminderd door meer schaduwrijke plekken te creëren en het planten van extra bomen. Kijkend naar het aantal woningen dat in Overvecht in alternatief 1 wordt gerealiseerd (7.000) en het streven om voor elke nieuwe woning een nieuwe boom te planten is dat een sterke toename van het aantal bomen. In tabel 6.15 is het metrage aan te realiseren groen in alternatief 1 te zien. Er is sprake van een sterke toename van de hoeveelheid groen. Dit heeft naar verwachting een verkoelend effect op Overvecht. Wel moet de kanttekening worden geplaatst dat de woningen worden gerealiseerd in een gebied dat te maken heeft met hittestress. Het aantal mensen dat hier last van heeft kan dus toenemen. Dit

zorgt ervoor dat de omgevingsvisie naar verwachting een neutraal effect (0) heeft ten opzichte van de referentiesituatie. De mate van effect van de bijdrage onder de omgevingsvisie is in alternatief 1 naar verwachting gelijk aan die in alternatief 2.

Tabel 6.43 Groen onder de omgevingsvisie alternatief 1 (bron: PosadMaxwan)

Onderdeel	Huidig metrage	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	470.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	21.700 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	142.514 m²
Totaal	**Onbekend**	**800.000 m²**	**634.214 m²**

Aan de gevoelstemperaturen in woningen, en de daaraan gekoppelde fysiologische hittestressniveaus, verandert naar verwachting weinig. Nieuwe woningen worden goed geïsoleerd en daarmee beschermd tegen hitte. Echter, goed geïsoleerde woningen raken warmte ook moeilijker kwijt. In hoeverre de gevoelstemperatuur in nieuwe woningen lager wordt dan bestaande woningen, hangt sterk af van de bouwstijl en gedrag van bewoners. De oriëntatie van de woning, hoeveelheid en grootte van ramen, aanwezigheid van zonneschermen en momenten van ventileren bepalen in sterke mate de gevoelstemperatuur in huis. De uitgangspuntennotitie gaat niet in op het isoleren van oudere woningen.

Droogte

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om droogtestress te verminderen door de bodem meer kans te geven water op te nemen en af te geven. Daarnaast dient regen in de bodem vastgehouden te worden waar dit valt. Hiervoor is vergroening van Overvecht noodzakelijk en dient verharding verwijderd te worden. Zoals in tabel 6.15 te zien is neemt de hoeveelheid groen onder alternatief 1 voor de omgevingsvisie toe. Dit heeft een positief effect (+) op het voorkomen van droogteproblematiek: de aanvulling van het grondwater neemt toe. Daarbij is het wel belangrijk het groen droogtebestendig in te richten.

Wateroverlast

In de omgevingsvisie is opgenomen dat schade als gevolg van hevige neerslag (80 mm per uur) voorkomen moet worden, onder meer door de afvoercapaciteit, afvoerend oppervlak en straatprofiel aan te passen. De wateroverlast zal vergeleken met de huidige situatie verminderen als de riolering wordt ontworpen op het klimaat van de toekomst. De verwachting is dan ook dat de waterdiepte na hevige buien afneemt (+) en dat er een minder grote kans is op schade aan woningen en infrastructuur, doordat het water beter kan wegstromen. Hierin zit geen verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2.

6.7.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Hittestress

In de omgevingsvisie is opgenomen dat hittestress wordt verminderd door meer schaduwrijke plekken te creëren en het planten van extra bomen. Kijkend naar het aantal woningen dat in Overvecht in alternatief 2 wordt gerealiseerd (7.000) en het streven om voor elke nieuwe woning

een nieuwe boom te planten is dat een sterke toename van het aantal bomen. In tabel 6.16 is het metrage aan te realiseren groen in alternatief 1 te zien. Er is sprake van een sterke toename van de hoeveelheid groen. Dit heeft naar verwachting een verkoelend effect op Overvecht. Wel moet de kanttekening worden geplaatst dat de woningen worden gerealiseerd in een gebied dat te maken heeft met hittestress. Het aantal mensen dat hier last van heeft kan dus toenemen. Dit zorgt ervoor dat de omgevingsvisie naar verwachting een neutraal effect (0) heeft ten opzichte van de referentiesituatie. De mate van effect van de bijdrage onder de omgevingsvisie is in alternatief 2 naar verwachting gelijk aan die in alternatief 1.

Tabel 6.44 Groen onder de omgevingsvisie alternatief 2 (bron: PosadMaxwan)

Onderdeel	Huidig metrage	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	480.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	60.500 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	136.844 m²
Totaal	**Onbekend**	**800.000 m²**	**677.344 m²**

Aan de gevoelstemperaturen in woningen, en de daaraan gekoppelde fysiologische stressniveaus, verandert naar verwachting weinig. Nieuwe woningen worden goed geïsoleerd en daarmee beschermd tegen hitte. Echter, goed geïsoleerde woningen raken warmte ook moeilijker kwijt. In hoeverre de gevoelstemperatuur in nieuwe woningen lager wordt dan bestaande woningen, hangt sterk af van de bouwstijl en gedrag van inwoners. De oriëntatie van de woning, hoeveelheid en grootte van ramen, aanwezigheid van zonneschermen en momenten van ventileren bepalen in sterke mate de gevoelstemperatuur in huis. De uitgangspuntennotitie gaat niet in op het isoleren van oudere woningen.

Droogte

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om droogtestress te verminderen door de bodem meer kans te geven water op te nemen en af te geven. Daarnaast dient regen in de bodem vastgehouden te worden waar dit valt. Hiervoor is vergroening van Overvecht noodzakelijk en dient verharding verwijderd te worden. Zoals in tabel 6.16 te zien is neemt de hoeveelheid groen onder alternatief 2 voor de omgevingsvisie toe: de aanvulling van het grondwater neemt toe (+). Daarbij is het wel belangrijk het groen droogtebestendig in te richten.

Wateroverlast

In de omgevingsvisie is opgenomen dat schade als gevolg van hevige neerslag (80 mm per uur) voorkomen moet worden, onder andere door afvalwaterstromen te scheiden. De wateroverlast zal vergeleken met de huidige situatie verminderen als de riolering wordt ontworpen op het klimaat van de toekomst. De verwachting is dan ook dat de waterdiepte na hevige buien afneemt (+) en dat er een minder grote kans is op schade aan woningen en infrastructuur, doordat het water beter kan wegstromen. Hierin zit geen verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2.

6.7.4 Mitigerende maatregelen

Voor klimaatadaptatie zijn geen mitigerende maatregelen opgenomen, omdat de omgevingsvisie naar verwachting geen negatieve effecten heeft op dit thema.

6.8 Omgevingsveiligheid

6.8.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema omgevingsveiligheid.

Tabel 6.45 Beleidskader omgevingsveiligheid

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)	Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) is wetgeving die tot doel heeft de veiligheid rondom buisleidingen met gevaarlijke stoffen te waarborgen. Het Bevb is van toepassing op de aanleg, het gebruik en het onderhoud van buisleidingen en heeft als doel de risico's voor mens en milieu te minimaliseren. Het Bevb richt zich op het voorkomen van ongevallen met gevaarlijke stoffen en het beperken van de gevolgen van eventuele incidenten. Het legt onder andere regels op aan bedrijven die gebruik maken van buisleidingen om de veiligheid te waarborgen en de risico's te beperken. Het Bevb bevat onder andere regels voor de afstand tussen buisleidingen en kwetsbare objecten zoals woonhuizen en scholen, de veiligheidsafstanden rondom buisleidingen, de meldingsplicht bij incidenten en het opstellen van een veiligheidsbeheerssysteem door buisleidingbeheerders. Het Bevb is van kracht sinds 1 januari 2011 en is gebaseerd op Europese richtlijnen voor de veiligheid van buisleidingen. De wetgeving wordt regelmatig aangepast en geëvalueerd om de veiligheid rondom buisleidingen te blijven waarborgen.
Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)	Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is wetgeving die tot doel heeft de veiligheid rondom bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen te waarborgen. Het Bevi is van toepassing op bedrijven die vallen onder het zogenaamde Besluit risico's zware ongevallen (Brzo), maar bijvoorbeeld ook tankstations en bedrijven met grote ammoniakkoelinstallaties. Het Bevi richt zich op het voorkomen van ongevallen met gevaarlijke stoffen en het beperken van de gevolgen van eventuele incidenten. Het legt onder andere regels op aan bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen om de veiligheid te waarborgen en de risico's te beperken. Het Bevi bevat onder andere regels voor de afstand tussen inrichtingen en kwetsbare objecten zoals woonhuizen en scholen, de veiligheidsafstanden rondom inrichtingen, de meldingsplicht bij incidenten en het opstellen van een veiligheidsrapportage door inrichtingbeheerders.
Omgevingswet	In het kader van de Omgevingswet is de belangrijkste verandering voor omgevingsveiligheid het werken met aandachtsgebieden. Er zijn ook een aantal andere wijzigingen. De belangrijkste hiervan zijn:

Beleidskader	Toelichting
	• Gemeenten werken met aandachtsgebieden voor omgevingsveiligheid. Dit is een andere manier van omgaan met het groepsrisico. • Een zeer kwetsbaar gebouw is een nieuwe categorie gebouwen die overheden extra moeten beschermen. • Het Register Externe Veiligheidsrisico's vervangt het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS). Ook blijven onder de Omgevingswet enkele zaken hetzelfde, bijvoorbeeld: • De toets aan het plaatsgebonden risico blijft bestaan. • Onder de Omgevingswet moet het bevoegd gezag ook rekening houden met het groepsrisico.
Gemeentelijk	
Nota omgevingsveiligheid	De Nota omgevingsveiligheid van de gemeente Utrecht is een beleidsdocument dat tot doel heeft de veiligheid van de inwoners van Utrecht te waarborgen in situaties waarin sprake is van gevaarlijke stoffen of andere veiligheidsrisico's. De nota beschrijft de visie van de gemeente Utrecht op het gebied van omgevingsveiligheid en de maatregelen die genomen worden om de risico's te minimaliseren. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de aanwezigheid van risicobronnen zoals bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen en de afstand tussen deze bronnen en kwetsbare objecten zoals scholen en woonhuizen. De nota beschrijft ook de rol van de gemeente Utrecht bij het beheren van de risico's op het gebied van omgevingsveiligheid. Zo wordt beschreven hoe de gemeente omgaat met vergunningverlening en handhaving bij bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen en hoe de gemeente de bevolking informeert over mogelijke risico's. De Nota omgevingsveiligheid is gebaseerd op landelijke wet- en regelgeving en wordt regelmatig geactualiseerd om de veiligheid van de inwoners van Utrecht te waarborgen.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.46 Toetsingskader omgevingsveiligheid

Indicator	++	+	0	-	--
Groepsrisico en plaatsgebonden risico	Sterke afname groepsrisico en plaatsgebonden risico	Afname groepsrisico en plaatsgebonden risico	Groepsrisico en plaatsgebonden risico blijft gelijk	Toename groepsrisico en plaatsgebonden risico	Sterke toename groepsrisico en plaatsgebonden risico

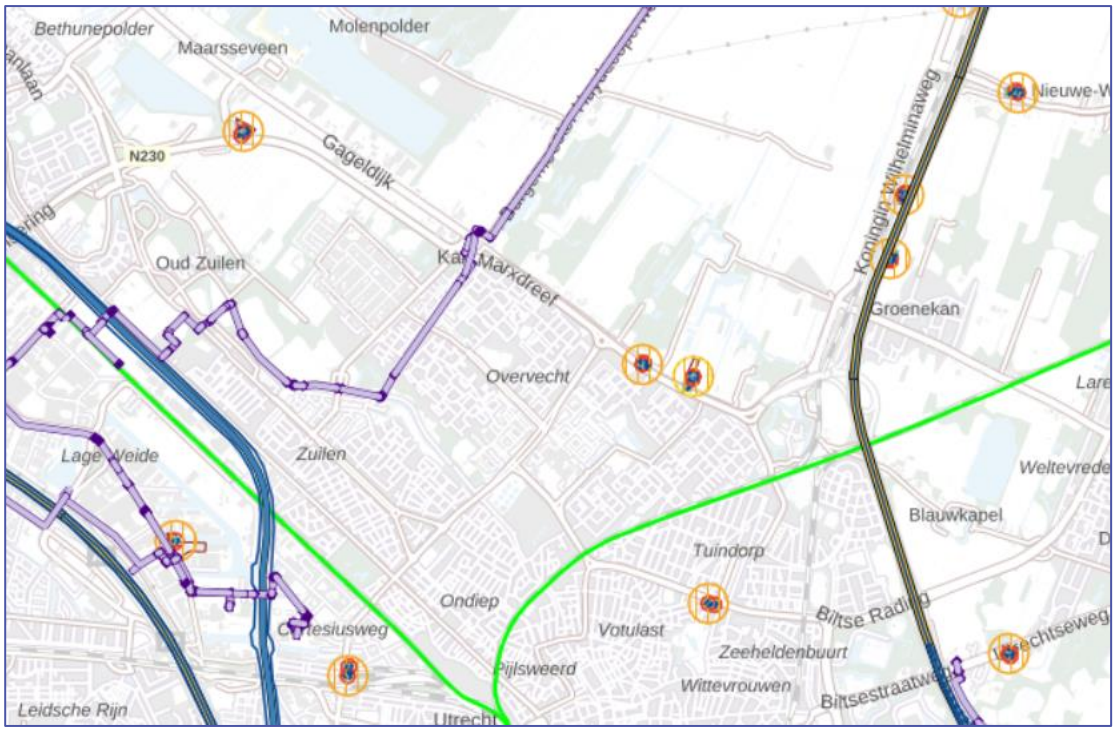
6.8.2 Omschrijving referentiesituatie

Om iets te zeggen over omgevingsveiligheid worden gekeken naar het groepsrisico en plaatsgebonden risico in Overvecht. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de Risicokaart.

6.8.2.1 Huidige situatie

Groepsrisico en plaatsgebonden risico

In Overvecht liggen enkele risicobronnen op het gebied van omgevingsveiligheid. Een daarvan is het spoor: Overvecht wordt in het zuidoosten begrensd door de spoorlijn Utrecht-Amersfoort. Deze route maakt onderdeel uit van het Basisnet. Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarnaast loopt door Overvecht een aardgasleiding. Het betreft een hogedrukaardgasleiding van Gasunie met het nummer W-500-01. Ten slotte zijn in Overvecht twee LPG-tankstations aanwezig.



Figuur 6.55 Risicokaart van het plangebied

De rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) is een inrichting die in het kader van omgevingsveiligheid niet nader beschouwd hoeft te worden. De RWZI is een inrichting zonder PR-contouren en zonder invloedsgebied.

6.8.2.2 Autonome ontwikkeling

Groepsrisico en plaatsgebonden risico

In bestemmingsplan Overvecht-noordelijke stadsrand (onherroepelijk vastgesteld op 11 mei 2012) is te lezen dat de gemeente Utrecht op het gebied van omgevingsveiligheid niet wezenlijk afwijkt van de veiligheidseisen uit de risiconormering van de rijksoverheid. In de autonome ontwikkeling is geen sprake van nieuwbouwplannen in de buurt van locaties waar sprake is van potentiële risicobronnen.

6.8.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op omgevingsveiligheid zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.47 Beoordeling omgevingsveiligheid

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Omgevingsveiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	-	-

6.8.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Groepsrisico en plaatsgebonden risico

In alternatief 1 komen er 1.000 nieuwe woningen in het stationsgebied. Het stationsgebied ligt direct aan de spoorlijn Utrecht-Amersfoort, die onderdeel uitmaakt van het Basisnet waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In de regeling Basisnet is echter geen risicoruimte opgenomen, omdat het aantal transporten beperkt. De sterke toename van het aantal woningen in stationsgebied zorgt naar verwachting echter voor een toename van het groepsrisico (-).

6.8.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Groepsrisico en plaatsgebonden risico

In alternatief 2 komen er 400 woningen in het stationsgebied. Dit is minder dan in alternatief 1. Wel komen er meer woningen bij in stempel 11 en stempel 12 (totaal 100), waarin een buisleiding waarmee gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Deze toename van woningen in gebieden met omgevingsveiligheidsbronnen zorgt naar verwachting voor een toename van het groepsrisico en plaatsgebonden risico (-).

6.8.4 Mitigerende maatregelen

De gemeente Utrecht gaat onder de omgevingsvisie de woningdichtheid in de gehele wijk Overvecht verhogen. Overschrijding van de het groepsrisico zal in een toekomstige situatie door een toename van de populatie waarschijnlijker zijn. De gemeente Utrecht geeft in de Nota omgevingsveiligheid aan de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico (voor beperkt kwetsbare objecten) te respecteren en hier slechts in bijzondere gevallen van te willen afwijken. Dit betekent dat bij daadwerkelijke realisatie van nieuwbouwplannen in Overvecht nabij potentiële risicobronnen expliciet aandacht voor omgevingsveiligheid dient te zijn.

6.9 Archeologie en cultuurhistorie

6.9.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema archeologie en cultuurhistorie.

Tabel 6.48 Beleidskader archeologie en cultuurhistorie

Beleidskader	Toelichting
Europees	
Europees Erfgoedlabel	Het Europees Erfgoedlabel is een programma van de EU om cultureel en historisch erfgoed in Europa te promoten en te beschermen. Het label wordt toegekend aan plaatsen die een belangrijke rol hebben gespeeld in de Europese geschiedenis en cultuur.
Europees Verdrag inzake de bescherming van archeologisch erfgoed (Verdrag van Malta)	Dit verdrag heeft als doel om het archeologisch erfgoed in Europa te beschermen en te behouden. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de bescherming van archeologische vindplaatsen en de regelgeving rondom opgravingen.
Nationaal	
Erfgoedwet	De Erfgoedwet beschrijft het beleid van de rijksoverheid op het gebied van erfgoed en cultuurhistorisch erfgoed. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de bescherming van monumenten, archeologie en cultuurhistorisch landschap.
Provinciaal	
Erfgoednota provincie Utrecht	De Erfgoednota beschrijft het erfgoedbeleid van de provincie Utrecht. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de bescherming van monumenten, archeologie en cultuurhistorisch landschap.
Gemeentelijk	
Erfgoednota ‘Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden’	De Erfgoednota 'Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden' beschrijft het erfgoedbeleid van de gemeente Utrecht voor de periode 2018-2031. De nota heeft als doel om het erfgoed in de stad te beschermen en te behouden, en om het erfgoed een belangrijke rol te laten spelen in de stad en de samenleving. De nota beschrijft het erfgoed van Utrecht en de betekenis ervan voor de stad en haar bewoners. Hierbij wordt gekeken naar monumenten, archeologie en cultuurhistorische groenblauwe structuren, stedenbouwkundige ensembles en landschap. Daarnaast beschrijft de nota de maatregelen die genomen worden om het erfgoed in de stad te beschermen en te behouden en in te zetten bij toekomstige ontwikkelingen. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de bescherming van monumenten, de regelgeving rondom opgravingen, de bescherming van het cultuurhistorische structuren, groen en landschap en cultuurhistorie als basis voor ruimtelijke ontwikkeling. Verder beschrijft de nota de rol van het erfgoed in de stad en de samenleving. Het erfgoed wordt gezien als een belangrijke factor voor de identiteit van de stad en als een middel om mensen te verbinden.
Visie Religieus erfgoed	De Visie Religieus Erfgoed van de gemeente Utrecht is een beleidsdocument dat beschrijft hoe de gemeente Utrecht omgaat met het religieus erfgoed in de stad. Het doel van de visie is om het religieus erfgoed te beschermen en te behouden. De visie beschrijft het religieus erfgoed van Utrecht en de betekenis ervan voor de stad en haar bewoners. Hierbij wordt gekeken naar onder andere kerken, kloosters en andere religieuze gebouwen. Daarnaast beschrijft de visie de maatregelen die genomen worden om het religieus erfgoed in de stad te

Beleidskader	Toelichting
	beschermen en te behouden. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de financiering van restauraties en het vinden van nieuwe functies voor religieuze gebouwen.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.49 Toetsingskader archeologie en cultuurhistorie

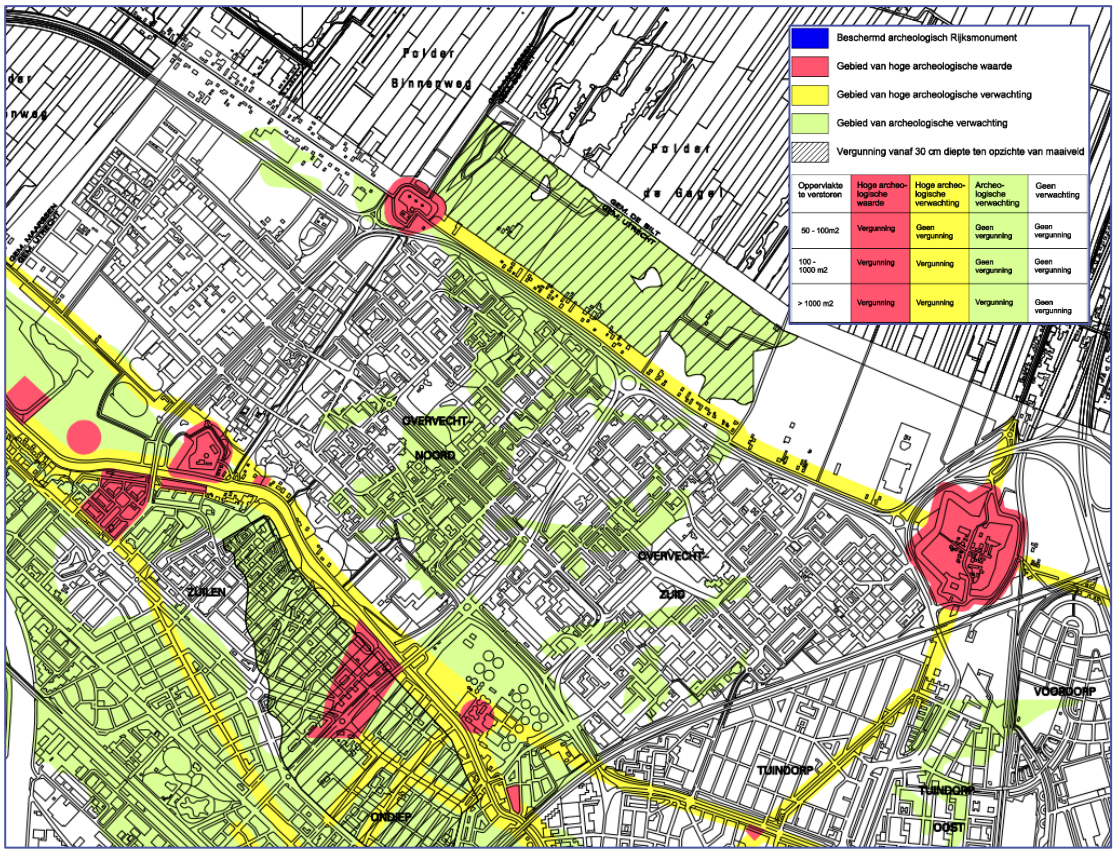
Indicator	++	+	0	-	--
Behoud archeologische waarden	Sterke toename archeologische waarden	Toename archeologische waarden	Behoud archeologische waarden	Afname archeologische waarden	Sterke afname archeologische waarden
Behoud cultuurhistorische waarden	Sterke toename cultuurhistorische waarden	Toename cultuurhistorische waarden	Behoud cultuurhistorische waarden	Afname cultuurhistorische waarden	Sterke afname cultuurhistorische waarden

6.9.2 Omschrijving referentiesituatie

6.9.2.1 Huidige situatie

Archeologie

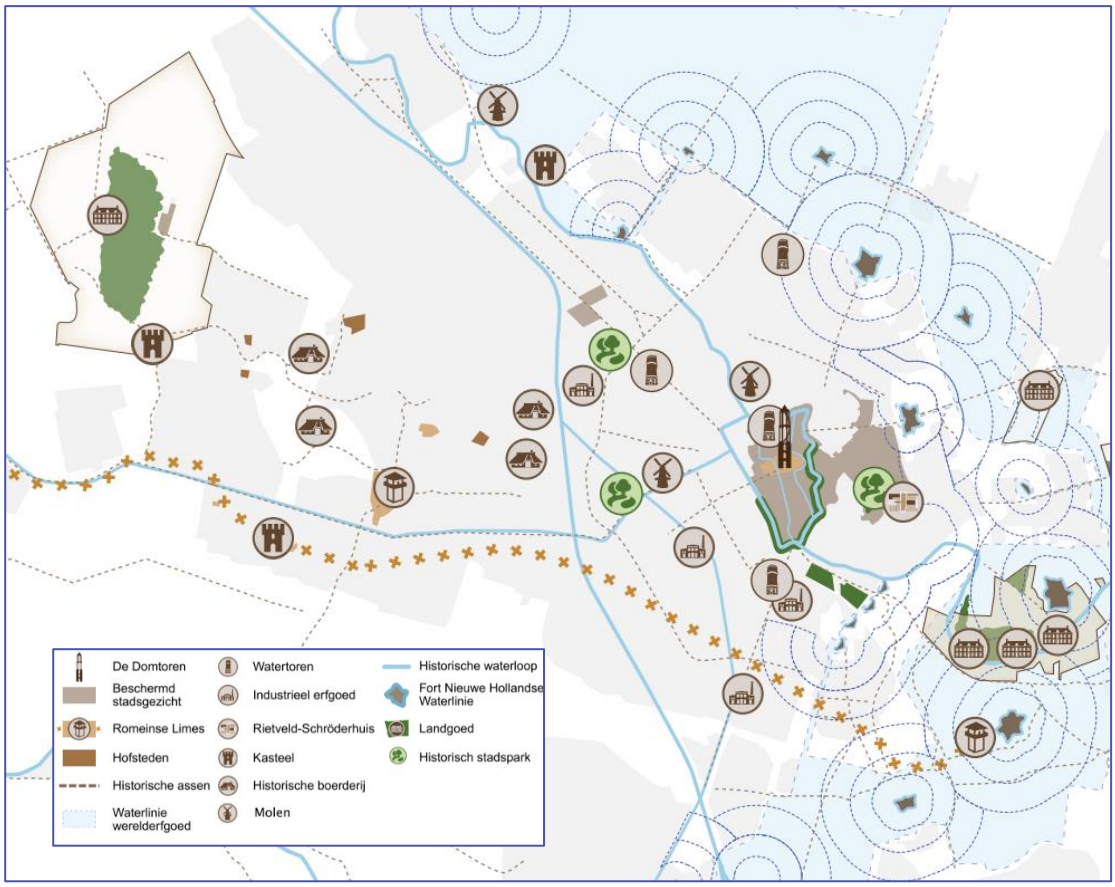
Overvecht is drie forten rijk, Fort de Gagel, Fort Blauwkapel en Fort aan de Klop, welke het meest opvallen in de archeologische verwachtingenkaart. Andere gebieden met een hoge archeologische verwachting zijn het plantsoen Rosendaal, de Israëlitische begraafplaats en een woonblok tussen de Anthoniedijk en de Hoogstraat. Naast Fort de Gagel en Fort Blauwkapel zijn alle gebieden met een hoge archeologische verwachting gelegen aan de Vecht. Verder liggen in Overvecht met name grote delen die een archeologische verwachting of geen archeologische verwachting kennen. Aanwezige archeologische waarden worden in de huidige situatie goed beschermd.



Figuur 6.56 Archeologische verwachtingenkaart van de gemeente Utrecht

Cultuurhistorie

Voor cultuurhistorie wordt gekeken naar meerdere onderdelen: de rijksmonumenten in Overvecht, gemeentelijke monumenten, beschermde stadsgezichten en de stedenbouwkundige en groenblauwe cultuurhistorische waarden. De rijksmonumenten zijn de watertoren, Fort de Gagel, Fort de Klop en de Klopvaart en Fort Blauwkapel. De forten zijn, samen met de zone rond de Klopvaart en Klopdijk van het UNESCO werelderfgoed de Hollandsche Waterline.



Figuur 6.57 Historische hoogtepunten gemeente Utrecht, in het noorden Overvecht met de Hollandsche Waterlinie en watertoren (bron: Erfgoednota gemeente Utrecht)

Het UNESCO werelderfgoed kan worden opgedeeld in onderdelen van de ‘site’ en onderdelen van het attentiegebied. Van de site mogen de kernwaarden niet worden aangetast. Wel mag de leesbaarheid en beleefbaarheid van de waterlinie worden versterkt. De volgende gebieden maken onderdeel uit van de site:

- Fort aan de Klop (en omgeving)
- Fort de Gagel
- Fort Blauwkapel
- Vecht (en Vechtdijk ten noorden van de Klopvaart)
- Klopvaart en Klopdijk (inclusief het park langs de Klopvaart)
- Gageldijk
- Noorderpark

In het attentiegebied mogen ontwikkelingen geen negatief effect hebben op de kenwaarden van het werelderfgoed. De volgende gebieden maken onderdeel uit van het attentiegebied:

- Zone zuidoostelijk van Klopvaart
- Zone zuidwestelijk van Gageldijk (NRU)
- Zone zuidwestelijk en zuidelijk van Fort Blauwkapel

- Zone zuidelijk Fort De Gagel

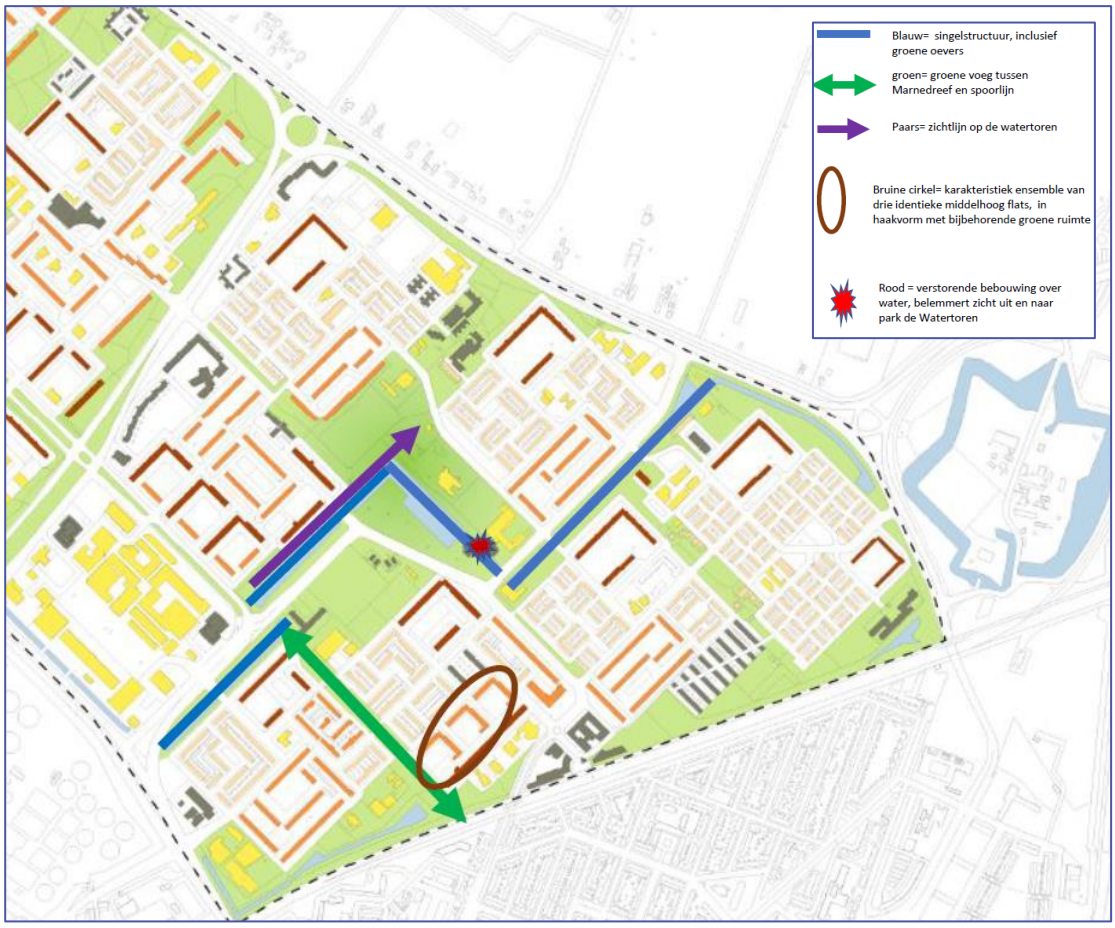
In Overvecht zijn daarnaast meerdere gemeentelijke monumenten. Dit betreft deels oudere bebouwing aan de randen, zoals langs de Gageldijk en de Vechtdijk, veelal van oorsprong agrarische bebouwing, gerealiseerd ver voor de aanleg van Overvecht. Voorts zijn gemeentelijk monument de experimentele flats, op Marowijnedreef 1-51, Pernambucodreef 1-45, Cayennedreef 1-52, Trinidaddreef 1-15, Sao Paolodreef 2-46 en Trinidaddreef 1-15. De experimentele flats maken zijn sinds 2017 gemeentelijk monument. In Overvecht-Zuid zijn twee kerken aangewezen als gemeentelijk monument. Ook aangewezen als gemeentelijk monument zijn een drietal gebouwen in het centrale winkelcentrum: de warmtecentrale aan de Esmoreitdreef, het C&A-gebouw (Roelantdreef) en de apotheek (Roelantdreef 232).

Overvecht kent deels een beschermd stadsgezicht: de directe omgeving van Slot Zuylen. Dit stadsgezicht ligt grotendeels in de gemeente Stichtse Vecht (en daarmee buiten Overvecht), maar is opgenomen in het Overvechtse deel van de Welstandsnota van de gemeente Utrecht. Aan de stedenbouwkundige opzet en structuur van Overvecht kunnen eveneens cultuurhistorische waarden worden toegekend. In de Erfgoednota is opgenomen dat per wijk de belangrijkste stedenbouwkundige karakteristieken en waarden in kaart worden gebracht. Als voorbeeld is de kaart met karakteristieken van Overvecht-Noord opgenomen in de nota. Onder deze karakteristieke cultuurhistorische waarden vallen onder andere de Carnegiedreef als groene ‘parkway’ met daaraan de drie grote hoven in Overvecht-Noord en de singelstructuur met kenmerkende inrichting tussen Dorbeeldreef en Mignondreef. Voorts zijn van de parken cultuurhistorische analyses gemaakt met daarin de belangrijkste cultuurhistorische waarden. Het Sjanghaipark is eveneens aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol.



Figuur 6.58 Kaart met kernwaarden Overvecht-Noord (bron: Erfgoednota gemeente Utrecht)

In Overvecht-Zuid is sprake van cultuurhistorische waarden in de blauwe singelstructuur. Deze singelstructuur wordt ter hoogte van de Moldaudreef onderbroken door het verpleeghuis Nieuw Tamarinde. Door de bebouwing wordt het zicht op park de Watertoren onderbroken. Ten zuiden hiervan zijn drie karakteristieke middelhoge flats als waardevol aangemerkt. Ook de groene voeg tussen de Marnedreef en de spoorlijn is als waardevol gemarkeerd door de gemeente Utrecht.



Figuur 6.59 Kaart met kernwaarden Overvecht-Noord (bron: Gemeente Utrecht)

6.9.2.2 Autonome ontwikkeling

Archeologie

Zoals te zien is op figuur 5.14 zijn de gebieden met een hoge archeologische waarde te vinden rond de forten in Overvecht. Rond de Vecht en de Gageldijk is sprake van een hoge archeologische verwachting. Ruimtelijke autonome ontwikkelingen die gepland zijn vallen met name buiten deze gebieden, meer richting het hart van Overvecht. Hier is hooguit sprake van een archeologische verwachting, maar is een vergunning tot 1.000 m² niet noodzakelijk. De verwachting is dan ook dat de archeologische waarden in de autonome ontwikkeling niet in het geding komen.

Cultuurhistorie

In Overvecht is sprake van een potentieel nieuw gemeentelijk monument: voor station Overvecht is recent (31 augustus 2023) het voornemen tot aanwijzen gestart. De autonome ontwikkelingen die in het planMER worden beschouwd hebben naar verwachting zeer beperkt effect op de cultuurhistorische waarden van Overvecht. Een autonome ontwikkeling, de watertoren, is echter rijksmonument. Voor de herbestemming van de watertoren, en de directe omgeving hiervan, is

geen cultuurhistorisch onderzoek achterhaald. De impact op de cultuurhistorische waarde is binnen dit planMER zodoende niet in beeld.

6.9.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op archeologie en cultuurhistorie zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.50 Beoordeling archeologie en cultuurhistorie

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Archeologie	Behoud archeologische waarden	-	-
Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	0	0

6.9.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Archeologie

De bouw van 7.000 woningen zal binnen alternatief 1 deels plaatsvinden in gebieden met een archeologische verwachting. Dit heeft een negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie (-). Wel blijven de ontwikkelingen buiten gebieden met een hoge archeologische verwachting.

Cultuurhistorie

Zoals in de referentiesituatie omschreven is Overvecht rijk aan cultuurhistorische waarden. In alternatief 1 wordt Overvecht gebundeld verdicht. De uitgangspuntennotitie voor de omgevingsvisie leest voor dat waardevolle bestaande cultuurhistorische structuren en elementen in Overvecht benut worden. Er wordt verder niet toegelicht hoe cultuurhistorische waarden beter zichtbaar of herkenbaar worden.

De HOV-as, die in alternatief 1 gerealiseerd moet worden, kan mogelijk effect hebben op de inrichting van de Carnegiedreef. De groene Carnegiedreef is in de Erfgoednota opgenomen als waardevol omschreven groene ‘parkway’. Eventuele verwijdering van het groen, om plaats te maken voor de HOV-lijn naast de autoweg, zou deze waarde aantasten. De verwachting is echter dat de huidige autoweg hier gebruikt kan worden als HOV-strook, omdat er in onderzoeksalternatief 1 geen autoverkeer meer over de Carnegiedreef rijdt.

Binnen dit onderzoeksalternatief is niet op voorhand te verwachten (of uit te sluiten) dat waardevolle cultuurhistorische elementen worden aangetast. De informatie over de ruimtelijke invulling van dit alternatief heeft op het detailniveau van de omgevingsvisie onvoldoende concrete informatie om hier een uitspraak over te doen. Om die reden wordt het effect van alternatief 1 beoordeeld als neutraal (0).

6.9.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Archeologie

De bouw van 7.000 woningen zal binnen alternatief 2 deels plaatsvinden in gebieden met een archeologische verwachting. Dit heeft een negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie (-). Wel blijven de ontwikkelingen buiten gebieden met een hoge archeologische verwachting.

Cultuurhistorie

Zoals in de referentiesituatie omschreven is Overvecht rijk aan cultuurhistorische waarden. In alternatief 1 wordt Overvecht gespreid verdicht. De uitgangspuntennotitie voor de omgevingsvisie leest voor dat waardevolle bestaande cultuurhistorische structuren en elementen in Overvecht benut worden. Er wordt verder niet toegelicht hoe cultuurhistorische waarden beter zichtbaar of herkenbaar worden.

Binnen dit onderzoeksalternatief is niet op voorhand te verwachten (of uit te sluiten) dat waardevolle cultuurhistorische elementen worden aangetast. De informatie over de ruimtelijke invulling van dit alternatief heeft op het detailniveau van de omgevingsvisie onvoldoende concrete informatie om hier een uitspraak over te doen. Om die reden wordt het effect van alternatief 2 beoordeeld als neutraal (0).

6.9.4 Mitigerende maatregelen

Om eventuele aantasting van cultuurhistorische waarden te voorkomen, is het in acht nemen van de verschillende beschermingsregimes een belangrijke mitigerende maatregel. Door bestaande waarden als ontwerpuitgangspunt te nemen kunnen ruimtelijke ontwerpen ook de aanwezige cultuurhistorische waarden versterken.

6.10 Ruimtelijke kwaliteit

6.10.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema ruimtelijke kwaliteit.

Tabel 6.51 Beleidskader ruimtelijke kwaliteit

Beleidskader	Toelichting
Europees	
Europees Handvest voor de ruimtelijke ordening	Dit handvest beschrijft de visie van de EU op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en de maatregelen die genomen worden om de leefbaarheid en de duurzaamheid van Europa te verbeteren. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van Europa, de inrichting van de openbare ruimte en de bescherming van het cultureel erfgoed.
Europese Agenda Stad	De Europese Agenda Stad heeft als doel om de steden in Europa aantrekkelijker, duurzamer en veerkrachtiger te maken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van steden, de inrichting van de openbare ruimte en de betrokkenheid van burgers bij de ontwikkeling van steden.

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	De Nationale Omgevingsvisie beschrijft de visie van de rijksoverheid op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en de maatregelen die genomen worden om Nederland leefbaar en aantrekkelijk te maken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van Nederland, de inrichting van de openbare ruimte en de bescherming van het groen.
Erfgoedwet	De Erfgoedwet beschrijft het beleid van de rijksoverheid op het gebied van erfgoed en cultuurhistorisch erfgoed. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de bescherming van monumenten, archeologie en cultuurhistorisch landschap.
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	Dit beleidsstuk beschrijft de visie van de rijksoverheid op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van woningbouw, bedrijventerreinen, infrastructuur en groen.
Provinciaal	
Omgevingsvisie Utrecht 2050	Dit beleidsstuk beschrijft de visie van de provincie Utrecht op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en de maatregelen die genomen worden om de provincie leefbaar en aantrekkelijk te maken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van de provincie, de inrichting van de openbare ruimte en de bescherming van het groen. Onder
Erfgoednota Utrecht	De Erfgoednota beschrijft het erfgoedbeleid van de provincie Utrecht. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de bescherming van monumenten, archeologie en cultuurhistorisch landschap.
Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie	Dit beleidsstuk beschrijft de visie van de provincie Utrecht op de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van woningbouw, bedrijventerreinen en infrastructuur.
Gemeentelijk	
Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte	De Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (KOR) van de gemeente Utrecht beschrijft de visie en de maatregelen die genomen worden om de openbare ruimte in de stad te verbeteren. Het doel van de Kadernota is om de openbare ruimte in de stad aantrekkelijker, veiliger en duurzamer te maken. De nota beschrijft de kwaliteitscriteria voor de openbare ruimte in de stad, zoals de inrichting van straten, pleinen, parken en groenstroken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de toegankelijkheid, de belevingswaarde en de veiligheid van de openbare ruimte. De Kadernota beschrijft ook de maatregelen die genomen worden om de openbare ruimte te verbeteren. Hierbij wordt onder andere gekeken naar het verbeteren van de verlichting, het vergroenen van de stad en het verminderen van zwerfafval. Daarnaast beschrijft de Kadernota ook de rol van de gemeente en de samenwerking met bewoners en andere partners bij het verbeteren van de openbare ruimte.
Ruimtelijke strategie Utrecht (RSU)	De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is een visiedocument dat de lange termijn visie en ambities voor de ruimtelijke ontwikkeling van de regio Utrecht beschrijft. De RSU zet de belangrijkste ruimtelijke kwaliteiten op een rij: • Rijke historie en erfgoed

Beleidskader	Toelichting
	• Compacte stad te midden van diverse landschappen • Knooppunt in nationaal netwerk • Hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau • Een grote stad met een menselijke maat, een stad voor iedereen
Erfgoednota	De Erfgoednota beschrijft het erfgoedbeleid van de gemeente Utrecht. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de bescherming van monumenten, archeologie en cultuurhistorisch landschap.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.52 Toetsingskader ruimtelijke kwaliteit

Indicator	++	+	0	-	--
Structuur	De belevingswaarde van de structuur neemt sterk toe	De belevingswaarde van de structuur neemt toe	De belevingswaarde van de structuur blijft gelijk	De belevingswaarde van de structuur neemt af	De belevingswaarde van de structuur neemt sterk af
Identiteit	De belevingswaarde van de identiteit neemt sterk toe	De belevingswaarde van de identiteit neemt toe	De belevingswaarde van de identiteit blijft gelijk	De belevingswaarde van de identiteit neemt af	De belevingswaarde van de identiteit neemt sterk af
Herkenbaarheid	De belevingswaarde van de herkenbaarheid neemt sterk toe	De belevingswaarde van de herkenbaarheid neemt toe	De belevingswaarde van de herkenbaarheid blijft gelijk	De belevingswaarde van de herkenbaarheid neemt af	De belevingswaarde van de herkenbaarheid neemt sterk af
Samenhang	De samenhang in Overvecht neemt sterk toe	De samenhang in Overvecht neemt toe	De samenhang in Overvecht blijft gelijk	De samenhang in Overvecht neemt af	De samenhang in Overvecht neemt sterk af
Diversiteit aan functies en aanbod	De diversiteit aan functies en aanbod neemt sterk toe	De diversiteit aan functies en aanbod neemt toe	De diversiteit aan functies en aanbod blijft gelijk	De diversiteit aan functies en aanbod neemt af	De diversiteit aan functies en aanbod neemt sterk af
Bruikbaarheid	De bruikbaarheid van functies in Overvecht neemt sterk toe	De bruikbaarheid van functies in Overvecht neemt toe	De bruikbaarheid van functies in Overvecht blijft gelijk	De bruikbaarheid van functies in Overvecht neemt af	De bruikbaarheid van functies in Overvecht neemt sterk af

6.10.2 Omschrijving referentiesituatie

6.10.2.1 Huidige situatie

Belevingswaarde

Structuur
Overvecht is opgebouwd uit buurten in een groen raamwerk. Het raamwerk takt aan op de hoofdstructuur van de stad. In het zuidwesten sluit het raamwerk aan op de Vechtzoom en in het noordoosten op het Noorderpark. Fysieke verbindingen naar deze groene gebieden zijn voor deze relaties zeer belangrijk. Met name de noordelijke randweg vormt een barrière voor recreanten. Het raamwerk heeft niet één beeldmerk, maar bestaat uit verschillende onderdelen.

De buurten liggen in het raamwerk. Wonen is de hoofdfunctie binnen de buurten. In Overvecht is het wonen opgedeeld volgens het principe laagbouw, middelhoog en hoogbouw. De laagbouw woningen bestaan uit eengezinswoningen en de middel- en hoogbouw bestaat uit appartementen. De opzet van de buurten is verschillend in de verschillende onderdelen van Overvecht. Er is een onderscheid te maken tussen Overvecht-Zuid, Overvecht-Noord en de Klopvaartbuurt. Deze gebieden hebben allen een samenhangende structuur.

Overvecht-Zuid bestaat uit zeven buurten rond Park de Watertoren. Onderling worden de buurten van elkaar gescheiden door brede parkstroken (groene voegen).
De buurten van Overvecht-Zuid hebben allemaal eenzelfde opbouw en zijn als “stempels” herhaald. Elk woonbuurtje is als het ware een “stempel”, die ligt in het groene raamwerk. De hoofdopzet is steeds hetzelfde, maar de invulling varieert per stempel.

Overvecht-Noord bestaat uit drie relatief grote buurten rond Park de Gagel. De bebouwing in Overvecht-Noord is gesitueerd langs belangrijke structuren in de buurt. Hierbij is de ringweg een belangrijke weg die alle buurten aan elkaar rijgt. Deze ringweg loopt dwars door de rechtlijnige structuur van de buurten heen waardoor hier specifieke ruimtes ontstaan. Langs de ringweg bevindt zich veel middelhoogbouw en verschillende voorzieningen zoals winkelcentra De Klop en Gagelhof. Ook de hoogbouw is gesitueerd langs lijnen (in dit geval op wijkniveau), zoals bijvoorbeeld de twee zorgcomplexen langs het Vechtzoompark. Verder hebben de drie buurten een eigen opzet.

De Klopvaartbuurt maakt officieel geen deel uit van Overvecht en is ook pas later gerealiseerd. De relatief smalle strook tussen de Klopvaart en de Franciscusdreef is op een eenduidige wijze opgezet. De bebouwing staat in tegenstelling tot Overvecht-Zuid en –Noord in de richting van de Klopvaart (en deels de Franciscusdreef). De langgerekte structuur van de buurt heeft er ook voor gezorgd dat de onderdelen van de buurten een langgerekte structuur hebben. Langs de Franciscusdreef ligt de hogere bebouwing.

Identiteit
De woonwijk Overvecht is opgezet als een moderne tuinstad volgens het principe van de open stedenbouw. Dit betekent dat de woonwijk niet zoals grote delen van Utrecht bestaat uit bouwblokken met woningen gescheiden door woonstraten en duidelijk afgebakende parken. In Overvecht bestaat de bebouwing uit stroken bebouwing die op allerlei manieren in de ruimte is geplaatst. Het groen is niet beperkt tot parken maar omringt de bebouwing.

Overvecht is opgebouwd uit buurten in een groen raamwerk. Het raamwerk is de belangrijkste hoofdstructuur van Overvecht. Dit raamwerk bestaat niet alleen uit groene functies zoals parken en plantsoenen, maar ook hoofdwegen en voorzieningenclusters maken onderdeel uit van het raamwerk. Deze wegen en voorzieningen worden omgeven door groen en geven daarmee Overvecht een eigen identiteit. Het raamwerk is de belangrijkste publieke ruimte van de wijk. Dit is de plaats waar mensen elkaar ontmoeten tijdens het recreëren, het winkelen en het bezoeken van verschillende voorzieningen. Het raamwerk zorgt voor de samenhang binnen de wijk. Het is een fijnmazig netwerk dat zich over de gehele wijk vertakt. Het groen is daardoor nooit ver weg. Doordat in het groen ook hoofdwegen en voorzieningen liggen is de afbakening van het raamwerk niet zo helder als bij een traditioneel stadspark met een hek eromheen. Ook de begrenzing tussen het raamwerk en de buurten is geen harde lijn, maar een rustige overgang van park, naar buurtplantsoen, naar achtertuin.

Overvecht wordt gekenmerkt door veel naoorlogse hoogbouw. In grote delen van de wijk staat deze hoogbouw met plinten die worden gebruikt voor de bovengelegen woonfuncties: garageboxen of schuren. Deze anonieme wanden zijn kenmerkend, maar beperken ook de identiteit van de wijk. Wat de identiteit van de wijk versterkt is de samenhang van de straatnamen: alle straatnamen in Overvecht eindigen op -dreef. Dit geeft de wijk meer eenheid. Overvecht wordt daarnaast gekenmerkt door de landschappelijke- en sociale identiteit van de wijk. De wijk is rijk aan groen en kent meerdere parken die allen een eigen stijl hebben. Zo bestaat het Vechtzoompark uit natuurlijke beplanting, zijn in Park de Watertoren fraaie waterpartijen te vinden en zijn in Park de Gagel drie verschillende tuinen te ontdekken. De sociale identiteit van Overvecht wordt gekenmerkt door haar diverse bevolking. Overvecht is een wijk waarin verschillende leeftijdsgroepen relatief evenredig verdeeld zijn en waar een mix van autochtone Utrechters wonen en Utrechters met een westerse en niet-westerse migratieachtergrond wonen.

Herkenbaarheid
Zoals eerder benoemd is de structuur van Overvecht kenmerkend voor de periode waarin de wijk werd gerealiseerd. Als naoorlogse hoogbouwwijk kent Overvecht veel gelijkenissen met Kanaleneiland, in het zuidwesten van Utrecht. De aanwezigheid van drie forten die behoren tot de Hollandsche Waterlinie geven Overvecht iets unieks, wat de wijk herkenbaar maakt en onderscheidt van bijvoorbeeld Kanaleneiland. Ook de aspecten die de structuur van Overvecht maken dragen bij aan de herkenbaarheid van de wijk: de weg- en groenstructuur, het landschap en de heldere stedenbouwkundige verkaveling.

Gebruikerswaarde
Samenhang
Doordat de wijk grotendeels is gerealiseerd tussen 1960 en 1980 is de samenhang in de bebouwing redelijk sterk. Waar tussen de jaren ’60 en ’70 met name hoogbouw werd gerealiseerd, zijn tijdens de ’70 en ’80 ook gestapelde woningen en eengezinswoningen in twee lagen in een halfopen stedenbouwkundige verkavelingsopzet gebouwd. De bouwtypologie is hierbij het grootste verschil, qua ontwerp kennen de hoogbouw en laagbouw sobere detaillering en materialisatie. De samenhang is dus aanwezig, maar niet dermate sterk dat er in heel Overvecht

strikt welstandsbeleid is. Enkel het lint van de Gageldijk is aangewezen als gebied zonder open welstandsbeleid. De gemeente heeft vastgesteld dat in de huidige situatie meer herkenbaarheid, veiligheid en oriëntatie is gewenst in de openbare ruimte.

Diversiteit aan functies en aanbod
Voorzieningen voor de wijk en de stad zijn, volgens de principes van functiescheiding, zo veel mogelijk geclusterd. Het grote winkelcentrum Overvecht Centrum, het Bedrijvengebied Overvecht met schaatsbaan De Vechtse Banen in het noordwesten van de wijk zijn voorbeelden van geclusterde voorzieningen die een eigen, herkenbare plek in de wijk hebben. Naast Overvecht Centrum zijn er buurtwinkelcentra voor alle primaire voorzieningen.

De buurtvoorzieningen (scholen, kerken en dergelijke) liggen verspreid over de buurten (Overvecht Noord) en in het raamwerk (Overvecht Zuid). Het gaat veelal om kleinschalige gebouwen van één of twee lagen met buitenruimte rondom. De zorgcomplexen zijn over het algemeen grote complexen, veelal met een hoogbouw deel. Deze liggen allemaal aan de rand van de buurten en grenzen aan het raamwerk.

In het raamwerk verspreid liggen verschillende voorzieningenclusters zoals scholen, kerken en recreatieve voorzieningen. Deze functies zorgen voor levendigheid in het raamwerk. In het verleden is daarnaast op verschillende plaatsen in het raamwerk bebouwing toegevoegd die de verbindende functie van het raamwerk doorbreekt en die geen publieke functie heeft. Deze bebouwing verstoort het functioneren van het raamwerk. Ook is het gewenst dat het huidige groen dat in de raamwerken ligt meer divers wordt ingericht.

Omdat Overvecht een naoorlogse wijk is, is de wijkgedachte sterk aanwezig. Dit betekent dat de belangrijkste voorzieningen oploopafstand liggen .

Bruikbaarheid
Overvecht wordt gekenmerkt door veel naoorlogse hoogbouw en de ruime opzet van de wijk. De ruime opzet, met daartussen veelal grote grasvelden, beperkt de bruikbaarheid van de wijk: een groot deel van de oppervlakte van de wijk heeft geen duidelijke functie. Het voornaamste deel van de oppervlakte dat beperkt functie kent zijn de grote grasplantsoenen, die tussen bebouwing en wegen liggen. Door hun ligging en monotone uitstraling kan hier maar beperkt gebruik van worden gemaakt.

6.10.2.2 Autonome ontwikkeling

Belevingswaarde
Structuur
De autonome ontwikkelingen in Overvecht hebben geen negatieve impact op de structuur van de wijk. Zo wordt de wegenstructuur behouden. Wel wordt de functie van enkele wegen aangepast. Dit worden in de autonome situatie fietsstraten. Het groen in de wijk wordt op verschillende plekken versterkt en aangevuld. Ook worden wegen versmald om meer ruimte te maken voor groen in Overvecht.

Identiteit
De verwachting is dat in de autonome ontwikkeling geen tot zeer weinig veranderingen plaatsvinden die impact hebben op de identiteit van Overvecht. De landschappelijke identiteit blijft naar verwachting ongemoeid, mogelijk wordt de functie van de parken versterkt onder de Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030. De sociale identiteit van Overvecht kan, onder het programma Samen voor Overvecht, wel versterken in de autonome ontwikkeling.

Herkenbaarheid
In het onderdeel cultuurhistorie is eerder benoemd dat de cultuurhistorische waarden goed bewaard blijven, als gevolg van het beschermingsregime van de rijksoverheid en gemeente Utrecht. Dit is goed voor de objecten die Overvecht herkenbaar maken: naast de forten ook de watertoren en de onlangs tot gemeentelijk monument benoemde experimentele flats.

Gebruikerswaarde
Samenhang
De zes autonome ontwikkelingen die zijn beschouwd hebben naar verwachting een positief effect op de samenhang in de wijk. Deze vinden met name plaats in de bestaande stempels. De aandacht die bij de ontwikkelingen is voor het functioneel inrichten van het groen en de verharde openbare ruimte zorgen ervoor dat een eenduidiger beeld ontstaat dan in de huidige situatie.

De renovatie van bestaande woningen en sloop-nieuwbouw in Overvecht kan de samenhang van de wijk negatief beïnvloeden. Hierdoor zal de impact op waardevolle bebouwing beperkt zijn. Op de Gageldijk, waar wel welstandsbeleid geldt, zijn er geen ingrijpende veranderingen gepland voor de bebouwing.

Diversiteit aan functies en aanbod
In Overvecht zijn er verschillende initiatieven die de diversiteit aan functies en het aanbod hiervan kunnen vergroten. Veel van deze initiatieven bevinden zich echter nog in de beginfase en worden daarom niet als volledige autonome ontwikkeling beschouwd. Op sommige plekken zal de openbare ruimte worden heringericht om deze bruikbaarder te maken. Ook wordt gemeentelijk vastgoed herontwikkeld en wordt het gebied Overvecht Centrum integraal herontwikkeld via het Masterplan Overvecht Centrum. Hoewel deze ontwikkelingen vanuit MER-optiek nog geen autonome ontwikkeling zijn, maar als raakvlakproject, worden ze wel als belangrijk gezien voor de functionaliteit van Overvecht.

Bruikbaarheid
De bruikbaarheid van Overvecht ontwikkelt zich positief in de autonome ontwikkeling. Ten opzichte van de huidige situatie ontwikkelen monotone groene en verharde gebieden zich, waarbij aandacht is voor de functionaliteit van de openbare ruimte. Dankzij initiatieven zoals De Mix Utrecht, Het Groene Lint en de Ivoordreef, wordt naast nieuwe woningen ook gezorgd voor beter bruikbare openbare ruimte. Zo worden bij De Mix en de Ivoordreef de pleinen opnieuw ingericht

en vergroend. Het groen in de wijk wordt daarnaast beter bruikbaar en beleefbaar onder de Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030.

6.10.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op ruimtelijke kwaliteit zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.53 Beoordeling ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Belevingswaarde	Structuur	0	-
	Identiteit	+	+
	Herkenbaarheid	0	0
Gebruikswaarde	Samenhang	+	0
	Diversiteit aan functies en aanbod	++	+
	Bruikbaarheid	+	+

6.10.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Belevingswaarde

Structuur

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om de hoofdgroenstructuur te versterken. Daarnaast worden ruimtelijke structuren zoals wegen en wandelroutes verbeterd. Waardevolle bestaande (cultuurhistorische) structuren en elementen worden benut, zoals de wijkring in Overvecht-Noord en de molenwieken in Overvecht-Zuid. Ook lopen onder de omgevingsvisie de landschappelijke structuren vanuit het Noorderpark door tot aan de Vecht. Als gevolg hiervan neemt de belevingswaarde van de structuur toe. De structuur van Overvecht ontwikkelt zich in alternatief 1 richting meer gebundelde verdichting. De bestaande structuur wordt daarmee aangetast, doordat de wijk grotere verschillen gaat kennen in stedelijkheid: de gebieden waar verdicht wordt zullen meer hoogstedelijk aanvoelen dan de gebieden op grotere afstand van de centrale HOV-as. Op andere plekken blijft de structuur echter behouden, omdat hier niet verdicht wordt. Het wisselend beeld van effecten zorgt ervoor dat het effect van de omgevingsvisie in alternatief 1 als neutraal wordt beoordeeld (0).

Identiteit

De omgevingsvisie benoemt onder ‘Compact Overvecht’ dat een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk moet worden gerealiseerd. Hierbij wordt echter geen invulling gegeven aan de identiteit van Overvecht als wijk ten opzichte van andere Utrechtse wijken. De gemeente doet ook een uitspraak over het verlevendigen van plinten. In de referentiesituatie kent Overvecht veel anonieme plinten. Dit kan leiden tot een sterkere identiteit. Het gebundeld verdichten van de wijk heeft mogelijk een positief effect op de identiteit van de wijk. De verschillen tussen gebieden in de wijk worden immers

groter. Dit past bij de ambitie om buurten een eigen karakter te geven. Al met al wordt een positief effect ten opzichte van de referentiesituatie verwacht (+).

Herkenbaarheid
In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om iedere buurt een eigen herkenbaar karakter te geven. Ook de herkenbaarheid van de parken moet toenemen. Hoe dit wordt gedaan wordt niet nader toegelicht. De herkenbaarheid blijft naar verwachting gelijk (0). Alternatief 1 wijkt in de effectbeoordeling niet af van alternatief 2. In het programma voor de onderzoeksalternatieven, waar eventueel onderscheid tussen alternatief 1 en alternatief 2 wordt gedefinieerd, worden namelijk geen verschillen gedefinieerd die impact hebben op de herkenbaarheid van Overvecht. De neutrale beoordeling is om die reden hetzelfde.

Gebruikerswaarde
Samenhang
Onder de omgevingsvisie moet de gebruikerswaarde van Overvecht toenemen door een verbeterde samenhang van de wijk. Hiertoe worden pleinen en groene hoven toegevoegd en wordt, met name in alternatief 1, het aantal doorsnijdingen verminderd. In alternatief 1 worden met knips ingegrepen in de bestaande verkeersstructuur. Dit heeft naar verwachting een positief effect (+).

Diversiteit aan functies en aanbod
In de omgevingsvisie wordt de voorwaarde genoemd dat waar woningen bijkomen, ook (maatschappelijk en culturele) voorzieningen moeten komen. De gemeente legt hierbij de nadruk op goed bereikbare plekken en in de buurt van het station: gebieden die nu al een hogere dichtheid kennen. Dit maakt dat alternatief 1 zeer goed aansluit op dit ontwikkelprincipe. In alternatief 1 neemt de diversiteit en functies naar verwachting sterk toe (++).

Bruikbaarheid
In de huidige situatie kent Overvecht veel groen dat niet geschikt is voor spelen, bewegen en ontmoeten. In de autonome ontwikkeling verbetert dit echter wel. Onder de omgevingsvisie wordt echter een grotere stap verwacht. De gemeente Utrecht wil aantrekkelijkere openbare ruimten creëren die uitnodigen tot spelen bewegen en ontmoeten. Ook worden meer gezonde en duurzame manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen, aangemoedigd. Dit zorgt ervoor dat meer bruikbare ruimte overblijft voor bijvoorbeeld groen. Groen moet gebruikt kunnen worden voor ommetjes door de wijk, recreatie en de stedelijke sportopgave. Ook het transformeren van de Brailledreef/Einsteindreef naar een stadsboulevard vergroot de bruikbaarheid van de openbare ruimte en geeft een kwaliteitsimpuls. Alternatief 1 wijkt in de effectbeoordeling niet af van alternatief 2. In het programma voor de onderzoeksalternatieven, waar eventueel onderscheid tussen alternatief 1 en alternatief 2 wordt gedefinieerd, worden namelijk geen verschillen gedefinieerd die impact hebben op de bruikbaarheid van Overvecht. De positieve beoordeling (+) is om die reden hetzelfde.

6.10.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Belevingswaarde

Structuur

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om de hoofdgroenstructuur te versterken. Daarnaast worden ruimtelijke structuren zoals wegen en wandelroutes verbeterd. Waardevolle bestaande (cultuurhistorische) structuren en elementen worden benut, zoals de wijkring in Overvecht-Noord en de molenwieken in Overvecht-Zuid. Ook lopen onder de omgevingsvisie de landschappelijke structuren vanuit het Noorderpark door tot aan de Vecht. Als gevolg hiervan neemt de belevingswaarde van de structuur toe. In alternatief 2 wordt gespreid verdicht. Dit betekent dat de totale toename van het aantal woningen gelijkmatig door Overvecht wordt toegevoegd. Hiermee worden in meer buurten ingrepen gedaan, wat effect kan hebben op de structuur van Overvecht. Het effect van de omgevingsvisie in alternatief 2 op de structuur van Overvecht is naar verwachting negatief ten opzichte van de referentiesituatie (-).

Identiteit

De omgevingsvisie benoemt onder ‘Compact Overvecht’ dat een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk moet worden gerealiseerd. Hierbij wordt echter geen invulling gegeven aan de identiteit van Overvecht als wijk ten opzichte van andere Utrechtse wijken. De gemeente doet ook een uitspraak over het verlevendigen van plinten. In de referentiesituatie kent Overvecht veel anonieme plinten. Ook doet het gespreid verdichten van de wijk, waarbij de toe te voegen woningen gelijkmatig over Overvecht worden gespreid, geen afbreuk aan de bestaande identiteit. Het verwachte effect van alternatief 2 is positief ten opzichte van de referentiesituatie (+).

Herkenbaarheid

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om iedere buurt een eigen herkenbaar karakter te geven. Ook de herkenbaarheid van de parken moet toenemen. Hoe dit wordt gedaan wordt niet nader toegelicht. De herkenbaarheid blijft naar verwachting gelijk (0). Alternatief 2 wijkt in de effectbeoordeling niet af van alternatief 1. In het programma voor de onderzoeksalternatieven, waar eventueel onderscheid tussen alternatief 2 en alternatief 1 wordt gedefinieerd, worden namelijk geen verschillen gedefinieerd die impact hebben op de herkenbaarheid van Overvecht. De neutrale beoordeling is om die reden hetzelfde.

Gebruikerswaarde

Samenhang

Onder de omgevingsvisie moet de gebruikerswaarde van Overvecht toenemen door een verbeterde samenhang van de wijk. Hiertoe worden pleinen en groene hoven toegevoegd. In alternatief 2 blijft de verkeersstructuur behouden, waardoor de ruimtelijke samenhang in mindere mate verbeterd kan worden. Naar verwacht treedt beperkt effect op (0).

Diversiteit aan functies en aanbod

In de omgevingsvisie wordt de voorwaarde genoemd dat waar woningen bijkomen, ook (maatschappelijk en culturele) voorzieningen moeten komen. De gemeente legt hierbij de nadruk

op goed bereikbare plekken en in de buurt van het station: gebieden die nu al een hogere dichtheid kennen. Bij de ontwikkeling van alternatief 2, waar de verdichting van Overvecht verspreid door de wijk plaatsvindt, ligt de nadruk minder op het stationsgebied, Overvecht Centrum en de HOV-as. In alternatief 2 zal de diversiteit aan functies en aanbod wel toenemen, maar minder sterk dan in alternatief 1. Om die reden is sprake een positief effect (+).

Bruikbaarheid
In de huidige situatie kent Overvecht veel groen dat niet geschikt is voor spelen, bewegen en ontmoeten. In de autonome ontwikkeling verbetert dit echter wel. Onder de omgevingsvisie wordt echter een grotere stap verwacht. De gemeente Utrecht spreekt de ambitie uit om aantrekkelijke openbare ruimten te creëren die uitnodigen tot spelen bewegen en ontmoeten. Ook worden meer gezonde en duurzame manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen, aangemoedigd. Dit zorgt ervoor dat meer bruikbare ruimte overblijft voor bijvoorbeeld groen. Groen moet gebruikt kunnen worden voor ommetjes door de wijk, recreatie en de stedelijke sportopgave. Ook het transformeren van de Brailledreef/Einsteindreef naar een stadsboulevard vergroot de bruikbaarheid van de openbare ruimte en geeft een kwaliteitsimpuls. Alternatief 2 wijkt in de effectbeoordeling niet af van alternatief 1. De positieve beoordeling (+) is om die reden hetzelfde.

6.10.4 Mitigerende maatregelen
Indien wordt gekozen voor een gespreide verdichting, zoals in onderzoeksalternatief 2, dan dient expliciet aandacht te worden gegeven aan het inpassen van woningen binnen de bestaande structuren van de wijk. Doordat in dit onderzoeksalternatief in principe binnen alle buurten verdicht wordt met een relatief lage verdichtingsgraad, is de kans dat de bestaande structuur wordt aangetast aanwezig. Hierbij kan worden gedacht aan meer optoppen bij bestaande hoogbouw, in plaats van verdichten met grondgebonden woningen buiten de bestaande bebouwingsstructuur.

6.11 Energie
6.11.1 Beleid en toetsingskader
Beleidskader
In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema energie.

Tabel 6.54 Beleidskader energietransitie

Beleidskader	Toelichting
Europees	
Europese Green Deal	De Europese Green Deal heeft als doel om Europa tegen 2050 klimaatneutraal te maken en om de economie te verduurzamen. Hierbij wordt gekeken naar verschillende sectoren, zoals energie, transport, landbouw en gebouwen.
Europese Energie Unie	De Europese Energie Unie heeft als doel om de energievoorziening in Europa veilig, duurzaam en betaalbaar te maken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere energie-efficiëntie, hernieuwbare energie en energiezekerheid.

Beleidskader	Toelichting
Europese Richtlijn Hernieuwbare Energie	Deze richtlijn heeft als doel om het aandeel van hernieuwbare energie in Europa te vergroten. Hierbij worden doelstellingen gesteld voor het aandeel van hernieuwbare energie in de energievoorziening van de EU-landen.
Europese Richtlijn Energie-Efficiëntie	Deze richtlijn heeft als doel om het energieverbruik in Europa te verminderen. Hierbij worden doelstellingen gesteld voor het verminderen van het energieverbruik in gebouwen, transport en industrie.
Europees Emissiehandelssysteem (ETS)	Het ETS is een Europees systeem om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Hierbij wordt gehandeld in emissierechten, die bedrijven kunnen kopen om hun uitstoot te verminderen.
Nationaal	
Klimaatakkoord	Het Klimaatakkoord heeft als doel om de uitstoot van broeikasgassen in Nederland te verminderen en de doelstellingen uit het Klimaatakkoord van Parijs te behalen. Hierbij wordt gekeken naar verschillende sectoren, zoals woningen, bedrijven en mobiliteit.
Klimaat- en Energieverkenning 2020-2030	Dit document beschrijft de verwachte ontwikkelingen op het gebied van klimaat en energie in Nederland tot 2030. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de energieproductie, het energieverbruik en de CO2-uitstoot.
Klimaatwet	De Nederlandse klimaatdoelen zijn vastgelegd in de nationale Klimaatwet. Behalve de klimaatdoelstellingen beschrijft de Klimaatwet ook het beleidskader rond de klimaatdoelstellingen. Deze wet biedt een kader voor de ontwikkeling van beleid gericht op het onomkeerbaar en stapsgewijs terugdringen van de emissies van broeikasgassen in Nederland, tot een niveau dat 95% lager ligt in 2050 dan in 1990, teneinde wereldwijde opwarming van de aarde en de verandering van het klimaat te beperken. Teneinde deze doelstelling voor 2050 te bereiken streven Onze Ministers die het aangaat naar een reductie van de emissies van broeikasgassen van 49% in 2030 en een volledige CO2-neutrale elektriciteitsproductie in 2050.
Nationaal Programma Regionale Energie Strategieën (NP RES)	Het NP RES heeft als doel om de regionale energietransitie te versnellen. Hierbij wordt samengewerkt met verschillende partners, waaronder provincies en gemeenten.
Nederlandse Energieagenda 2016-2020	Dit document beschrijft de visie van de rijksoverheid op het gebied van energie en klimaatverandering. Het doel is om in 2050 een CO2-neutrale samenleving te hebben.
Wet Voortgang Energietransitie (VET)	De VET heeft als doel om de energietransitie te versnellen en de overgang naar duurzame energie te stimuleren. Hierbij worden onder andere regels opgelegd aan bedrijven en huishoudens om de energie-efficiëntie te verbeteren en de CO2-uitstoot te verminderen.
Provinciaal	
Utrechtse Energievisie 2017-2020	Dit beleidsstuk beschrijft de visie van de provincie Utrecht op het gebied van energie en klimaatverandering. Het doel is om in 2040 een energieneutrale provincie te zijn.

Beleidskader	Toelichting
Uitvoeringsprogramma Energie 2019-2023	Dit document beschrijft de maatregelen die genomen worden om de doelstellingen uit de Utrechtse Energievisie te behalen. Hierbij wordt gekeken naar verschillende sectoren, zoals woningen, bedrijven en mobiliteit.
Provinciaal Milieubeleidsplan 2016-2020	Dit beleidsstuk beschrijft het milieubeleid van de provincie Utrecht. Hierbij wordt onder andere gekeken naar energiebesparing, duurzame energie en klimaatadaptatie.
Regionale Energiestrategie (RES)	De provincie Utrecht werkt samen met andere provincies en gemeenten aan het opstellen van een Regionale Energiestrategie. Hierbij wordt gekeken naar de mogelijkheden voor grootschalige duurzame energieopwekking in de regio.
Gemeentelijk	
Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	In de RSU 2040 wordt ingegaan op het opwekken van duurzame energie. Hier wordt benoemd dat het Noorderpark een zoekgebied is voor windenergie.
Transitievisie Warmte	Dit plan beschrijft de visie van de gemeente Utrecht op het gebied van warmte en de maatregelen die genomen worden om de stad te verduurzamen. Het doel is om de stad in 2040 aardgasvrij te maken.
Uitvoeringsprogramma aardgasvrij Overvecht-Noord	Overvecht-Noord is de eerste wijk in Utrecht die overstapt naar een duurzame manier van verwarmen. Hiervoor wordt een uitvoeringsprogramma aardgasvrij voorbereid. Het uitvoeringsprogramma gaat uit van uitbreiding van het bestaande stadsverwarmingsnet.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.55 Toetsingskader energietransitie

Indicator	++	+	0	-	--
Aandeel duurzame energie	Aandeel duurzame energie neemt sterk toe	Aandeel duurzame energie neemt toe	Aandeel duurzame energie blijft gelijk	Aandeel duurzame energie neemt af	Aandeel duurzame energie neemt sterk af
Totaal energieverbruik	Totaal energieverbruik daalt sterk	Totaal energieverbruik daalt	Energieverbruik blijft gelijk	Totaal energieverbruik stijgt	Totaal energieverbruik stijgt sterk

6.11.2 Omschrijving referentiesituatie

Om de huidige situatie en autonome ontwikkeling te beoordelen is gebruik gemaakt van verschillende bronnen, die worden benoemd in onderstaande paragrafen.

6.11.2.1 Huidige situatie

Aandeel duurzame energie

In het duurzaamheidsverslag van de gemeente Utrecht uit 2021 is te lezen dat 19% van de daken in Overvecht zonnepanelen heeft. Dit is in verhouding tot de rest van de gemeente laag: het Utrechtse gemiddelde ligt op 24%. Daarnaast heeft Overvecht, als gevolg van de vele hoogbouw

in de wijk, een relatief klein dakoppervlak per woning. Dit beperkt dus de hoeveelheid zonne-energie die op daken kan worden opgewekt per woning. Anderzijds is een groot deel van de woningen Overvecht aangesloten op stadswarmte. In 2021 betrof dit 67% (zie onderstaande figuur). Dit is een oorzaak dat het gasverbruik gemiddeld laag ligt in de wijk.

Onderwerp		Nederland	Utrecht	Wijk 03 Overvecht
Energie				
Gemiddeld elektriciteitsverbruik				
Gemiddeld elektriciteitsverbruik totaal	kWh	2 810	2 430	2 100
Naar woningtype				
Appartement	kWh	2 040	2 010	1 930
Tussenwoning	kWh	2 870	2 820	2 640
Hoekwoning	kWh	3 000	3 110	2 670
Twee-onder-één-kap-woning	kWh	3 370	3 880	3 490
Vrijstaande woning	kWh	4 200	4 990	5 040
Naar eigendom				
Huurwoning	kWh	2 140	2 100	1 930
Eigen woning	kWh	3 300	2 850	2 750
Gemiddeld aardgasverbruik				
Gemiddeld aardgasverbruik totaal	m^3	1 280	810	330
Naar woningtype				
Appartement	m^3	850	570	140
Tussenwoning	m^3	1 200	1 060	980
Hoekwoning	m^3	1 420	1 170	1 020
Twee-onder-één-kap-woning	m^3	1 670	1 310	1 340
Vrijstaande woning	m^3	2 220	1 980	2 650
Naar eigendom				
Huurwoning	m^3	990	660	230
Eigen woning	m^3	1 490	1 000	710
Percentage woningen met stadsverwarming	%	6,4	31,1	67,0

Figuur 6.60 Energieverbruik in Nederland, Utrecht en Overvecht in 2021 (bron: CBS)

Totaal energieverbruik

In 2022 was 66% van de ruim 17.000 woningen in Overvecht in bezit van een woningcorporatie. Dit is een relatief hoog aandeel van het aantal woningen. Er is geen openbare informatie beschikbaar over het energieverbruik in corporatiewoningen in Utrecht. Om toch een beeld te krijgen van het totale energieverbruik wordt het aardgas- en elektriciteitsgebruik van particuliere woningen in Overvecht afgezet tegen het aardgas- en elektriciteitsgebruik van particuliere

woningen in de gemeente Utrecht. Uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) blijkt dat in 2021 het aardgasgebruik in Overvecht gemiddeld 330 m^3 betrof. In heel Utrecht was dit gemiddeld 810 m^3. De gemiddelde elektriciteitslevering van particuliere woningen betrof in Overvecht gemiddeld 2.110 kWh. In heel Utrecht was dit gemiddeld 2.430 kWh. Het energieverbruik in Overvecht lijkt daarmee laag. Zoals eerder is benoemd is Overvecht voor een groot deel aangesloten op stadswarmte, ongeveer 11.410 van de 17.041 in 2021. Kleinverbruikers, veelal huishoudens, verbruikten in 2021 200.967 gigajoule (GJ) stadswarmte. Dit vertaalt zich naar ongeveer 17,6 gigajoule stadswarmte per aangesloten huishouden.

6.11.2.2 Autonome ontwikkeling

Aandeel duurzame energie

De gemeente Utrecht heeft een Transitievisie Warmte vastgesteld. Daaruit blijkt dat de buurten in Overvecht bij de eerste buurten van de gemeente horen die van het gas overstappen op een duurzaam alternatief (ingedeeld in ‘blok 1’; zie interactieve kaart met planning van de gemeente Utrecht).

Overvecht-Noord is de eerste wijk in Utrecht die overstapt naar een duurzame manier van verwarmen. De gemeente Utrecht heeft voor Overvecht-Noord een wijkuitvoeringsplan (WUP) opgesteld om dit deel van de wijk aardgasvrij te maken – dit zal het Uitvoeringsprogramma Aardgasvrij haan heten. Door APPM en CE Delft is onderzoek gedaan naar aardgasvrije technieken die in dit deel van de wijk toepasbaar zijn. Op basis van de nationale kosten en de beschikbaarheid van duurzame energiebronnen komen vier technieken in aanmerking voor Overvecht-Noord: de bodemwarmtepomp, de luchtwarmtepomp, het stadswarmtenet en een warmtenet op lokale bronnen. Een van deze lokale bronnen is de warmtepomp die is geïnstalleerd bij de RWZI. Deze wekt genoeg warmte op om 20.000 woningen te verwarmen. De warmtepomp is naar verwachting eind 2023 in werking.

Overvecht-Zuid is ook ingedeeld in ‘blok 1’. Hier wordt tot en met 2025 onderzoek gedaan naar de beste mogelijkheden om van het gas af te gaan. Daarna duurt het nog zo’n 8 jaar tot de hele buurt aardgasvrij is. Dan wordt ook voor Overvecht-Zuid een WUP opgesteld. Deze ontwikkelingen zorgen voor een stevige impuls voor het aandeel duurzame energie in Overvecht.

Er zijn weinig kansen voor grootschalige zonne-energie in Overvecht in de autonome ontwikkeling op daken van woningen. Dit komt door het beperkte dakoppervlak per woning (als gevolg van de hoogbouw). In de RSU wordt beschreven hoe de energievraag van de gemeente zich ontwikkelt en op welke wijze hieraan voldaan wordt. Hier worden ook oplossingsrichtingen omschreven om aan de energievraag te voldoen. Voor Overvecht betekent dit dat in Bedrijvengebied Overvecht zonne-energie wordt opgewekt op de daken van bedrijfsgebouwen. Ook de A27 bij Fort Blauwkapel wordt benoemd als kansrijk gebied voor zonne-energie. In de RSU is het Noorderpark aangewezen voor de aanleg van windturbines. Het Noorderpark ligt echter in UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies en deze waarden dienen niet aangetast te worden door ontwikkelingen. Overigens wordt voor die locatie ook onderzocht of het mogelijkheden biedt voor sportvoorzieningen.

Totaal energieverbruik

Zoals in de huidige situatie werd benoemd, is het aandeel corporatiebezit in Overvecht hoog. In 2028 dienen alle corporatiewoningen met een E, F of G-label uitgefaseerd te zijn. Voor Overvecht betekent dit dat bijna 15% van de woningen beter geïsoleerd dient te worden. Daarnaast heeft het kabinet de ambitie dat in 2030 in totaal één miljoen huurwoningen toekomstklaar geïsoleerd zijn. De Standaard voor woningisolatie geldt als referentie voor toekomstklaar. De Standaard geeft aan wanneer een woning voldoende geïsoleerd is zodat deze - voor wat betreft naoorlogse woningen - verwarmd kan worden met een temperatuur van 50 graden zonder dat de woning opnieuw aangepakt hoeft te worden. Dit betreft zowel de isolatie, kierdichting als ventilatie. De landelijke trends en verplichtingen zorgen naar verwachting dat het totale warmtevraag in Overvecht, als gevolg van verbeterde isolatie, zal afnemen.

6.11.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op energie zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.56 Beoordeling energietransitie

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Energietransitie	Aandeel duurzame energie	+	+
	Totaal energieverbruik	-	-

6.11.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Aandeel duurzame energie

Ongeveer 7% van de woningen die onder de omgevingsvisie worden gerealiseerd zijn grondgebonden in alternatief 1. Dit is een relatief klein deel van de woningen. Dit beperkt de hoeveelheid zon op dak die op de nieuwe woningen kan worden toegevoegd. Wel is het bij een hogere dichtheid van woningen eenvoudiger om gebruik te maken van collectieve energiesystemen, die relatief efficiënt zijn (denk bijvoorbeeld aan een open WKO-systeem). Ook kan Bedrijventerrein Overvecht nog een verschil maken in het kader van zonne-energie: dit deel van de wijk kent een groot plat dakoppervlak. Deze ontwikkelingen hebben naar verwachting een positief effect ten opzichte van de referentiesituatie (+). Wel moet worden opgemerkt dat in de ontwerp-omgevingsvisie geen ruimte is gereserveerd voor de opwekking van windenergie in het Noorderpark.

Totaal energieverbruik

Onder de plannen in de omgevingsvisie blijft het totale energieverbruik bij bestaande woningen naar verwachting gelijk. De bouw van 7.000 nieuwe woningen heeft echter wel een negatief effect: al deze woningen moeten worden verwarmd, huishoudelijke apparaten moeten worden voorzien van stroom, bewoners verplaatsen zich met auto’s en bussen, enzovoorts. Als alle woningen

volgens de huidige BENG-normen (bijna energieneutrale gebouwen) worden gebouwd is circa 9-10 MW aan vermogen (3 grote windmolens of 33 ha zonneveld) nodig buiten Overvecht. Als alle woningen energieneutraal worden gebouwd dan zijn dit 1 à 2 windmolens of 16 ha zonneveld).

In alternatief 1 wordt gebundeld verdicht. Dit betekent dat sprake is van een hogere verdichtingsgraad dan in alternatief 2. Bij hogere verdichting, en daarmee meer stapeling van woningen, wordt het moeilijker om energieneutraal te bouwen. Zo is er minder dakoppervlak beschikbaar om zonne-energie op te wekken. Dit betekent dat Overvecht voor een groter deel afhankelijk is van energie die buiten de wijk is opgewekt. Echter hebben appartementen gemiddeld genomen wel een lager energieverbruik ten opzichte van grondgebonden woningen. Er wordt geconcludeerd dat, ondanks bepaalde voordelen ten opzichte van onderzoeksalternatief 2, een negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie optreedt (-).

6.11.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Aandeel duurzame energie

Het aandeel duurzame energie neemt onder de omgevingsvisie sterk toe. De ambitie voor alle nieuwbouw is dat deze energieneutraal wordt uitgevoerd. Met een toename van 7.000 woningen op een wijk van ongeveer 16.000 woningen maakt dit een groot verschil. Daarnaast worden daken maximaal benut voor de opwekking van zonne-energie. Wel is het lastiger om collectieve energievoorzieningen als een WKO-systeem te realiseren bij grondgebonden woningen, waarvan er relatief veel zijn in alternatief 2. De verwachting is dat in alternatief 2 sprake is van een positief effect (+), omdat relatief veel zonne-energie per woning kan worden opgewekt en grondgebonden woningen eenvoudiger energieneutraal te bouwen zijn. Wel moet worden opgemerkt dat in de ontwerp-omgevingsvisie geen ruimte is gereserveerd voor de opwekking van windenergie in het Noorderpark.

Totaal energieverbruik

Onder de plannen in de omgevingsvisie blijft het totale energieverbruik bij bestaande woningen naar verwachting gelijk. Er worden namelijk geen uitspraken gedaan over het verbeteren van de isolatie van woningen of programma's die mensen bewuster maken van hun energieverbruik. De bouw van 7.000 nieuwe woningen heeft echter wel een negatief effect: al deze woningen moeten worden verwarmd, huishoudelijke apparaten moeten worden voorzien van stroom, bewoners verplaatsen zich met auto's en bussen, enzovoorts. Als alle woningen volgens de huidige BENG-normen (bijna energieneutrale gebouwen) worden gebouwd is circa 9-10 MW aan vermogen (3 grote windmolens of 33 ha zonneveld) nodig buiten Overvecht. Als alle woningen energieneutraal worden gebouwd dan zijn dit 1 à 2 windmolens of 16 ha zonneveld). Hier komt bij dat grondgebonden woningen, waarvan er relatief veel zijn voorzien in alternatief 2, over het algemeen een hoger energieverbruik kennen dan appartementen. Het effect van de onderzoeksalternatief 2 is zodoende negatief (-).

6.11.4 Mitigerende maatregelen

Om het totale energieverbruik van Overvecht te beperken is het realiseren van minder woningen een van de weinige concrete mitigerende maatregelen. Gedragsveranderingen in energieverbruik

hebben naar verwachting beperkt effect, aangezien het energieverbruik in Overvecht relatief laag is.

In de effectbeoordeling is geconstateerd dat Overvecht, om energieneutraal te zijn, 9-10 MW aan extra vermogen nodig heeft. Een mogelijke oplossing binnen de wijk is om in Overvecht zonnepanelen op de gevel te stimuleren. Door de vele hoogbouw in de wijk is beperkt dakoppervlak beschikbaar, maar is wel een groot geveloppervlak bruikbaar voor de opwekking van zonne-energie. Op die manier zou Overvecht mogelijk minder afhankelijk zijn van duurzame energie die buiten de wijk wordt opgewekt.

6.12 Circulariteit

6.12.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema circulariteit.

Tabel 6.57 Beleidskader circulariteit

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Nederland circulair in 2050	In 2030 moet Nederland 50% minder primaire grondstoffen gebruiken (mineralen, metalen en fossiel) en in 2050 moet Nederland volledig circulair zijn.
Grondstoffenakkoord	Het grondstoffenakkoord is een akkoord tussen de Rijksoverheid en andere partijen, waaronder overheden, bedrijven, vakbonden en milieuorganisaties met maatregelen om de circulaire transitie te versnellen.
Milieuprestatie gebouwen	De MilieuPrestatie Gebouwen (MPG) is bij elke aanvraag voor een omgevingsvergunning verplicht. De MPG geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden toegepast. Sinds 1 juli 2021 geldt een maximale Milieu Prestatie Gebouw (MPG) score van 0,80 voor nieuwbouwwoningen en kantoren (groter dan 100 m²). Dit wordt stapsgewijs aangepast tot een MPG van 0,5 in 2030. Met de invoering van de grenswaarde kan de MPG getoetst worden en zal naleving steeds beter gecontroleerd worden na aanvraag van een omgevingsvergunning.
Transitieagenda circulaire bouweconomie	De Transitieagenda circulaire bouweconomie zet in op het verder brengen van circulariteit in de bouw- en infrasector, met een strategie en concrete aanbevelingen.
Provinciaal	
Beleidsvisie circulaire samenleving 2050	De provincie Utrecht zet zich samen met anderen in de regio in om in 2050 volledig circulair te zijn. Als tussenstap zullen wij in 2030 het gebruik van primaire, abiotische grondstoffen in de provincie met 50% reduceren. Het gaat dan om: • Het reduceren van de winning van nieuwe abiotische grondstoffen (input) • Het optimaal (her)gebruiken en behouden van reeds beschikbare materialen en producten (R-ladder met focus op de hoogste treden) • Het voorkomen van afval (verlies)

Beleidskader	Toelichting
Toekomstbestendige Woningbouw	Toekomstbestendige Woningbouw is een overeenkomst tussen de provincie Utrecht, Metropoolregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland en Provincie Zuid-Holland om de duurzaamheidsambities makkelijker en tegen lagere kosten onderdeel te maken van de grote woningbouwopgave in Nederland. Voor circulariteit wordt hierbij gekeken naar de MPG-score van gebouwen. De MilieuPrestatie Gebouwen (MPG) is een indicator van de milieubelasting van de materialen in een gebouw. Een MPG-score is verplicht bij een omgevingsvergunning. Per 1 juli 2021 geldt een landelijke grenswaarde van maximaal 0,80 voor nieuwe woningen. Deze wordt de komende jaren stapsgewijs aangescherpt tot 0,50 in 2030. Op dit moment vindt er een verkenning plaats in hoeverre het sneller aanscherpen van de MPG-score mogelijk is (0,50 in 2025 en 0,20 in 2030).
Gemeentelijk	
Utrecht Circulair 2020-2023	De gemeente Utrecht werkt toe naar het doel om in 2050 100% circulair te zijn. De gemeente Utrecht omschrijft daarbij dat gaat het om een economie waarin grondstoffen worden hergebruikt en afval niet bestaat. Alle grondstoffen die er nu al binnen dat gebied zijn blijven er zoveel mogelijk en worden weer ingezet in dit gebied. Als een van de vijf hoofddoelen staat daarbij Utrecht stimuleert circulair gebiedsontwikkeling en circulair bouwen. Een MPG van 0 is het uiteindelijke doel bij circulaire nieuwbouw van woningen.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.58 Toetsingskader circulariteit

Indicator	++	+	0	-	--
Hergebruik bestaand materiaal	Het aandeel hergebruikt materiaal neemt sterk toe	Het aandeel hergebruikt materiaal neemt toe	Het aandeel hergebruikt materiaal blijft gelijk	Het aandeel hergebruikt materiaal neemt af	Het aandeel hergebruikt materiaal neemt sterk af

6.12.2 Omschrijving referentiesituatie

Om de huidige situatie en autonome ontwikkeling te beoordelen is gebruik gemaakt van verschillende bronnen, die worden benoemd in onderstaande paragrafen.

6.12.2.1 Huidige situatie

Hergebruik bestaand materiaal

Overvecht is grotendeels gerealiseerd tussen 1960 en 1980. Destijds was circulariteit geen thema waar bij de bouw van woningen en de aanleg van openbare ruimten in Nederland aandacht aan werd besteed. Tussen 2010 en nu is sprake geweest van veel renovatiewerkzaamheden in de wijk. Ook zijn nieuwbouwcomplexen gerealiseerd zoals in Vechtzoom-Zuid en de NPD-strook in

Overvecht Centrum. Ook hierbij was nog niet bijzonder veel aandacht voor circulariteit. Al met al is Overvecht anno 2023 voor grote delen niet opgebouwd met hergebruikt materiaal. Hier moet tegenover worden gezet dat veel materiaal in de wijk ruim 50 jaar is gebruikt, waarmee de inzet van nieuwe materialen is voorkomen.

6.12.2.2 Autonome ontwikkeling

Hergebruik bestaand materiaal

Nationaal, provinciaal en gemeentelijk beleid stelt als doel om in 2050 geheel circulair te zijn. Nederland wil in 2050 een circulaire economie hebben. De provincie Utrecht wil daarbij specifiek inzetten op het reduceren van de winning van nieuwe abiotische grondstoffen, het optimaal (her)gebruiken en behouden van reeds beschikbare materialen en producten en het voorkomen van afval. Ook vanuit de gemeente Utrecht is het doel om bestaande materialen in een gebied zoveel mogelijk weer opnieuw binnen dit gebied in te zetten. Daarbij heeft de gemeente als een van de hoofddoelen om circulaire gebiedsontwikkeling en circulair bouwen te stimuleren.

Voor nieuwbouw toetst de gemeente Utrecht de inzet op dit thema aan de hand van het Convenant toekomstbestendige woningbouw.

Circulariteit

Onderwerp	Indicator	Wettelijk	Brons [2]	Zilver [2]	Goud [2]
Circulariteit	**MPG-score**: versimpelde weergave LCA. Schaduwkosten in €/m2 BVO/jaar	0,8 (2021) 0,5 (2030)	0,75	0,50	0,20
	Massapercentage (%) van grondstoffen is non-virgin en/of biobased	Indirect in MPG	≥30	≥45	≥55

Figuur 6.61 Toetsingskader voor circulariteit uit het Convenant Toekomstbestendige Woningbouw

Naast de maatregelen vanuit het beleid is er een autonome ontwikkeling te zien dat de vraag naar bouwmaterialen verder zal groeien, vanwege wereldwijde economische en bevolkingsgroei. Dit geldt voor zowel primaire als secundaire materialen. Daarnaast zijn hergebruik en terugwinning uit reststromen verder ontwikkeld[13].

De autonome ontwikkelingen die in Overvecht plaatsvinden zorgen ervoor dat sloopmateriaal beschikbaar komt dat elders, mogelijk binnen Overvecht, toegepast kan worden.

[13] Global Material Resources Outlook to 2060 Economic drivers and environmental consequences, OECD (2018) highlights-global-material-resources-outlook-to-2060.pdf (oecd.org)

6.12.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op circulariteit zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.59 Beoordeling circulariteit

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	+	+

6.12.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Hergebruik bestaand materiaal

In alternatief 1 worden circa 1.150 tot 1.350 woningen gesloopt om Overvecht verder te verdichten. De sloop van deze woningen kan negatieve effecten met zich meebrengen in het kader van bijvoorbeeld CO2-uitstoot (dit is als indicator apart beoordeeld in paragraaf 5.13), maar biedt wel een kans voor het hergebruiken van materialen voor nieuwe bebouwing. Ook het vergroenen van de openbare ruimte kan ervoor zorgen dat verhardingen, in de vorm van tegels, stenen, asfalt, enzovoorts, beschikbaar komen om opnieuw toe te passen. In de omgevingsvisie wordt benoemd dat de gemeente tracht terughoudend te zijn met het slopen van gebouwen. Door nieuwbouw aanpasbaar en flexibel in gebruik te maken hoeft op langere termijn minder gesloopt te worden. Door het vrijkomen van herbruikbaar materiaal en door nieuwe gebouwen flexibel in gebruik te maken treedt naar verwachting een positief effect op ten opzichte van de referentiesituatie (+).

6.12.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Hergebruik bestaand materiaal

In alternatief 2 worden circa 1.350 tot 1.550 woningen gesloopt om Overvecht verder te verdichten. De sloop van deze woningen kan negatieve effecten met zich meebrengen in het kader van bijvoorbeeld CO2-uitstoot (dit is als indicator apart beoordeeld in paragraaf 5.13) maar biedt wel een kans voor het hergebruiken van materialen voor nieuwe bebouwing. Ook het vergroenen van de openbare ruimte kan ervoor zorgen dat verhardingen, in de vorm van tegels, stenen, asfalt, enzovoorts, beschikbaar komen om opnieuw toe te passen. In de omgevingsvisie wordt benoemd dat de gemeente tracht terughoudend te zijn met het slopen van gebouwen. Door nieuwbouw aanpasbaar en flexibel in gebruik te maken hoeft op langere termijn minder gesloopt te worden. Door het vrijkomen van herbruikbaar materiaal en door nieuwe gebouwen flexibel in gebruik te maken treedt naar verwachting een positief effect op ten opzichte van de referentiesituatie (+).

6.12.4 Mitigerende maatregelen

Ondanks dat in het kader van circulariteit, ten opzichte van de referentiesituatie, naar verwachting een positief effect optreedt, zijn toch mitigerende maatregelen te benoemen om het effect van sloopafval te mitigeren. Slopen en hergebruiken is immers niet zonder nadelige milieueffecten, zij

het beter dan slopen en afvalverwerking, en er worden in beide onderzoeksalternatieven meer dan 1.000 woningen gesloopt. Om mogelijk negatieve effecten te verminderen kan worden ingezet op het opzetten van lokale en regionale grondstoffencorridor en gebruik worden gemaakt van biobased materialen. Daarnaast kan een versterkte aanpak van duurzame grond-, weg- en waterbouw (Duurzaam GWW) ervoor zorgen dat meer aandacht komt voor circulariteit bij de gebiedsontwikkelingen onder de omgevingsvisie.

6.13 CO2-uitstoot

6.13.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema CO2-uitstoot.

Tabel 6.60 Beleidskader CO2-uitstoot

Beleidskader	Toelichting
Europees	
Energie- en Klimaatbeleid	Het energie- en klimaatbeleid van de Europese Unie bevat verschillende wetgevingsmaatregelen om de CO2-uitstoot te verminderen en de overgang naar een duurzame energievoorziening te stimuleren. Dit beleidsstuk maakt onder andere klimaatneutraliteit tegen 2050 wettelijk bindend en stelt de EU-doelstelling om tegen 2030 een netto-uitstoot van broeikasgassen met 55% af te nemen vast.
Nationaal	
Klimaatakkoord	De Nationale Omgevingsvisie beschrijft de visie van de rijksoverheid op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en de maatregelen die genomen worden om Nederland leefbaar en aantrekkelijk te maken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van Nederland, de inrichting van de openbare ruimte en de bescherming van het groen.
Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP)	Het NEKP is het klimaatbeleidsplan van de Nederlandse regering en beschrijft de maatregelen die worden genomen om de klimaatdoelen van het land te halen, waaronder het verminderen van de CO2-uitstoot.
Coalitieakkoord 2021-2025	De Nederlandse overheid streeft ernaar om in 2050 klimaatneutraal te zijn en heeft een nieuw doel gesteld van ten minste 55% reductie van CO2-uitstoot in 2030. Om ervoor te zorgen dat dit doel wordt behaald, heeft de overheid haar beleidsdoelstelling vastgesteld op 60% in 2030. Om dit doel te ondersteunen, heeft de overheid op 26 april 2023 een aanvullend klimaatpakket gepresenteerd. Er is een klimaat- en transitiefonds van €35 miljard opgericht voor de komende 10 jaar.
Provinciaal	
Programmaplan energietransitie 2020-2025	Het Programmaplan Energietransitie 2020-2025 van de provincie Utrecht beschrijft de doelen, rol, inspanningen en samenwerking met partners om ambitieuze doelstellingen te halen. Het programma richt zich op energiebesparing en duurzame opwek in de provincie en maakt gebruik van bewezen technologieën en innovaties. Het programma is adaptief van aard en richt zich op het haalbaar en betaalbaar realiseren van een duurzame energievoorziening, de

Beleidskader	Toelichting
	benodigde energiebesparing en reductie van CO2-uitstoot. Het programma richt zich op de voorbeeldrol die de provincie heeft op het gebied van besparen en verduurzamen.
Gemeentelijk	
Klimaatadaptiestrategie	Het document schetst de visie voor klimaatadaptatie van de stad Utrecht in Nederland. Het benadrukt de noodzaak om klimaatverandering te verminderen en aan te passen, met een focus op het verminderen van CO2-uitstoot, het bevorderen van duurzame energie en het klimaatbestendig maken van de stad. Het document behandelt de uitdagingen die klimaatverandering met zich meebrengt, zoals wateroverlast, droogte, hittegolven en overstromingen, en schetst de doelen en prioriteiten van de stad om deze uitdagingen aan te pakken. Het bespreekt ook de benadering van de stad om deze doelen te bereiken, waaronder maatregelen zoals groene daken, waterretentie en stedelijke planning.
Coalitieakkoord 2022 - 2026	Onder het derde punt van belangrijkste onderwerpen in het coalitieakkoord benoemt de gemeente Utrecht de aanpak van de klimaatcrisis. In het coalitieakkoord benoemt de gemeente een stevig besparingsoffensief om de Utrechtse energierekening en CO2-uitstoot terug te dringen.

Toetsingskader

Vanwege het hoge abstractieniveau van de omgevingsvisie en de alternatieven is in afstemming met de gemeente Utrecht gekozen voor een kwalitatieve benadering van CO2-uitstoot. Op basis van de voorgenomen veranderingen in de wijk Overvecht is er een schatting gemaakt van het effect op CO2. Deze kwalitatieve beoordeling is bedoeld om de alternatieven zowel onderling als ten opzichte van de huidige situatie te vergelijken op het onderdeel CO2-emissie. Deze kwalitatieve analyse geeft geen inzicht in de absolute CO2-emissie. Het toetsingskader is gebaseerd op de vijf indicatoren die naar verwachting het meeste effect hebben op de CO2-uitstoot. Hierbij zijn de netto-verandering van inwoners- en woningaantal in de Overvecht en de ordegrote maatregelen genomen als parameters. In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.61 Toetsingskader CO2-uitstoot

Indicator	++	+	0	-	--
Verandering inwonersaantal	Sterke afname inwonersaantal (>2.000)	Afname inwonersaantal (>500 tot 2.000)	Inwoneraantal blijft ongeveer gelijk (+500 tot -500)	Toename inwonersaantal (>500 tot 2.000)	Sterke toename inwonersaantal (>2.000)
Sloop- en bouwwerkzaamheden	Sterke netto toename van woningen (>2.000)	Netto toename van woningen (500 tot 2.000)	Aantal woningen blijft ongeveer gelijk (≤500)	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Openbaar vervoer	Sterke toename gebruik openbaar vervoer	Toename gebruik openbaar vervoer	Gebruik openbaar vervoer blijft gelijk	Afname gebruik openbaar vervoer	Sterke afname gebruik openbaar vervoer

Indicator	++	+	0	-	--
Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	Verdere invoering van betaald parkeren en sanering parkeerplaatsen	Verdere invoering van betaald parkeren	Geen nieuwe vereisten rond parkeren	Afschaffing bestaand betaald parkeren	Afschaffing bestaand betaald parkeren en toevoegen maaiveldparkeren
Verduurzamen woningen	Sterke toename percentage energiezuinige woningen	Toename percentage energiezuinige woningen	Percentage energiezuinige woningen blijft gelijk	Afname percentage energiezuinige woningen	Sterke afname percentage energiezuinige woningen

6.13.2 Omschrijving referentiesituatie

6.13.2.1 Huidige situatie

CO2-uitstoot

De CO2-uitstoot in de huidige situatie bestaat uit de bronnen energiegebruik van elektriciteit, energiegebruik van aardgas en stadswarmte en mobiliteit. Op www.utrecht-monitor.nl zijn gegevens beschikbaar over de CO2-uitstoot per inwoner en de CO2-uitstoot in totaal. Ook is data beschikbaar over het energieverbruik, percentage hernieuwbare energie, enzovoorts. Deze gegevens zijn echter gebaseerd op de hele gemeente Utrecht en niet toegespitst op Overvecht. Het moet beschouwd worden als een indicatie.

Tabel 6.62 Indicatie CO2-uitstoot in Overvecht

Kerncijfers energieverbruik in 2020	
CO2-emissie kg/inwoner	2.948
CO2-emissie totaal (in kiloton)	1.063
Totaal energiegebruik (TeraJoule)	13.925
% hernieuwbare energie	12,0

6.13.2.2 Autonome ontwikkeling

CO2-uitstoot

Voor de autonome ontwikkeling wordt als eerst gekeken naar de landelijke ontwikkelingen rond CO2-uitstoot. In het coalitieakkoord 2021-2025 is de afspraak gemaakt om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn. Hiermee scherpt het kabinet het doel voor 2030 aan tot tenminste 55-60% CO2-reductie ten opzichte van 1990. In 2021 ligt deze CO2-reductie op 24,9%. Dit betekent dat er nog een reductie van 30-35% ten opzichte van de emissie uit 1990 voor 2030 gerealiseerd moet worden. Om deze reductie te realiseren is een schatting van de emissies in 2030 uitgaande van het huidige beleid uit IBO klimaat[14] gedaan. Hierbij wordt ingeschat dat de uitstoot elektriciteit 13 megaton/jaar zal betreffen, de uitstoot van mobiliteit 21 megaton/jaar en die van de bebouwde omgeving 13,2 megaton/jaar. Ook wordt het wagenpark trendmatig schoner, onder andere als gevolg van een toename van elektrische auto's, betere filters en efficiëntere verbranding. Dus zal de autonome situatie in 2030 een lagere uitstoot hebben dan de huidige situatie.

[14] https://open.overheid.nl/documenten/ronl-8a1597dba8caf5a78d9d3f61081602200722b66f/pdf

Wanneer Overvecht de landelijke trend volgt dient de CO2-uitstoot met 40% af te nemen. De uitstoot in 2030 wordt met deze trend geschat op 1.179,2 kg per inwoner van Overvecht. In 2030 blijft nog 1179,2 kilogram per inwoner van Overvecht over.

Onder de autonome ontwikkelingen vallen ook zes gebiedsontwikkelingen. Dit betreft de volgende locaties:

- Indusdreef 5 – 344 woningen
- Ivoordreef – 354 woningen
- Jagerskade 13-15 – 67 woningen
- Camera Obscuradreef – 181 woningen
- Fortunadreef/Heradreef – 9 woningen
- Watertoren – 4 woningen

De bouw van deze woningen heeft impact op de CO2-uitstoot. Tijdens de bouwperiode zal er een tijdelijke toename zijn in CO2-uitstoot als gevolg van het gebruik van (mobiele) werktuigen. Daarnaast leidt de bouw van de nieuwe woningen ook tot een inwonersgroei, wat resulteert in een hoger energieverbruik, meer vervoersbewegingen, etc., en dus een langdurige toename van CO2-uitstoot.

Ten slotte gaat Overvecht zich richten op 'slim' parkeren (Mobiliteitsplan 2040). Dit mobiliteitsplan is gericht op het verminderen van gemotoriseerd wegverkeer. Ook streeft Overvecht naar een toename van het openbaar vervoer, onder andere door meer intercitytreinen te laten stoppen op station Overvecht. Dit zal ook tot een afname van de CO2-uitstoot leiden.

6.13.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op CO2-uitstoot zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Beide alternatieven hebben een netto negatief effect op de CO2-emissie. De huidige CO2-besparende maatregelen zijn niet voldoende om de toenemende CO2-emissie als gevolg van de groei van de bevolking te compenseren. Het effect van beide alternatieven en de autonome ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie zijn in kaart gebracht in onderstaande tabel. De verandering van het inwonersaantal heeft relatief gezien de grootste impact op de CO2-uitstoot van alle beoordelingsparameters.

Tabel 6.63 Beoordeling CO2-uitstoot

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	--	--

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
	Sloop- en bouwwerkzaamheden	--	--
	Openbaar vervoer	+	+
	Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	++	+
	Verduurzamen woningen	+	+

6.13.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Verandering inwonersaantal

Als gevolg van de toename van het inwonersaantal bij alternatief 1 is er een negatief effect op de CO2-uitstoot (--). Er is een sterke toename in CO2-uitstoot. De gemiddelde CO2-emissie in 2030 in Utrecht wordt, in het geval dat de klimaatdoelen behaald worden, geschat op 1179,2 kilogram per inwoner per jaar. De toename van woningen leidt, met een gemiddelde van 2 personen per woning, tot een toename van 11.300 bewoners bij alternatief 1. Dit leidt tot een geschatte extra emissie van 13,3 kiloton. Dit is een zeer negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie.

Sloop- en bouwwerkzaamheden

Ten behoeve van de woningbouw worden in dit alternatief circa 1.150 tot 1.350 woningen gesloopt. Deze sloop leidt tijdelijk tot een verhoogde emissie, door het gebruik van mobiele werktuigen en de extra afvalstroom. Daarna worden vervolgens 7.000 woningen gerealiseerd, leidend tot een netto toename van circa 5.650 tot 5.850 woningen. Hierop treedt een zeer negatief effect op (--).

Openbaar vervoer

Door de HOV-as door het centrum van de wijk wordt een hogere doorstroming gerealiseerd dan met traditioneel busverkeer. Ook wordt maximaal ingezet op deelvervoer. Dit leidt tot een positief effect op de CO2-uitstoot (+).

Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer

De gemeente voert binnen dit alternatief betaald parkeren in voor de hele dag. Ook is sprake van maximaal een parkeervergunning per huishouden. Ten slotte zal 1% van de straatparkeerplaatsen worden gesaneerd. Dit heeft naar verwachting een zeer positief effect op CO2-uitstoot (++).

Verduurzamen woningen

In alternatief 1 worden circa 1.150 tot 1.350 woningen gesloopt. Hierbij zullen bestaande woningen plaats maken voor nieuwe woningen. Ervan uitgaande dat nieuwe bebouwing door bestaande regelgeving energiezuiniger wordt dan bestaande bebouwing is het effect op deze parameter positief (+).

6.13.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Verandering inwonersaantal

Als gevolg van de toename van het inwonersaantal in alternatief 2 voor de omgevingsvisie is er een zeer negatief effect op de CO2-uitstoot (--). Er is een sterke toename in CO2. De gemiddelde CO2-emissie in 2030 in Utrecht wordt, in het geval dat de klimaatdoelen behaald worden, geschat op 1179,2 kilogram per inwoner per jaar. De toename van woningen leidt, met een gemiddelde van 2 personen per woning, tot een toename van 10.900 bewoners bij alternatief 2. Dit leidt tot een geschatte extra emissie van 12,8 kiloton.

Sloop- en bouwwerkzaamheden
Ten behoeve van de woningbouw worden in dit alternatief circa 1.350 tot 1.550 woningen gesloopt. Deze sloop leidt tijdelijk tot een verhoogde emissie, door het gebruik van mobiele werktuigen en de extra afvalstroom. Daarna worden vervolgens 7.000 woningen gerealiseerd, leidend tot een netto toename van circa 5.450 tot 5.650 woningen. Hierop treedt een zeer negatief effect op (--).

Openbaar vervoer
De gemeente kiest in dit alternatief voor een fijnmazig busnetwerk door de gehele wijk. Dit zorgt ervoor dat openbaar vervoer voor iedereen in de wijk in de buurt is, waardoor mensen gemakkelijker voor OV kiezen. Dit leidt tot een positief effect op de CO2-uitstoot (+).

Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer
De gemeente voert binnen dit alternatief betaald parkeren in van 06:00 tot 11:00. Er is geen sprake van een maximaal aantal parkeervergunningen per huishouden. Ten slotte zal 0,5% van de straatparkeerplaatsen worden gesaneerd. Dit heeft naar verwachting een positief effect op CO2-uitstoot (+).

Verduurzamen woningen
In alternatief 2 worden circa 1.350 tot 1.550 woningen gesloopt. Hierbij zullen bestaande woningen plaats maken voor nieuwe woningen. Ervan uitgaande dat nieuwe bebouwing energiezuiniger is dan bestaande bebouwing is het effect op deze parameter positief (+).

6.13.4 Mitigerende maatregelen
Voor CO2-uitstoot is naar verwachting sprake van een negatief effect als gevolg van een toename van het inwonersaantal en sloop- en bouwwerkzaamheden. De gemeente Utrecht kan verschillende mitigerende maatregelen nemen om de CO2-uitstoot te verminderen. Dit kan bijvoorbeeld door het stimuleren van elektrisch vervoer, door bovenop de autonome elektrificatie van het wagenpark, nog extra laadpalen te plaatsen en deze energie lokaal op te wekken. Hierdoor kan het wagenpark schoner worden.

Ook kan de gemeente de CO2-uitstoot ten gevolge van afvalverwerking minimaliseren. Opties hiervoor zijn het in de hand werken van recyclen. Hierbij maakt Overvecht al stappen, bijvoorbeeld met het sinds 2014 bestaande repair cafe en met drie kringloopwinkels in de wijk. Bij de realisatie van nieuwe voorzieningen kunnen dergelijke functies worden uitgebreid. Wat daarnaast helpt is

voldoende mogelijkheden tot afvalscheiding aan te bieden en educatie te bieden wat betreft afvalreductie.

Ook kan de gemeente de energie-efficiëntie van bestaande woningen en nieuwbouwwoningen verbeteren. Utrecht heeft als speerpunt om bestaande materialen zo veel mogelijk te hergebruiken. De gemeente kan subsidies verstrekken, eisen opleggen aan, of afspraken maken met ontwikkelaars en corporaties om meer duurzame bouw- en isolatiematerialen te gebruiken. Hierbij kan gedacht worden aan biobased (isolatie)materialen, die niet alleen een lage CO2-uitstoot hebben vanuit productie, maar ook CO2 opslaan. Daarnaast kan de gemeente subsidies verstrekken, eisen opleggen aan, of afspraken maken voor het extra bevorderen van groene daken en zonnepanelen.

6.14 Conclusie milieueffecten

Als naar het totaal van alle milieueffecten wordt gekeken (zie tabel 6.64) dan valt op dat een redelijk aantal indicatoren in beide alternatieven een positief of zeer positief effect hebben. Dit is voor verkeer bijvoorbeeld de wijze van plaatsing (modal split), routes fiets en voetganger, alle indicatoren van het thema gezondheid, enkele indicatoren van bodem en water, klimaatadaptatie, ruimtelijke kwaliteit, aandeel duurzame energie, circulariteit en verschillende parameters van CO2-uitstoot (openbaar vervoer; ontmoedigen gemotoriseerd verkeer; verduurzamen woningen). Zeer negatieve effecten zijn er voor geluidhinder industrie, stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden en twee parameters van CO2-uitstoot (verandering inwonersaantal; sloop- en bouwwerkzaamheden). Negatieve effecten zijn er op luchtkwaliteit, beschermde soorten, ondergronds ruimtegebruik, omgevingsveiligheid, archeologie en totaal energieverbruik.

De milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven verschillen daarentegen bij diverse indicatoren wel van elkaar. Deze verschillen zijn vooral terug te voeren op de verschillen in het verdichtingsprogramma voor de onderzoeksalternatieven en mobiliteitsconcept. Zo heeft alternatief 1 relatief een positiever effect dan alternatief 2 op verkeersafwikkeling (positief versus negatief effect), verkeersveiligheid (positief versus negatief effect) indicatoren van ruimtelijke kwaliteit en bij het ontmoedigen van gemotoriseerd verkeer als indicator van CO2-uitstoot (zeer positief versus positief effect). Het positievere effect van verkeersafwikkeling van alternatief 1 ten opzichte van alternatief 2 zijn het gevolg van de maatregelen die worden doorgevoerd. In alternatief 1 is enkel sprake van verkeerstoenames op de grotere gebiedsontsluitingswegen. In alternatief 2 zijn er zowel toenames op de grotere gebiedsontsluitingswegen, als op een deel van de erftoegangswegen in de wijk. Voor verkeersveiligheid is de verwachting dat bij alternatief 1 de verkeersveiligheid vergelijkbaar blijft als in de referentiesituatie. Doordat er in alternatief 2 zowel verkeer in de woonstraten blijft rijden, en de gebiedsontsluitingswegen drukker worden met als gevolg dat de oversteekbaarheid verslechtert, heeft alternatief 2 een negatief effect op de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie.

Alternatief 2 heeft meer positieve effecten op indicatoren van de thema's gezondheid (sport en bewegen; sociale cohesie) en de indicator bodemkwaliteit. Daarnaast worden minder negatieve effecten verwacht bij indicatoren van het thema geluid. Voor gezondheid komt dit door de aard

van verdichting: bij gespreide verdichting is er een grotere kans dat rond ontwikkelingen de openbare ruimte ook wordt ontwikkeld. Zo kan ruimte ontstaan voor sport en bewegen in de openbare ruimte. Daarnaast worden maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd wanneer op een locatie sprake is van nieuwbouw. Omdat in alternatief 2 op meer plekken in de wijk sprake is van nieuwbouw, is kans dat meer maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd worden. Voor bodemkwaliteit zit het verschil in beoordeling ook in de aard van verdichting. Doordat in alternatief 2 op meer plekken nieuwbouw wordt gerealiseerd dan in alternatief 1 is er grote kans dat de bodem als die vervuild is, gesaneerd moet worden. Dit leidt tot een verbetering van de bodemkwaliteit. Onderzoeksalternatief 2 wordt beter beoordeeld op enkele indicatoren van het thema geluid, omdat de ontwikkelingen binnen dit alternatief erop duiden dat minder sprake zal zijn van hinder door weg- en railverkeer.

Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de beoordeling van de milieueffecten van beide alternatieven. Hierbij is geen afweging gemaakt van het totaaleffect op het milieu van beide onderzoeksalternatieven, er is immers niet vastgesteld hoe zwaar indicatoren wegen binnen het planMER.

Tabel 6.64 Milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Verkeer	Verkeersafwikkeling	Verschuiving van autoverkeer	+	-
	Kruispunten	Doorstroming op kruispuntniveau	-	-
	Wijze van verplaatsing	De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	+	+
	Routes fiets en voetganger	Kwaliteit van langzaam verkeerroutes	+	+
	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid	+	-
Geluid	Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	0
	Geluidhinder railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	-	0
	Geluidhinder industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	--	--
	Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	--	-
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	-
Natuur en biodiversiteit	Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	-	-

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
	Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	0	0
		Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	--	--
	Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	0	0
Gezondheid	Sport en bewegen	Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	+	++
	Groen in het gebied	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	+	+
	Sociale cohesie	Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	+	++
Bodem en water	Bodemkwaliteit	Aanwezigheid van bodemverontreinigingen	+	++
	Ondergronds ruimtegebruik	Intensiviteit gebruik ondergrond	-	-
	Grondwater	Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	0	0
	Waterkwaliteit	Impact bebouwing op waterkwaliteit	+	+
	Waterkwantiteit	Impact bebouwing op waterkwantiteit	+	+
	Waterveiligheid	Overstromingsrisico	0	0
Klimaatadaptatie	Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	0	0
	Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	+	+
	Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	+	+
Omgevingsveiligheid	Omgevings-veiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	-	-
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologie	Behoud archeologische waarden	-	-
	Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	0	0
Ruimtelijke kwaliteit	Belevingswaarde	Structuur	0	-
		Identiteit	+	+
		Herkenbaarheid	0	0
	Gebruikswaarde	Samenhang	+	0
		Diversiteit aan functies en aanbod	++	+
		Bruikbaarheid	+	+
Energie	Energietransitie	Aandeel duurzame energie	+	+
		Totaal energieverbruik	-	-
Circulariteit	Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	+	+
CO2-uitstoot	CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	--	--
		Sloop- en bouwwerkzaamheden	--	--
		Openbaar vervoer	+	+

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
		Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	++	+
		Verduurzamen woningen	+	+

7 Mitigerende maatregelen onderzoeksalternatieven

Wanneer sprake is van negatieve effecten als gevolg van de omgevingsvisie zijn mitigerende maatregelen per thema beschreven in de betreffende paragraaf van dat thema in hoofdstuk 5. Door mitigerende maatregelen te treffen kunnen in veel gevallen de negatieve effecten van de omgevingsvisie ingeperkt worden. Dit betekent niet dat de negatieve effecten per definitie mitigeerbaar zijn tot een neutraal of positief effect op de negatief beoordeelde indicator. In dit hoofdstuk worden de mitigerende per onderzoeksthema opgesomd.

7.1 Verkeer

Bij verkeer zijn negatieve effecten vastgesteld op verkeersafwikkeling, (doorstroming op) kruispunten en verkeerveiligheid als gevolg van de omgevingsvisie. De netwerkaanpassingen die worden voorgesteld in alternatief 1 en alternatief 2 leiden beide tot forse verkeerstoenames op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht. Dat de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht drukker worden, is een logisch gevolg van de verdichting en netwerkaanpassingen die de alternatieven voorstellen. Om forse verkeerstoenames op de ontsluitende routes van Overvecht te voorkomen is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het ‘slim parkeren’ principe uit het mobiliteitsplan). Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Het is om deze reden essentieel om in te zetten op modal shift richting fiets- en OV. Dit zou een belangrijke bijdrage leveren zowel op het gebied van verkeersafwikkeling als verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.

7.2 Geluid

Bij geluid zijn negatieve effecten vastgesteld op geluidhinder wegverkeer, geluidhinder railverkeer, geluidhinder industrie en de cumulatieve geluidsbelasting. Mitigerende maatregelen zijn uiteengezet op basis van het type maatregel dat te treffen is.

In beide planalternatieven is naar verwachting sprake van significante toenames van de geluidsbelastingen. Vanuit de Wet geluidhinder, dan wel de omgevingswet, hoeft niet direct sprake zijn van een verplichting tot het treffen van maatregelen, omdat er sprake is van indirecte planeffecten. Vanuit het kader van een goede ruimtelijke ordening dienen geluidsreducerende maatregelen te worden overwogen. Geconstateerd is dat langs de wegen waar significante toenames verwacht worden, reeds sprake is van relatief hoge geluidsbelastingen. Bij het treffen van maatregelen wordt de volgende volgorde van prioriteit aangehouden:

1. Bronmaatregelen, zoals verkeers- en wegdekmaatregelen
2. Overdrachtsmaatregelen, zoals het vergroten van de afstand tussen de woning en de weg, schermen en wallen
3. Ontvangermaatregelen, zoals toepassing van gevelwering of ‘dove gevels’; dit zijn gevels zonder te openen delen die grenzen aan een geluidgevoelige ruimte

Bronmaatregelen

Bij bronmaatregelen kan in dit kader met name worden gedacht aan het toepassen van een geluidsreducerend wegdek. Ten opzichte van een standaard asfaltverharding kan met ‘stil asfalt’ de geluidsbelasting met circa 3 dB tot 4 dB worden teruggebracht. Daarmee kunnen de geluidstoenames mogelijk worden gecompenseerd. Wanneer er op wegen reeds stil asfalt toegepast is, kan echter geen extra geluidsreductie meer worden behaald. Ook is een geluidsreducerend wegdek niet altijd inpasbaar op kruispuntvlakken en rotondes. Door wringingskrachten van optrekkend en afremmend verkeer wordt het relatief zwakkere geluidsreducerend asfalt sneller kapotgereden. In de praktijk kan het effect daarmee minder groot of nihil zijn.

Een andere bronmaatregel is het verlagen van de maximumsnelheid. De aandachtspunten ten aanzien van geluid zijn met name geconstateerd langs de grotere wegen binnen Overvecht (omgeving Franciscusdreef en omgeving Einsteindreef). Op deze wegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. Langs deze wegen zijn geen snelheidsverlagingen beoogd. Het terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u zorgt theoretisch voor een afname van de geluidsbelasting van circa 3 dB. In de praktijk kan dit effect echter tegenvallen doordat zonder het treffen van verkeersmaatregelen verkeer deels harder rijdt dan de toegestane 30 km/u. Voor het beter afdwingen van de maximumsnelheid kunnen verkeersremmende maatregelen worden getroffen. Doorgaans worden op 30 km/u-wegen elementenverhardingen toegepast. Dit zorgt juist weer voor meer geluid waardoor per saldo het positieve effect van een snelheidsverlaging te niet wordt gedaan door extra geluid als gevolg van meer geluid door het toepassen van een elementenverharding. Ook kunnen verkeersremmende elementen zoals wegversmallingen en drempels zorgen voor meer optrekkend en afremmend verkeer. Hoewel effecten hiervan niet altijd zijn terug te zien in de absoute hoogte van de geluidsbelasting, kan dit negatieve gevolgen hebben voor de beleving van geluid langs de weg.

Overdrachtsmaatregelen
Bij overdrachtsmaatregelen moet gedacht worden aan het toepassen van geluidswallen of geluidsschermen. Dergelijke elementen zijn niet altijd inpasbaar in een stedelijke omgeving, vanwege bezwaren van onder meer stedenbouwkundige, verkeerskundige of praktische aard. Bovendien is langs diverse wegen sprake van hoogbouw. Om ook op hogere bouwlagen een geluidsreductie te bereiken, zijn vaak hoge constructies nodig.

Ontvangermaatregelen
Wanneer bron- of overdrachtsmaatregelen niet kunnen worden toegepast, of onvoldoende effect sorteren moet gedacht worden aan overdrachtsmaatregelen. Dit kan gaan om het vergroten van het geluidsisolerend vermogen van gevels en beglazing, of afschermende constructies aan de gevels van woningen.

7.3 Luchtkwaliteit

Als gevolg van de omgevingsvisie wordt verwacht dat sprake zal zijn van een significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5. Omdat sprake is van een significante toename van NO2, PM10 en PM2,5 in beide alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie worden mitigerende

maatregelen voorgesteld. Deze liggen in lijn met de mitigerende maatregelen voor verkeer. Dit zijn immers de belangrijkste reden voor de toename van NO2, PM10 en PM2,5 in beide alternatieven. Om het extra verkeer zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel te mitigeren, is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het ‘slim parkeren’ principe uit het mobiliteitsplan). Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Ook het inzetten op de modal shift richting fiets- en OV levert mogelijk een belangrijke bijdrage aan het voorkomen van de toename van NO2, PM10 en PM2,5.

7.4 Natuur en biodiversiteit

Bij natuur en biodiversiteit wordt een negatief effect verwacht op beschermde soorten en stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Hierop zijn mitigerende maatregelen uiteengezet om deze effecten zoveel als mogelijk te mitigeren.

Om negatieve effecten als gevolg van de nieuwbouw te voorkomen op beschermde soorten kan worden gekozen om alle nieuwe woningen natuurinclusief te ontwerpen. Enkele ontwerponderdelen waaraan kan worden gedacht zijn groene daken, vogelvriendelijke gevels, vleermuiskasten, insectenhotels en inheemse plantentuinen. Extra aandacht besteden aan het natuurinclusief inrichten van gebieden waar geen nieuwbouw komt kan de biodiversiteit in Overvecht mogelijk zelfs versterken.

De bouw van de woningen (en sloop om ruimte te maken) en de extra verkeersgeneratie die dit als gevolg heeft zorgt voor extra stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in de omgeving van Overvecht. Omdat de omgevingsvisie als één project is doorgerekend zijn de depositiewaarden bijzonder hoog. In realiteit zal de woningbouw in Overvecht bestaan uit diverse kleinere projecten. Wanneer de woningbouwopgave wordt opgeknipt in kleinere projecten worden de depositiewaarden ook lager. De hoogste bijdrage aan de stikstofdepositie is het gevolg van de verkeersgeneratie van de omgevingsvisie. Ontwikkelingen in mobiliteit kunnen op termijn mogelijk de stikstofdepositie van de verkeersgeneratie doen afnemen. Het vergroten van de nadruk op openbaar vervoer zou hierbij kunnen helpen.

In de autonome ontwikkeling zit het gasloos maken van ongeveer 8.800 woningen in Overvecht-Noord. Dit maakt in totaal zo’n 6.000 kilogram NOx ‘vrij’. Ondanks dat dit geen onderdeel is van de omgevingsvisie, kan beargumenteerd worden dat de ontwikkelingen tot 2040 beperkte impact hebben: de vrijgekomen stikstofruimte borgt de toename van stikstofdepositie die optreedt onder de omgevingsvisie. Het feit dat het gasloos worden van de woningen en Overvecht-Noord en de woningbouwopgave onder de omgevingsvisie niet onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn zorgt er echter voor dat dit formeel niet als interne saldering kan worden toegepast.

Ten slotte is de elektrificering van mobiele werktuigen een mogelijke mitigerende maatregel. In de berekening is gebruik gemaakt van aantallen die gebruikelijk waren tussen de jaren 2019 en 2022, welke met 40% gereduceerd zijn als gevolg van de duurzaamheidsambities van de gemeente Utrecht. Bij de emissies door mobiele werktuigen is uitgegaan van 6% AdBlue verbruik, wat nu

gebruikelijk is. Bij verdere elektrificatie en bij efficiënt gebruikte SCR-katalysatoren (7% AdBlue) kan het percentage van 40% verder omhoog.

7.5 Gezondheid

Voor het thema gezondheid is naar verwachting sprake van positieve effecten op de drie beoordeelde indicatoren. Om die reden zijn geen mitigerende maatregelen opgesteld om negatieve effecten te mitigeren.

7.6 Bodem en water

In het kader van bodem en water worden negatieve effecten verwacht op ondergronds ruimtegebruik en grondwater. Voor ondergronds ruimtegebruik is bekend dat de gemeente Utrecht bezig is met het beter in kaart brengen van de ondergrond middels 3D-modellen. Dit helpt op termijn bij het maken van strategische keuzes voor ondergrondse inrichting. Door een duidelijk beeld te hebben welke ondergrondse functies waar liggen kunnen nadelige effecten als gevolg van de omgevingsvisie, de realisatie van 7.000 woningen die van drinkwater, riolering en energie moeten worden voorzien, zoveel als mogelijk worden voorkomen.

Naast het in kaart brengen van de ondergrond, vormen ook de bestaande vervangingsopgaves in de wijk een kans om de ondergrondse infrastructuur te herschikken. Door de verschillende vervangingsopgaves in samenhang te ontwerpen en realiseren kan de drukte in de ondergrond in betere banen worden geleid.

Om de nadelige effecten op grondwater te beperken kan bij de realisatie van woningen worden gekozen voor maatregelen om waterinfiltratie te bevorderen. Zo kunnen op specifieke locatie infiltratiesystemen worden aangelegd om water beter vast te houden. Ook kan er worden gekozen voor permeabele materialen in de bebouwing en op de grond om de infiltratie van water te bevorderen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan inritten en parkeerplaatsen die in halfverharding worden aangelegd.

7.7 Klimaatadaptatie

Voor het thema klimaatadaptatie is naar verwachting sprake van positieve effecten op de drie beoordeelde indicatoren. Om die reden zijn geen mitigerende maatregelen opgesteld om negatieve effecten te mitigeren.

7.8 Omgevingsveiligheid

Als gevolg van de omgevingsvisie neemt het groepsrisico en plaatsgebonden risico in Overvecht toe, omdat de dichtheid van de wijk toeneemt op plaatsen nabij risicobronnen. Overschrijding van de het groepsrisico zal om die reden in een toekomstige situatie door een toename van de populatie waarschijnlijker zijn. De gemeente Utrecht geeft in de Nota omgevingsveiligheid aan de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico (voor beperkt kwetsbare objecten) te respecteren en hier slechts in bijzondere gevallen van te willen afwijken. Dit betekent dat bij daadwerkelijke realisatie van nieuwbouwplannen in Overvecht nabij potentiële risicobronnen expliciet aandacht voor omgevingsveiligheid dient te zijn.

7.9 Archeologie en cultuurhistorie

Om eventuele aantasting van cultuurhistorische waarden te voorkomen, is het in acht nemen van de verschillende beschermingsregimes een belangrijke mitigerende maatregel. Door bestaande waarden als ontwerpuitgangspunt te nemen kunnen ruimtelijke ontwerpen ook de aanwezige cultuurhistorische waarden versterken.

7.10 Ruimtelijke kwaliteit

Voor het thema ruimtelijke kwaliteit is naar verwachting sprake van een negatief op de structuur van de wijk in onderzoeksalternatief 2. Indien wordt gekozen voor een gespreide verdichting, zoals in onderzoeksalternatief 2, dan dient expliciet aandacht te worden gegeven aan het inpassen van woningen binnen de bestaande structuren van de wijk. Doordat in dit onderzoeksalternatief in principe binnen alle buurten verdicht wordt met een relatief lage verdichtingsgraad, is de kans dat de bestaande structuur wordt aangetast aanwezig. Hierbij kan worden gedacht aan meer optoppen bij bestaande hoogbouw, in plaats van verdichten met grondgebonden woningen buiten de bestaande bebouwingsstructuur.

7.11 Energie

Voor energie wordt verwacht dat de omgevingsvisie een negatief effect heeft op het totale energiegebruik in de wijk. Om het totale energieverbruik van Overvecht te beperken is het realiseren van minder woningen een van de weinige concrete mitigerende maatregelen. Gedragsveranderingen in energieverbruik hebben naar verwachting beperkt effect, aangezien het energieverbruik in Overvecht relatief laag is.

In de effectbeoordeling is geconstateerd dat Overvecht, om energieneutraal te zijn, 9-10 MW aan extra vermogen nodig heeft. Een mogelijke oplossing binnen de wijk is om in Overvecht zonnepanelen op de gevel toe te staan. Door de vele hoogbouw in de wijk is beperkt dakoppervlak beschikbaar, maar is wel een groot geveloppervlak bruikbaar voor de opwekking van zonne-energie. Op die manier zou Overvecht mogelijk minder afhankelijk zijn van duurzame energie die buiten de wijk wordt opgewekt.

7.12 Circulariteit

Voor het thema circulariteit is naar verwachting sprake van positieve effecten op de beoordeelde indicator. Ondanks dat in het kader van circulariteit, ten opzichte van de referentiesituatie, naar verwachting een positief effect optreedt, zijn toch mitigerende maatregelen te benoemen om het effect van sloopafval te mitigeren. Slopen en hergebruiken is immers niet zonder nadelige milieueffecten, zij het beter dan slopen en afvalverwerking, en er worden in beide onderzoeksalternatieven meer dan 1.000 woningen gesloopt.

Om mogelijk negatieve effecten kan worden ingezet op het opzetten van lokale en regionale grondstoffencorridor en gebruik worden gemaakt van biobased materialen. Daarnaast kan een versterkte aanpak van duurzame grond-, weg- en waterbouw (Duurzaam GWW) ervoor zorgen dat meer aandacht komt voor circulariteit bij de gebiedsontwikkelingen onder de omgevingsvisie.

7.13 CO2-uitstoot

Voor CO2-uitstoot is naar verwachting sprake van een negatief effect als gevolg van een toename van het inwonersaantal en sloop- en bouwwerkzaamheden. De gemeente Utrecht kan verschillende mitigerende maatregelen nemen om de CO2-uitstoot te verminderen. Dit kan bijvoorbeeld door het stimuleren van elektrisch vervoer, door bovenop de autonome elektrificatie van het wagenpark, nog extra laadpalen te plaatsen en deze energie lokaal op te wekken. Hierdoor kan het wagenpark schoner worden.

Ook kan de gemeente de CO2-uitstoot ten gevolge van afvalverwerking minimaliseren. Opties hiervoor zijn het in de hand werken van recyclen. Hierbij maakt Overvecht al stappen, bijvoorbeeld met het sinds 2014 bestaande repair cafe en met drie kringloopwinkels in de wijk. Bij de realisatie van nieuwe voorzieningen kunnen dergelijke functies worden uitgebreid. Wat daarnaast helpt is voldoende mogelijkheden tot afvalscheiding aan te bieden en educatie te bieden wat betreft afvalreductie.

Ook kan de gemeente de energie-efficiëntie van bestaande woningen en nieuwbouwwoningen verbeteren. Utrecht heeft als speerpunt om bestaande materialen zo veel mogelijk te hergebruiken. De gemeente kan subsidies verstrekken, eisen opleggen aan, of afspraken maken met ontwikkelaars en corporaties om meer duurzame bouw- en isolatiematerialen te gebruiken. Hierbij kan gedacht worden aan biobased (isolatie)materialen, die niet alleen een lage CO2-uitstoot hebben vanuit productie, maar ook CO2 opslaan. Daarnaast kan de gemeente subsidies verstrekken, eisen opleggen aan, of afspraken maken voor het extra bevorderen van groene daken en zonnepanelen.

7.14 Conclusie mitigerende maatregelen

Voor indicatoren waar naar verwachting sprake is van negatieve milieueffecten zijn mitigerende maatregelen uiteengezet. Wanneer sprake is van negatieve effecten, zijn deze veelal bij beide alternatieven te verwachten. Negatieve effecten zullen naar verwachting plaatsvinden binnen thema’s als verkeer, geluid, luchtkwaliteit, natuur en biodiversiteit, bodem en water, omgevingsveiligheid, archeologie en cultuurhistorie, energie en CO2-uitstoot.

Voor thema’s als natuur en biodiversiteit (met betrekking tot stikstofdepositie), omgevingsveiligheid, energie en CO2-uitstoot, waar mitigerende maatregelen het negatieve effect niet volledig kunnen wegnemen blijft een maatregel over die het meeste effect heeft: minder woningen realiseren. Wanneer, in plaats van de 7.000 woningen die zijn onderzocht in de onderzoeksalternatieven, de 5.000 woningen uit de RSU worden opgenomen in de uiteindelijke omgevingsvisie, dan neemt het negatieve effect al stevig af.

8 Doelbereik van ambities onderzoeksalternatieven

In de uitgangspuntennotitie voor de omgevingsvisie heeft de gemeente Utrecht zes stadsprofielen opgesteld, waaronder verschillende uitgangspunten, veelal in de vorm van ambities (en principes), voor de omgevingsvisie worden benoemd.

Tabel 8.1 Stadsprofielen Overvecht en toelichting

Stadsprofiel	Toelichting van ambities en principes van de gemeente
Groene stad (Groen Overvecht)	We bouwen in Overvecht aan een groene en gezonde leefomgeving. Een omgeving die uitnodigt om te ontmoeten, te sporten en te bewegen. Met ruimte voor meer groen, biodiversiteit en natuur. Want een gezonde omgeving heeft ook een positief effect op de gezondheid van haar bewoners.
Verbonden stad (Verbonden Overvecht)	We willen dat Overvecht goed met andere wijken, de natuur en het groen verbonden is. Overvecht vormt een belangrijke schakel om vanuit de stad naar het omliggende landschap te komen. Er liggen kansen om de verbindingen binnen de wijk én met de omgeving te verbeteren.
Compacte stad (Compact Overvecht)	Er ligt een grote opgave om de wijk te verbeteren en te verdichten met woningen, werkplekken, voorzieningen en groen. De ruimte is beperkt. We moeten keuzes maken hoe we de beperkte ruimte goed gebruiken. Waar mogelijk willen we functies combineren. Bij een groeiende wijk horen meer voorzieningen, met winkelgebieden die goed bereikbaar zijn voor iedereen. We behouden wat sterk is en vernieuwen waar nodig.
Inclusieve stad (Inclusief Overvecht)	We werken aan een inclusieve wijk waar plek is voor iedereen. We zorgen voor meer diversiteit in de woningen, zodat de huidige én toekomstige bewoners in Overvecht kunnen wonen in een woning die bij hen past. De inrichting van de wijk draagt bij aan meer kansengelijkheid door het bieden van een stevige basis van voorzieningen, woningen, werkplekken, groen en mobiliteit. Deze is toegankelijk voor iedereen en biedt voldoende ruimte voor nieuwe ontwikkelingen
Toekomstbestendige stad (Toekomstbestendig Overvecht)	De ontwikkeling van Overvecht wordt integraal opgepakt met aandacht voor klimaatadaptatie, biodiversiteit, duurzame energie en circulariteit. Flexibiliteit en veerkracht zijn essentieel om op te toekomst voorbereid te zijn en je te kunnen aanpassen aan nieuwe omstandigheden en ontwikkelingen.
Vertraagde stad (Vertraagd Overvecht)	We bieden in Overvecht voldoende plekken voor stilte en rust en daarmee een gezonde omgeving om in te leven. Minder verkeersdrukte, meer groen en ruimte voor initiatieven uit de wijk.

Per stadsprofiel worden programma's of opgaven en ingrepen benoemd. Hiermee schetst de gemeente Utrecht wat er onder de omgevingsvisie moet gebeuren. In dit hoofdstuk wordt gekeken in welke mate de twee alternatieven, Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2), voldoen aan de vereisten uit de uitgangspuntennotitie.

8.1 Groen Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk
- Een gezonde, groene leefomgeving
- Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten
- Verdichten en vergroenen in balans

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven. Input voor de beoordeling van het doelbereik is de effectbeoordeling van de verschillende thema's, zoals beschreven in hoofdstuk 5.

Tabel 8.2 Doelbereik van alternatieven voor Groen Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk	Bij onderzoeksalternatief 1wordt de geambieerde sterke groenstructuur naar verwachting behaald. De huidige groenstructuur groeit onder de omgevingsvisie en wordt meer divers ingericht. De (ruimtelijke) identiteit van de wijk blijft naar verwachting gelijk, maar is in de referentiesituatie al vrij sterk.	Bij onderzoeksalternatief wordt de geambieerde sterke groenstructuur naar verwachting behaald. De huidige groenstructuur groeit onder de omgevingsvisie en wordt meer divers ingericht. Daarnaast kan in dit alternatief meer groen worden gerealiseerd dan in alternatief 1. De identiteit van de wijk versterkt naar verwachting, waarmee een hoger doelbereik ontstaat.
Een gezonde, groene leefomgeving	Wanneer wordt gekeken naar het programma voor de onderzoeksalternatieven is te zien dat het groen in alternatief 1 in Overvecht (zonder het Noorderpark) met 41 hectare toeneemt (van 152 hectare naar 193 hectare). Alternatief 1 heeft een positief effect op gezondheid. Aansluitend op bovenstaande	Wanneer wordt gekeken naar het programma voor de onderzoeksalternatieven is te zien dat het groen in alternatief 2 in Overvecht (zonder het Noorderpark) met 45 hectare toeneemt (van 152 hectare naar 197 hectare). Alternatief 2 heeft een zeer positief effect op gezondheid. Daarmee kent het een hoger doelbereik dan alternatief 1.

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
	conclusie op groen wordt een hoog doelbereik verwacht.	
Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten	Binnen alternatief 1 wordt een positief effect op spelen, bewegen en ontmoeten verwacht, als gevolg van de uitgangspunten die de gemeente voor ontwikkelingen in de openbare ruimte heeft.	De meer gespreide verdichting geeft kansen om op meer plekken concrete kansen voor spelen, bewegen en ontmoeten te realiseren. Hiermee kent het een hoger doelbereik dan alternatief 1.
Verdichten en vergroenen in balans	Met de toename van groen in dit onderzoeksalternatief met 41 hectare ten opzichte van de nieuwbouwfootprint van ongeveer 8 hectare kan worden gesteld dat verdichten en vergroenen in balans is. Binnen de scope van dit alternatief is niet meegenomen of voor elke nieuwe woning een boom wordt geplant. Of deze deelambitie bereikt wordt is dus nog de vraag.	Met de toename van groen in dit onderzoeksalternatief met 45 hectare ten opzichte van de nieuwbouwfootprint van ongeveer 9 hectare kan worden gesteld dat verdichten en vergroenen in balans is. Hiermee wordt een hoger doelbereik behaald dan in alternatief 1.

8.2 Verbonden Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap
- Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar
- We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk

De gemeente heeft in de uitgangspuntennotitie de volgende opgaven en ingrepen opgenomen die onder de omgevingsvisie gerealiseerd moeten worden:

- Ontwikkeling Overvecht station als knooppunt
- Omzetten Brailledreef/Einsteindreef naar stadsboulevard
- Nieuwe groenblauwe verbindingen voor fiets en voetganger onder andere over de Noordelijke Randweg Utrecht
- Betere verbindingen tussen Overvecht en het Winkelcentrum Overvecht met meer groen, minder snelverkeer/auto’s en een betere busverbinding
- HOV-verbinding met Utrecht Science Park en op de langere termijn richting Leidsche Rijn Centrum (indicatief)
- Transitie openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer (parkeren en inrichting op een maximumsnelheid van 30 km/u), meer ruimte voor verblijf, voetganger, fietser, OV en groen, spreiding fietsverkeer (meerdere (aantrekkelijke) ringen-radialen in combinatie met groenblauw netwerk)

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven.

Tabel 8.3 Doelbereik van alternatieven voor Verbonden Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap	In onderzoeksalternatief 1 ontwikkelt Overvecht zich tot een goed verbonden wijk, richting de binnenstad en richting het buitengebied. Met de komst van een HOV-verbinding is het doelbereik hier naar verwachting hoger dan in alternatief 2.	Ook in dit alternatief blijft Overvecht goed verbonden met stad en buitengebied, maar in mindere mate dan in alternatief 1. De ambitie wordt echter naar verwachting wel behaald.
Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar.	De nadruk op de HOV-as zorgt er naar verwachting voor dat inwoners rondom deze HOV-as binnen 10 minuten bij dagelijkse voorzieningen zijn. Wijken die wat verder van de HOV-as af liggen kennen een minder frequent OV-aanbod, maar er blijft buurtgericht OV in de wijken. Loop- en fietsvoorzieningen worden beter als gevolg van nieuwe verbindingen en autoluwe buurten, waarmee voorzieningen voor veel mensen binnen de geambieerde 10 minuten bereikbaar zijn.	Het fijnmazige busnetwerk draagt sterk bij aan de verbindingen binnen de wijk. Zo zijn dagelijkse voorzieningen binnen 10 minuten bereikbaar te voet, met de fiets én het openbaar vervoer. De frequenties van het busvervoer zijn echter niet zo hoog als bij de HOV-as in alternatief 1. Daarnaast zijn de loop- en fietsvoorzieningen beter als gevolg van nieuwe verbindingen, maar de straten zijn minder autoluw dan in alternatief 1. Dit alternatief haalt daardoor het doel iets minder goed dan alternatief 1.
We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk	In alternatief 1 weet Overvecht zich te ontwikkelen tot een wijk waar men zich gezond verplaatst te voet en met de fiets. De komst van de HOV-verbinding is slim, doordat deze naar verwachting meer toekomstbestendig is dan een traditioneel busnetwerk. Daarnaast blijft er buurtgericht OV in de wijken voor de toegankelijkheid van ouderen en mindervaliden. De verkeersveiligheid neemt in dit alternatief toe door de knips	Ook in alternatief 2 weet Overvecht zich te ontwikkelen tot een wijk waar men zich gezond verplaatst te voet en met de fiets. De realisatie van een fijnmazig busnetwerk door de hele wijk is een meer sociale ontwikkeling (meer mensen kunnen hier makkelijk gebruik van maken dan één HOV-verbinding), maar mogelijk minder toekomstbestendig. De verkeersveiligheid neemt in dit alternatief af omdat de wijken

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
	waardoor de woonwijken autoluw worden.	minder vrijgespeeld kunnen worden van doorgaand verkeer.

8.3 Compact Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- We maken slim gebruik van de schaarse ruimte
- Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering
- Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven.

Tabel 8.4 Doelbereik van alternatieven voor Compact Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
We maken slim gebruik van de schaarse ruimte	Door middel van verdichten op strategische locaties, het optoppen van bestaande woningen en appartementencomplexen en functiemenging wordt gehoor gegeven aan de ambitie om slim met schaarse ruimte om te gaan, en zoveel mogelijk ruimte te reserveren voor groen. Bestaande maaiveldparkeerplaatsen worden met 1% per jaar gesaneerd.	Door middel van verdichten op strategische locaties, het optoppen van bestaande woningen en appartementencomplexen en functiemenging wordt gehoor gegeven aan de ambitie om slim met schaarse ruimte om te gaan, en zoveel mogelijk ruimte te reserveren voor groen. Dit alternatief heeft echter wel meer verspreide bebouwing dan alternatief 1, waardoor in dit alternatief meer bebouwd oppervlak komt. Bestaande maaiveldparkeerplaatsen worden met 0,5% per jaar gesaneerd.
Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering	Met 7.000 nieuwe woningen in Overvecht in dit onderzoeksalternatief wordt de wijk stevig verdicht. Bestaande, gesloten plinten worden nieuw leven ingeblazen door ruimte te creëren voor wonen, werken en diverse voorzieningen zoals detailhandel en horeca. Wonen en werken is in balans. Wel worden in	Met 7.000 nieuwe woningen in Overvecht in dit onderzoeksalternatief wordt de wijk stevig verdicht. Bestaande, gesloten plinten worden nieuw leven ingeblazen door ruimte te creëren voor wonen, werken en diverse voorzieningen zoals detailhandel en horeca. Wonen en werken is in balans. Wel worden in

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
	dit alternatief eer woningen toegevoegd in de buurt van het spoor en de HWC bij Overvecht Centrum dan in alternatief 2. Dit zijn in potentie hinderbronnen. Ook woningen aan drukke wegen (Einsteindreef en Zamenhofdreef) kunnen hinder ondervinden aan stof en geluidhinder van voertuigen. In alternatief 1 zal het aantal voorzieningen toenemen. De gebundelde verdichting zorgt er naar verwachting wel voor dat deze voorzieningen zich meer zullen concentreren op bepaalde plekken in de wijk. Wel ontstaan mogelijk meer diversiteit aan functies en aanbod.	dit alternatief woningen toegevoegd in de buurt van het spoor en de HWC bij Overvecht Centrum, hoewel minder dan in alternatief 2. Dit zijn in potentie hinderbronnen. Ook woningen aan drukke wegen (Einsteindreef en Zamenhofdreef) kunnen hinder ondervinden aan stof en geluidhinder van voertuigen.In de effectbeoordeling is toegelicht dat met gespreide verdichting naar verwachting meer kans is op de medeontwikkeling van (maatschappelijke) voorzieningen op meer plekken in de wijk. De kans op wijkverbetering hierdoor is redelijk groot.
Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk	In onderzoeksalternatief 1 blijft de ruimtelijke identiteit van Overvecht naar verwachting gelijk. Dit alternatief biedt de mogelijkheid om de ruimtelijke identiteit van Overvecht Centrum te versterken door de verdichting op die plek. Op welke wijze de verdichting hier plaatsvindt is echter niet uitgewerkt in het onderzoeksalternatief. Het toevoegen van groen in dit alternatief draagt bij aan het groene raamwerk, ondanks een verdere verdichting.	In alternatief 2 neemt de ruimtelijke identiteit toe. De gespreide verdichting biedt kansen voor het aantrekkelijker maken van de buurten. Het toevoegen van groen in dit alternatief draagt bij aan het groene raamwerk, ondanks een verdere verdichting. Met deze wijze van verdichten wordt een hoger doelbereik verwacht voor deze deelambitie.

8.4 Inclusief Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woningaanbod voor huidige en toekomstige bewoners
- Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen
- Prettige en sociaal veilige routes en plekken
- Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar

De gemeente heeft hiervoor een vereistenprogramma van voorzieningen opgesteld, dit omvat:

- Sport: locatieonderzoek voor honk- en softbalvelden vanuit sportpark Nieuw Welgelegen, Sportpark Vechtzoom (2 hockeyvelden), Sportpark Loevenhoutsedijk (2 korfbalvelden herinrichting), uitbreiding zwembad de Kwakel (optioneel) en Noordpark (3-4 voetbalvelden)
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal
- Zorg: Extra woon-zorgcomplex
- Cultuur: zoeklocatie broedplaatsen

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven.

Tabel 8.5 Doelbereik van alternatieven voor Inclusief Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woningaanbod voor huidige en toekomstige bewoners	Onderzoeksalternatief 1 wijkt vrijwel niet af van onderzoeksalternatief 2 als het gaat om kwalitatief goed woningaanbod. Wel worden in dit alternatief relatief veel appartementen ontwikkeld, waarvan er in Overvecht al zeer veel zijn. Zo ontstaat nog meer hoogbouw, waardoor een meer eentonig beeld van de wijk ontstaat.	Onderzoeksalternatief 2 wijkt vrijwel niet af van onderzoeksalternatief 1 als het gaat om kwalitatief goed woningaanbod. Door iets meer grondgebonden woningen te realiseren in dit alternatief ontstaat wel meer dakoppervlak om zonnepanelen op te plaatsen en ontstaat een iets meer divers beeld qua woningtypologie.
Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen	Eerder toegelicht in Compact Overvecht, neemt het aantal voorzieningen in de wijk in dit alternatief redelijk sterk toe. Wel zijn deze mogelijk minder goed bereikbaar voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn door het ontbreken van een fijnmazig OV-netwerk door de hele wijk.	In dit alternatief neemt het aantal voorzieningen in de wijk minder sterk toe dan in alternatief 1. Wel zijn deze voorzieningen beter bereikbaar voor bewoners van Overvecht, door het fijnmazige busnetwerk in de wijk. Zo weten ook ouderen en mensen die slecht ter been zijn zich te verplaatsen.
Prettige en sociaal veilige routes en plekken	Sociale veiligheid is een uitdaging in Overvecht. De omgevingsvisie geeft beperkt handvatten om te stellen dat dit doel bereikt wordt.	Ook voor alternatief 2 geldt dat onvoldoende informatie beschikbaar is over sociale veiligheid om te stellen dat dit doel bereikt wordt.
Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar	Sociale cohesie wordt in het planMER beoordeelt aan de hand van maatschappelijke voorzieningen in de wijk. In	In alternatief 2 wordt gespreid verdicht. Doordat op meer verschillende plekken ontwikkeld wordt, is ook op meer plekken kans

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
	alternatief 1 komen er maatschappelijke voorzieningen bij. Wel zullen deze geclusterd zijn bij de HOV-as, en dus op beperkte plekken in de wijk. In bredere zin geldt voor sociale binding dat zeer beperkt informatie te vinden is in de omgevingsvisie en uitgangspunten voor alternatief 1 om het doelbereik hier concreet op te bepalen.	om maatschappelijke voorzieningen te realiseren. Op basis van deze indicator heeft alternatief 2 een hoger doelbereik dan alternatief 1. Verder geldt ook hier dat beperkte informatie beschikbaar is om concreet te beoordelen of de ambities voor sociale binding behaald worden.

8.5 Toekomstbestendig Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- Een groene, natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving
- We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair

De gemeente heeft in de uitgangspuntennotitie de opgave voor het toekomstbestendig maken van Overvecht geschetst:

- Overvecht is in 2030 energieneutraal en volledig aardgasvrij
- In 2050 bouwen en verbouwen we volledig circulair
- Zoekgebied windenergie in het Noorderpark

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven.

Tabel 8.6 Doelbereik van alternatieven voor Toekomstbestendig Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
Een groene, natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving	Onder meer toegelicht in Groen Overvecht is in alternatief 1 sprake van een groene omgeving in Overvecht. Of deze ook natuurinclusief wordt is op basis van de omgevingsvisie en de uitgangspunten voor alternatief 1 niet te zeggen. In de effectbeoordeling is vastgesteld dat de omgevingsvisie naar verwachting een goede stap is om de wijk meer klimaatbestendig te maken.	Ook alternatief 2 zorgt ervoor dat Overvecht een (nog meer) groene omgeving krijgt. Ook hier is niet vast te stellen of de wijk natuurinclusief wordt, deze ontwerprandvoorwaarde wordt niet gegeven. Net als alternatief 1 wordt verwacht dat alternatief 2 leidt tot een meer klimaatbestendig Overvecht.

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair	Door minder dakoppervlak te realiseren dan in alternatief 2 wordt minder efficiënt duurzame energie opgewekt, omdat er dan minder dakoppervlak is om zonnepanelen op aan te leggen. Met de uitgangspunten uit de omgevingsvisie en de hoeveelheid sloop wordt Overvecht meer circulair, maar worden de ontwikkelingen naar verwachting niet 100% circulair. Hiervoor is de nieuwbouwopgave met 7.000 woningen te groot. Wel wordt ingezet op zo min mogelijk sloop; in dit onderzoeksalternatief ook minder dan in alternatief 2.	Alternatief 2 biedt naar verwachting meer mogelijkheden om zonne-energie op te wekken dan alternatief 1, door een groter dakoppervlak. Met de uitgangspunten uit de omgevingsvisie en de hoeveelheid sloop wordt Overvecht meer circulair, maar worden de ontwikkelingen naar verwachting niet 100% circulair. Hiervoor is de nieuwbouwopgave met 7.000 woningen te groot. Wel wordt ingezet op zo min mogelijk sloop. In dit onderzoeksalternatief zullen meer woningen worden gesloopt dan in alternatief 1.

8.6 Vertraagd Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit
- Geleidelijke groei en ontwikkeling

De gemeente heeft in de uitgangspuntennotitie de opgave voor het vertragen van Overvecht geschetst:

- Plekken om tot rust te komen
- Ruimte om plekken geleidelijk te laten groeien samen met de gebruikers
- Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven.

Tabel 8.7 Doelbereik van alternatieven voor Vertraagd Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit	Ook al wordt de lucht in de autonome situatie schoner dan in de huidige situatie en voldoet het aan de normen, toch haalt het dan niet de WHO-advieswaarden. De luchtkwaliteit neemt in alternatief 1 af – dit doel wordt dus niet bereikt.	Ook al wordt de lucht in de autonome situatie schoner dan in de huidige situatie en voldoet het aan de normen, toch haalt het dan niet de WHO-advieswaarden. Ook in dit alternatief neemt de luchtkwaliteit af. De gecumuleerde

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
	Daarnaast neemt de gecumuleerde geluidbelasting in de wijk toe, in dit alternatief met name als gevolg van industrielawaai. Het doelbereik bij deze ambitie is dus vrij laag.	geluidbelasting neemt in dit alternatief toe, maar minder erg dan in alternatief 1. Het doelbereik is dus hier ook aan de lage kant, maar beter dan in alternatief 1.
Geleidelijke groei en ontwikkeling	Met de stevige verdichtingsopgave zal Overvecht niet snel zijn uitontwikkeld. De omgevingsvisie geeft ook aan dat de groei en ontwikkeling geleidelijk zal zijn en afhankelijk is van verschillende factoren zoals beschikbare middelen. Dit is een realistische kijk. Daarmee blijft natuurlijk wel onzekerheid bestaan in welke mate doelen worden gehaald. Het is namelijk ook afhankelijk van ontwikkelingen zoals prijsfluctuaties van grondstoffen, rentestanden en beschikbaarheid van arbeid in de bouwsector.	Het doelbereik voor dit onderzoeksalternatief is hetzelfde als voor alternatief 1.

8.7 Conclusie doelbereik

In deze paragraaf worden de belangrijkste resultaten van het doelbereik van de ambities en principes per stadsprofiel beknopt toegelicht. Eventueel onderscheid tussen het doelbereik in alternatief 1 en alternatief 2 komen hierbij aan bod.

Tabel 8.8 Samenvatting doelbereik van ambities

Stadsprofiel	Beoordeling doelbereik
Groen Overvecht	Voor Groen Overvecht is in beide alternatieven naar verwachting sprake van een redelijk hoog doelbereik. Alternatief 2 scoort op enkele ambities echter beter dan alternatief 1.
Verbonden Overvecht	Ook bij Verbonden Overvecht is in beide gevallen sprake van een redelijk positief beeld qua doelbereik. Voor de verbinding met het centrum van Utrecht en verkeersveiligheid heeft alternatief 1 wel duidelijk een hogere mate van doelbereik dan alternatief 2. Niet alleen in alternatief 2, maar ook in alternatief 1 zullen er bussen door de buurten blijven rijden. In alternatief 1 zal dit wellicht wel met een andere frequentie en route zijn, wat kan leiden dat mensen langer moeten wachten of een andere opstaphalte hebben dan in alternatief 2.
Compact Overvecht	Ook voor dit stadsprofiel wordt een redelijk hoog doelbereik verwacht. Alternatief 1 zorgt naar verwachting voor meer voorzieningen in Overvecht, doordat een meer hoogstedelijke wijk wordt gerealiseerd. Deze voorzieningen

Stadsprofiel	Beoordeling doelbereik
	zullen zich dan wel gaan vestigen rond de HOV-verbinding, waar ze minder goed te voet en per fiets te bereiken zijn voor bewoners in de wijk. De gespreide verdichting in alternatief 2 zorgt ervoor meer voorzieningen in de wijk worden ontwikkeld.
Inclusief Overvecht	Aansluitend op bovenstaande beoordeling voor Compact Overvecht, kan bij Inclusief Overvecht worden geconcludeerd dat de gespreide verdichting leidt tot een betere bereikbaarheid van voorzieningen bij alternatief 2 – deze zijn immers vaker dichtbij dan in alternatief 1. Over prettige en sociaal veilige routes kan op basis van de omgevingsvisie en de uitgangspunten voor de alternatieven niet veel gezegd worden. Dit geldt ook voor de sociale binding met de wijk en tussen mensen. Er is daarmee een grote onzekerheidsmarge in hoeverre de doelen worden gehaald.
Toekomstbestendig Overvecht	De onderzoeksalternatieven ontlopen elkaar niet veel bij de ambities voor een toekomstbestendig Overvecht. In beide alternatieven worden stappen gezet qua duurzaamheid en klimaatbestendigheid, en voor beiden is niet te stellen dat ze natuurinclusief worden.
Vertraagd Overvecht	Vertraagd Overvecht is het enige stadsprofiel waarvan kan worden gesteld dat het verwachte doelbereik laag is. De luchtkwaliteit neemt in Overvecht in beide alternatieven af. Ook neemt de hinder van geluid naar verwachting toe (in alternatief 1 meer dan in alternatief 2). Over de geleidelijkheid van de ontwikkeling van de wijk is onvoldoende te zeggen op basis van de uitgangspunten en informatie voor de onderzoeksalternatieven.

9 Conclusie onderzoeksalternatieven

In dit hoofdstuk komen de belangrijkste conclusies uit de drie hoofdonderdelen van het planMER aan bod: de conclusie van de milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven, de conclusie over mitigerende maatregelen van negatieve effecten en de conclusie over doelbereik.

9.1 Conclusie milieueffecten

Als naar het totaal van alle milieueffecten wordt gekeken (zie tabel 8.1) dan valt op dat een redelijk aantal indicatoren in beide alternatieven een positief of zeer positief effect hebben. Dit is voor verkeer bijvoorbeeld de wijze van verplaatsing (modal split), routes fiets en voetganger, alle indicatoren van het thema gezondheid, enkele indicatoren van bodem en water, klimaatadaptatie, ruimtelijke kwaliteit, aandeel duurzame energie, circulariteit en verschillende parameters van CO2-uitstoot (openbaar vervoer; ontmoedigen gemotoriseerd verkeer; verduurzamen woningen). Zeer negatieve effecten zijn er voor geluidhinder industrie, stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden en twee parameters van CO2-uitstoot (verandering inwonersaantal; sloop- en bouwwerkzaamheden). Negatieve effecten zijn er op luchtkwaliteit, beschermde soorten, ondergronds ruimtegebruik, omgevingsveiligheid, archeologie en totaal energieverbruik.

De milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven verschillen daarentegen bij diverse indicatoren wel van elkaar. Deze verschillen zijn vooral terug te voeren op de verschillen in het verdichtingsprogramma voor de onderzoeksalternatieven en mobiliteitsconcept. Zo heeft alternatief 1 relatief een positiever effect dan alternatief 2 op verkeersafwikkeling (positief versus negatief effect), verkeersveiligheid (positief versus negatief effect) indicatoren van ruimtelijke kwaliteit en bij het ontmoedigen van gemotoriseerd verkeer als indicator van CO2-uitstoot (zeer positief versus positief effect). Het positievere effect van verkeersafwikkeling van alternatief 1 ten opzichte van alternatief 2 zijn het gevolg van de maatregelen die worden doorgevoerd. In alternatief 1 is enkel sprake van verkeerstoenames op de grotere gebiedsontsluitingswegen. In alternatief 2 zijn er zowel toenames op de grotere gebiedsontsluitingswegen, als op een deel van de erftoegangswegen in de wijk. Voor verkeersveiligheid is de verwachting dat bij alternatief 1 de verkeersveiligheid vergelijkbaar blijft als in de referentiesituatie. Doordat er in alternatief 2 zowel verkeer in de woonstraten blijft rijden en de gebiedsontsluitingswegen drukker worden met als gevolg dat de oversteekbaarheid verslechtert, heeft alternatief 2 een negatief effect op de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie.

Alternatief 2 heeft meer positieve effecten op indicatoren van de thema's gezondheid (sport en bewegen; sociale cohesie) en de indicator bodemkwaliteit. Daarnaast worden minder negatieve effecten verwacht bij indicatoren van het thema geluid. Voor gezondheid komt dit door de aard van verdichting: bij gespreide verdichting is er een grotere kans dat rond ontwikkelingen de openbare ruimte ook wordt ontwikkeld. Zo kan ruimte ontstaan voor sport en bewegen in de openbare ruimte. Daarnaast worden maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd wanneer op een locatie sprake is van nieuwbouw. Omdat in alternatief 2 op meer plekken in de wijk sprake is van nieuwbouw, is kans dat meer maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd worden. Voor bodemkwaliteit zit het verschil in beoordeling ook in de aard van verdichting. Doordat in alternatief

2 op meer plekken nieuwbouw wordt gerealiseerd dan in alternatief 1 is er grote kans dat de bodem als die vervuild is, gesaneerd moet worden. Dit leidt tot een verbetering van de bodemkwaliteit. Onderzoeksalternatief 2 wordt beter beoordeeld op enkele indicatoren van het thema geluid, omdat de ontwikkelingen binnen dit alternatief erop duiden dat minder sprake zal zijn van hinder door weg- en railverkeer.

Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de beoordeling van de milieueffecten van beide alternatieven. Hierbij is geen afweging gemaakt van het totaaleffect op het milieu van beide onderzoeksalternatieven, er is immers niet vastgesteld hoe zwaar indicatoren wegen binnen het planMER.

Tabel 9.1 Milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Verkeer	Verkeersafwikkeling	Verschuiving van autoverkeer	+	-
	Kruispunten	Doorstroming op kruispuntniveau	-	-
	Wijze van verplaatsing	De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	+	+
	Routes fiets en voetganger	Kwaliteit van langzaam verkeerroutes	+	+
	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid	+	-
Geluid	Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	0
	Geluidhinder railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	-	0
	Geluidhinder industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	--	--
	Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	--	-
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	-
Natuur en biodiversiteit	Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	-	-
	Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	0	0
		Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	--	--
	Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	0	0

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Gezondheid	Sport en bewegen	Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	+	++
	Groen in het gebied	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	+	+
	Sociale cohesie	Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	+	++
Bodem en water	Bodemkwaliteit	Aanwezigheid van bodemverontreinigingen	+	++
	Ondergronds ruimtegebruik	Intensiviteit gebruik ondergrond	-	-
	Grondwater	Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	0	0
	Waterkwaliteit	Impact bebouwing op waterkwaliteit	+	+
	Waterkwantiteit	Impact bebouwing op waterkwantiteit	+	+
	Waterveiligheid	Overstromingsrisico	0	0
Klimaatadaptatie	Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	0	0
	Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	+	+
	Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	+	+
Omgevingsveiligheid	Omgevings-veiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	-	-
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologie	Behoud archeologische waarden	-	-
	Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	0	0
Ruimtelijke kwaliteit	Belevingswaarde	Structuur	0	-
		Identiteit	+	+
		Herkenbaarheid	0	0
	Gebruikswaarde	Samenhang	+	0
		Diversiteit aan functies en aanbod	++	+
		Bruikbaarheid	+	+
Energie	Energietransitie	Aandeel duurzame energie	+	+
		Totaal energieverbruik	-	-
Circulariteit	Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	+	+
CO2-uitstoot	CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	--	--
		Sloop- en bouwwerkzaamheden	--	--
		Openbaar vervoer	+	+
		Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	++	+
		Verduurzamen woningen	+	+

9.2 Conclusie mitigerende maatregelen

Voor indicatoren waar naar verwachting sprake is van negatieve milieueffecten zijn mitigerende maatregelen uiteengezet. Wanneer sprake is van negatieve effecten, zijn deze veelal bij beide alternatieven te verwachten. Negatieve effecten zullen naar verwachting plaatsvinden binnen

thema's als verkeer, geluid, luchtkwaliteit, natuur en biodiversiteit, bodem en water, omgevingsveiligheid, archeologie en cultuurhistorie, energie en CO2-uitstoot.

Voor thema's als natuur en biodiversiteit (met betrekking tot stikstofdepositie), externe veiligheid, energie en CO2-uitstoot, waar mitigerende maatregelen het negatieve effect niet volledig kunnen wegnemen blijft een maatregel over die het meeste effect heeft: minder woningen realiseren. Wanneer, in plaats van de 7.000 woningen die zijn onderzocht in de onderzoeksalternatieven, de 5.000 woningen uit de RSU worden opgenomen in de uiteindelijke omgevingsvisie, dan neemt het negatieve effect al stevig af.

9.3 Conclusie doelbereik onderzoeksalternatieven

De conclusie van het doelbereik van de onderzoeksalternatieven staat in onderstaande tabel. Hier wordt per stadsprofiel gekeken in hoeverre de onderzoeksalternatieven de ambitie haalt en wat daarin de verschillen tussen de twee onderzoekalternatieven zijn.

Tabel 9.2 Samenvatting doelbereik van de onderzoeksalternatieven

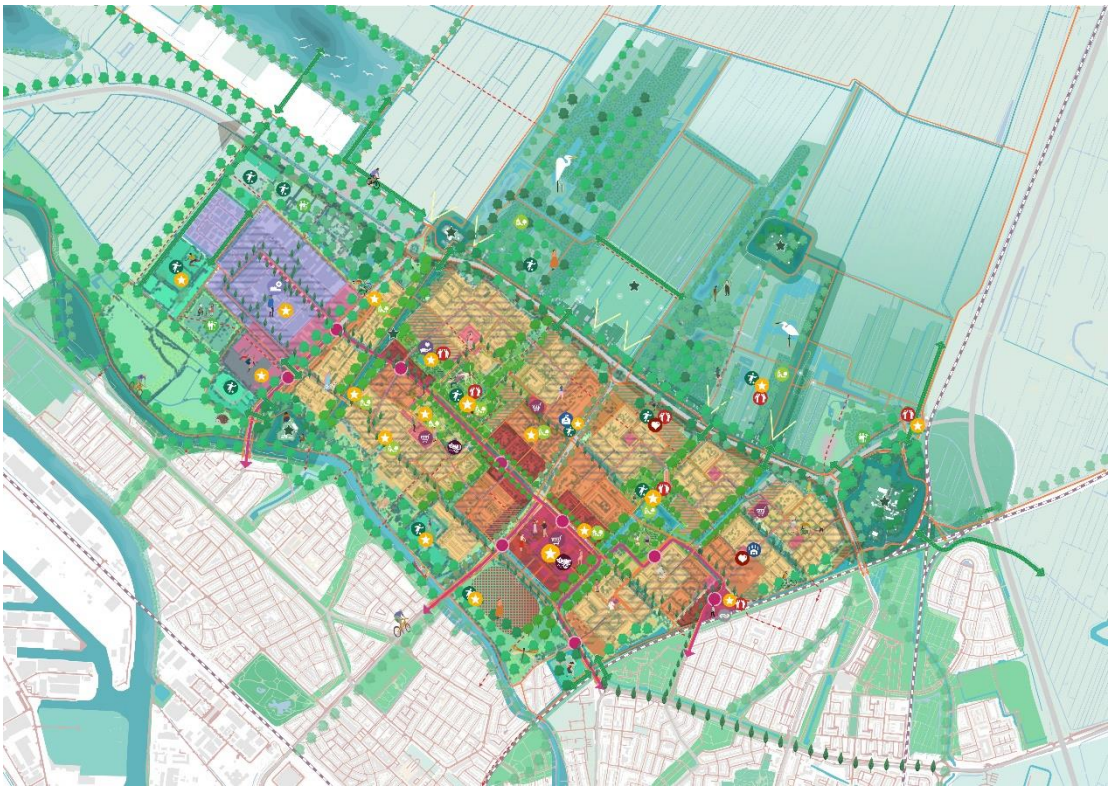
Stadsprofiel	Beoordeling doelbereik
Groen Overvecht	Voor Groen Overvecht is in beide alternatieven naar verwachting sprake van een redelijk hoog doelbereik. Alternatief 2 scoort op enkele ambities echter beter dan alternatief 1.
Verbonden Overvecht	Ook bij Verbonden Overvecht is in beide gevallen sprake van een redelijk positief beeld qua doelbereik. Voor de verbinding met het centrum van Utrecht en verkeersveiligheid heeft alternatief 1 wel duidelijk een hogere mate van doelbereik dan alternatief 2. Anderzijds is alternatief 2 een socialer ontwikkelperspectief door de realisatie van een fijnmazig busnetwerk door de hele stad dan een HOV-verbinding door het centrum van de wijk.
Compact Overvecht	Ook voor dit stadsprofiel wordt een redelijk hoog doelbereik verwacht. Alternatief 1 zorgt naar verwachting voor meer voorzieningen in Overvecht, doordat een meer hoogstedelijke wijk wordt gerealiseerd. Deze voorzieningen zullen zich dan wel gaan vestigen rond de HOV-verbinding, waar ze minder goed te voet en per fiets te bereiken zijn voor bewoners in de wijk. De gespreide verdichting in alternatief 2 zorgt ervoor meer voorzieningen in de wijk worden ontwikkeld.
Inclusief Overvecht	Aansluitend op bovenstaande beoordeling voor Compact Overvecht, kan bij Inclusief Overvecht worden geconcludeerd dat de gespreide verdichting leidt tot een betere bereikbaarheid van voorzieningen bij alternatief 2 – deze zijn immers vaker dichtbij dan in alternatief 1. Over prettige en sociaal veilige routes kan op basis van de omgevingsvisie en de uitgangspunten voor de alternatieven niet veel gezegd worden. Dit geldt ook voor de sociale binding met de wijk en tussen mensen.
Toekomstbestendig Overvecht	De onderzoeksalternatieven ontlopen elkaar niet veel bij de ambities voor een toekomstbestendig Overvecht. In beide alternatieven worden stappen gezet qua duurzaamheid en klimaatbestendigheid, en voor beiden is niet te stellen

Stadsprofiel	Beoordeling doelbereik
	dat ze natuurinclusief worden. Beide zorgen ook voor meer circulariteit bij de verdere verdichting van Overvecht (alternatief 2 wel in hogere mate dan alternatief 1).
Vertraagd Overvecht	Vertraagd Overvecht is het enige stadsprofiel waarvan kan worden gesteld dat het verwachte doelbereik laag is. De luchtkwaliteit neemt in Overvecht in beide alternatieven af. Ook neemt de hinder van geluid naar verwachting toe (in alternatief 1 meer dan in alternatief 2). Over de geleidelijkheid van de ontwikkeling van de wijk is onvoldoende te zeggen op basis van de uitgangspunten en informatie voor de onderzoeksalternatieven.

10 Reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie

In dit planMER zijn twee onderzoeksalternatieven beoordeeld op hun milieueffect (hoofdstuk 5), zijn mitigerende maatregelen omschreven voor het voorkomen of verminderen van eventuele negatieve effecten (hoofdstuk 6) en is het doelbereik van de onderzoeksalternatieven geanalyseerd (hoofdstuk 7). Nadat deze beoordeling van de onderzoeksalternatieven is uitgevoerd, is door het team van PosadMaxwan en de gemeente Utrecht een ontwerp-omgevingsvisie opgesteld. Om ook de effecten en het doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie in beeld te brengen is een reflectie op dit document opgesteld. Dit hoofdstuk staat allereerst stil bij de belangrijkste verschillen tussen de onderzoeksalternatieven en de ontwerp-omgevingsvisie. Hierbij is met name aandacht voor het verschil met onderzoeksalternatief 1, waar de ontwerp-omgevingsvisie het meest op lijkt. Ten tweede volgt een gevoeligheidsanalyse van het eventuele verschil in milieueffecten tussen de ontwerp-omgevingsvisie en onderzoeksalternatief 1. Ten slotte wordt het doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie beoordeeld.

10.1 Verschillen onderzoeksalternatieven en ontwerp-omgevingsvisie



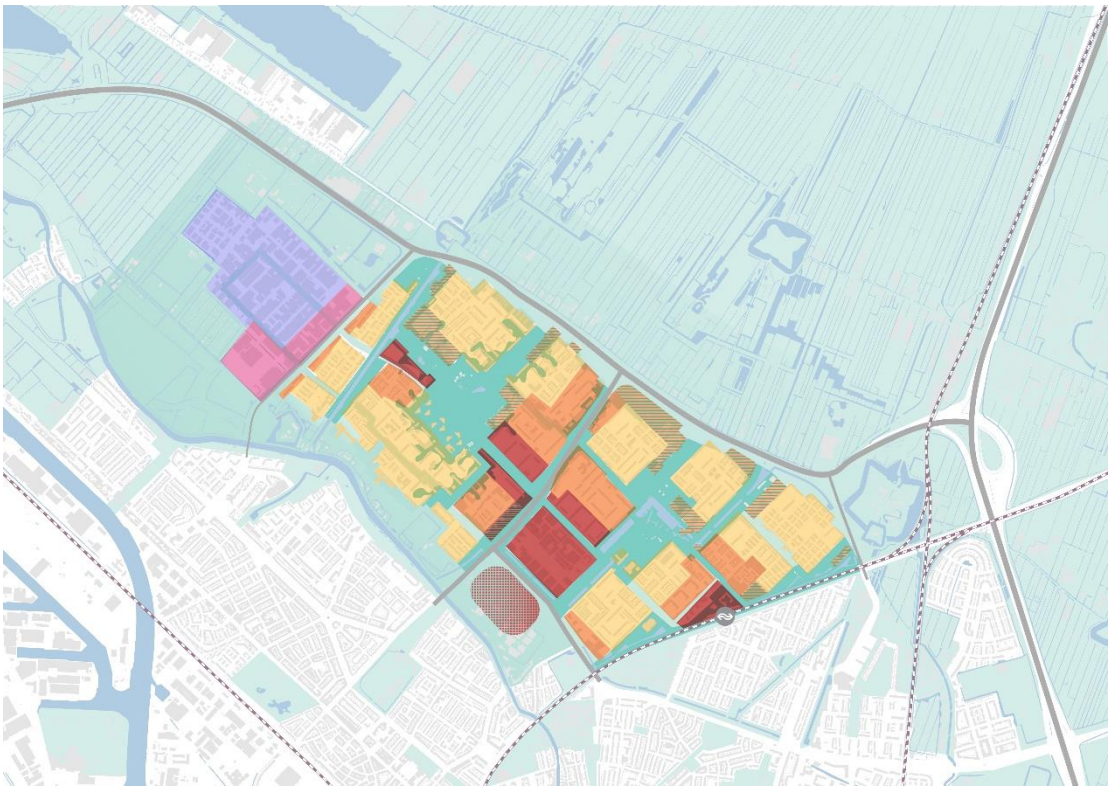
Figuur 10.1 Omgevingsvisiekaart (bron: ontwerp-omgevingsvisie Overvecht 2040)

Op bovenstaande kaart is het eindbeeld van de omgevingsvisie van Overvecht in 2040 te zien. De kaart is een combinatie van de kaartbeelden voor groen, mobiliteit, voorzieningen en verdichtingen. Belangrijk om hierbij op te merken is dat het aantal te realiseren woningen en

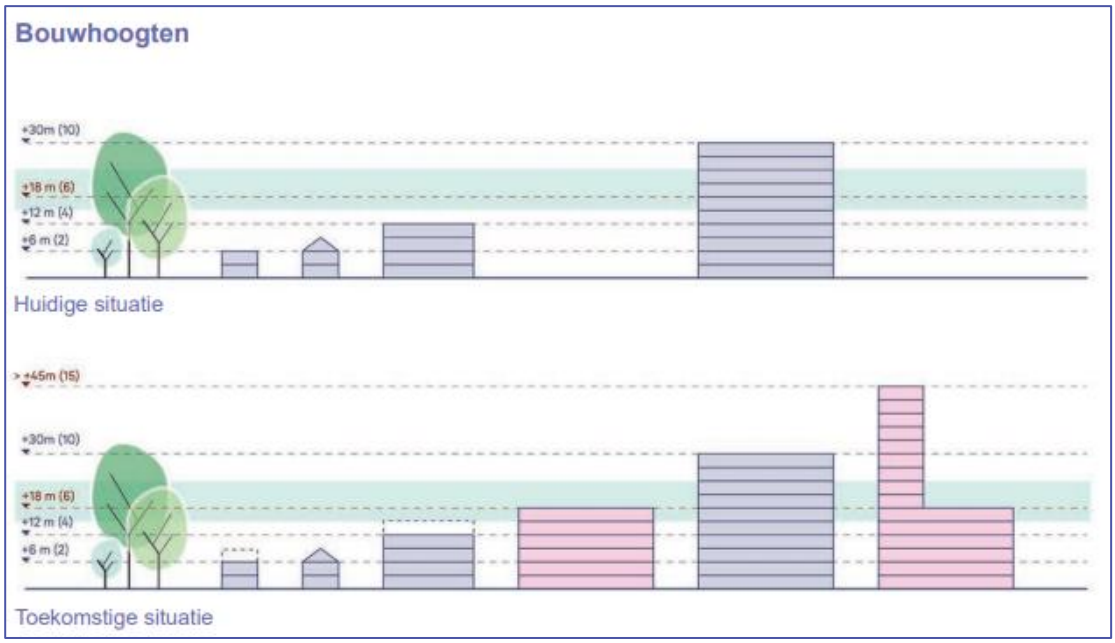
arbeidsplaatsen in de ontwerp-omgevingsvisie lager is dan is onderzocht in de onderzoeksalternatieven in dit planMER. In plaats van 7.000 woningen en 4.200 arbeidsplaatsen in de onderzoeksalternatieven gaat de ontwerp-omgevingsvisie uit van de realisatie van 5.000 woningen en minimaal 3.000 arbeidsplaatsen.

10.1.1 Verdichting

In de ontwerp-omgevingsvisie is gekozen voor een verdichtingsstrategie die het meest lijkt op die van onderzoeksalternatief 1. In de ontwerp-omgevingsvisie is de hoogste bebouwingsdichtheid te vinden rond de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef, de straten waar ook de HOV-verbinding overheen loopt. Daarnaast zullen ook de Einsteindreef en de Brailledreef een hoge bebouwingsdichtheid hebben, zoals te zien is in figuur 9.2. Ook bij het treinstation Utrecht Overvecht wordt in hoge dichtheid gebouwd. Naarmate men meer naar de randen van Overvecht beweegt neemt de bebouwingsdichtheid af: via stedelijke overgangszones komt men in Overvechtse buurten met lagere bebouwingsdichtheden. Het leidt tot het stedenbouwkundig profiel dat in afbeelding 9.7 te zien is.



Figuur 10.2 Verdichtingskaart ontwerp-omgevingsvisie



Figuur 10.3 Stedenbouwkundig profiel ontwerp-omgevingsvisie

De verdichting op de Einsteindreef, waar wordt gebouwd in de bestaande hoofdgroenstructuur, heeft naar verwachting een negatief effect in het kader van geluid en luchtkwaliteit. Ondanks dat het profiel van Einsteindreef mogelijk van 2x2-rijbanen naar 2x1-rijbaan gaat, woont men straks dicht op een drukke weg. Zoals in de aanbevelingen zal worden benoemd (hoofdstuk 10), is het belangrijk hier bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie rekening mee te houden.

10.1.2 Groen

De meest opvallende keuzes die te zien zijn in de onderstaande groenkaart zijn het groen in Bedrijvengebied Overvecht, in winkelcentrum Overvecht en de ontwikkellocatie binnen de hoofdgroenstructuur op de Einsteindreef. Naast deze groenkaart zijn in de ontwerp-omgevingsvisie de groentypologieën voor Overvecht benoemd. Niet op de kaart, maar wel een belangrijke keuze in de ontwerp-omgevingsvisie, is het autovrij maken van de grote parken in Overvecht.



Figuur 10.4 Groenkaart ontwerp-omgevingsvisie

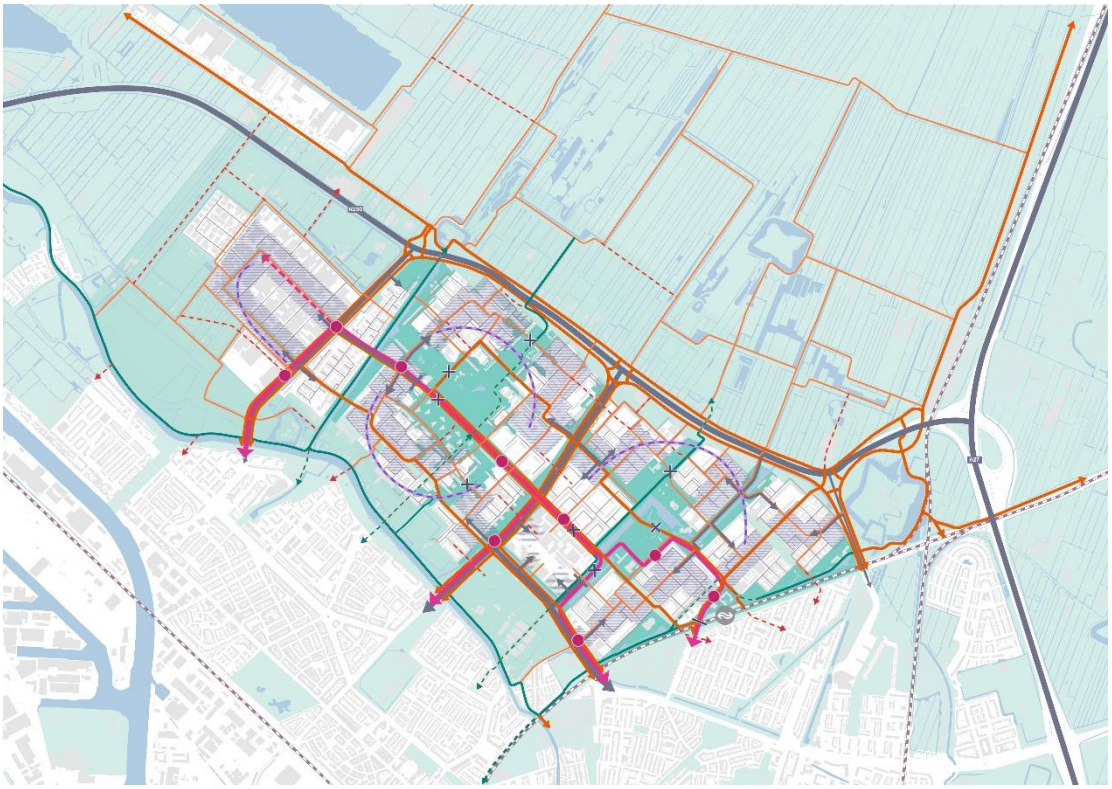
Bedrijvengebied Overvecht, nu een versteend gebied met beperkt ruimte voor groen, wordt met de omgevingsvisie vergroend met een raamwerk van groene voegen en buurtgroen. Daarnaast worden groene verblijfsplekken (maximaal 5.000 m²) aangelegd op plekken die momenteel voor maaiveldparkeren fungeren aan de (van west naar oost) Sint Laurensdreef, Californiëdreef en Nevadadreef. Omdat de gronden in Bedrijvengebied Overvecht niet van de gemeente Utrecht zijn, zal nauw samengewerkt moeten worden met ondernemers om de plannen tot stand te doen komen. In winkelcentrum Overvecht vindt een vergelijkbare transformatie plaats. Hier is in de huidige situatie beperkt groen aanwezig. In de toekomst moet hier niet enkel aan de randen, maar verspreid binnen het winkelcentrum ruimte zijn voor buurtgroen. Ook is op de kaart te zien dat de hoofdgroenstructuur en parken vanuit veel buurten via buurt- en wijkgroen te bereiken zijn. Zo wordt het voor bewoners makkelijker om vanuit hun woning een rondje te wandelen door het groen.

Op de Einsteindreef, grenzend aan winkelcentrum Overvecht Centrum, worden woningen gebouwd in de huidige hoofdgroenstructuur. De motivatie hierbij is dat een significante kwaliteitsverbetering kan worden gerealiseerd voor de omgeving van het winkelcentrum. Het Centrum en de omliggende woonbuurten groeien zo naar elkaar toe, zodat alle buurten rondom de weg samen het hart van de wijk vormen. Deze bebouwing gaat ten koste van een deel van het groen langs de Einsteindreef. In de ontwerp-omgevingsvisie wordt echter een brede groene zone langs de weg behouden om de doorgaande groenverbinding in stand te houden.

Daarnaast wordt gebouwd in de groene hoven op de Winterboeidreef, Carnegiedreef, Ankaradreef en bij de Vechtse Banen: hier gaat groene ruimte verloren voor verdichting. Dit heeft een negatief effect op aanwezige fauna in deze nu groene gebieden. Dit verlies aan groene ruimte komt elders in de wijk wel terug. Tevens liggen de gebieden in kwestie dicht in de buurt van groengebieden in de wijk. In het kader van het thema gezondheid (met daarin de indicatoren sport en bewegen, groen in het gebied en sociale cohesie) is het verwachte effect daarom beperkt.

10.1.3 Mobiliteit

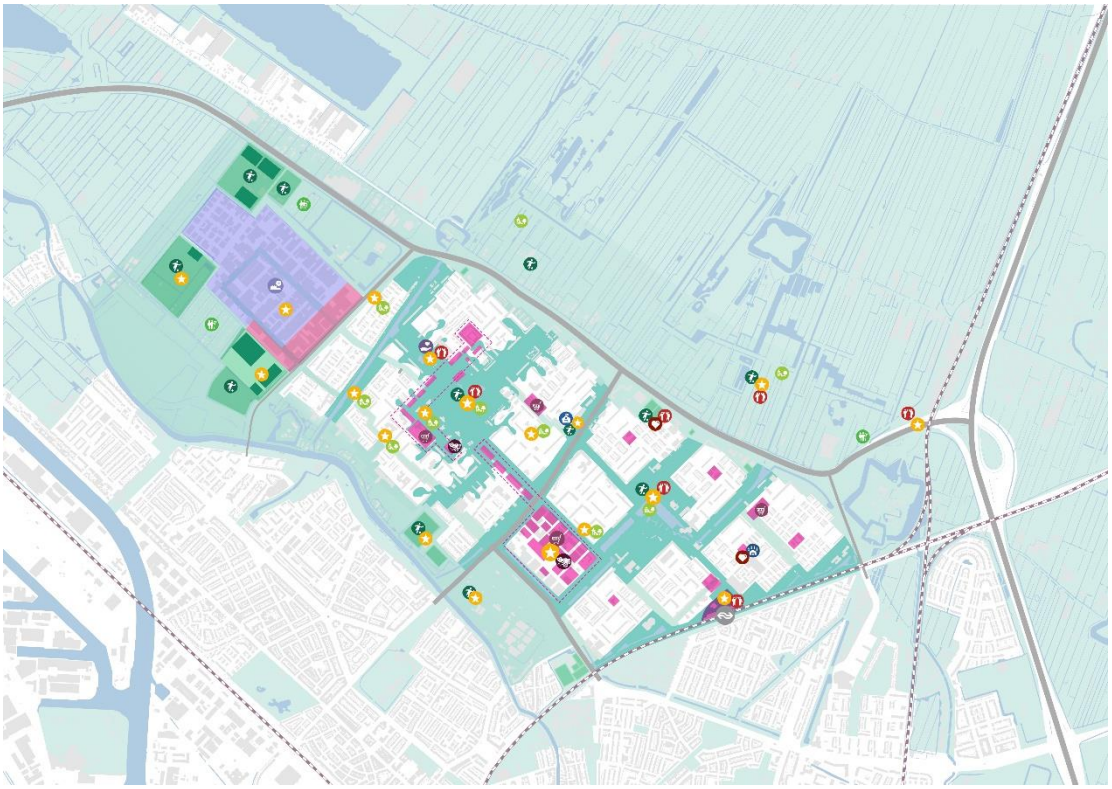
In de mobiliteitskaart, in de omgevingsvisie *Overvecht 2040 Veilig en verbonden*, is duidelijk de keuze voor een HOV-verbinding door het centrum van de wijk te zien: in lijn met onderzoeksalternatief 1. Hierbij verdwijnt het buurtgerichte OV niet: in Overvecht-Zuid, Overvecht-Noord en Bedrijvengebied Overvecht wordt gekeken wat de beste routes zijn voor aanvullend buurtgericht OV. Tevens is op de kaart te zien waar in de wijk autoroutes afgesloten worden. Doel hiervan is om autoverkeer zo lang mogelijk via de Zuilense Ring/NRU te laten rijden en alleen voor het laatste stuk door de stad te laten rijden. Hiermee worden de buurten rustiger en veiliger. Iedere buurt blijft met de auto bereikbaar, maar niet altijd meer via de kortste route. Deze ‘knips’ worden niet tegelijkertijd, maar gefaseerd uitgevoerd. De meest opvallende ‘knips’ zijn die op de Carnegiedreef, Zamenhofdreef en de Moezeldreef die door park de Watertoren loopt. Ten slotte zijn in de kaart op concrete plekken nieuwe fiets- en wandelroutes en zoekgebieden voor parkeer- en mobiliteitshubs te zien. De gewenste fiets- en wandelroutes zijn met name aan de randen van de wijk te zien. De parkeer- en mobiliteitshubs zijn nog niet heel concreet ingetekend. Deze liggen met name tussen bestaande wegen en liggen veelal niet aan parken of andere groenvoorzieningen.



Figuur 10.5 Mobiliteitskaart ontwerp-omgevingsvisie

10.1.4 Voorzieningen

Op de voorzieningenkaart is te zien dat voorzieningen, hoewel met name geclusterd rond gebieden met hoge bebouwingsdichtheden, ook verspreid in de buurten voorkomen op plekken die niet stevig verdicht gaan worden. Zo is in bijna elke buurt wel een voorzieningencluster te vinden.



Figuur 10.6 Voorzieningenkaart ontwerp-omgevingsvisie

10.2 Gevoeligheidsanalyse ontwerp-omgevingsvisie

Om een beeld te krijgen van het effect van de ontwerp-omgevingsvisie is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Hierbij is op hoofdlijnen gekeken naar het verschil tussen onderzoeksalternatief 1 en de ontwerp-omgevingsvisie. Er is niet aanvullend gerekend aan de indicatoren verkeer, geluid, luchtkwaliteit en stikstofdepositie voor de ontwerp-omgevingsvisie zoals voor de onderzoeksalternatieven is gedaan.

Zoals al benoemd, lijkt de ontwerp-omgevingsvisie meer op onderzoeksalternatief 1 dan onderzoeksalternatief 2. Om die reden lijkt het effect van de ontwerp-omgevingsvisie ten opzichte van de referentiesituatie ook meer op de beoordeling van de milieueffecten van onderzoeksalternatief 1. In deze paragraaf wordt stilgestaan bij indicatoren waar het effect van de ontwerp-omgevingsvisie afwijkt van de effectbeoordeling van onderzoeksalternatief 1 en waar deze overeenkomen.

Voor de volgende indicatoren wijkt de ontwerp-omgevingsvisie naar verwachting af van onderzoeksalternatief 1:

- Natuur: In de ontwerp-omgevingsvisie wordt duidelijk aangegeven waar bepaalde groentypologieën worden gepland. Dit biedt meer kansen voor flora en fauna, omdat er meer parken en landschappelijke verbindingen worden gerealiseerd. Deze uitlopers van groen zorgen voor een toename van de mogelijkheden voor de groei en het voortbewegen van

planten en dieren. Dit, in combinatie met het gegeven dat 2.000 woningen minder worden gerealiseerd in vergelijking met onderzoeksalternatief 1, zorgt ervoor dat naar verwachting een minder negatief effect optreedt. Door minder verkeersbewegingen zal ook leiden tot een lagere stikstofdepositie dan bij onderzoeksalternatief 1. Dit betekent niet dat een neutraal effect wordt verwacht voor natuur. De impact van 5.000 woningen en extra arbeidsplaatsen op beschermde soorten en biodiversiteit is hiervoor simpelweg te groot.

Voor de volgende indicatoren wijkt de ontwerp-omgevingsvisie naar verwachting niet of zeer beperkt af van onderzoeksalternatief 1:

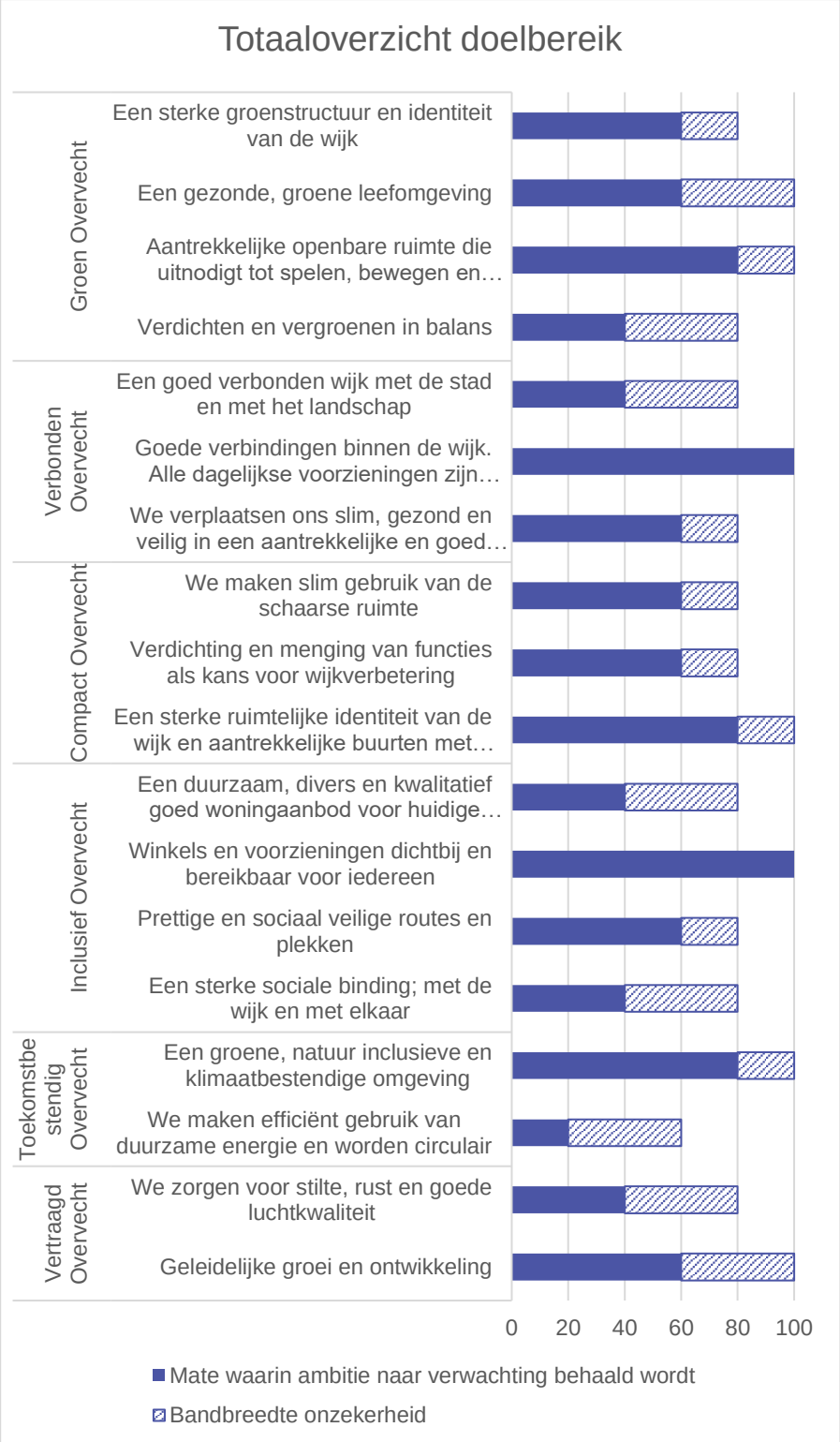
- Verkeer: De effectbeoordeling van onderzoeksalternatief 1 gaat uit van 7.000 woningen en 4.200 arbeidsplaatsen. In de ontwerp-omgevingsvisie worden deze aantallen afgeschaald tot 5.000 woningen en minimaal 3.000 arbeidsplaatsen. De grootste afname van woningen zit bij Bedrijvengebied Overvecht, waar in de ontwerp-omgevingsvisie geen woningen komen in tegenstelling tot onderzoeksalternatief 1. De effecten op verkeer in de wijk in de ontwerp-omgevingsvisie zijn veelal iets minder negatief door de afname van 2.000 woningen en 700 arbeidsplaatsen. De oversteekbaarheid van de brede dreven verbetert mogelijk wel. Qua verkeersintensiteiten zijn de grootste afnames te verwachten op de Franciscusdreef, aangezien er bij het Bedrijvengebied Overvecht geen woningen komen in de ontwerp-omgevingsvisie (in tegenstelling tot onderzoeksalternatief 1). Echter, aangezien de kruispuntbelasting in de autonome situatie gelijk is aan onderzoeksalternatief 1 zal dit niet veel veranderen. In de rest van Overvecht zullen de effecten als gevolg van het mindere aantal nieuwe woningen en arbeidsplaatsen ten opzichte van onderzoeksalternatief 1 ook beperkt zijn. Dit neemt naar verwachting onvoldoende af om tot een andere beoordeling te komen dan is gegeven voor onderzoeksalternatief 1.
- Geluid: Ook voor geluid verschilt het effect van de ontwerp-omgevingsvisie weinig van het effect van onderzoeksalternatief 1. Het verkeer neemt mogelijk iets af doordat er in de ontwerp-omgevingsvisie minder woningen en arbeidsplaatsen komen in vergelijking met onderzoeksalternatief 1, maar deze woningen worden nog steeds met name in de buurt van potentiële hinderbronnen als het spoor en de hulpwarmtecentrale gebouwd.
- Luchtkwaliteit: Ondanks dat er minder verkeer is in Overvecht in de ontwerp-omgevingsvisie dan in onderzoeksalternatief 1, neemt het aantal verkeersbewegingen ten opzichte van de referentiesituatie nog steeds sterk toe. Het verschil tussen beide situaties is naar verwachting dus beperkt.
- Gezondheid: Voor gezondheid geldt dat de nadere uitwerking van groen en voorzieningen een beter beeld geeft waar bepaalde functies landen, maar niet in welke vorm. Om die reden is het niet mogelijk te constateren dat een verbetering optreedt ten opzichte van onderzoeksalternatief 1.
- Bodem en water: Voor bodem en water is naar verwachting weinig verschil tussen de ontwerp-omgevingsvisie en onderzoeksalternatief 1. Dit komt doordat in de ontwerp-omgevingsvisie beperkt extra informatie wordt gegeven hoe met aspecten hiervan wordt omgegaan. Bestaand beleid is daarbij al bepalend.
- Klimaatadaptatie: Voor deze indicator geldt dezelfde conclusie als voor bodem en water. De ontwerp-omgevingsvisie volgt hier bestaand beleid en de uitgangspuntennotitie maar

benoemt verder geen aanvullende plannen of kaders. Er is dus geen verschil te verwachten qua effecten in vergelijkt met onderzoeksalternatief 1.

- Omgevingsveiligheid: Voor omgevingsveiligheid geldt een soortgelijke conclusie als die van geluid. Er komen minder woningen in de wijk dan in onderzoeksalternatief 1, maar deze komen wel op plekken die mogelijk relatief meer potentiële risico's hebben. Er is zodoende geen verwacht verschil tussen de ontwerp-omgevingsvisie en onderzoeksalternatief 1.
- Archeologie en cultuurhistorie: In het kader van archeologie worden naar verwachting geen andere effecten verwacht. Ook voor cultuurhistorie is het verschil naar verwachting beperkt. De ontwerp-omgevingsvisie merkt een aantal keer de cultuurhistorische waarden van elementen in de wijk op, zoals de parken, ruimtelijke verschillen tussen zuid en noord en de UNESCO-status van de Waterlinie. In de ontwerp-omgevingsvisie wordt benoemd dat hier zorgvuldig mee wordt omgegaan. Hoe dit precies wordt gedaan, wordt niet duidelijk. Om die reden wordt geen ander effect verwacht dan als beoordeeld voor onderzoeksalternatief 1.
- Ruimtelijke kwaliteit: De beoordeling voor ruimtelijke kwaliteit was in onderzoeksalternatief 1 goed en blijft naar verwachting goed in de ontwerp-omgevingsvisie. Hier treedt naar verwachting geen verschil op.
- Energie: Ook voor energie vindt naar verwachting geen ander effect op. Hier wordt bestaand beleid en de uitgangspuntennotitie gevolgd, zonder dat aanvullende plannen of kaders worden geschetst.
- Circulariteit: Voor circulariteit treedt naar verwachting geen ander effect op. Hier wordt bestaand beleid en de uitgangspuntennotitie gevolgd, zonder dat aanvullende plannen of kaders worden geschetst.
- CO2-uitstoot: In de ontwerp-omgevingsvisie worden minder woningen gebouwd dan in onderzoeksalternatief 1. Echter blijven nog steeds 5.000 woningen over, met als gevolg veel extra bewoners van de wijk. De CO2-uitstoot van al deze bewoners, maar ook de bouw van de woningen, zorgt er nog steeds voor dat een zeer negatief effect optreedt qua CO2-uitstoot. Voor CO2-uitstoot treedt naar verwachting geen ander effect op.

10.3 Doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie

Om het bereiken van de doelen van de ontwerp-omgevingsvisie te beoordelen, wordt in deze paragraaf gekeken naar de verwachte mate waarin de ambities uit de uitgangspuntennotitie zullen worden gerealiseerd. Het doelbereik is gevisualiseerd aan de hand van grafieken, waarmee in één oogopslag te zien is in hoeverre de ambities naar verwachting worden behaald en welke mate van onzekerheid daarbij komt kijken.



Figuur 10.7 Totaaloverzicht van de doelbereikgrafieken voor de zes ambitiethema's in de uitgangspuntennotitie (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

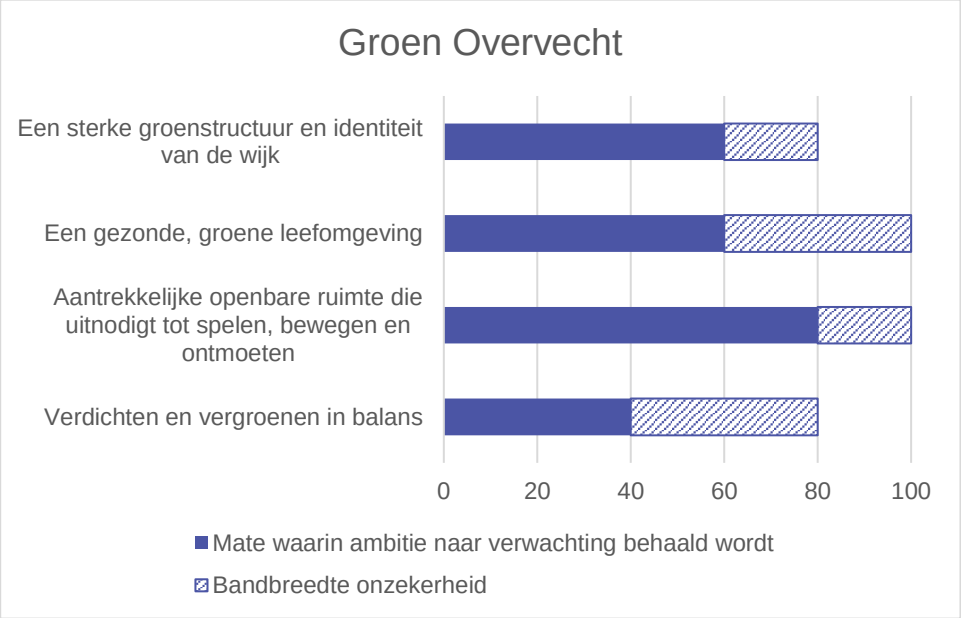
10.3.1 Groen Overvecht

Tabel 10.1 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Groen Overvecht

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk	Op basis van de groenkaart in de ontwerp-omgevingsvisie kan worden gesteld dat het groene karakter van Overvecht wordt behouden en lokaal wordt versterkt. Op verschillende plekken in de wijk wordt extra groen toegevoegd. Op de Einsteindreef wordt, ter hoogte van Overvecht Centrum, een deel van de hoofdgroenstructuur bebouwd. Ook wordt op de Winterboeidreef, Carnegiedreef, Ankaradreef en bij de Vechtse Banen gebouwd in buurtgroen. Dit kan zorgen voor een beperking van het doelbereik voor deze ambitie. De ontwerp-omgevingsvisie benoemd dat het verloren groen hier gecompenseerd wordt, wat blijkt uit de totale hoeveelheid groen in de wijk in de omgevingsvisie wordt toegevoegd. Structuren worden ook versterkt, als zichtbaar op de Carnegiedreef en in Bedrijvengebied Overvecht. Daarnaast wordt water in Overvecht beter met elkaar verbonden. Dit geldt ook voor de groene gebieden aan weerszijden van de NRU. Hier worden nieuwe verbindingen gerealiseerd. Of hiermee ook een grotere biodiversiteit wordt gerealiseerd is nog de vraag, aangezien de verdichtingsopgave in de wijk verstorend werkt voor veel diersoorten.
Een gezonde, groene leefomgeving	In de uitgangspuntennotitie is opgenomen dat in de omgevingsvisie meer groen moet worden gerealiseerd. Zo moet het Noorderpark met 22 hectare groeien, Natuurgebied Zuilen met 25 hectare, de groenblauwe routes met 10 hectare en buurt- en wijkgroen met 23 hectare. Dit betreft een totale groenopgave van 80 hectare. Om te weten of voldaan wordt aan deze groenopgave zijn berekeningen uitgevoerd in verschillende vergroeningsscenario's (minimaal, gemiddeld, maximaal). In de scenario's is gerekend aan minder parkeren, een minimaal trottoir en/of smallere straten. De ontwerp-omgevingsvisie gaat uit van een gemiddeld vergroeningsscenario waarin 74,5 hectare groen wordt toegevoegd. Dit betekent dat de groenopgave verregaand, maar niet geheel wordt gehaald. Daarbij speelt een stevige mate van

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	onzekerheid in hoeverre de groenopgave wordt gehaald. De vergroeningskansen hangen sterk samen met het aantal parkeerplaatsen op straat. Bij het weghalen van 25% van de parkeerplaatsen kan 6,6 ha groen gerealiseerd worden, bij 50% 10,6 ha en bij 75-100% 14,6 ha (zie verder bijlage 11: Landschap groenberekening, Felixx).
Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten	In Overvecht komt met de omgevingsvisie meer ruimte om te spelen, want er is meer groen en de straten worden verblijfsvriendelijker. Hiervoor wordt verspreid door de wijk ruimte gemaakt. Omdat geen concrete locaties worden aangewezen voor specifieke speelfuncties kan niet worden aangetoond dat de afstanden van recreatiemogelijkheden altijd passend zijn. Door de versterking en toename van het groen in de wijk wordt Overvecht geschikter voor een ommetje door de wijk. De aanwijzing van verschillende locaties voor sport zorgt ervoor dat Overvecht met de omgevingsvisie naar verwachting een gunstige bijdrage kan leveren aan de stedelijke sportopgave.
Verdichten en vergroenen in balans	In de ontwerp-omgevingsvisie komt niet terug dat voor elke nieuwe woning een boom wordt geplant. Of deze deelambitie bereikt wordt is dus nog de vraag. Wel is met de keuzes in de ontwerp-omgevingsvisie te stellen dat Overvecht op zoveel mogelijk plekken gaat vergroenen. Een goed voorbeeld hiervan is Bedrijvengebied Overvecht. Hier wordt stevig vergroend ten opzichte van de huidige situatie. Wel dient hier nog samenwerking te worden gezocht met de ondernemers, omdat de gemeente hier geen eigenaar is van de grond. Het is de vraag of deze ondernemers parkeerplaatsen willen vervangen voor groen. Overigens staat een groot deel van de parkeerplaats bij kunstijsbaan De Vechtsebanen al op de Actualisatiekaart Groenstructuur Visie 2030 van de gemeente als Stedelijke groenstructuur getekend en is dit in werkelijke situatie (begin 2024) nog een verharde parkeerplaats. In de uitgangspuntennotitie is de ambitie uitgesproken niet te bouwen in de hoofdgroenstructuur. Dit gebeurt echter wel. Hiervoor wordt in de ontwerp-omgevingsvisie echter voldoende kwalitatief groen op

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	andere plekken gerealiseerd in de vorm van groenblauwe structuren.



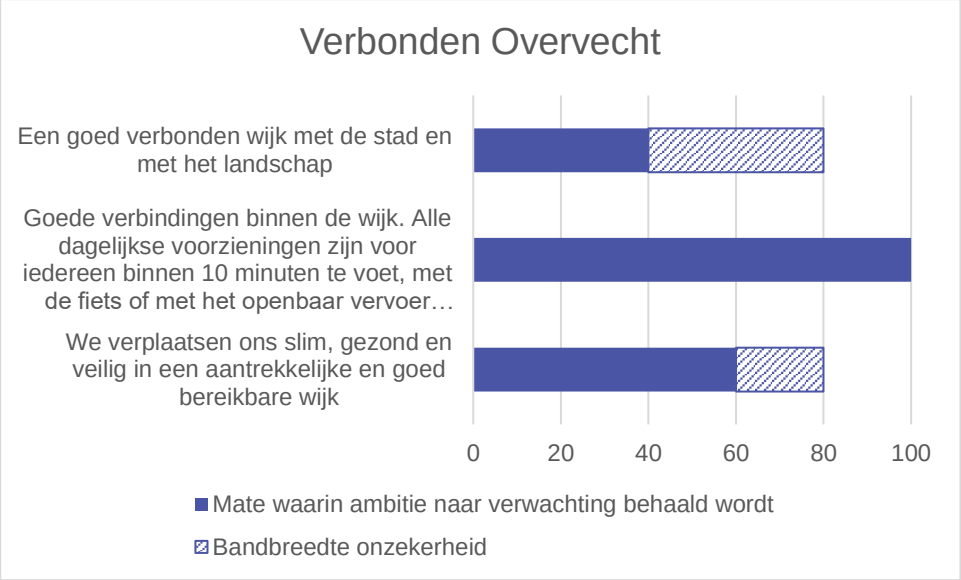
Figuur 10.8 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Groen Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

10.3.2 Verbonden Overvecht

Tabel 10.2 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Verbonden Overvecht

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap	In de uitgangspuntennotitie staat dat de wijk goed verbonden moet zijn met Lage Weide, Leidsche Rijn, Utrecht CS en Utrecht Science Park. In de ontwerp-omgevingsvisie worden nieuwe routes over het spoor, de NRU en de Vecht voorzien en er is gekozen voor een centrale HOV-as. Met de ontwerp-omgevingsvisie wordt het echter niet duidelijk of dit ook echt tot goede verbinding leidt met de genoemde delen van de stad zoals in de uitgangspuntennotitie staan. Ook de landschappelijke structuren vanuit het Noorderpark lopen redelijk goed door de wijk tot aan de Vecht. De ontwerp-omgevingsvisie draagt bij aan het halen van deze ambitie, maar er is een redelijke grote onzekerheid in welke mate dit zal gebeuren.

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar.	De ontwerp-omgevingsvisie geeft een idee waar voorzieningen worden behouden en gerealiseerd. Op basis van de voorzieningenkaart kan worden gesteld dat voorzieningen goed bereikbaar zijn voor alle buurten in Overvecht. Zo blijven in de ontwerp-omgevingsvisie de dagelijkse voorzieningen op loopafstand bereikbaar (“10-minuten-stad”). Ook worden enkele barrières in de wijk met de ontwerp-omgevingsvisie verminderd of mogelijk zelfs opgeheven. Een voorbeeld hiervan is het omvormen van de Brailledreef en Einsteindreef als stadsboulevard. Een van de uitgangspunten daarbij is dat de oversteekbaarheid wordt verbeterd.
We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk	Op basis van de ontwerp-omgevingsvisie kan worden gesteld dat lopen, fietsen en openbaar vervoer prioriteit krijgen boven de auto. Deze modaliteiten groeien ook sterk in onderzoeksalternatief 1, die het meest op de ontwerp-omgevingsvisie lijkt. Buurtstraten worden onder de omgevingsvisie heringericht en de maximumsnelheid wordt hier verlaagd naar 15 kilometer per uur. Ook wordt betaald parkeren ingevoerd en wordt het aantal parkeerplaatsen verminderd. Desondanks blijft het autogebruik nog relatief hoog als de modal split van onderzoeksalternatief 1 voor de ontwerp-omgevingsvisie als referentie wordt genomen. Over elektrisch laden worden in de ontwerp-omgevingsvisie geen uitspraken gedaan. Om te zorgen voor voldoende laadpalen heeft Gemeente Utrecht echter al beleid voor de hele gemeente met het Strategisch plan laadinfrastructuur en de uitwerking daarvan in het Plan laadinfrastructuur Utrecht 2030.



Figuur 10.9 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Verbonden Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

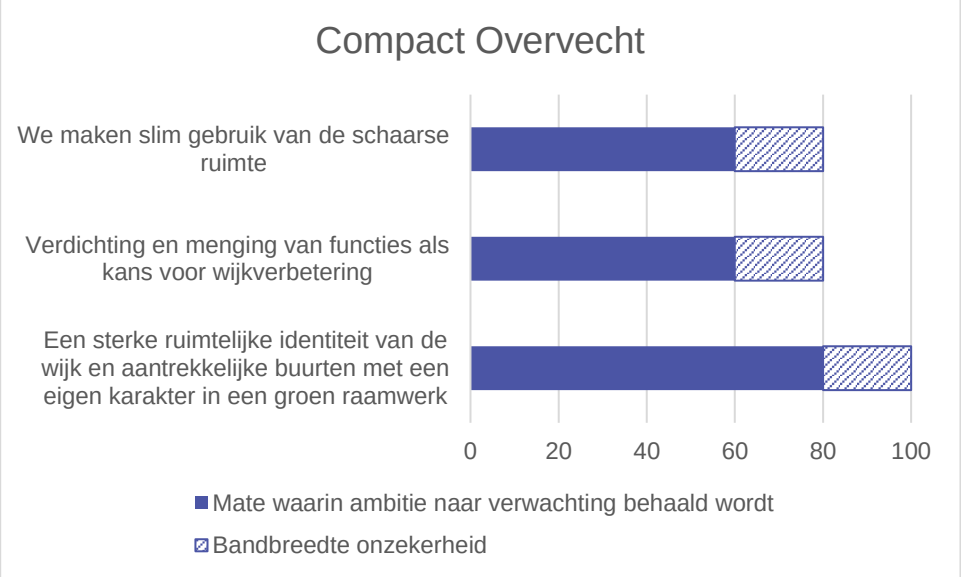
10.3.3 Compact Overvecht

Tabel 10.3 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Compact Overvecht

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
We maken slim gebruik van de schaarse ruimte	Door middel van verdichten op strategische locaties, het optoppen van bestaande woningen en appartementencomplexen en functiemenging wordt gehoor gegeven aan de ambitie om slim met schaarse ruimte om te gaan, en zoveel mogelijk ruimte te reserveren voor groen. Over ondergrondse ordening zijn in de ontwerp-omgevingsvisie geen plannen of kaders opgenomen. Dit is echter al beschreven in het bestaand beleid in Visie Water & Riolering (2002). Het gebruik van leegstaande (kantoor)gebouwen wordt ook niet benoemd. Ditzelfde geldt voor het gebruik van gevels voor energieopwekking. Het gebruik van garageboxen, in de ontwerp-omgevingsvisie onder de noemer van gesloten plinten, wordt wel toegelicht. Ook wordt voor bepaalde nieuwe gebouwen, zoals de nieuwe VO-school, benoemd hoe deze multifunctioneel worden ingezet.
Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering	Met 5.000 nieuwe woningen in Overvecht onder de ontwerp-omgevingsvisie wordt de wijk stevig verdicht. Bestaande, gesloten plinten worden nieuw leven

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	ingeblazen door ruimte te creëren voor wonen, werken en diverse voorzieningen zoals detailhandel en horeca. Wonen en werken is in de ontwerp-omgevingsvisie in balans. Naast de 5.000 woningen moeten er minimaal 3.000 extra arbeidsplaatsen in de wijk komen. Het doelbereik op geur, stof en geluidhinder is minder goed. Zo zijn woningen ingetekend naast de RWZI, het spoor en de HWC in Overvecht Centrum. Dit betreffen drie potentiële hinderbronnen. Ook woningen aan drukke wegen (Einsteindreef en Zamenhofdreef) kunnen hinder ondervinden aan stof en geluidhinder van voertuigen.
Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt herhaaldelijk aandacht besteed aan zowel de cultuurhistorische waarden in Overvecht. Ook wordt stilgestaan bij het aanwezige UNESCO werelderfgoed. Nieuwe functies dienen te passen bij de cultuurhistorische waarden, waardoor deze niet extra onder druk komen te staan. Wel is het Noorderpark nog genoemd als zoekgebied voor windenergie. Dit is minder concreet dan focusgebieden, zoals deze in de RES worden genoemd, maar laat zien dat er nog wel rekening dient te worden gehouden met een mogelijk conflicterende functie. Andere mogelijkheden voor het Noorderpark zoals sportvoorzieningen moeten nog onderzocht worden. De ontwerp-omgevingsvisie benoemt dat bij ontwikkelingen in het Noorderpark de waarden van het UNESCO Werelderfgoed niet aangetast moeten aantasten. Er wordt verder in de ontwerp-omgevingsvisie benoemd dat deze waarden gekoesterd en versterkt worden, maar niet toegelicht hoe. Door per buurt gedetailleerder in te gaan op de voorziene ontwikkelingen onder de omgevingsvisie ontstaat een duidelijk beeld waarmee het bestaande herkenbare karakter van de buurten behouden blijft. Hoe diversiteit en herkenbaarheid tussen de parken in Overvecht wordt geborgd wordt niet benoemd, waardoor het doelbereik hier beperkter is. De plannen voor Bedrijvengebied Overvecht maakt het wel kansrijk dat de ambities uit de uitgangspuntennotitie worden behaald. De ambitie is dat Bedrijvengebied Overvecht aantrekkelijker en duurzamer wordt en verdicht. Dit

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	wordt in de ontwerp-omgevingsvisie met een speciale kaart voor het gebied toegelicht. De gemeente wil hier bestaande bedrijven clusteren in minder gebouwen, gedeelde parkeervoorzieningen realiseren, meer groen en voorzieningen toevoegen.



Figuur 10.10 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Compact Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

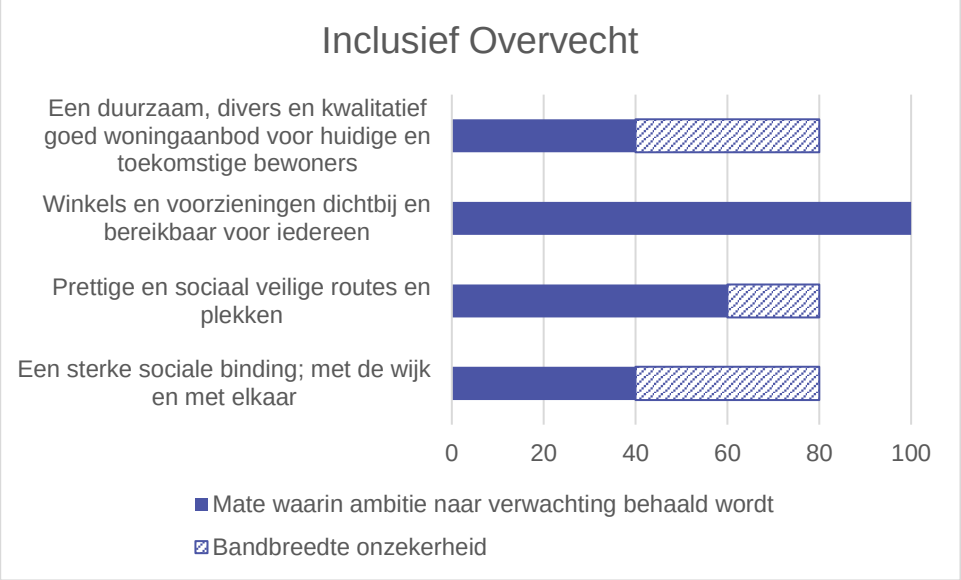
10.3.4 Inclusief Overvecht

Tabel 10.4 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Inclusief Overvecht

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woningaanbod voor huidige en toekomstige bewoners	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt benoemd dat de bij te bouwen woningen met name middeldure huur en koop zal zijn. Op die manier neemt de diversiteit in de wijk toe, maar blijft het aanbod sociale huur in Overvecht gelijk. Ook wordt gebouwd aan gemeenschappen door ruimtes te reserveren voor collectieve voorzieningen en geen anonieme woningtoegangen te realiseren. Daarnaast worden er in de wijk specifieke woonvormen voor bepaalde doelgroepen ontwikkeld, zoals wooncoöperaties. Desondanks is er onzekerheid in welke mate dit doel wordt gehaald. Dit wijk zal immers gefaseerd worden ontwikkeld en het aanbod en de type woningen zijn

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	onder meer afhankelijk van ontwikkelingen rond bouwtempo, fluctuaties in grondstofprijzen, rentestanden en stikstofproblematiek.
Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen	In de ontwerp-omgevingsvisie worden winkels en voorzieningen voor onderwijs, zorg, cultuur, welzijn, sport en vrije tijd zijn verspreid over de wijk. Met name waar woningen bijkomen wordt ook ruimte gereserveerd voor voorzieningen. Dit gebeurt met name in het centrum van de wijk, rond de Carnegiedreef en Winkelcentrum Overvecht. Dit wordt hiermee het kloppend hart van de wijk, zonder dat belangrijke maatschappelijke voorzieningen in de buurten verloren gaan.
Prettige en sociaal veilige routes en plekken	Met de plannen in de ontwerp-omgevingsvisie is het aannemelijk dat de sociale veiligheid in de wijk toeneemt, waarmee de ambitie in de uitgangspuntennotitie wordt behaald. Zo wordt gewerkt aan de herkenbaarheid van routes en meer functiemenging, zodat op verschillende momenten van de dag meer ‘ogen op straat’ zijn. Hierbij moet worden opgemerkt dat de beleefde sociale veiligheid in Overvecht in de referentiesituatie erg laag is. De menselijke maat wordt behouden door de grote verdichtingslocaties langs wegen met brede straatprofielen te realiseren, zoals op de Carnegiedreef. Doordat hier ook een knip in de autostructuur komt neemt de verblijfskwaliteit en leefbaarheid hier ook toe.
Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar	Door ontmoetingsplaatsen te realiseren in de openbare ruimte, waarbij met name aandacht is voor de parken en het buurtgroen, is de kans dat de sociale binding tussen bewoners en de wijk toeneemt. Een voorbeeld zijn de plannen voor park de Gagel. Zo veranderen in het park de bestaande sport- en spelvoorzieningen tot kwalitatief hoogwaardige plekken. Hierbij wordt rekening gehouden met de wensen van verschillende leeftijdsgroepen (0-8 jaar, 8-12 jaar en volwassenen). Deze plekken dragen zo bij aan de gemeenschapszin en stimuleren ontmoeting. Ook het buurtgroen, waar zelfbeheer en samen ontwerpen als mogelijkheden voor betrokken bewoners wordt geopperd, dragen bij aan binding met de wijk. Desondanks is het erg

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	onzeker hoe de sociale binding met de wijk en met elkaar uit zal pakken. Dit is sterk afhankelijk van sociaal-maatschappelijk en sociaal-economische factoren waar je met een omgevingsvisie geen invloed op hebt.



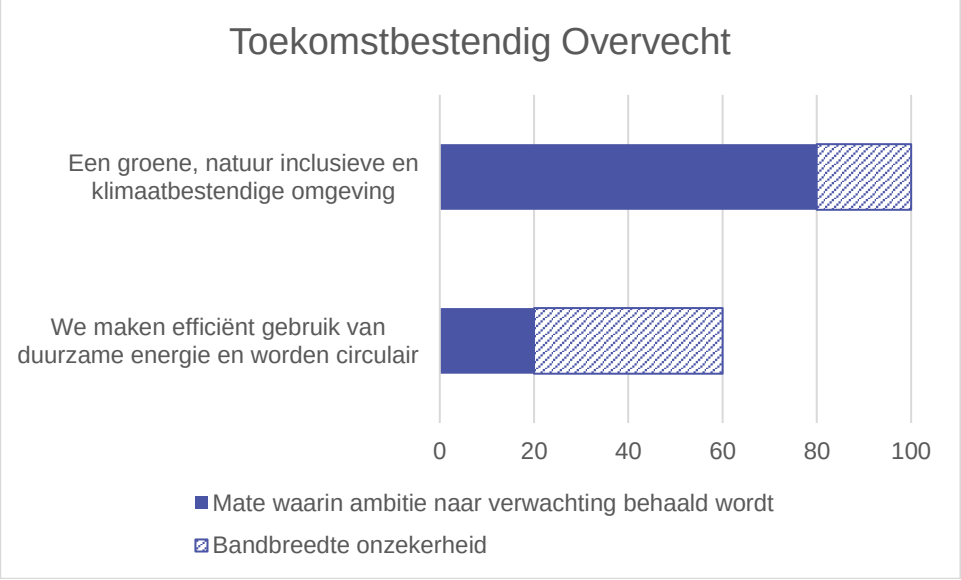
Figuur 10.11 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Inclusief Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

10.3.5 Toekomstbestendig Overvecht

Tabel 10.5 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Toekomstbestendig Overvecht

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
Een groene, natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt benoemd dat versteende buurten in Overvecht worden vergroend. De vergroening van Overvecht wordt veel benoemd en duidt er op dat in de wijk in de toekomst meer water kan worden vastgehouden, waarmee droogtestress naar verwachting minder voorkomt. Ook neemt hittestress hierdoor naar verwachting af. Schade als gevolg van hevige neerslag wordt in de ontwerp-omgevingsvisie niet benoemd. De deelambitie in de uitgangspuntennotitie, om afvalwaterstromen te scheiden, komt in de ontwerp-omgevingsvisie aan bod onder circulariteit: bij het vervangen van het bestaande rioolsysteem wordt een gescheiden rioolsysteem

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	aangelegd. Dit draagt ook bij aan het verbeteren van de waterkwaliteit in Overvecht.
We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair	De keuze voor een programma dat de nadruk legt op gebundelde verdichting zorgt voor uitdagingen op het gebied van duurzame energieopwekking. Zonnepanelen worden in de ontwerp-omgevingsvisie enkel op de daken voorzien, waar relatief beperkt dakoppervlak in de wijk aanwezig is. In het kader van energie dient bestaand beleid hier als stok achter de deur om doelstellingen voor energie te behalen. Wel benoemt de gemeente dat zij de ondergrondse ruimte voor infrastructuur moeten optimaliseren. Hoe dit wordt bereikt, wordt niet duidelijk. Het is daarnaast niet aannemelijk dat Overvecht volledig circulair wordt, de bouwopgave hiervoor is te groot om dit volledig met hergebruikt materiaal te realiseren. De aandacht voor een circulair Overvecht is gering in de ontwerp-omgevingsvisie. Wel is hiervoor bestaand beleid in de gemeente Utrecht. Ook is geheel circulair slopen en bouwen nog niet zo gangbaar in de huidige praktijk.



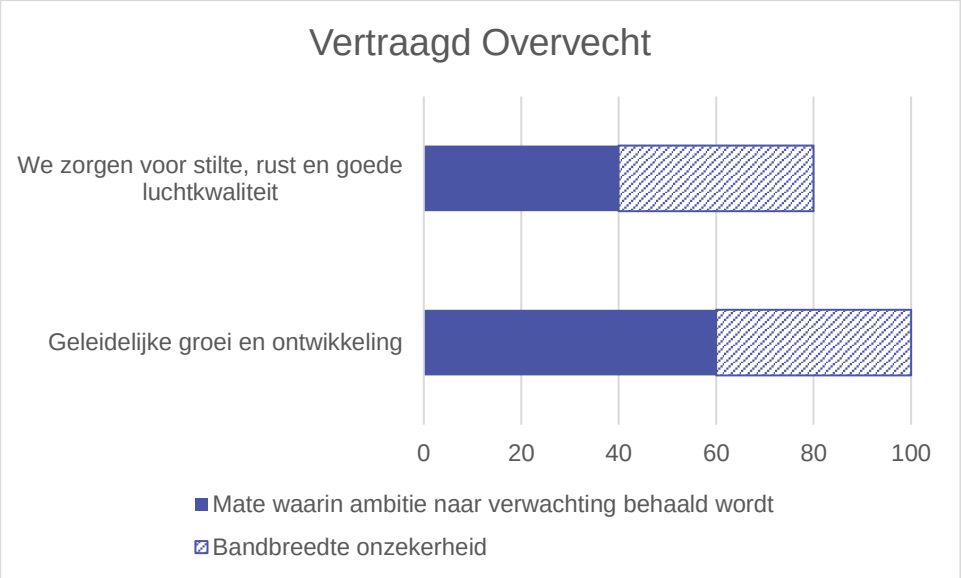
Figuur 10.12 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Toekomstbestendig Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

10.3.6 Vertraagd Overvecht

Tabel 10.6 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Vertraagd Overvecht

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit	Door de knips in de autostructuur die in de ontwerp-omgevingsvisie worden aangewezen neemt de overlast van autoverkeer naar verwachting op enkele locaties af. Ook het verlagen van de maximumsnelheid in de buurten draagt bij aan het doelbereik. Wel moet hier worden opgemerkt dat als gevolg van de toename van het aantal woningen en arbeidsplaatsen de verkeersintensiteit op verschillende plekken in de wijk zal toenemen, met negatieve effecten in het kader van geluidoverlast en luchtkwaliteit. Ook al wordt de lucht in de autonome situatie schoner dan in de huidige situatie en voldoet het aan de normen, toch haalt het dan niet de WHO-advieswaarden. De luchtkwaliteit neemt af door een toename van verkeersintensiteiten door meer woningen – dit doel wordt dus niet bereikt. Daarnaast neemt de gecumuleerde geluidbelasting in de wijk toe, met name als gevolg van industrielawaai. Het doelbereik bij deze ambitie is dus vrij laag.
Geleidelijke groei en ontwikkeling	Bij de omgevingsvisie is een uitvoeringsstrategie opgesteld (in deel B van de omgevingsvisie). Met deze strategie wil de gemeente komen tot “een haalbare, realistische ontwikkeling naar het Overvecht van 2040. Deze ontwikkeling zal gefaseerd op natuurlijke momenten plaats vinden. Mensen zullen de wijk geleidelijk zien veranderen. Het is geen weg naar een vast einddoel maar een volgende levensfase van de wijk die voortdurend bewoond en gebruikt wordt. De uitvoeringsstrategie beschrijft de volgordelijkheid en de afhankelijkheid van de verschillende ontwikkelingen tussen nu en 2040.” In de uitvoeringsstrategie wordt ook het realistische beeld geschetst dat de realisatie van ambities en het tempo daarvan mede afhankelijk is van de beschikbare middelen. De uitvoeringsstrategie beschrijft wat er in een eerste ontwikkelfase gaat gebeuren en wat in fasen daarna pas komt en wat nog nader onderzocht moet worden. Ook wordt in de uitvoeringsstrategie benadrukt dat de omgevingsvisie de gewenste ontwikkelingen nog niet mogelijk maakt. Een omgevingsvisie bindt weliswaar de gemeente zelf, maar dit zal uitgewerkt moeten worden in bijvoorbeeld regels van een omgevingsplan waar ontwikkelaars,

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	woningcorporaties, ondernemers en bewoners wel aan gebonden zijn. In de Uitvoeringsstrategie bij de ontwerp-omgevingsvisie wordt het wijkakkoord Overvecht genoemd. Hierin staan langjarige samenwerkingsafspraken tussen gemeente, projectonwikkelaars, beleggers, woningcorporaties en twee bewonersorganisaties. Daarmee wordt nog niet goed duidelijk hoe bewoners zelf invulling kunnen geven aan plekken die (nog) niet ontwikkeld worden. Waar en wanneer ontwikkeld wordt is ook grotendeels afhankelijk van de wens van ontwikkelaars en woningcorporaties om in Overvecht aan de slag te gaan. De maatschappelijke trends die hier invloed op hebben (stikstofproblematiek, bouwtempo, hoge rentes, etc.) zorgen voor een onzekerheid van het doelbereik.



Figuur 10.13 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Vertraagd Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

11 Aanbevelingen voor het vervolg

Naast mitigerende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen, zijn er ook aandachtspunten voor de verdere uitwerking van de omgevingsvisie Overvecht. Deze aanbevelingen zijn gesignaleerd binnen de thema's gezondheid, bodem en water, circulariteit, cultuurhistorische waarden en ruimtelijke kwaliteit.

Om forse verkeerstoenames op de ontsluitende routes van Overvecht te voorkomen is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het 'slim parkeren' principe uit het mobiliteitsplan). Zorg voor een monitoring van de parkeerdruk op de plekken waar ontwikkelingen gaan plaatsvinden. Zo kan er op basis van het resultaat van de monitoring bepaald kan worden hoeveel parkeerplaatsen er verwijderd kunnen worden en hoeveel groen er toegevoegd kan worden.

In het planMER is gezondheid beoordeeld aan de hand van sport en bewegen, groen in het gebied en sociale cohesie. Sociale cohesie is beoordeeld aan de hand van de aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen. Al deze indicatoren (plekken voor sport en beweging, openbaar groen en maatschappelijke voorzieningen) vervullen een belangrijke rol als ontmoetingsplaats in de wijk. In de ontwerp-omgevingsvisie wordt voor het eerst duidelijk waar deze voorzieningen moeten komen (en blijven) in Overvecht. Ontmoeten, dan wel onder mensen zijn, is belangrijk voor de mentale gezondheid en voorkomt eenzaamheid. Het is dus van belang dat ontmoetingsplaatsen, of dit nu buiten of binnen is, goed ontworpen worden. Een aanbeveling voor het vervolg is dat een inventarisatie van typen ontmoetingsplaatsen te maken en ontwerprandvoorwaarden te bepalen voor dergelijke plaatsen. Op die manier kan zo goed mogelijk gebruik gemaakt worden van ontmoetingsplaatsen in Overvecht.

Voor bodem en water worden verschillende aandachtspunten meegegeven om aspecten voor grondwater, waterkwaliteit en waterkwantiteit (in samenhang met klimaatadaptatie) te borgen bij ruimtelijke ontwikkelingen die plaatsvinden als concrete uitwerking van de omgevingsvisie. Met betrekking tot ondergrondse infrastructuur wordt ook aandacht voor het herschikken van de ondergrondse ruimte als aandachtspunt meegegeven, vanwege de ondergrondse ruimteclaim van riolering, elektriciteit, warmte, drinkwater en hemelwaterinfiltratie. Dit is reeds benoemd als mitigerende maatregel, maar geldt ook als ontwerprandvoorwaarde. Als derde aanbeveling wordt het vervangen van duikers voor open water meegegeven. Dit leidt tot een toename van de bergingscapaciteit in de wijk. Ten slotte kan in het poldergebied ten noorden van Overvecht (het Noorderpark, in de richting van polder Achttienhoven) ruimte worden gemaakt voor waterberging. Zo is er een kans de Klopvaart beter bevaarbaar te maken, hier ruimte te maken voor natuurvriendelijke oevers en het bovenstrooms vasthouden van water. De mogelijkheden hiervoor worden wel bepaald door de waarden van de Klopvaart en -dijk als onderdeel van het werelderfgoed en de Klopvaart als beschermd Rijksmonument (zie ook alinea hierna).

De forten in Overvecht, en een deel van het water, maken deel uit van de Hollandsche Waterlinie. Dit is UNESO werelderfgoed. Om vast te stellen dat als gevolg van ontwikkelingen onder de omgevingsvisie geen negatieve effecten plaatsvinden op dit erfgoed, kan het noodzakelijk zijn een Heritage Impact Assessment (HIA) uit te voeren. Voor de omgevingsvisie, dat een hoog abstractieniveau kent, is dit niet uitgevoerd: er is immers nog niet precies bekend wat waar ontwikkeld gaat worden. Het uitvoeren van een HIA is dus aanbevolen bij gebiedsontwikkelingen in Overvecht. Daarnaast is het in het kader van cultuurhistorische waarden rekening te houden met niet alleen objecten en gebieden, maar ook met de bredere omgeving. Ontwikkelingen in de buurt van cultuurhistorisch waardevolle elementen kunnen veel impact hebben. Met name smalle stroken erfgoed, zoals de Klopvaart, zijn kwetsbaar voor ontwikkelingen in de nabijheid. Hierop moeten bij verdere uitwerking, en ten behoeve van vervolgbesluiten, de effecten inzichtelijk worden gemaakt.

Naast het natuurinclusief ontwerpen van nieuwe woningen om negatieve effecten als gevolg van de nieuwbouw te voorkomen op beschermde soorten, kan extra aandacht besteden worden aan het natuurinclusief inrichten van gebieden waar geen nieuwbouw komt. Dit kan de biodiversiteit in Overvecht mogelijk zelfs versterken.

Voor circulariteit is door de gemeente aangegeven dat, om de CO2-uitstoot van woningbouw te verminderen, gelet moet worden op de bouw hiervan. Doordat nieuwbouwwoningen inmiddels nagenoeg geen CO2-uitstoot meer kennen in de gebruiksfase doordat het aardgasvrij is, vindt dit effect met name plaats in de aanlegfase en de materialenkeuze. Om in de ontwikkeling richting CO2-arme woningbouw onderbouwde keuzes te kunnen maken, is vanuit het Lente Akkoord (Brancheverenigingen Bouwend Nederland, IVBN, WoningbouwersNL, Aedes en NEPROM, BZK en bestaande programma's op het gebied van circulair bouwen) de CO2-barometer ontwikkeld. Deze meet vanaf 2021 de gemiddelde uitstoot per vierkante meter door nieuwbouw van woningen. Uit de metingen blijkt dat de sector nog flinke stappen moet zetten. In de afgelopen jaren bedroeg de CO2-uitstoot van nieuwbouwwoningen tussen de 300 tot 400 kilogram per vierkante meter, afhankelijk van het woningtype. Om te voldoen aan de Paris Proof-norm van 200 kg/m² (opgesteld door Dutch Green Building Council) zal de sector wezenlijk anders moeten gaan bouwen. Dit kan bijvoorbeeld door in te zetten op hoogwaardig hergebruik van sloopmateriaal en gebruik van biobased materialen. Hier kan aandacht aan worden besteed in de uitwerking van de omgevingsvisie. De gemeente Utrecht is overigens bezig met een nieuwe Visie Utrecht Circulair 2050. De visie is aan de gemeenteraad aangeboden en zij zal daar in 2024 over spreken.

Ten slotte is een aanbeveling voor ruimtelijke kwaliteit gesignaleerd. De grote woningbouwopgave in Overvecht heeft naar verwachting effect op de samenhang van de wijk. Om verdichting in goede banen te leiden en een nieuw evenwicht te vinden (tussen oud en nieuw, diversiteit en samenhang) pleit voor het opstellen van bijvoorbeeld een beeldregieplan. Met een beeldregieplan kunnen ontwerprandvoorwaarden worden opgesteld voor gebiedsontwikkelingen in Overvecht. Dit kan na afronding van de omgevingsvisie worden opgesteld om een beter kader te geven voor ontwikkelingen in Overvecht. Een voorbeeld van een beeldregieplan is dat van ParkZuid, blok 10, in Leidsche Rijn.

12 Leemten in kennis & monitoring en evaluatie

12.1 Leemten in kennis en informatie

Er zijn geen leemten in kennis geconstateerd die een goede effectbeoordeling of vergelijking tussen de alternatieven in de weg staan.

12.2 Aanzet voor monitoring en evaluatie

In dit planMER is onderzoek gedaan naar het effect van twee onderzoeksalternatieven ten opzichte van de referentiesituatie. Daarnaast is een gevoeligheidsanalyse gedaan naar het effect van de ontwerp-omgevingsvisie ten opzichte van de referentiesituatie en onderzoeksalternatief 1. Om op termijn het werkelijke effect van de omgevingsvisie te meten, is het van belang om te monitoren.

Door de ontwikkeling van Overvecht te monitoren is het mogelijk om te bepalen of een andere koers of maatregelen noodzakelijk zijn, wanneer meer of negatievere effecten optreden dan in het planMER zijn gesignaleerd. Om dit in beeld te brengen adviseert TAUW om na het vaststellen van de omgevingsvisie en planMER een monitoringsplan op te stellen. Voor Overvecht kan een monitoringsplan worden opgesteld. Het monitoringsplan bevat in dat geval:

- Een beschrijving van de context en de doelen van het monitoringsplan
- Een procesbeschrijving van het monitoringsprogramma, inclusief publicatiefrequentie van het monitoringsrapport en wijze waarop partijen naast de gemeente Utrecht worden betrokken
- Een set van objectief meetbare indicatoren, die voorzien in de informatie die nodig is voor evaluatie. De indicatoren kunnen gebaseerd worden op de indicatoren uit het beoordelingskader van dit planMER. Relevante indicatoren en bijbehorende parameters zijn daarbij onder meer verkeersafwikkeling (verschuiving van verkeer), kruispunten (doorstroming op kruispuntniveau), wijze van verplaatsing (de mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift), verkeersveiligheid, geluidhinder (merkbare toename van geluidsbelasting wegverkeer), stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden, groen in het gebied, indicatoren van klimaatadaptatie (hittestress, droogte, wateroverlast).
- Een beschrijving van de wijze waarop data wordt verzameld en de indicatoren worden opgebouwd
- Een nulmeting (als referentie)
- Een beschrijving van de wijze waarop op basis van de indicatoren en overige informatie geëvalueerd wordt of er sprake is van een aanleiding om bij te sturen
- De wijze waarop bijsturing plaats zal vinden indien daarvoor aanleiding is

Bijsturing kan plaatsvinden op twee manieren. Enerzijds kunnen regels voor betrokken partijen worden aangescherpt om de gestelde ambities te halen of meer of negatievere effecten te voorkomen. Anderzijds is het mogelijk om meer ruimte te geven aan betrokken partijen als de ambities ruimschoots behaald worden of negatieve effecten beperkt blijken.

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Bijlage 1 Beleids- en wettelijk kader voor de omgevingsvisie

Beleidskader	Relevantie
Europees	
Natura 2000 (Vogel- en Habitatrichtlijn)	Het doel van het Natura 2000-beleid is de instandhouding van belangrijke habitattypes en bedreigde diersoorten. Waar nodig dienen positieve maatregelen getroffen te worden om deze habitat en soorten te behouden en de bescherming te verbeteren. In het planMER wordt beoordeeld wat de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de instandhoudingsdoelstellingen op Natura 2000 gebieden in de omgeving zijn, waaronder de Oostelijke Vechtplassen.
Nationaal	
Omgevingswet	De inwerkingtreding van de Omgevingswet is op dit moment voorzien op 1 januari 2024. De Omgevingswet bundelt 26 wetten op gebied van de fysieke leefomgeving met elkaar op het vlak van ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water. Hierbij gaat het om de balans tussen beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving met het oog op duurzame ontwikkeling. De Omgevingswet werkt door in vier algemene maatregelen van bestuur (AMvB's): het Omgevingsbesluit, het Besluit kwaliteit leefomgeving, het Besluit activiteiten leefomgeving en het Besluit bouwwerken leefomgeving.
Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	De NOVI komt voort uit de Omgevingswet, die naar verwachting op 1 januari 2024 in werking treedt. In deze nieuwe aanpak wordt als uitgangspunt gesteld dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Op deze manier komt de gemeente Utrecht in gebieden tot betere en meer geïntegreerde keuzes.
Programma Nationale Omgevingsvisie Extra (NOVEX)	Het programma NOVEX is de programmatische uitwerking van de NOVI. De nationale overheid legt hierin, samen met de provincies, gemeenten en waterschappen, de ruimtelijke puzzel van Nederland, om zo tot een uitvoeringsagenda te komen voor de NOVI. In de NOVEX zijn zestien NOVEX-gebieden aangewezen: gebieden waar zoveel opgaven samenkomen, dat er een apart plan (ontwikkelperspectief) is opgesteld. Een van deze gebieden is Verstedelijkingsgebied Utrecht-Amersfoort. De woon- en werkopgave in dit gebied vraagt om aanzienlijke aanvullende maatregelen, waaronder bereikbaarheidsmaatregelen, maatregelen voor het laten meegroeien van groen en maatregelen om de waarden van UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies te borgen en versterken.
Wet natuurbescherming (Wnb)	De Wnb regelt de bescherming van natuurgebieden, bos en beschermde soorten in Nederland. De Wnb bevat daarom belangrijke randvoorwaarden voor dit project.
Wet milieubeheer (Wm)	De Wm is het wettelijke kader waarin de mer is vastgelegd, en bepaalt welk wettelijk gereedschap kan worden ingezet om het milieu te beschermen, zoals milieuplannen, vergunningen, algemene regels en handhaving.

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Beleidskader	Relevantie
Provinciaal	
Omgevingsvisie Provincie Utrecht	In de Omgevingsvisie Provincie Utrecht wordt geschetst hoe de provincie er in 2050 uitziet. Er worden integrale afwegingen gemaakt tussen zeven thema's: toekomstbestendige natuur en landbouw, stad en land gezond, klimaatbestendig en water robuust, duurzame energie, vitale dorpen en steden, duurzaam, gezond en veilig bereikbaar, en levend landschap, erfgoed en cultuur.
Interim Omgevingsverordening Provincie Utrecht	De Omgevingsvisie komt juridisch tot uitdrukking in een Omgevingsverordening met regels voor de leefomgeving. Zo'n 20 verordeningen, regelingen en besluiten zijn samengevoegd in één provinciale Omgevingsverordening.
Regionaal	
Woondeal Regio Utrecht	Sinds 13 maart 2023 is de U10-woondeal 2023 van kracht, met als doel 61.000 nieuwe woningen in onze regio in 2030. In de woondeal hebben U10-gemeenten afspraken gemaakt met het Rijk, de provincie en woningbouwcorporaties over waar deze woningen moeten komen, het soort woningen en het segment waar deze woningen in vallen.
Gemeentelijk	
Omgevingsvisie Utrecht (waaronder de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040)	In de Omgevingsvisie Utrecht staat al het gemeentelijke beleid over de leefomgeving. De Omgevingsvisie Utrecht bestaat uit 3 delen: de koers, thematisch beleid en gebiedsbeleid. Onder de koers valt de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040), Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen, en Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidsbeleid 2019-2023. Het thematisch beleid omschrijft per onderwerp wat kan en mag in de leefomgeving, van bedrijventerreinen tot woonwagenlocaties.
Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040)	De RSU2040 presenteert de ambities die de gemeente Utrecht heeft op de grote vraagstukken voor de stad. De RSU2040 is het vervolg op de vorige Ruimtelijke Strategie uit 2016. In de RSU2040 is meer aandacht en ruimte voor groen, werken, mobiliteit en (sociaal-maatschappelijke) voorzieningen. De RSU bevat doelstellingen voor Overvecht die meegenomen worden in de Omgevingsvisie Overvecht.
Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen	Dit koersdocument geeft aangrijpingspunten voor gebiedsontwikkeling vanuit een sociaal-maatschappelijk perspectief. Het bundelt bestaand sectoraal beleid, geeft de samenhang weer en geeft zicht in nieuwe kansen en uitdagingen. De gemeente Utrecht gebruikt dit document om de ruimtelijke en maatschappelijke opgaven met elkaar te verbinden.
Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidsbeleid 2019-2023	Deze nota volksgezondheid geeft de speerpunten voor het gezondheidsaspect in ruimtelijke ontwikkelingen.
Ambitiedocument en actieprogramma 'Samen voor Overvecht'	De aanpak voor wonen, leefomgeving en buurten, veiligheid, welzijn en gezondheid, en het meedoen van bewoners in het kader van werk, scholing en ondernemerschap. Het ambitiedocument komt uit 2019.
Woonvisie: 'Utrecht beter in balans'	Document dat de ambities en aanpak voor de Utrechtse woningmarkt uiteenzet. Het document is van 2019.

Beleidskader	Relevantie
Economische Agenda Utrecht 2012-2018	Beleidsdocument over de Utrechtse economie. Het beleid streeft ernaar Utrecht aantrekkelijk te houden voor inwoners, bedrijven, organisaties en ondernemers.
Ontwikkelingskader detailhandel Utrecht 2021	Het detailhandelsbeleid beschrijft de ruimte voor ontwikkeling in de grotere winkelgebieden, zoals de binnenstad, het Stationsgebied en Leidsche Rijn Centrum, in de stadsdeelcentra Kanaleneiland en Overvecht, in de grootschalige clusters The Wall en de meubelboulevard) en in de wijk- en buurtcentra. Ook bijzondere vormen van detailhandel krijgen aandacht, zoals ambulante handel, markten, standplaatsen, detailhandel op bedrijventerreinen, detailhandel in volumineuze goederen en internetverkoop.
Mobiliteitsplan 2040	In het Mobiliteitsplan 2040 staat de mobiliteitsinzet van de gemeente Utrecht voor de komende 19 jaar. Centraal hierin: meer aandacht voor voetgangers en fietsers en geen groei van automobiliteit in de stad.
Bedrijventerrein Strategie Utrecht 2012	Het bedrijventerreinenbeleid van de gemeente Utrecht is gericht op het bieden van toekomstgerichte bedrijfslocaties voor (zelfstandige) ondernemers en bedrijven in Utrecht. Aan de noordwestkant van het plangebied ligt bedrijventerrein Overvecht.
Groenstructuurplan Utrecht, stad en land verbonden	Het Groenstructuurplan stamt uit 2007. Hier zet de gemeente ambities uiteen voor groen: ‘meer groen om de stad’, ‘sneller naar buiten’ en ‘beter groen in de stad’.
Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030	De Actualisatie Groenstructuurplan stamt uit 2018 en is een actualisatie van de eerdere versie uit 2007. De ambities van toen zijn uitgebreid met de ambities ‘het groen in de stad gebruiken voor een gezonde stad’ en ‘het groen in de stad gebruiken om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen’.
Visie Klimaatadaptatie	De Visie Klimaatadaptatie zet de klimaatadaptatie- en klimaatmitigatieplannen uiteen. De belangrijkste ambities en doelen zijn het klimaatbestendig maken van Utrecht. Het hoofddoel is het zoveel mogelijk voorkomen van maatschappelijke ontwrichting en onomkeerbare schade. Daarnaast moet Utrecht een aangename stad blijven om te wonen, werken en verblijven. De stad moet vergroenen en ontstenen, om water beter op te vangen. Om te zorgen dat Utrecht een prettige leefomgeving kent bij hittegolven wordt gestreefd naar voldoende schaduw bij alle fiets- en looproutes (40% bij hoofdroutes, 30% overig), bij voorkeur door bomen. In elke buurt wordt gestreefd naar minimaal 40% groen in het horizontale vlak, dus het maaiveld en daken, zowel in de openbare ruimte als particuliere terreinen. Het liefst door groen zoals groen in straten, pleinen en plantsoenen, in tuinen en op daken en gevels. Niet iedereen heeft een tuin, dus wordt gestreefd naar een koele, groene verblijfsplek op korte afstand (200 meter) voor iedereen. Er wordt ingespannen om ervoor te zorgen dat bij een heftige regenbui tot aan 80 mm in één uur de openbare ruimte en de riolering zo zijn ingericht dat er geen schade optreedt aan panden en geen hinder op belangrijke wegen, zodat hulpdiensten kunnen komen waar ze moeten zijn.
Visie Water & Riolering	De Visie Water & Riolering beschrijft hoe de gemeente met waterstromen omgaat en welke doelen zij hierbij heeft. Deze gaat met name in op:

Beleidskader	Relevantie
	• De zorgplicht om huishoudelijk afvalwater in te zamelen en te transporten naar een zuiveringsinstallatie. Vastgelegd in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet. • De zorgplicht voor het inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater, voor zover van de perceeleigenaar niet kan worden verwacht dat hij het zelf naar bodem of oppervlaktewater afvoert. Vastgelegd in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet. • De zorgplicht om maatregelen te nemen tegen structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand mits dit doelmatig is. Vastgelegd in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet. Bij ingrepen in de openbare ruimte hanteert de gemeente de volgende principes: • Stromen worden gescheiden, oftewel het afval- en hemelwatersysteem wordt ontvlochten waar mogelijk. • De sponswerking van de stad wordt vergroot door hemelwater te verwerken waar het valt. Dit wordt gerealiseerd via het principe "Groen tenzij", oftewel inzet op bovengrondse verwerking van hemelwater door zo min mogelijk verharding en zoveel mogelijk groene maatregelen. Er wordt hierbij de voorkeursvolgorde voor de verwerking van hemelwater gevolgd. • Alle ruimte wordt benut. Er wordt gestreefd naar het combineren van zoveel mogelijk functies om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten, bijvoorbeeld door het combineren van groen, isolatie en waterberging op een groen dak, waterinfiltratie en parkeerplekken via waterpasserende verharding, en waterinfiltratie en groen via wadi's, waterberging, natuur en recreatie via de aanleg van vijvers en andere waterpartijen. • Het natuurlijke systeem wordt gerespecteerd en er wordt conform de doelstelling van de Kaderrichtlijn Water gezorgd dat bij ingrepen het natuurlijke systeem niet verslechtert. Om de gewenste situatie te bereiken, hanteren zij de volgende leidende principes voor de realisatie: • Ze geven als gemeente het goede voorbeeld, oftewel zij beginnen met de openbare ruimte en het eigen vastgoed. • Ze gebruiken zoveel mogelijk de natuurlijke momenten van nieuwbouw, grootschalige renovatie, herinrichting en vervanging om de gewenste systeemwijzigingen door te voeren. • Ze gebruiken het moment van rioolvervanging zoveel mogelijk om de openbare ruimte klimaatbestendig te maken.
Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen	Het Koersdocument Leefbare stad en Maatschappelijke Voorzieningen zet de visie voor kwalitatief hoogwaardige maatschappelijke voorzieningen uiteen en beschrijft de kaders voor samenhangend programmeren in de wijken. Het Koersdocument komt uit 2020.

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Bijlage 2 Uitdraai NDFF Overvecht

Soortgroep	Nederlandse naam soort	Wetenschappelijke naam
Amfibieën	Heikikker	Rana arvalis
	Rugstreeppad	Epidalea calamita
	Alpenwatersalamander	Ichthyosaura alpestris
	Vroedmeesterpad	Alytes obstetricans
	Kamsalamander	Triturus cristatus
	Poelkikker	Pelophylax lessonae
Insecten - Dagvlinders	Grote vos	Nymphalis polychloros
Insecten - Kevers	Gestreepte waterroofkever	Graphoderus bilineatus
Insecten - Libellen	Groene glazenmaker	Aeshna viridis
	Gevlekte witsnuitlibel	Leucorrhinia pectoralis
	Gevlekte glanslibel	Somatochlora flavomaculata
	Sierlijke witsnuitlibel	Leucorrhinia caudalis
	Kempense heidelibel	Sympetrum depressiusculum
Insecten - Nachtvlinders en microlepidoptera, Insecten - Macronachtvlinders	Teunisbloempijlstaart	Proserpinus proserpina
Reptielen	Ringslang	Natrix helvetica
	Muurhagedis	Podarcis muralis
Vaatplanten	Knolspirea	Filipendula vulgaris
	Stijve wolfsmelk	Euphorbia stricta
	Ruw parelzaad	Lithospermum arvense
	Naaldenkervel	Scandix pecten-veneris
	Kartuizer anjer	Dianthus carthusianorum
	Schubvaren	Asplenium ceterach
	Muurbloem	Erysimum cheiri
Vogels	Ooievaar	Ciconia ciconia
	Blauwe reiger	Ardea cinerea
	IJsvogel	Alcedo atthis
	Grote gele kwikstaart	Motacilla cinerea
	Slechtvalk	Falco peregrinus
	Bonte vliegenvanger	Ficedula hypoleuca
	Glanskop	Poecile palustris
	Huiszwaluw	Delichon urbicum
	Ransuil	Asio otus
	Zwarte roodstaart	Phoenicurus ochruros
	Groene specht	Picus viridis
	Bosuil	Strix aluco
	Boomklever	Sitta europaea

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Soortgroep	Nederlandse naam soort	Wetenschappelijke naam
	Gekraagde roodstaart	Phoenicurus phoenicurus
	Brilduiker	Bucephala clangula
	Havik	Accipiter gentilis
	Buizerd	Buteo buteo
	Ekster	Pica pica
	Boomvalk	Falco subbuteo
	Spreeuw	Sturnus vulgaris
	Sperwer	Accipiter nisus
	Pimpelmees	Cyanistes caeruleus
	Gierzwaluw	Apus apus
	Koolmees	Parus major
	Zwarte kraai	Corvus corone
	Huismus	Passer domesticus
	Wespendief	Pernis apivorus
	Grote bonte specht	Dendrocopos major
	Zeearend	Haliaeetus albicilla
	Boomkruiper	Certhia brachydactyla
	Torenvalk	Falco tinnunculus
	Oeverzwaluw	Riparia riparia
	Boerenzwaluw	Hirundo rustica
	Steenuil	Athene vidalii
	Kleine bonte specht	Dryobates minor
	Kerkuil	Tyto alba
	Grauwe vliegenvanger	Muscicapa striata
	Roek	Corvus frugilegus
	Zwarte mees	Periparus ater
	Raaf	Corvus corax
	Zwarte wouw	Milvus migrans
	Tapuit	Oenanthe oenanthe
	Oehoe	Bubo bubo
	Zwarte specht	Dryocopus martius
	Hop	Upupa epops
	Draaihals	Jynx torquilla
Weekdieren, Land- en zoetwatermollusken	Platte schijfhoren	Anisus vorticulus
Zoogdieren, Overige zoogdieren (grondgebonden)	Eekhoorn	Sciurus vulgaris
	Boommarter	Martes martes
	Das	Meles meles
	Waterspitsmuis	Neomys fodiens
	Steenmarter	Martes foina
Zoogdieren, Vleermuizen	Ruige dwergvleermuis	Pipistrellus nathusii

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Soortgroep	Nederlandse naam soort	Wetenschappelijke naam
	Watervleermuis	Myotis daubentonii
	Gewone dwergvleermuis	Pipistrellus pipistrellus
	Gewone/Kleine/Ruige dwergvleermuis	Pipistrellus sp. indet.
	Gewone grootoorvleermuis	Plecotus auritus
	Rosse vleermuis	Nyctalus noctula
	Laatvlieger	Eptesicus serotinus
	Meervleermuis	Myotis dasycneme
	Kleine dwergvleermuis	Pipistrellus pygmaeus
	Franjestaart	Myotis nattereri
	Baardvleermuis / Brandts vleermuis	Myotis mystacinus/brandtii
	Myoot (soort onbekend)	Myotis sp. indet.
	Tweekleurige vleermuis	Vespertilio murinus

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Bijlage 3 AERIUS-berekening alternatief 1: 2029

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - -

Activiteit

Omschrijving	-
Toelichting	Plan 1 jaar 1

Berekening

AERIUS kenmerk	RrsLtt6eU9w7
Datum berekening	18 augustus 2023, 15:56
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
plan 2 jaar 1 ref - Referentie	2029	522,6 kg/j	9.405,1 kg/j
plan 1 jaar 1 beoogd - Beoogd	2029	543,1 kg/j	10,4 ton/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
plan 2 jaar 1 ref - Referentie	0,44 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen
plan 1 jaar 1 beoogd - Beoogd	0,49 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	288,06 ha
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	0,00 ha
Grootste toename	0,06 mol/ha/j
Grootste afname	0,00 mol/ha/j

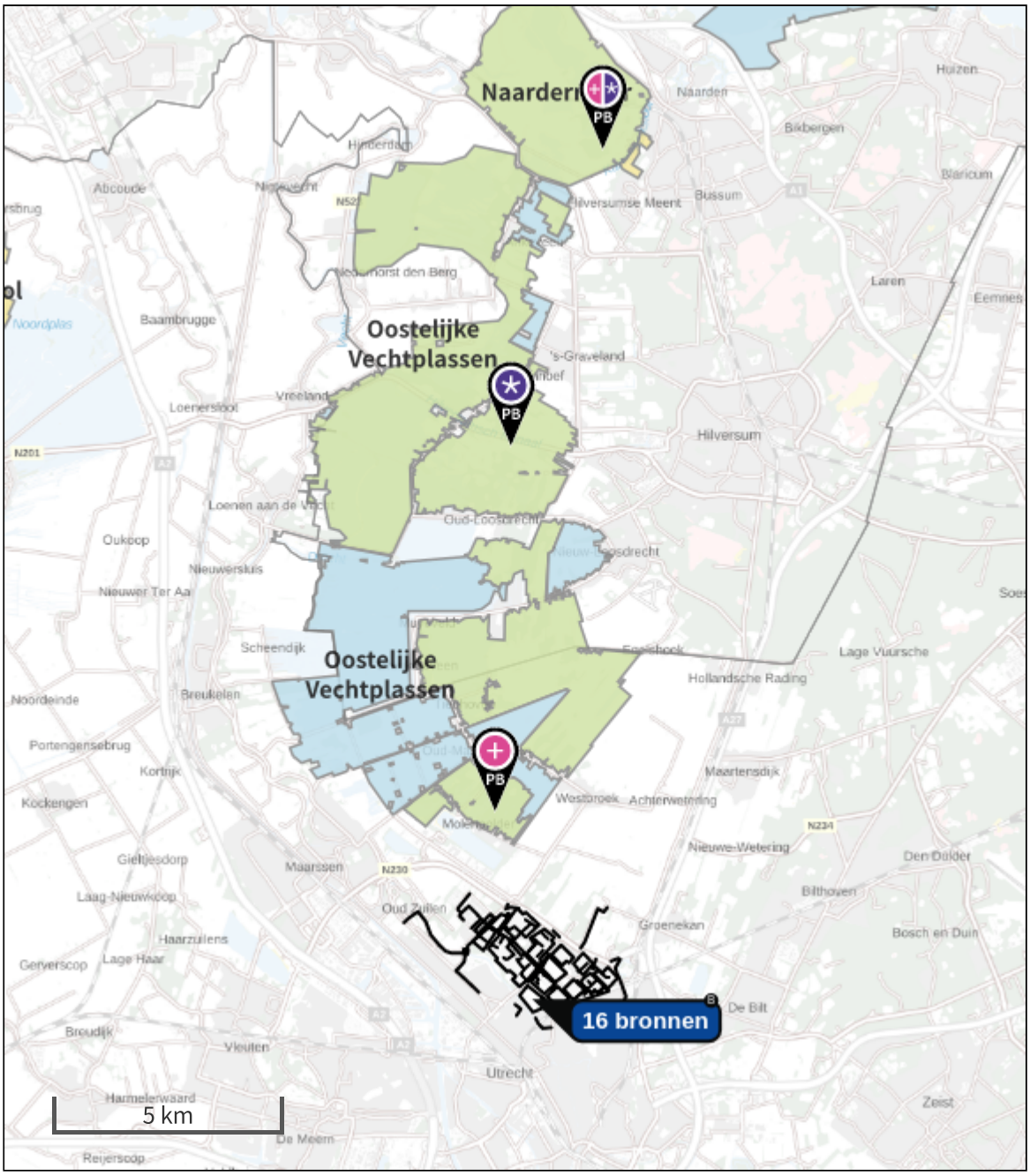
plan 1 jaar 1 beoogd (Beoogd), rekenjaar 2029

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
182 Anders... | Anders... | rwzi	-	31,0 kg/j
183 Anders... | Anders... | winkelcentrum	-	249,0 kg/j
184 Anders... | Anders... | S04	-	-
185 Anders... | Anders... | S03	-	20,0 kg/j
186 Anders... | Anders... | S02	-	16,0 kg/j
187 Anders... | Anders... | S01	-	-
188 Anders... | Anders... | S07	-	44,0 kg/j
189 Anders... | Anders... | S06	-	-
190 Anders... | Anders... | S08	-	38,0 kg/j
191 Anders... | Anders... | S10	-	18,0 kg/j
192 Anders... | Anders... | S09	-	22,0 kg/j
193 Anders... | Anders... | S11	-	1,0 kg/j
194 Anders... | Anders... | S12	-	1,0 kg/j
195 Anders... | Anders... | Bedrijven	-	121,0 kg/j
196 Anders... | Anders... | S05	-	-
197 Anders... | Anders... | stationsgebied	-	86,0 kg/j
Verkeersnetwerk	543,1 kg/j	9.768,5 kg/j

plan 2 jaar 1 ref (Referentie), rekenjaar 2029

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verkeersnetwerk	522,6 kg/j	9.405,1 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald

- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "plan 1 jaar 1 beoogd" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	288,06	2.309,66	288,06	0,06	0,00	0,00

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	220,02	2.309,66	220,02	0,06	0,00	0,00
Naardermeer (94)	68,04	2.095,65	68,04	0,01	0,00	0,00

Onderstaand is een overzicht opgenomen van alle Natura 2000-gebieden (binnen de maximale rekenafstand van 25 km) waar in de "Beoogde situatie" een bijdrage groter dan 0,00 mol/ha/jaar is berekend, maar waar in de "Projectberekening" (=verschilberekening) geen toe- of afname is berekend. Het effect vanuit de "Projectberekening" op deze gebieden is daarmee 0,00 mol/ha/jaar.

Rijntakken
Lingegebied & Diefdijk-Zuid
Kolland & Overlangbroek
Uiterwaarden Lek
Botshol
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck
Zouweboezem

plan 1 jaar 1 beoogd, Rekenjaar 2029

Er zijn meer dan 10 wegverkeer emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

182 Anders... | Anders...

Naam	rwzi	Uittreedhoogte	4,0 m	NO_x	31,0 kg/j
Locatie	X:135833,13 Y:458013,39	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	4 m		
Oppervlakte	17,17 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

183 Anders... | Anders...

Naam	winkelcentrum	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	249,0 kg/j
Locatie	X:136050,45 Y:458392,75	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	13,23 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

184 Anders... | Anders...

Naam	S04	Uittreedhoogte	0,0 m		
Locatie	X:136406,88 Y:458056,1	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	11,78 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

185 Anders... | Anders...

Naam	S03	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	20,0 kg/j
Locatie	X:136780,75 Y:458221,17	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	10,68 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

186 Anders... | Anders...

Naam	S02	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	16,0 kg/j
Locatie	X:137153,76 Y:458368,14	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	12,81 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

187 Anders... | Anders...

Naam	S01	Uittreedhoogte	0,0 m		
Locatie	X:137517,74 Y:458489,04	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	11,97 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

188 Anders... | Anders...

Naam	S07	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	44,0 kg/j
Locatie	X:136278,82 Y:458690,69	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	14,98 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

189 Anders... | Anders...

Naam	S06	Uittreedhoogte	0,0 m		
Locatie	X:136486,18 Y:458996,94	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	11,22 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

190 Anders... | Anders...

Naam	S08	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	38,0 kg/j
Locatie	X:136040,6 Y:459179,15	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	25,91 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

191 Anders... | Anders...

Naam	S10	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	18,0 kg/j
Locatie	X:135368,82 Y:458955,68	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	58,56 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

192 Anders... | Anders...

Naam	S09	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	22,0 kg/j
Locatie	X:135597,33 Y:459725,2	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	24,62 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

193 Anders... | Anders...

Naam	S11	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	1,0 kg/j
Locatie	X:135081,78 Y:459735,67	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	7,14 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

194 Anders... | Anders...

Naam	S12	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	1,0 kg/j
Locatie	X:134748,23 Y:459360,67	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	11,88 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

195 Anders... | Anders...

Naam	Bedrijven	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	121,0 kg/j
Locatie	X:134762,41	Warmteinhoud	0,000 MW		
	Y:459695,22	Spreiding	0 m		
Oppervlakte	5,55 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

196 Anders... | Anders...

Naam	S05	Uittreedhoogte	0,0 m
Locatie	X:136971,88	Warmteinhoud	0,000 MW
	Y:458801,71	Spreiding	0 m
Oppervlakte	10,81 ha		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd		
Temporele variatie	Continue Emissie		

197 Anders... | Anders...

Naam	stationsgebied	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	86,0 kg/j
Locatie	X:137110,35	Warmteinhoud	0,000 MW		
	Y:458117,75	Spreiding	0 m		
Oppervlakte	9,63 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

plan 2 jaar 1 ref, Rekenjaar 2029

Er zijn meer dan 10 wegverkeer emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.2_20230808_506285819f
Database versie	2022.2_506285819f

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Bijlage 4 AERIUS-berekening alternatief 1: 2034

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - -

Activiteit

Omschrijving	-
Toelichting	Plan 1 jaar 6

Berekening

AERIUS kenmerk	RRJBvAkuGYzv
Datum berekening	18 augustus 2023, 16:12
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
plan 1 jaar 6 ref - Referentie	2034	2.491,6 kg/j	31,8 ton/j
plan 1 jaar 6 beoogd - Beoogd	2034	2.669,4 kg/j	34,6 ton/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
plan 1 jaar 6 ref - Referentie	1,62 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen
plan 1 jaar 6 beoogd - Beoogd	1,79 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	745,43 ha
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	0,00 ha
Grootste toename	0,17 mol/ha/j
Grootste afname	0,00 mol/ha/j

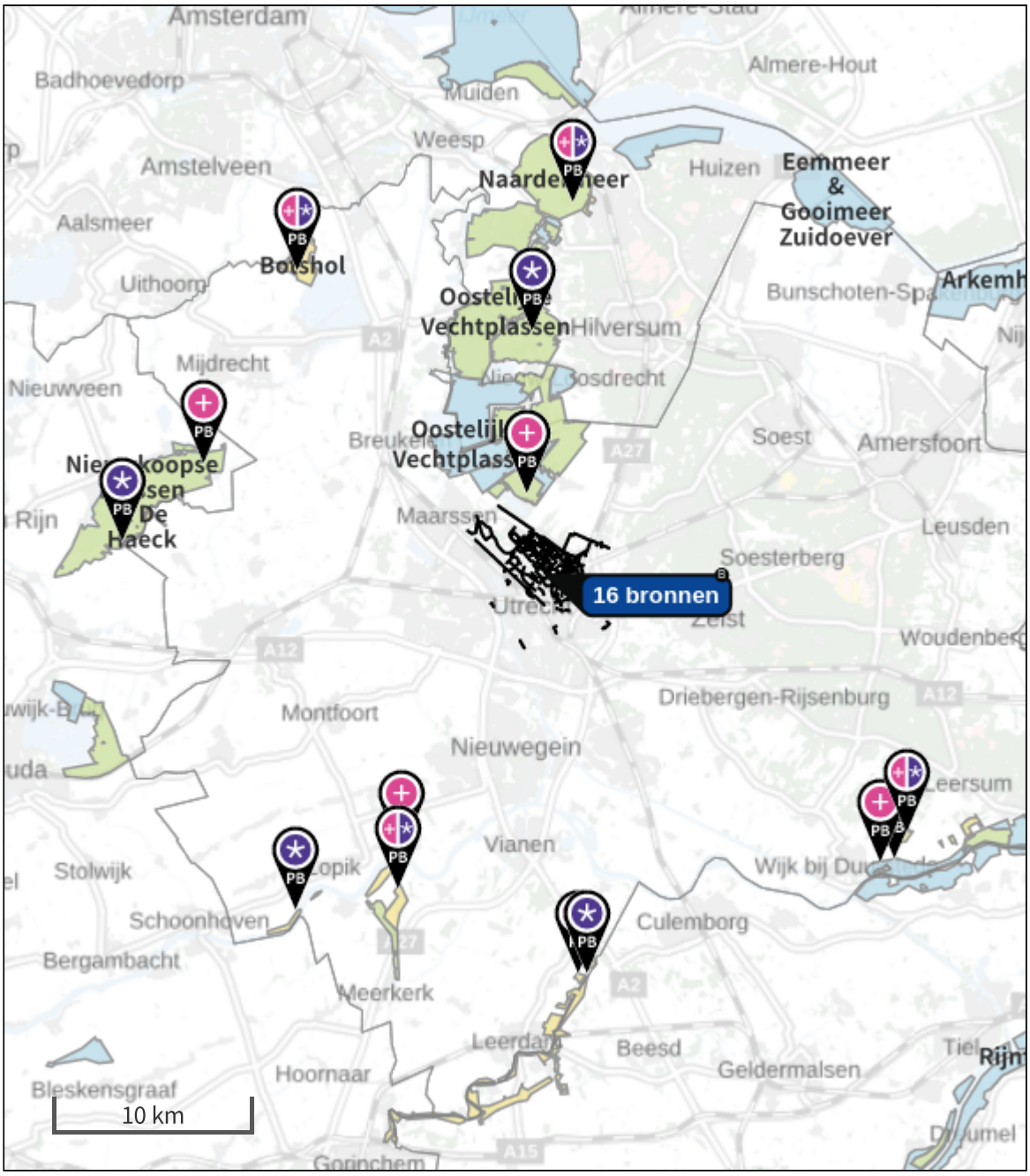
plan 1 jaar 6 beoogd (Beoogd), rekenjaar 2034

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
533 Anders... | Anders... | rwzi	-	31,0 kg/j
534 Anders... | Anders... | winkelcentrum	-	249,0 kg/j
535 Anders... | Anders... | S04	-	-
536 Anders... | Anders... | S03	-	20,0 kg/j
537 Anders... | Anders... | S02	-	16,0 kg/j
538 Anders... | Anders... | S01	-	-
539 Anders... | Anders... | S07	-	44,0 kg/j
540 Anders... | Anders... | S06	-	-
541 Anders... | Anders... | S08	-	38,0 kg/j
542 Anders... | Anders... | S10	-	18,0 kg/j
543 Anders... | Anders... | S09	-	22,0 kg/j
544 Anders... | Anders... | S11	-	1,0 kg/j
545 Anders... | Anders... | S12	-	1,0 kg/j
546 Anders... | Anders... | Bedrijven	-	121,0 kg/j
547 Anders... | Anders... | S05	-	-
548 Anders... | Anders... | stationsgebied	-	86,0 kg/j
Verkeersnetwerk	2.669,4 kg/j	33,9 ton/j

plan 1 jaar 6 ref (Referentie), rekenjaar 2034

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verkeersnetwerk	2.491,6 kg/j	31,8 ton/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "plan 1 jaar 6 beoogd" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	745,43	2.913,41	745,43	0,17	0,00	0,00

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	226,84	2.309,69	226,84	0,17	0,00	0,00
Naardermeer (94)	165,99	2.095,67	165,99	0,03	0,00	0,00
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (103)	273,86	2.913,41	273,86	0,01	0,00	0,00
Botshol (83)	48,02	1.609,75	48,02	0,01	0,00	0,00
Uiterwaarden Lek (82)	15,86	2.047,46	15,86	0,01	0,00	0,00
Lingegebied & Diefdijk-Zuid (70)	8,33	2.784,87	8,33	0,01	0,00	0,00
Zouweboezem (105)	5,20	2.224,75	5,20	0,01	0,00	0,00
Kolland & Overlangbroek (81)	0,97	1.946,11	0,97	0,01	0,00	0,00
Rijntakken (38)	0,35	1.608,74	0,35	0,01	0,00	0,00

plan 1 jaar 6 beoogd, Rekenjaar 2034

Er zijn meer dan 250 emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

plan 1 jaar 6 ref, Rekenjaar 2034

Er zijn meer dan 250 emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.2_20230808_506285819f
Database versie	2022.2_506285819f

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Bijlage 5 AERIUS-berekening alternatief 1: 2039

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - -

Activiteit

Omschrijving	-
Toelichting	Plan 1 jaar 11

Berekening

AERIUS kenmerk	Rg1kKUDN2XPw
Datum berekening	18 augustus 2023, 16:19
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
plan 1 jaar 11 ref - Referentie	2039	2.606,0 kg/j	34,8 ton/j
plan 1 jaar 11 beoogd - Beoogd	2039	2.872,4 kg/j	38,8 ton/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
plan 1 jaar 11 ref - Referentie	1,83 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen
plan 1 jaar 11 beoogd - Beoogd	2,06 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	758,53 ha
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	0,00 ha
Grootste toename	0,24 mol/ha/j
Grootste afname	0,00 mol/ha/j

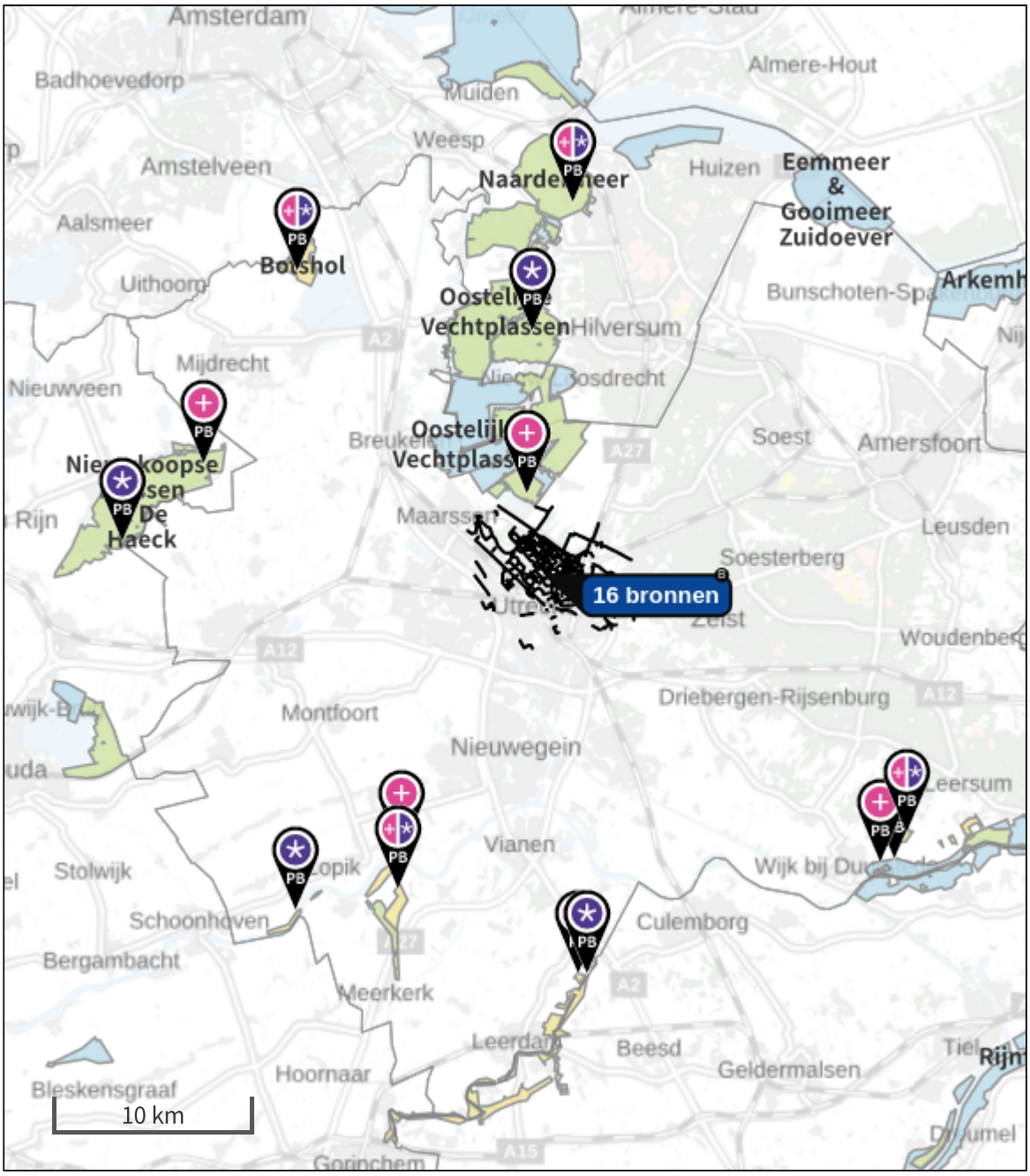
plan 1 jaar 11 beoogd (Beoogd), rekenjaar 2039

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
708 Anders... | Anders... | rwzi	-	31,0 kg/j
709 Anders... | Anders... | winkelcentrum	-	249,0 kg/j
710 Anders... | Anders... | S04	-	-
711 Anders... | Anders... | S03	-	20,0 kg/j
712 Anders... | Anders... | S02	-	16,0 kg/j
713 Anders... | Anders... | S01	-	-
714 Anders... | Anders... | S07	-	44,0 kg/j
715 Anders... | Anders... | S06	-	-
716 Anders... | Anders... | S08	-	38,0 kg/j
717 Anders... | Anders... | S10	-	18,0 kg/j
718 Anders... | Anders... | S09	-	22,0 kg/j
719 Anders... | Anders... | S11	-	1,0 kg/j
720 Anders... | Anders... | S12	-	1,0 kg/j
721 Anders... | Anders... | Bedrijven	-	121,0 kg/j
722 Anders... | Anders... | S05	-	-
723 Anders... | Anders... | stationsgebied	-	86,0 kg/j
Verkeersnetwerk	2.872,4 kg/j	38,1 ton/j

plan 1 jaar 11 ref (Referentie), rekenjaar 2039

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verkeersnetwerk	2.606,0 kg/j	34,8 ton/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "plan 1 jaar 11 beoogd" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	758,53	2.913,42	758,53	0,24	0,00	0,00

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	226,84	2.309,71	226,84	0,24	0,00	0,00
Naardermeer (94)	165,99	2.095,68	165,99	0,04	0,00	0,00
Zouweboezem (105)	5,20	2.224,76	5,20	0,02	0,00	0,00
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (103)	284,14	2.913,42	284,14	0,01	0,00	0,00
Botshol (83)	48,02	1.609,75	48,02	0,01	0,00	0,00
Uiterwaarden Lek (82)	16,00	2.047,46	16,00	0,01	0,00	0,00
Lingegebied & Diefdijk-Zuid (70)	11,00	2.784,87	11,00	0,01	0,00	0,00
Kolland & Overlangbroek (81)	0,97	1.946,11	0,97	0,01	0,00	0,00
Rijntakken (38)	0,38	1.608,74	0,38	0,01	0,00	0,00

plan 1 jaar 11 beoogd, Rekenjaar 2039

Er zijn meer dan 250 emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

plan 1 jaar 11 ref, Rekenjaar 2039

Er zijn meer dan 250 emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.2_20230808_506285819f
Database versie	2022.2_506285819f

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Bijlage 6 AERIUS-berekening alternatief 1: 2040

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - -

Activiteit

Omschrijving	-
Toelichting	Plan 1 jaar 12

Berekening

AERIUS kenmerk	RwKQsFAY6D9D
Datum berekening	18 augustus 2023, 16:19
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
plan 1 jaar 12 ref - Referentie	2040	2.523,4 kg/j	34,6 ton/j
plan 1 jaar 12 beoogd - Beoogd	2040	2.798,0 kg/j	37,9 ton/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
plan 1 jaar 12 ref - Referentie	1,77 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen
plan 1 jaar 12 beoogd - Beoogd	1,98 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	757,11 ha
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	0,00 ha
Grootste toename	0,21 mol/ha/j
Grootste afname	0,00 mol/ha/j

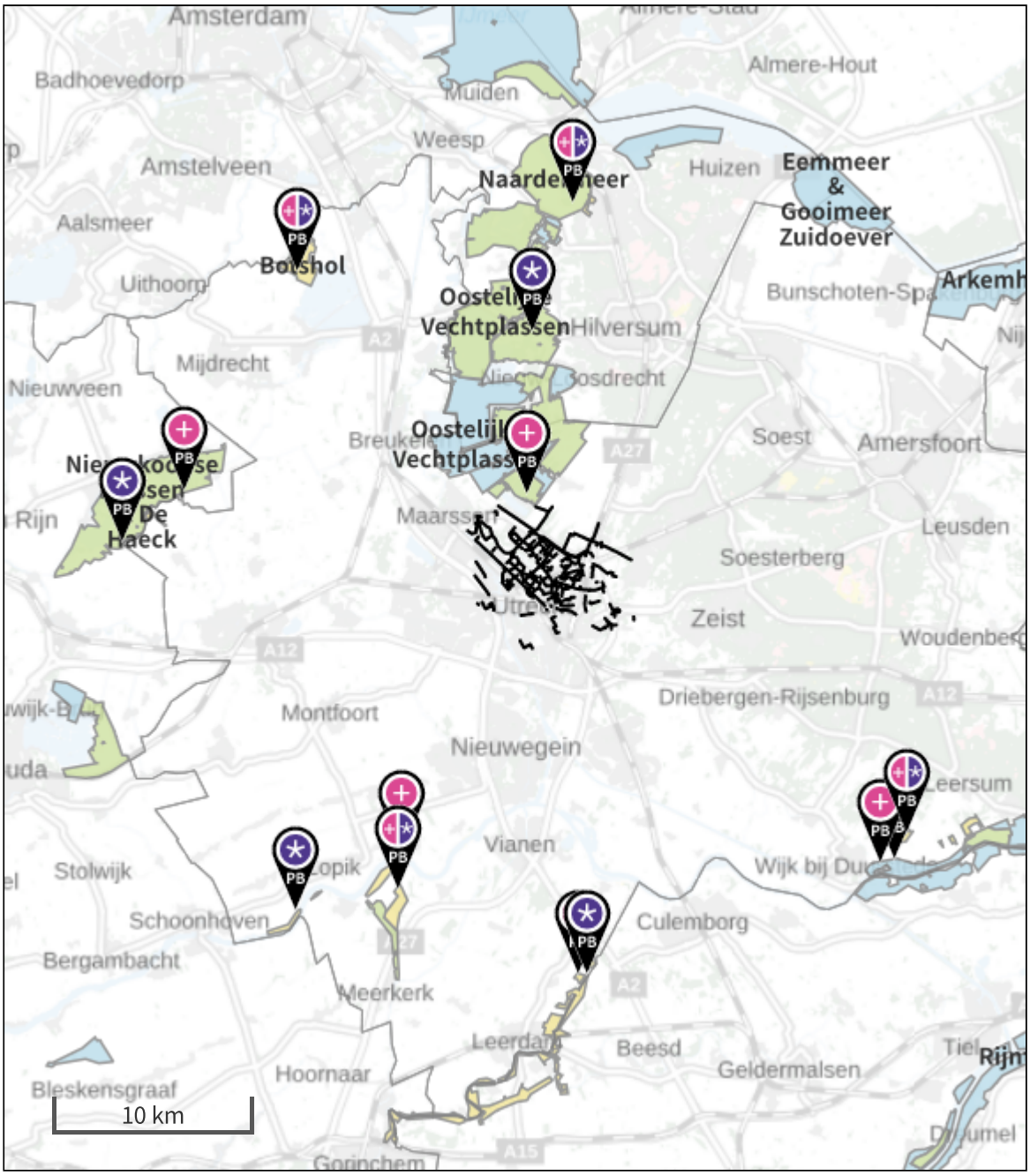
plan 1 jaar 12 beoogd (Beoogd), rekenjaar 2040

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verkeersnetwerk	2.798,0 kg/j	37,9 ton/j

plan 1 jaar 12 ref (Referentie), rekenjaar 2040

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verkeersnetwerk	2.523,4 kg/j	34,6 ton/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



Habitatrichtlijn

Vogelrichtlijn

Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn

Niet bepaald

Grootste toename (projectberekening)

Grootste afname (projectberekening)

Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "plan 1 jaar 12 beoogd" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	757,11	2.913,41	757,11	0,21	0,00	0,00

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	226,84	2.309,70	226,84	0,21	0,00	0,00
Naardermeer (94)	165,99	2.095,68	165,99	0,03	0,00	0,00
Zouweboezem (105)	5,20	2.224,76	5,20	0,02	0,00	0,00
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (103)	283,60	2.913,41	283,60	0,01	0,00	0,00
Botshol (83)	48,02	1.609,75	48,02	0,01	0,00	0,00
Uiterwaarden Lek (82)	16,00	2.047,46	16,00	0,01	0,00	0,00
Lingegebied & Diefdijk-Zuid (70)	10,11	2.784,87	10,11	0,01	0,00	0,00
Kolland & Overlangbroek (81)	0,97	1.946,11	0,97	0,01	0,00	0,00
Rijntakken (38)	0,38	1.608,74	0,38	0,01	0,00	0,00

plan 1 jaar 12 beoogd, Rekenjaar 2040

Er zijn meer dan 250 emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond.
Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

plan 1 jaar 12 ref, Rekenjaar 2040

Er zijn meer dan 250 emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.2_20230808_506285819f
Database versie	2022.2_506285819f

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Bijlage 7 AERIUS-berekening alternatief 2: 2029

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - -

Activiteit

Omschrijving	-
Toelichting	Plan 2 jaar 1

Berekening

AERIUS kenmerk	Rqs8roEvLVa1
Datum berekening	18 augustus 2023, 15:56
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
plan 2 jaar 1 ref - Referentie	2029	289,7 kg/j	4.830,7 kg/j
plan 2 jaar 1 beoogd - Beoogd	2029	307,4 kg/j	5.811,3 kg/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
plan 2 jaar 1 ref - Referentie	0,25 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen
plan 2 jaar 1 beoogd - Beoogd	0,31 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	282,63 ha
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	0,00 ha
Grootste toename	0,06 mol/ha/j
Grootste afname	0,00 mol/ha/j

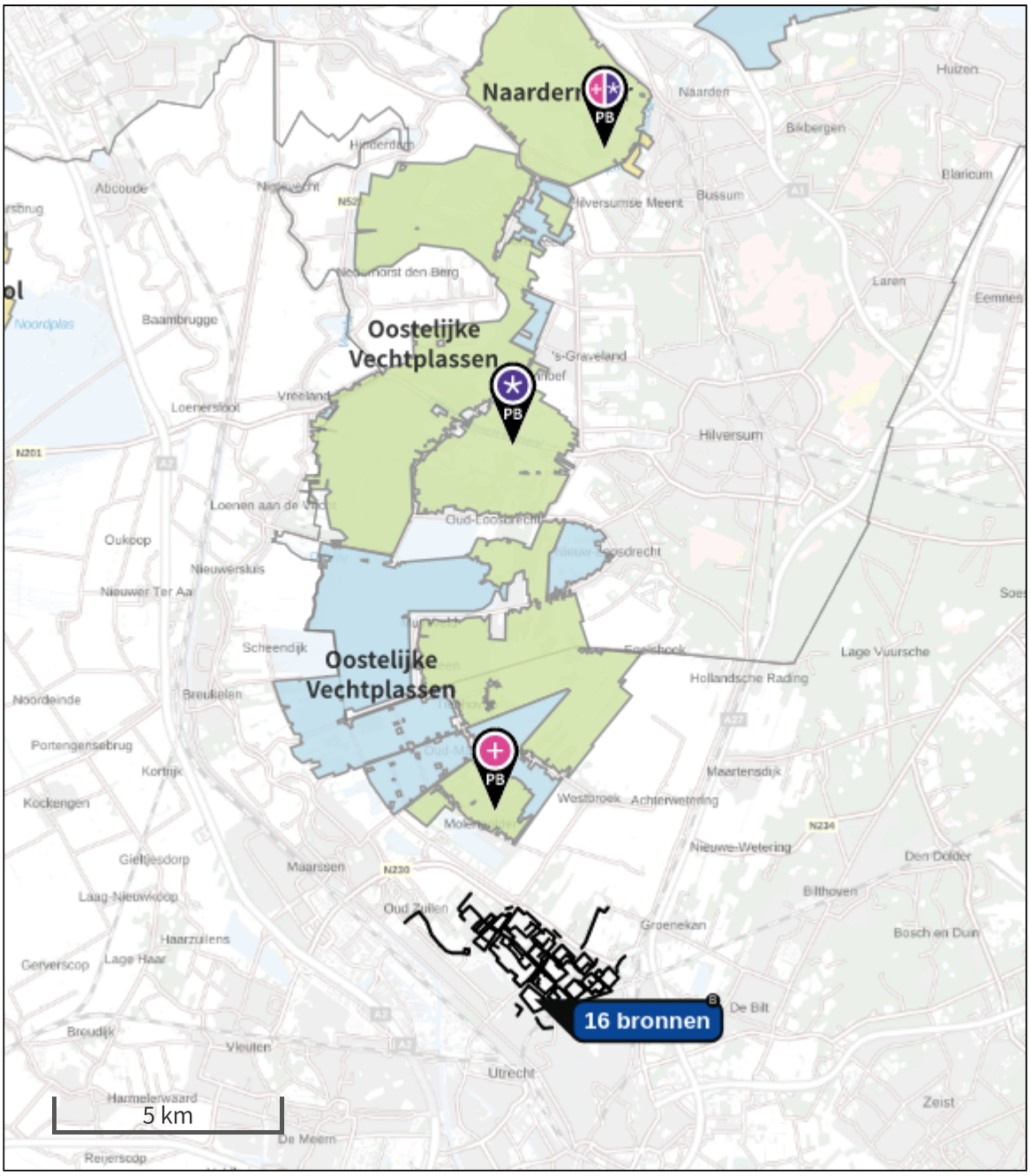
plan 2 jaar 1 beoogd (Beoogd), rekenjaar 2029

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
130 Anders... | Anders... | rwzi	-	-
131 Anders... | Anders... | winkelcentrum	-	220,0 kg/j
132 Anders... | Anders... | S04	-	16,0 kg/j
133 Anders... | Anders... | S03	-	32,0 kg/j
134 Anders... | Anders... | S02	-	18,0 kg/j
135 Anders... | Anders... | S01	-	23,0 kg/j
136 Anders... | Anders... | S07	-	13,0 kg/j
137 Anders... | Anders... | S06	-	13,0 kg/j
138 Anders... | Anders... | S08	-	67,0 kg/j
139 Anders... | Anders... | S10	-	75,0 kg/j
140 Anders... | Anders... | S09	-	24,0 kg/j
141 Anders... | Anders... | S11	-	2,0 kg/j
142 Anders... | Anders... | S12	-	5,0 kg/j
143 Anders... | Anders... | Bedrijven	-	95,0 kg/j
144 Anders... | Anders... | S05	-	11,0 kg/j
145 Anders... | Anders... | stationsgebied	-	35,0 kg/j
Verkeersnetwerk	307,4 kg/j	5.162,3 kg/j

plan 2 jaar 1 ref (Referentie), rekenjaar 2029

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verkeersnetwerk	289,7 kg/j	4.830,7 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald

- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "plan 2 jaar 1 beoogd" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	282,63	2.309,66	282,63	0,06	0,00	0,00

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	217,08	2.309,66	217,08	0,06	0,00	0,00
Naardermeer (94)	65,56	2.095,65	65,56	0,01	0,00	0,00

Onderstaand is een overzicht opgenomen van alle Natura 2000-gebieden (binnen de maximale rekenafstand van 25 km) waar in de "Beoogde situatie" een bijdrage groter dan 0,00 mol/ha/jaar is berekend, maar waar in de "Projectberekening" (=verschilberekening) geen toe- of afname is berekend. Het effect vanuit de "Projectberekening" op deze gebieden is daarmee 0,00 mol/ha/jaar.

Rijntakken
Lingegebied & Diefdijk-Zuid
Kolland & Overlangbroek
Uiterwaarden Lek
Botshol
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck
Zouweboezem

plan 2 jaar 1 beoogd, Rekenjaar 2029

Er zijn meer dan 10 wegverkeer emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

130 Anders... | Anders...

Naam	rwzi	Uittreedhoogte	4,0 m		
Locatie	X:135833,13 Y:458013,39	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	4 m		
Oppervlakte	17,17 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

131 Anders... | Anders...

Naam	winkelcentrum	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	220,0 kg/j
Locatie	X:136050,45 Y:458392,75	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	13,23 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

132 Anders... | Anders...

Naam	S04	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	16,0 kg/j
Locatie	X:136406,88 Y:458056,1	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	11,78 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

133 Anders... | Anders...

Naam	S03	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	32,0 kg/j
Locatie	X:136780,75 Y:458221,17	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	10,68 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

134 Anders... | Anders...

Naam	S02	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	18,0 kg/j
Locatie	X:137153,76 Y:458368,14	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	12,81 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

135 Anders... | Anders...

Naam	S01	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	23,0 kg/j
Locatie	X:137517,74 Y:458489,04	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	11,97 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

136 Anders... | Anders...

Naam	S07	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	13,0 kg/j
Locatie	X:136278,82 Y:458690,69	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	14,98 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

137 Anders... | Anders...

Naam	S06	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	13,0 kg/j
Locatie	X:136486,18 Y:458996,94	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	11,22 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

138 Anders... | Anders...

Naam	S08	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	67,0 kg/j
Locatie	X:136040,6 Y:459179,15	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	25,91 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

139 Anders... | Anders...

Naam	S10	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	75,0 kg/j
Locatie	X:135368,82 Y:458955,68	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	58,56 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

140 Anders... | Anders...

Naam	S09	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	24,0 kg/j
Locatie	X:135597,33 Y:459725,2	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	24,62 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

141 Anders... | Anders...

Naam	S11	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	2,0 kg/j
Locatie	X:135081,78 Y:459735,67	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	7,14 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

142 Anders... | Anders...

Naam	S12	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	5,0 kg/j
Locatie	X:134748,23 Y:459360,67	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	11,88 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

143 Anders... | Anders...

Naam	Bedrijven	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	95,0 kg/j
Locatie	X:134762,41	Warmteinhoud	0,000 MW		
	Y:459695,22	Spreiding	0 m		
Oppervlakte	5,55 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

144 Anders... | Anders...

Naam	S05	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	11,0 kg/j
Locatie	X:136971,88	Warmteinhoud	0,000 MW		
	Y:458801,71	Spreiding	0 m		
Oppervlakte	10,81 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

145 Anders... | Anders...

Naam	stationsgebied	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	35,0 kg/j
Locatie	X:137140,72	Warmteinhoud	0,000 MW		
	Y:458126,17	Spreiding	0 m		
Oppervlakte	10,31 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

plan 2 jaar 1 ref, Rekenjaar 2029

Er zijn meer dan 10 wegverkeer emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.2_20230808_506285819f
Database versie	2022.2_506285819f

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Bijlage 8 AERIUS-berekening alternatief 2: 2034

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - -

Activiteit

Omschrijving	-
Toelichting	Plan 2 jaar 6

Berekening

AERIUS kenmerk	Rg5Y7XKsZir9
Datum berekening	18 augustus 2023, 16:11
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
plan 2 jaar 6 ref - Referentie	2034	2.203,1 kg/j	28,4 ton/j
plan 2 jaar 6 beoogd - Beoogd	2034	2.360,0 kg/j	30,9 ton/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
plan 2 jaar 6 ref - Referentie	1,53 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen
plan 2 jaar 6 beoogd - Beoogd	1,69 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	710,81 ha
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	0,00 ha
Grootste toename	0,16 mol/ha/j
Grootste afname	0,00 mol/ha/j

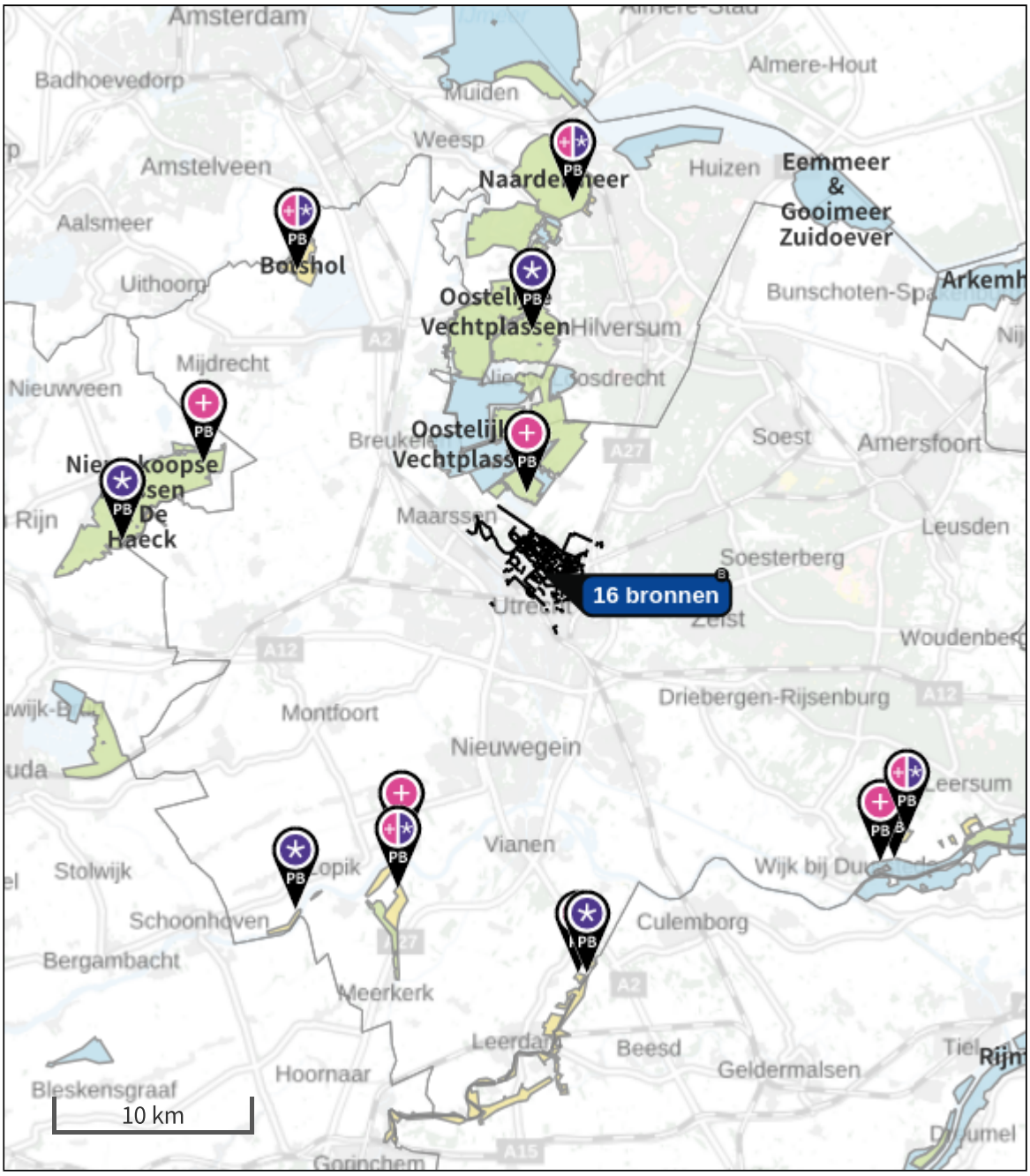
plan 2 jaar 6 beoogd (Beoogd), rekenjaar 2034

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
463 Anders... | Anders... | rwzi	-	-
464 Anders... | Anders... | winkelcentrum	-	220,0 kg/j
465 Anders... | Anders... | S04	-	16,0 kg/j
466 Anders... | Anders... | S03	-	32,0 kg/j
467 Anders... | Anders... | S02	-	18,0 kg/j
468 Anders... | Anders... | S01	-	23,0 kg/j
469 Anders... | Anders... | S07	-	13,0 kg/j
470 Anders... | Anders... | S06	-	13,0 kg/j
471 Anders... | Anders... | S08	-	67,0 kg/j
472 Anders... | Anders... | S10	-	75,0 kg/j
473 Anders... | Anders... | S09	-	24,0 kg/j
474 Anders... | Anders... | S11	-	2,0 kg/j
475 Anders... | Anders... | S12	-	5,0 kg/j
476 Anders... | Anders... | Bedrijven	-	95,0 kg/j
477 Anders... | Anders... | S05	-	11,0 kg/j
478 Anders... | Anders... | stationsgebied	-	35,0 kg/j
Verkeersnetwerk	2.360,0 kg/j	30,3 ton/j

plan 2 jaar 6 ref (Referentie), rekenjaar 2034

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verkeersnetwerk	2.203,1 kg/j	28,4 ton/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "plan 2 jaar 6 beoogd" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	710,81	2.913,41	710,81	0,16	0,00	0,00

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	226,84	2.309,69	226,84	0,16	0,00	0,00
Naardermeer (94)	165,99	2.095,67	165,99	0,02	0,00	0,00
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (103)	244,96	2.913,41	244,96	0,01	0,00	0,00
Botshol (83)	48,02	1.609,75	48,02	0,01	0,00	0,00
Uiterwaarden Lek (82)	10,75	2.047,46	10,75	0,01	0,00	0,00
Lingegebied & Diefdijk-Zuid (70)	7,72	2.784,87	7,72	0,01	0,00	0,00
Zouweboezem (105)	5,20	2.224,75	5,20	0,01	0,00	0,00
Kolland & Overlangbroek (81)	0,97	1.946,11	0,97	0,01	0,00	0,00
Rijntakken (38)	0,35	1.608,74	0,35	0,01	0,00	0,00

plan 2 jaar 6 beoogd, Rekenjaar 2034

Er zijn meer dan 250 emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

plan 2 jaar 6 ref, Rekenjaar 2034

Er zijn meer dan 250 emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.2_20230808_506285819f
Database versie	2022.2_506285819f

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Bijlage 9 AERIUS-berekening alternatief 2: 2039

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - -

Activiteit

Omschrijving	-
Toelichting	Plan 2 jaar 11

Berekening

AERIUS kenmerk	RRF1HobPXjzY
Datum berekening	18 augustus 2023, 16:15
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
plan 2 jaar 11 ref - Referentie	2039	2.362,6 kg/j	31,8 ton/j
plan 2 jaar 11 beoogd - Beoogd	2039	2.598,6 kg/j	35,5 ton/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
plan 2 jaar 11 ref - Referentie	1,67 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen
plan 2 jaar 11 beoogd - Beoogd	1,89 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	758,00 ha
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	0,00 ha
Grootste toename	0,22 mol/ha/j
Grootste afname	0,00 mol/ha/j

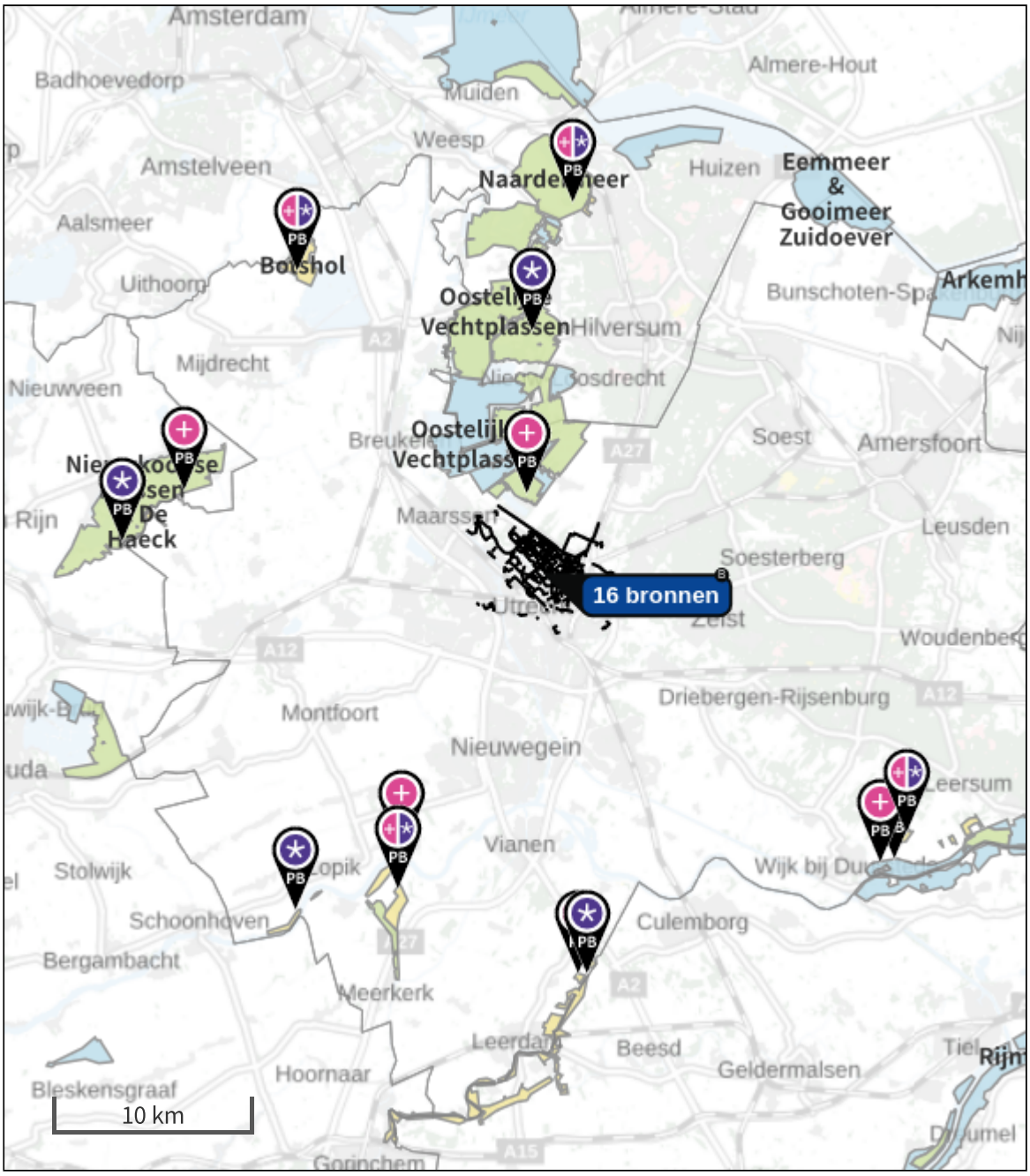
plan 2 jaar 11 beoogd (Beoogd), rekenjaar 2039

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
616 Anders... | Anders... | rwzi	-	-
617 Anders... | Anders... | winkelcentrum	-	220,0 kg/j
618 Anders... | Anders... | S04	-	16,0 kg/j
619 Anders... | Anders... | S03	-	32,0 kg/j
620 Anders... | Anders... | S02	-	18,0 kg/j
621 Anders... | Anders... | S01	-	23,0 kg/j
622 Anders... | Anders... | S07	-	13,0 kg/j
623 Anders... | Anders... | S06	-	13,0 kg/j
624 Anders... | Anders... | S08	-	67,0 kg/j
625 Anders... | Anders... | S10	-	75,0 kg/j
626 Anders... | Anders... | S09	-	24,0 kg/j
627 Anders... | Anders... | S11	-	2,0 kg/j
628 Anders... | Anders... | S12	-	5,0 kg/j
629 Anders... | Anders... | Bedrijven	-	95,0 kg/j
630 Anders... | Anders... | S05	-	11,0 kg/j
631 Anders... | Anders... | stationsgebied	-	35,0 kg/j
Verkeersnetwerk	2.598,6 kg/j	34,8 ton/j

plan 2 jaar 11 ref (Referentie), rekenjaar 2039

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verkeersnetwerk	2.362,6 kg/j	31,8 ton/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "plan 2 jaar 11 beoogd" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	758,00	2.913,41	758,00	0,22	0,00	0,00

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	226,84	2.309,70	226,84	0,22	0,00	0,00
Naardermeer (94)	165,99	2.095,68	165,99	0,04	0,00	0,00
Zouweboezem (105)	5,20	2.224,76	5,20	0,02	0,00	0,00
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (103)	283,83	2.913,41	283,83	0,01	0,00	0,00
Botshol (83)	48,02	1.609,75	48,02	0,01	0,00	0,00
Uiterwaarden Lek (82)	16,00	2.047,46	16,00	0,01	0,00	0,00
Lingegebied & Diefdijk-Zuid (70)	10,77	2.784,87	10,77	0,01	0,00	0,00
Kolland & Overlangbroek (81)	0,97	1.946,11	0,97	0,01	0,00	0,00
Rijntakken (38)	0,38	1.608,74	0,38	0,01	0,00	0,00

plan 2 jaar 11 beoogd, Rekenjaar 2039

Er zijn meer dan 250 emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

plan 2 jaar 11 ref, Rekenjaar 2039

Er zijn meer dan 250 emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.2_20230808_506285819f
Database versie	2022.2_506285819f

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Bijlage 10 AERIUS-berekening alternatief 2: 2040

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - -

Activiteit

Omschrijving	-
Toelichting	Plan 2 jaar 12

Berekening

AERIUS kenmerk	RNpLY6qmYp9k
Datum berekening	18 augustus 2023, 16:15
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
plan 2 jaar 12 ref - Referentie	2040	2.416,6 kg/j	32,6 ton/j
plan 2 jaar 12 beoogd - Beoogd	2040	2.661,7 kg/j	35,6 ton/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
plan 2 jaar 12 ref - Referentie	1,66 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen
plan 2 jaar 12 beoogd - Beoogd	1,86 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	753,67 ha
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	0,00 ha
Grootste toename	0,20 mol/ha/j
Grootste afname	0,00 mol/ha/j

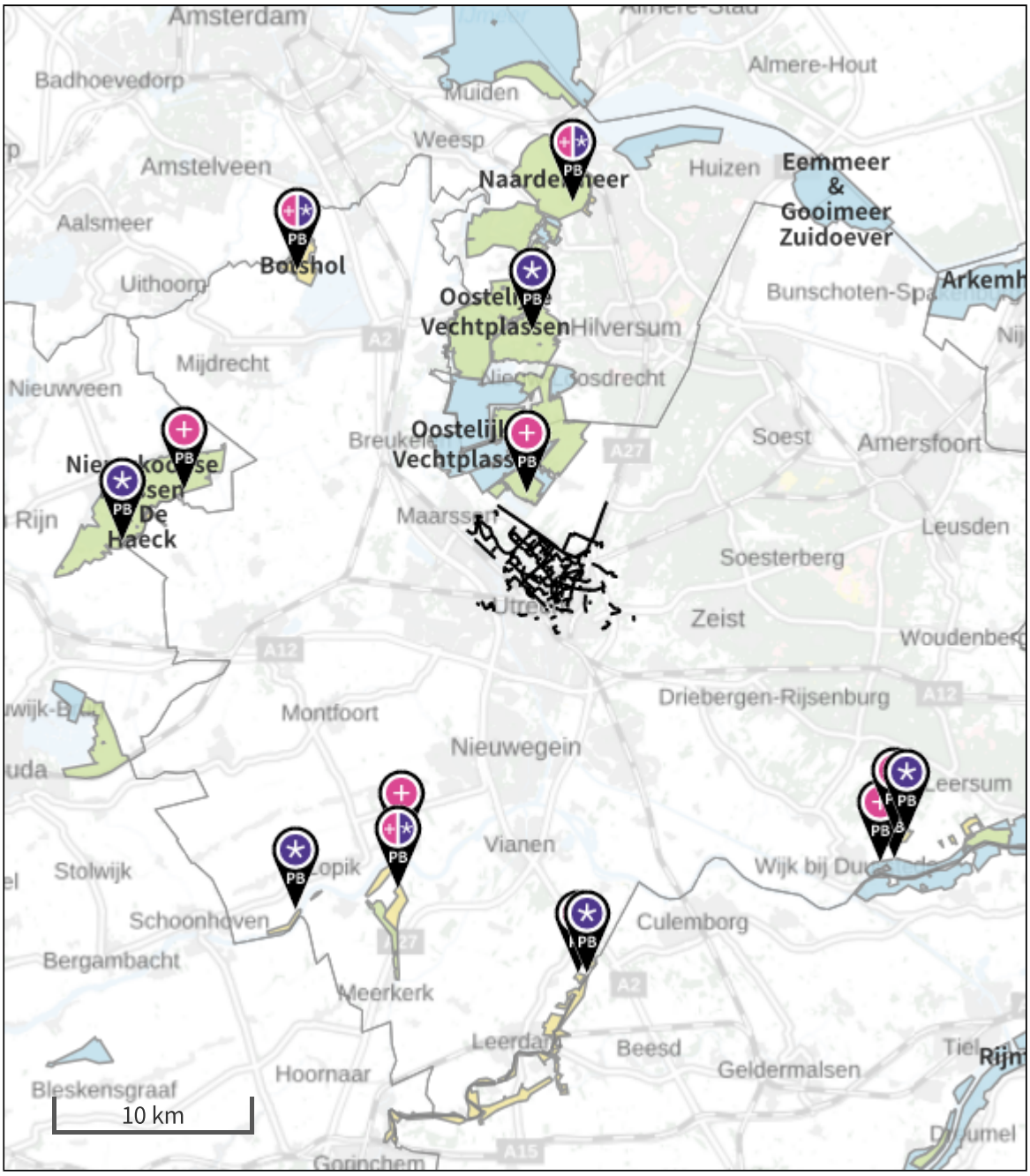
plan 2 jaar 12 beoogd (Beoogd), rekenjaar 2040

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verkeersnetwerk	2.661,7 kg/j	35,6 ton/j

plan 2 jaar 12 ref (Referentie), rekenjaar 2040

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verkeersnetwerk	2.416,6 kg/j	32,6 ton/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



Habitatrichtlijn

Vogelrichtlijn

Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn

Niet bepaald

Grootste toename (projectberekening)

Grootste afname (projectberekening)

Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "plan 2 jaar 12 beoogd" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	753,67	2.913,41	753,67	0,20	0,00	0,00

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	226,84	2.309,70	226,84	0,20	0,00	0,00
Naardermeer (94)	165,99	2.095,67	165,99	0,03	0,00	0,00
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (103)	281,22	2.913,41	281,22	0,01	0,00	0,00
Botshol (83)	48,02	1.609,75	48,02	0,01	0,00	0,00
Uiterwaarden Lek (82)	16,00	2.047,46	16,00	0,01	0,00	0,00
Lingegebied & Diefdijk-Zuid (70)	9,05	2.784,87	9,05	0,01	0,00	0,00
Zouweboezem (105)	5,20	2.224,75	5,20	0,01	0,00	0,00
Kolland & Overlangbroek (81)	0,97	1.946,11	0,97	0,01	0,00	0,00
Rijntakken (38)	0,38	1.608,74	0,38	0,01	0,00	0,00

plan 2 jaar 12 beoogd, Rekenjaar 2040

Er zijn meer dan 250 emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond.
Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

plan 2 jaar 12 ref, Rekenjaar 2040

Er zijn meer dan 250 emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.2_20230808_506285819f
Database versie	2022.2_506285819f

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Bijlage 11 Green calculation Felixx

Groenberekening



Bestaande Groenblauw Structuur	Oppervlakte (ha)
Totaal	*323*
Groenstructuurplan 2017	285.5
Groene buurten	37.5
Water	56

Bestaand groen

De bestaande groenstructuur bestaat uit twee typen groen;

- Het groen uit het Groenstructuurplan van 2017. Deze hoofdgroenstructuur bestaat uit ten minste; de Vechtzoom, Noorderpark Ruigenhoek, Park de Gagel, Park de Watertoren en de Klopvaart.
- Het tweede groentype bestaat uit het buurtgroen, groene binnenplaatsen, straatgroen, middenbermen en boomspiegels.

Groenberekening

Groen groeit mee

We gaan Overvecht flink vergroenen over de komende jaren. De opgave is om 33ha groen in de buurten, parken en groene verbindingen voor de 5000 nieuwe woningen te maken en 47ha stedelijk groen aan de randen van de stad te realiseren en voor de groeiende stad. (Dit kan ook betekenen dat bestaand (agrarisch) groen een andere functie krijgt die beter past bij de doelen vanuit de RSU). In dit hoofdstuk gaan we beschrijven hoeveel we in de verschillende gebieden aan groen kunnen toevoegen op basis van de visie die nu voorligt. We kunnen niet alles precies berekenen daarom maken we een aantal aannames. Ook gaan we op hoofdlijnen beschrijven wat daarvoor nodig is. In de omgevingsvisie gaan we uit van drie verschillende categorieën woonbuurten (Woonbuurten, Stedelijke buurten en Hoogstedelijk gebied) en twee categorieën bedrijventerrein (Intensief bedrijventerrein en gemengde zone bedrijventerrein).

Groene buurten

Op basis van lopende projecten en testberekeningen weten we ongeveer wat we aan groen kunnen toevoegen in de verschillende buurten. Om de vergroeningsopgave te realiseren zijn de volgende principes zijn toegepast: minder parkeren, een minimaal trottoir en/of smallere straten. We weten daarnaast dat de vergroeningskansen sterk samenhangen met het aantal parkeerplaatsen op straat. Daarom zijn er drie scenario's in beeld gebracht*:

1. Minimaal vergroenen
2. Gemiddeld vergroenen
3. Maximaal vergroenen

Bijvoorbeeld: bij 25% minder parkeren in de straat kan de totale openbare ruimte in de Woonbuurten voor circa 10% vergroend worden. Dit is aanvullend op het bestaande groen. En wanneer er geen parkeren op straat meer plaatsvindt, kan er tot circa 20% van de total openbare ruimte vergroend worden in de Woonbuurten. Dit is aanvullend op het bestaande groen en los van de kansen om privétuinen (voor- en/of achtertuin) te vergroenen.

Een ander voorbeeld is dat de Hoogstedelijke buurten in de toekomst grotendeels autovrij zijn om een toekomstbestendige, groene buitenruimte met een nieuwe stedelijkheid en gebouwen te kunnen realiseren. De bestaande hoeveelheid groen zal dus minimaal terugkomen met nog meer vergroening door bijvoorbeeld groene daken en binnenhoven te maken. Deze vergroening kan dus deels openbaar, deel openbaar toegankelijk, maar ook privé zijn. De overige gebieden waar minder of geen dynamiek is qua verdichting wordt de parkeerstrategie toegepast die het mogelijk maakt om stap voor stap de openbare ruimte te vergroenen.

Op de bedrijventerreinen zien we minder kansen om de openbare ruimte te vergroenen. Hier zullen grondaankoop, groene daken en particuliere initiatieven tot de gewenste vergroening moeten leiden. Omdat in sommige gebieden het maximale en in sommige gebieden het minimale bereikt zal worden gaan we in de berekening uit van scenario 2, Gemiddeld vergroenen met een groen toename van circa 10.6ha in totaal voor alle buurten.

Vergroeningsscenario's per zone	Minimaal vergroenen Circa oppervlakte (ha)	Gemiddeld vergroenen circa oppervlakte (ha)	Maximaal vergroenen circa oppervlakte (ha)
Woonbuurten	4.8	7.2	9.5
Stedelijke buurten	1.8	2.7	3.6
Hoogstedelijk gebied	0	0.4	0.8
Intensief bedrijventerrein	0	0.2	0.5
Gemengde zone bedrijventerrein	0	0.1	0.2
Totaal	***+6.6***	***+ 10.6***	***+ 14.6***

* Uitleg bovenstaand schema/berekening:

De bandbreedte geeft aan wat de toename van groen is ten opzichte van het bestaande openbaar gebied in verhouding tot het totaal aantal geparkeerde auto's op maaiveld. Voor de scenario's is gerekend met drie percentages die aansluiten bij een mogelijke ambitie binnen het gebied:

1. Minimaal vergroenen = 25% minder parkeerplaatsen op maaiveld
2. Gemiddeld vergroenen = 50% minder parkeerplaatsen op maaiveld
3. Maximaal vergroenen = 75% minder parkeerplaatsen op maaiveld

De toename van het groen is berekend door de totale huidige openbare ruimte per deelgebied ter vermenigvuldigen met de mogelijke vergroeningspercentages.

Groenberekening



Totaal toegevoegd Groen circa +74.5ha

Groenberekening

Groenopgave

In de tabel rechts is de groenopgave (in ha) opgenomen die onderdeel is van de startnotitie. Op de rechterpagina zijn drie tabellen opgenomen:

- Bestaande groenblauwe structuur
- Toegevoegde groenblauwe structuur
- Totale groenblauwe structuur

De opgave uit de startnotitie is het realiseren van 80ha. De toegevoegde groenstructuur komt uit op 74,5ha waarbij gerekend is met scenario 2 Gemiddeld vergroenen.

Opgave Startnotitie	Oppervlakte (ha)
Totaal	***80***
Natuurgebied Zuilen	**25**
Noorderpark	**22**
Opgave voor groen-blauwe route	**10**
Nieuw buurt en wijkgroen	**23**

Bestaande Groenblauw Structuur	Oppervlakte (ha)
Totaal	***323***
Groenstructuurplan 2017	**285.5**
Groene buurten	**37.5**
Water	**56**

Toegevoegde Groenblauw Structuur	Oppervlakte (ha)
Totaal	***+74.5***
Groen om de stad	**+22**
Vechtscheg	**+25**
Stadsparken	**+10.5**
Groenblauwe verbindingen	**+5.7**
Groene buurten	**+11.3**
Groene verblijfsplekken	**+0.7**
Woonbuurten	**+7.2**
Stedelijke buurten	**+2.7**
Hoogstedelijke gebied	**+0.4**
Intensief bedrijventerrein	**+0.2**
Gemengde zone bedrijventerrein	**+0.1**

Nieuwe Groenblauw Structuur	Oppervlakte (ha)
Totaal groen	***397.5***
Totaal water	***56***

Overvecht
Omgevingsvisie 2040



Aanvulling plan MER

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Uitgave
omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl

In opdracht van
Projectmanagers, Ontwikkelorganisatie Ruimte

Internet
www.utrecht.nl

Rapportage
Projectteam Omgevingsvisie Overvecht

Inhoudsopgave

1. Aanleiding **4**
1.1 Inleiding 4
1.2 Leeswijzer 5

2. De Omgevingsvisie het speelveld en het MER **6**
2.1 Inleiding 6
2.2 Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht 6
2.3 Het Speelveld 6

3. Planuitwerking en programma's **24**
3.1 Inleiding 24

4. Aanvullende Milieu-informatie **27**
4.1 Natuur 27
4.2 Cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit 36
4.3 Waterhuishouding 39
4.4 Verkeer 44
4.5 Geluid 46
4.6 Luchtkwaliteit 63
4.7 Stikstofdepositie 64
4.8 Gezondheid 65
4.9 Circulariteit 66
4.10 Eindtabel milieueffecten op basis van aanvullende milieu-informatie 67
4.11 Reflectie op Omgevingsvisie 72

5. Monitoring en vervolgproces **75**
5.1 Inleiding 75
5.2 Monitoring en indicatoren 75

1. Aanleiding

1.1 Inleiding

Voor de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040 is een planMER opgesteld waarbij de mogelijke effecten van de ontwikkelingen zijn onderzocht. Een planMER voor de omgevingsvisie is wettelijk verplicht en heeft als doel om te zorgen dat de gemeenteraad het milieubelang kan meewegen in haar besluit over de omgevingsvisie. Het planMER heeft gelijktijdig met de ontwerp-omgevingsvisie ter inzage gelegen. In deze periode is ook het planMER getoetst door de onafhankelijke Commissie mer. De Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer) vindt dat bij de toetsing van het MER nog belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is volgens de Commissie mer essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over de omgevingsvisie voor Overvecht. Het gaat om de volgende punten:

1. Het MER is geen spiegel voor de omgevingsvisie;
De Commissie mer vindt het onvoldoende transparant hoe de wisselwerking tussen het MER en de omgevingsvisie is en vindt daardoor de gemaakte keuzes onvoldoende transparant. De Commissie beveelt daarom aan om in een aanvulling op het MER te beschrijven hoe de ambities van dit project en de gemeente Utrecht zijn gewogen en tot welke keuzes dit leidt of heeft geleid en om aan te geven hoe beide alternatieven en het voorkeursalternatief tot stand zijn gekomen en hoe milieu-informatie daarbij een rol heeft gespeeld.

2. De ‘hoeken van het speelveld’ zijn onvoldoende verkend;
De Commissie is van mening dat niet alle hoeken van het speelveld zijn verkend bij de uitwerking van de alternatieven. De Commissie ziet daarom meerwaarde in het uitwerken van het MER met enkele aanvullende alternatieven, rond onder andere thema’s als sociale aspecten, groen/blauw of de fysieke bouwopgave, energie en circulariteit.

3. Beschrijving referentiesituatie en milieueffecten voor een aantal thema’s is onvoldoende en onvolledig;
De Commissie mist informatie die relevant is voor de manier waarop het gebied ontwikkeld zal worden en adviseert om het MER aan te vullen met extra beschrijving van de referentie-situatie, milieueffecten en randvoorwaarden en uitgangspunten. Maak het met deze extra informatie mogelijk om een duidelijk kader of programma van eisen voor vervolgbesluit uit te werken.

4. Borging van het milieubelang in het vervolgproces is niet duidelijk;
Om te zorgen dat in het verdere proces milieu-informatie een volwaardige rol kan blijven spelen, adviseert de Commissie het MER aan te vullen met een monitoringssystematiek en programma. Daarbij adviseert de Commissie om een milieuboekhouding voor het gebied op te zetten en te beschrijven hoe de gemeente de regie over het proces neemt en organiseert.

Het volledige advies van de Commissie mer is hier te vinden: Adviezen - Commissiemer.nl De Commissie mer adviseert de ontbrekende informatie in een aanvulling op het planMER op te nemen, en dan pas te besluiten over de omgevingsvisie. Voorliggend rapport is deze aanvulling op het planMER.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is beschreven welke keuzes waarom in welke fase van het ontwerpproces zijn gemaakt en beschrijft de ‘hoeken van het speelveld’ aan de hand van afwegingen die zijn gemaakt bij de totstandkoming van de omgevingsvisie en het planMER. In hoofdstuk 3 worden de thema’s beschreven die niet in de omgevingsvisie of het MER verder worden uitgewerkt, maar terugkomen in de nog volgende planuitwerking van de omgevingsvisie of in programma’s. Hierna wordt in hoofdstuk 4 de aan te vullen milieu-informatie gegeven. In hoofdstuk 5 komt de monitoring en borging van milieubelang in het vervolgproces aan bod.

2. De Omgevingsvisie het speelveld en het MER

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is toegelicht hoe de keuzes in de Omgevingsvisie tot stand zijn gekomen en welke rol de resultaten uit het MER daarbij hebben gespeeld. Inzicht is gegeven in de doelstellingen, het speelveld en het proces op hoofdlijnen. Per fase is uitgelegd wat we hebben gedaan en welke conclusies er zijn getrokken.

2.2 Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht

De raad heeft de uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht vastgesteld als basis voor de Omgevingsvisie. Deze uitgangspuntennotitie is ook de basis geweest voor het doelbereik van het MER waarbij:

a. de stadsprofielen (groene stad, verbonden stad, compacte stad, inclusieve stad, toekomstbestendige stad en vertraagde stad) en de Utrechtse Barcode uit de RSU 2040 de basis zijn;
b. op basis van bestaand beleid per stadsprofiel de belangrijkste inhoudelijke uitgangspunten voor Overvecht in samenhang en overzichtelijk zijn weergegeven.

2.3 Het speelveld

Alternatieven

Bij het ontwikkelen van de alternatieven zijn de opgaven waarvan de grootste ruimtelijke impact en milieueffecten worden verwacht als uitgangspunt genomen: de woningbouw-opgave en de mobiliteitstransitie (punt a en b uit het tweede beslispunt van het raadsbesluit Uitgangspuntennotitie omgevingsvisie Overvecht1 en 2). Dit zijn de meest structurerende ruimtelijke ingrepen waar de Omgevingsvisie Overvecht richting in gaat geven en keuzes in gaat maken. Daarnaast geeft de raad aan het college de opdracht om bij het uitwerken van de omgevingsvisie ook specifiek in te gaan op het versterken van de structuur en kwaliteit van het groen en de openbare ruimte in relatie tot de woningbouwopgave en de mobiliteits-structuur (punt c3) en de manier waarop toevoeging van programma en functies bijdragen aan de wijkverbetering en de ambities van Samen voor Overvecht (punt d4).

Omdat ook in de Uitgangspuntennotitie thema's als groen en openbare ruimte in relatie staan tot de verdichting en de mobiliteitsstructuur is er voor gekozen om deze te optimaliseren binnen de alternatieven op het gebied van verdichting en mobiliteit. Ook zijn er meer keuzes gemaakt dan in het MER aan de orde komen. Daarbij gaat het bijvoorbeeld over de uitwerking van de spelregels per gebiedstype, de spelregels die betrekking hebben op hoogbouw, concrete ligging van HOV in Park de Watertoren, keuzes op buurtniveau waar kansrijke plekken zijn waar we als eerste starten met

de planvorming, de principeprofielen per type straat. Deze keuzes zijn niet nader in het MER onderzocht, omdat ze niet leiden tot wezenlijk andere milieueffecten dan nu in het MER zijn beschreven.

Commissie mer

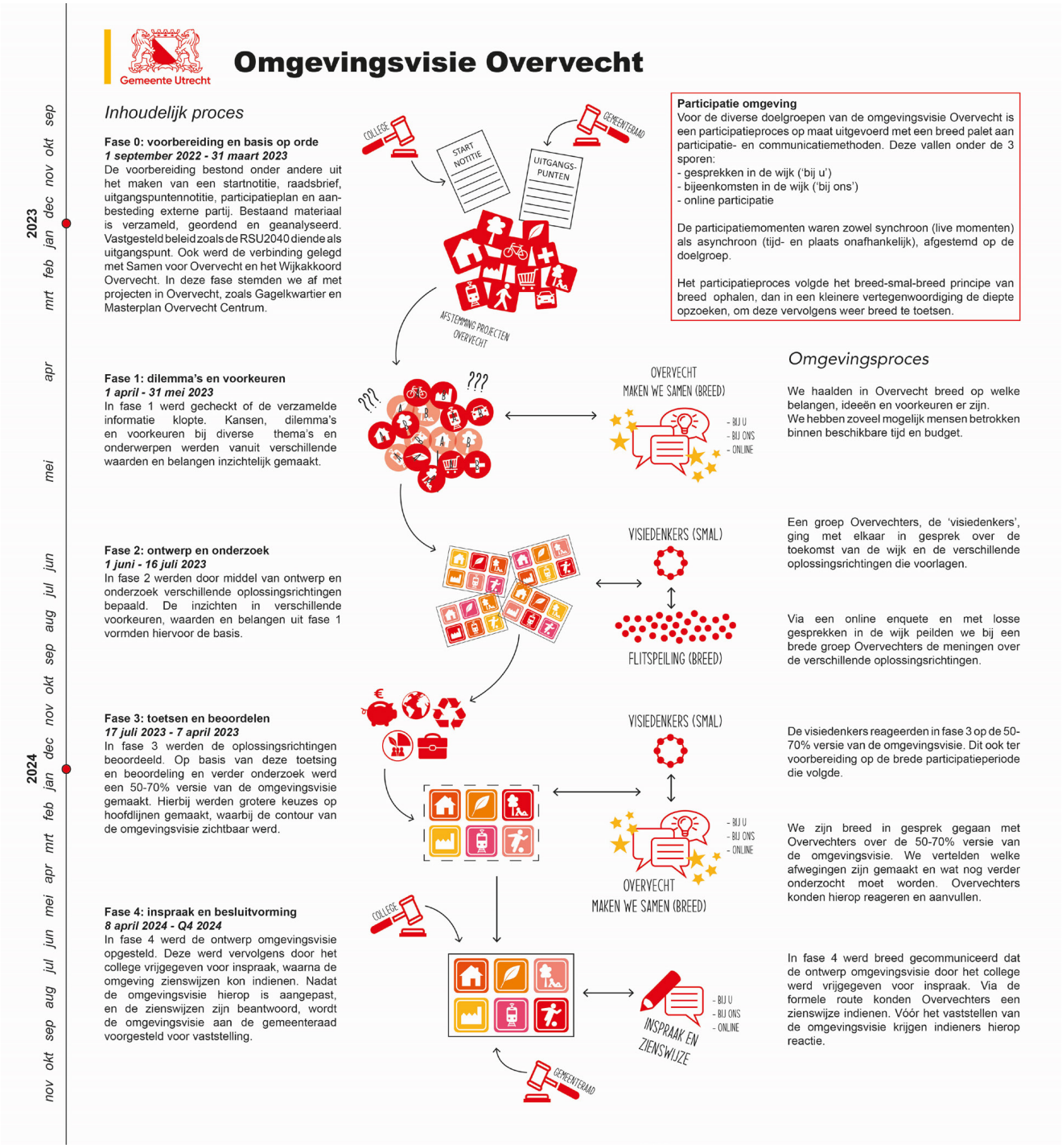
De Commissie mer beveelt in haar toetsingsadvies aan om extra alternatieven te onderzoeken op thema's die juist niet gaan over verdichting en mobiliteitsoplossingen.
De Commissie geeft in haar verduidelijkende antwoorden aan dat het gaat om een voor een deel theoretische exercitie waarin de vrijheid wordt genomen om extreme uitkomsten binnen een te nemen besluit (plan) te verkennen. Het doel hiervan is om tot op dat moment onbekende informatie te verzamelen die gebruikt kan worden om het besluit te optimaliseren.

In deze fase van het proces is er echter voor gekozen om geen extra alternatieven te onderzoeken om de volgende redenen:

- Er is al een uitgebreid proces doorlopen met bewoners en andere stakeholders waarbij in de participatie ruimte was voor het aandragen van ideeën en oplossingsrichtingen. Vanwege het zorgvuldig doorlopen proces, waarbij verschillende oplossingsrichtingen zijn verkend, verwachten wij niet dat het onderzoeken van andere alternatieven zal leiden tot nieuwe, betere oplossingsrichtingen die ook aansluiten bij de uitgangspuntennotitie.
- De Commissie vraagt niet om extra alternatieven op het gebied van verdichting en mobiliteit, de meest impactvolle thema's als het gaat om milieueffecten. Om deze reden verwachten wij dat er geen sprake is van redelijkerwijs te beschouwen alternatieven die leiden tot significant andere milieueffecten.
- Voor verschillende thema's die de Commissie noemt worden juist in andere (beleids) trajecten keuzes gemaakt, bijvoorbeeld energie (Beleidsnota Duurzame Opwek, Warmteprogramma) en sociaal (wijkaanpak Samen voor Overvecht).

2.3.1 Proces op hoofdlijnen

Het proces van het tot stand komen van de Omgevingsvisie was iteratief waarbij er 5 participatiestappen en ontwerpstappen (fases 0 t/m 4) zijn doorlopen. In onderstaande afbeelding is het proces op hoofdlijnen weergeven, waarna de fases beschreven worden. Fase 0 voorbereiding is hierbij buiten beschouwing gelaten.



2.3.2 Omschrijving per fase

Fase 1 Dilemma's en voorkeuren
Bij de start van fase 1 hebben we Overvechters gesproken over de doelstellingen en opgaves voor de wijk vanuit stedelijk beleid, zoals het bouwen van 5.000 woningen en het maken van 3.000 extra werkplekken. Bewoners zijn allerlei vragen voorgelegd over verschillende thema's (zie voorbeeld op de volgende pagina). Uit deze eerste participatie-ronde zijn vier belangrijke dilemma's naar voren gekomen:

Bereikbaarheid auto versus (verkeers)veiligheid en ruimtelijke kwaliteit
Sommige bewoners geven aan dat de ruimte voor de auto een kwaliteit is van de wijk. Veel bewoners waarderen de goede bereikbaarheid van de wijk en de parkeerruimte voor auto's. Anderzijds zijn er grote zorgen om de verkeersveiligheid. Het versmallen van wegen en opheffen van parkeerplekken kan bijdragen aan deze verkeersveiligheid en biedt ruimte voor bijvoorbeeld groen en bredere fietspaden, wat velen ook belangrijk vinden.

Bouwen versus groen
Velen vinden dat het bouwen van woningen, voorzieningen en werkplekken niet ten koste van groen en bomen mag gaan. Anderen vinden dat er best gebouwd mag worden op plekken waar het groen van lage kwaliteit is of waar oude of minder fraaie bomen staan. Sommigen geven aan niet in de kleine groene plekken dichtbij huis te bouwen, omdat deze de wijk juist leefbaar maken.

Nieuwe bebouwing vooral in hoogbouw versus vooral in laagbouw
Door nieuwe woningen, voorzieningen en werkplekken vooral in hoogbouw te plaatsen, wordt ruimte bespaard. Daarentegen is hoogbouw vaak anoniem en buren ontmoeten elkaar gemiddeld minder vaak. Anderen vinden dat er vooral meer laagbouw bij moet komen. Laagbouw zorgt voor meer contact, ontmoeting, sociale cohesie en het gevoel van betrokkenheid/verantwoordelijkheid bij de buurt.

Behoud sociale cohesie versus sloop-nieuwbouw
Sommigen vinden dat nieuwbouw best op plekken mag door slechte woningen of gebouwen te slopen, zodat bijvoorbeeld zoveel mogelijk groen in de wijk behouden blijft. Anderen vinden dat sociale cohesie die er is in flats juist behouden moet worden en dat bij het toevoegen van bebouwing aandacht is voor de bestaande en toekomstige sociale cohesie. Nieuwe gebouwen moeten en kunnen een positieve invloed hebben op de sociale cohesie in de buurt. Er is daarbij nagedacht over menging en elkaar kunnen ontmoeten (in de gezamenlijke en openbare ruimte

Groene en prettige buurten

Wat willen we doen?

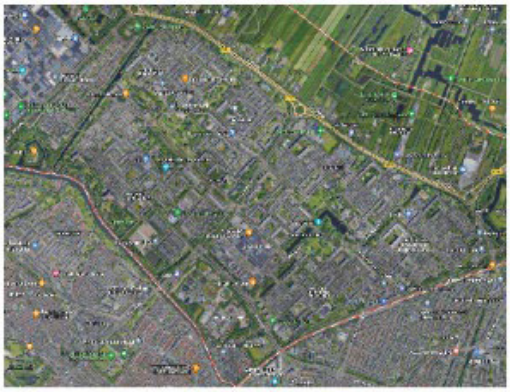
Uitbreiding Noorderpark
ca. 22 hectare (zo groot als 32 voetbalvelden)

Natuurgebied Zuilen
ca. 25 hectare (zo groot als 36 voetbalvelden)

Opgaven voor groen-blauwe routes
10 hectare (zo groot als 14 voetbalvelden)

Nieuw buurt en wijkgroen
23 hectare (zo groot als 33 voetbalvelden)

We willen een aantrekkelijke, schone, groene, gezonde en veilige woonomgeving die uitnodigt om buiten te zijn en waar kinderen buiten kunnen spelen. Dit doen we door:
- bestaande knelpunten in de groenstructuur aan te pakken
- verbeteren van het groen en het water, zoals de groene zone langs de Vecht en de verbinding over de NRU
- zorgen voor grotere biodiversiteit van planten, bomen, dieren en insecten
- groen op loopafstand voor iedereen met groene wandelroutes naar gebieden rondom de wijk
- vergroenen op zoveel mogelijk plekken, zoals op daken, straten en fiets- en wandelroutes.























Gemeente Utrecht

Wat vind jij de belangrijkste functie van groen in Overvecht? Waarom?

A. Groen moet vooral gebruikt worden voor sporten, ontspannen, spelen en ontmoeten.

B. Groen moet vooral rustig zijn. Goed voor dieren en klimaat (zoals verkoeling en opvang regenwater).

In wat voor groen moeten we vooral investeren? Waarom?

A. Vooral méér groen. Hoe meer hoe beter.

B. Vooral in de kwaliteit van groen, bijvoorbeeld met meer verschillende planten en bomen.

Waar moeten we vooral bouwen? Waarom?

A. Vooral in de bestaande buurten. We moeten zo-veel mogelijk groene plek-ken in de wijk behouden.

B. Er mag best in het groen gebouwd worden, zodat bestaande buurten niet te druk worden.

Wat zie jij als jouw buurt? Teken of omschrijf op het kaartje.

Fase 2 Ontwerp en onderzoek: denk- en oplossingsrichtingen binnen het speelveld

Mede op basis van de opbrengst van fase 1 zijn denkrichtingen met elkaar vergeleken en zijn oplossingsrichtingen uitgewerkt.
Een verkenning van de thema's eigendomssituatie, lopende projecten, groenstructuur en sociale kwaliteit,, sociaal demografische gegevens en participatie hielpen om te bepalen welke kansen en beperkingen er waren bij de planning van nieuwe ontwikkelingen en was daarmee input voor de oplossingsrichtingen.

Eigendomssituatie:
Door in kaart te brengen welke gebieden buiten gemeentelijk eigendom vallen, kon bepaald worden wat de impact hiervan was op de omgevingsvisie. Omdat de meeste potentiële locaties voor verdichting niet in gemeentelijk eigendom zijn, werd besloten dat eigendoms-situatie geen bepalende factor zou zijn bij de verdere uitwerking van de visie.

Lopende ontwikkelingen:
Het afstemmen met andere projecten, zoals het Masterplan Centrum en het Amazone-kwartier, zorgde ervoor dat de omgevingsvisie in lijn werd gebracht met en een aanvulling bood op bestaande plannen.

Groen raamwerk:
Het groene raamwerk is leidend bij de uitwerking van de omgevingsvisie wat betekent dat dat het behoud en versterking van de groene ambities een randvoorde was bij de uitwerking van de omgevingsvisie. De groenopgave is onderbouwd door het onderscheid tussen diverse groentypologieën weer te geen. Onderscheid is gemaakt tussen Groen om de stad, Vechtscheg, Stadsparkeren, Groenblauwe verbindingen en Groene buurten. Analyses, uitgangspunten en profielen zijn per park uitgewerkt. Per gebied is uitgelegd hoe en hoeveel groen toegevoegd zou kunnen worden.

Sociale kwaliteit en veiligheid:
Door inzicht te krijgen in plekken met sterke of zwakke sociale binding werd duidelijker welke plekken baat zouden hebben bij interventies of transformaties. Dit biedt kansen om de sociale kwaliteit en veiligheid in deze gebieden te verbeteren.

Sociaal demografische gegevens:
De leefbaarheidsscore en gezondheidscijfers zijn de laagste van heel Utrecht. Met de om-gevingsvisie willen we daarom de ruimtelijke kwaliteit van Overvecht versterken en een bij-drage leveren aan de aanpak van de sociale uitdagingen. Deze data is daarnaast gebruikt door voor iedere buurt op te nemen wat de gewenste ontwikkelrichting is ten aanzien van de woningvoorraad. Op basis van wat opvalt in de huishoudensamenstelling is beschreven voor wie we in Overvecht willen bouwen.

Participatie:
De samenwerkingsprincipes en de participatieparagraaf zoals we die met de partners van het Wijkakkoord hebben afgesproken zijn uitgangspunt voor het participatieproces.
We hebben de omgevingsvisie uitgewerkt op basis van de afspraken in het wijkakkoord. Door middel van een zo goed mogelijk beeld van wat Overvechters belangrijk vinden zijn er keuzes gemaakt. Het is duidelijk dat Overvecht een wijk is met veel verschillende meningen. Soms staan meningen lijnrecht tegenover elkaar. Niet aan alle wensen is tegemoetkomen omdat belangen verschillend zijn afgewogen. In het participatieverslag '101 Waarden van Overvecht' staat het resultaat van het participatieproces beschreven.

Alternatieven in het MER

in fase 2 zijn ook de alternatieven voor het MER bepaald.

Alternatief 1:
Dit alternatief gaat uit van een centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto- en HOV waarbij er wordt ingezet op de totale mobiliteitstransitie. De hiërarchie speelt binnen dit wegennet een grote rol. Vanuit een centrale sterk verdichte as door het hart van Overvecht wordt maximaal ingezet op het gebruik van het OV waarbij de Carnegiedreef als centrale as een belangrijke rol gaat vervullen. Dit alternatief zet in op autoluwe woonstraten waarbij autoverkeer met behulp van 'knips' naar de ontsluitingswegen geleid gaat worden.
Dit alternatief vertoont de meeste overeenkomsten met de Omgevingsvisie Overvecht.

Alternatief 2:
In dit alternatief verspreidt de verdichting zich over verschillende delen van Overvecht. De bestaande wijkstructuur is hierbij het uitgangspunt. Deze variant gaat uit van een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. De auto maakt in dit alternatief voornamelijk gebruik van de bestaande verkeerstructuur.

De alternatieven zijn ontwikkeld om recht te doen aan de uiteenlopende visies van Overvechters over mobiliteit en verdichting binnen de omgevingsvisie. Uit de participatiegesprekken blijkt dat Overvechters verdeeld zijn over waar je het beste in de wijk kunt bouwen. Ongeveer de helft geeft de voorkeur aan geconcentreerde hoogbouw op enkele plaatsen in de wijk, terwijl de andere helft liever lagere bebouwing verspreid over de wijk ziet. Alternatief 1 sluit aan bij de eerste voorkeur en speelt in op de wens voor een betere verkeersveiligheid. Alternatief 2 gaat uit van een lagere bebouwing verspreid over de wijk en behoudt grotendeels de bestaande verkeersstructuur. Daarbij is rekening gehouden met de opbrengst uit het participatieproces dat men het versmallen van buurtstraten wel ziet zitten maar er weerstand is tegen het beperken van doorgaand verkeer. Beide alternatieven hebben behoud en versterken van het groene raamwerk als uitgangspunt.

De keuzes voor de alternatieven zijn gemaakt, omdat op dat moment inzicht nodig was in de effecten van de mobiliteitskeuzes, maar ook was de vraag vanuit het projectteam of er ook meer woningen en arbeidsplaatsen in Overvecht gerealiseerd kunnen worden dan de 5.000 en 3.000 uit de uitgangspunten. Deze vraag kwam voort uit de verwachting dat het niet altijd haalbaar is om de volledige geplande aantallen woningen op een specifieke locatie te realiseren zodat er flexibiliteit in de omgevingsvisie gewenst kan zijn.
Daarnaast staat in de uitgangspuntennotitie (overgenomen uit de RSU) dat er tenminste 5.000 woningen dienen te worden gerealiseerd, wat ruimte laat voor een ambitieuzere invulling.

Opgemerkt wordt dat thema's als eigendomssituatie, lopende projecten, groenstructuur en sociale kwaliteit en sociaal demografische gegevens verkend zijn en denkrichtingen met elkaar zijn vergeleken. Dit is gedaan om vast te stellen welke kansen en beperkingen er waren bij het ontwikkelen van de omgevingsvisie. Deze bredere verkenning is teruggebracht naar de genoemde twee alternatieven.

Vergelijking keuzes uit de denkrichtingen per thema
In de participatie zijn thematische keuzes en oplossingsrichtingen besproken met Overvechters. Er is gefocust op thematische keuzes, zodat Overvechters voor alle afzonderlijke keuzes ten aanzien van groen, mobiliteit, etc. hun mening konden geven. Overvechters werd nog niet gevraagd om te kiezen voor een integraal scenario / denkrichting. Onderstaande voorbeelden betreffen de thema's die terug komen in het MER. In het participatieverslag is een volledig overzicht opgenomen van alle in deze fase getoonde oplossingsrichtingen.

Woningbouw

Mogelijkheid 1 - Compact bouwen
De woningen komen dichtbij elkaar, op centrale plekken. Bijvoorbeeld rondom het NS-station, bij Overvecht Centrum, langs de Carnegiedreef en bij het bedrijventerrein in Overvecht-Noord.





Mogelijkheid 2 - verspreid over de wijk bouwen
De nieuwe woningen komen in de verschillende buurten. Bijvoorbeeld door in buurten gebouwen te slopen en nieuwe woningen te bouwen, of door naast of bovenop de bestaande gebouwen te bouwen.

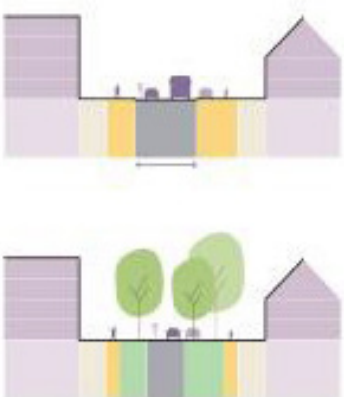




Beide mogelijkheden komen terug in het MER. Mogelijkheid 1 vertoont overeenkomsten met alternatief 1 terwijl mogelijkheid 2 overeenkomsten vertoont met alternatief 2.

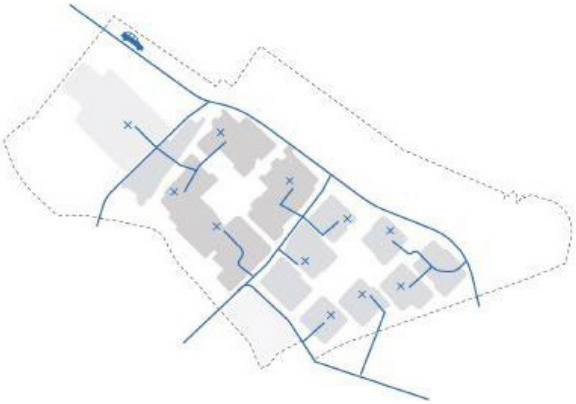
Woningbouw

Mogelijkheid 2: minder doorgaand verkeer
Voorgesteld is om de bestaande wegen smaller te maken. Dit zorgt ervoor dat het verkeer langzamer gaat rijden. En zo is er meer ruimte voor groen, lopen en fietsen. Dat is goed voor je gezondheid en het klimaat.





Mogelijkheid 2: minder doorgaand verkeer
Voorgesteld is om de bestaande wegen smaller te maken. Dit zorgt ervoor dat het verkeer langzamer gaat rijden. En zo is er meer ruimte voor groen, lopen en fietsen. Dat is goed voor je gezondheid en het klimaat.

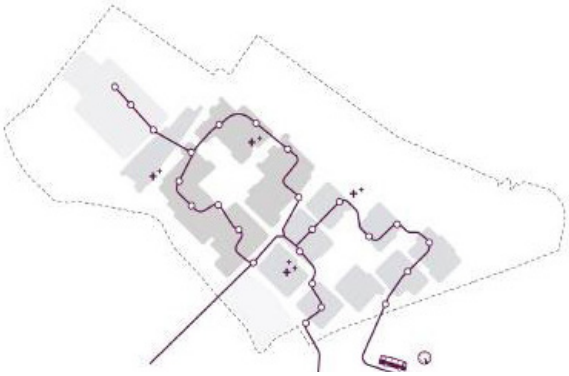




56% van de geënquêteerden vond het een goed idee om straten te versmallen met meer ruimte voor groen. Ook is de mogelijkheid van minder doorgaand verkeer tussen de buurten voorgelegd. 47,6% van de online geënquêteerden vindt dit een goed tot zeer goed idee. Mogelijkheid 1 en 2 komen beide terug in alternatief 1 van het MER. Het versmallen van straten is mogelijk wanneer minder verkeer in de straten rijdt.

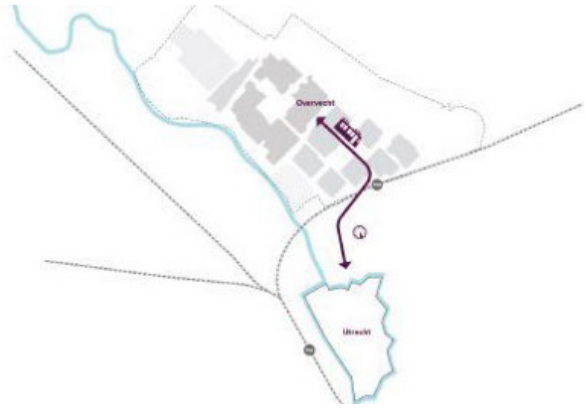
Openbaar vervoer

Mogelijkheid 1 - beter busnetwerk
Het huidige busnetwerk verbeteren. Bijvoorbeeld door meer routes en haltes toe te voegen, en/of door de bus vaker te laten rijden.





Mogelijkheid 2 - een snelle OV-verbinding
Er is één lijn in de wijk met een snelle verbinding naar station Overvecht en naar de rest van de stad.





De mogelijkheid is voorgelegd om het busnetwerk te verbeteren, bijvoorbeeld met meer routes en haltes. 84,2% van de geënquêteerden vond dit een neutraal tot zeer goed idee. Vooral de nabijheid van haltes (bijvoorbeeld voor ouderen) en de flexibiliteit worden als voordelen gezien. Ook is de mogelijkheid van een snelle ov-lijn door de wijk naar station Overvecht en de rest van de stad voorgelegd. 60,4% van de geënquêteerden vindt dit een neutraal tot zeer goed idee. Als nadelen ziet men de afstand tot haltes, de kosten voor aanleg en de ruimte die een HOV-baan inneemt, mogelijk ten koste van groen. Beide mogelijkheden zijn opgenomen in het MER.

Fase 3 toetsen en beoordelen
In fase 3 toetsen en beoordelen zijn de alternatieven beoordeeld op milieueffecten. Gelijktijdig werd gewerkt aan de eerste concept Omgevingsvisie (50-70% versie) op basis van wat Overvechters belangrijk vinden, welke voorkeuren zij hebben voor oplossingsrichtingen en professioneel inzicht. Het eerste concept MER is gebruikt als tussentoets om te kijken of het MER de conclusies uit de concept-omgevingsvisie ondersteunt.

Beide alternatieven laten een verbetering zien op de thema's gezondheid, water en klimaatadaptatie en een verschuiving van de modal split. Op veel beoordelingscriteria bleken de alternatieven niet onderscheidend. Alleen op de indicatoren voor de thema's verkeer, geluid, gezondheid is er verschil. Voor het thema verkeer liet het MER een verschuiving van het verkeer uit de buurten en naar de gebiedsontsluitingswegen zien. Dit zorgt er voor dat het in de buurten voor bewoners rustiger wordt en er minder hinder te verwachten is van verkeer. De toename van verkeer op de gebiedsontsluitingswegen zorgt op een aantal plekken voor een hogere geluidsbelasting. Ook worden hierbij relatief veel nieuwe woningen op een plek met een hoge geluidsbelasting gerealiseerd. Transformatie in de buurten voor andere indicatoren zijn de beoordelingen tussen alternatief 1 en 2 nagenoeg gelijk.

In het najaar van 2023 is verder gewerkt aan het opstellen van de ontwerp-omgevingsvisie. Het concept MER liet niet zien dat de twee alternatieven veel van elkaar verschillen op milieueffecten. In het ontwerpproces zijn diverse keuzes gemaakt, zoals de keuze voor het mobiliteitssysteem en de verdichtingslocaties. Paragraaf 2.3.6 gaat dieper in op welke argumenten bepalend zijn geweest bij het maken van keuzes in de omgevingsvisie.

In het hoofdstuk "Reflectie op de omgevingsvisie" is beoordeeld of de ontwerpomgevingsvisie nog valt binnen de bandbreedte van milieueffecten die voor de alternatieven is bepaald. Tot aan het in procedure brengen van de omgevingsvisie is voortdurend afgestemd tussen het MER en de omgevingsvisie om te zorgen dat er het MER aansluit bij de visie en alle relevante milieueffecten worden beschreven. Hierbij is ook altijd de afweging gemaakt wat relevant is voor de keuzes op omgevingsvisieniveau.

Participatieverslag
In het participatieverslag 101 Waarden van Overvecht beschrijven we hoe we Overvechters hebben betrokken bij het maken van de omgevingsvisie en welke waarden en belangen Overvechters hebben bij de ruimtelijke toekomst van hun wijk. Daarbij laten we zien wat Overvechters vinden van voorgestelde ideeën. En wat we vervolgens met die opbrengst hebben gedaan. We vertellen wat we hebben meegenomen en wat niet, met een uitleg waarom. Daarmee geven we inzicht in hoe we met elkaar een omgevingsvisie voor Overvecht hebben gemaakt.

2.3.3 Welke keuzes hebben we wanneer en waarom gemaakt

In de uitgangspuntennotitie zijn de doelen voor Overvecht vastgesteld (zie paragraaf 2.3.2). In de uitgangspuntennotitie zijn ambities geformuleerd, maar staat ook al een aantal concrete keuzes. Deze paragraaf gaat in op de onderbouwing van de reeds gemaakte keuzes uit de uitgangspuntennotitie, maar ook op de aanvullende keuzes die in de omgevingsvisie zijn gemaakt. De keuzes zijn ook terug te vinden in de Beleidsnota.

Verbonden stad

In de uitgangspuntennotitie is reeds de keuze gemaakt om een mobiliteitstransitie te realiseren waaronder een toekomstige HOV-verbinding. Uit het MER bleek dat het realiseren van een HOV-verbinding bijdraagt aan de verschuiving van verkeer uit de buurten en naar de hoofdwegen. Dit heeft positieve effecten op verkeersveiligheid in de buurten.

In de omgevingsvisie is ervoor gekozen om de HOV-verbinding met een busverbinding uit te voeren en is een voorlopige keuze gemaakt over de route van de HOV-verbinding. Rekening houdend met de structuur van de wijk ligt de ligging van een HOV-verbinding op de Carnegiedreef-Rio Brancodreef voor de hand. In het voortraject is onderzocht of een lightrailverbinding haalbaar is, maar uit een eerste verkenning bleek dat hiervoor een veel grotere verdichting nodig is dan wenselijk is voor Overvecht. In de participatie is bewoners gevraagd naar hun wensen ten aanzien van mobiliteit. Hieruit blijkt dat een busverbinding die ook de buurten bedient veel draagvlak heeft onder bewoners. Daarom is in de omgevingsvisie gekozen om ook aanvullend buurt ov te realiseren. Om de buurten rustig en leefbaar te houden wordt dit een systeem met standaard bussen of kleiner, zodat de straatprofielen versmald kunnen worden en de straten kunnen worden vergroend. De bussen gaan volgens een vaste dienstregeling rijden.

Keuzes in route van HOV

De keuze voor deze route van het HOV is gemaakt om verschillende strategische redenen:

1. ***Efficiënte verdichting en woningbouw:***
   Het realiseren van HOV maakt het mogelijk om een groter deel van de woningbouw te concentreren op een paar plekken nabij de OV-haltes. Hier kan een lagere parkeernorm gehanteerd worden. Bij een overmaat van parkeren in gebouwde voorzieningen, kunnen bovendien parkeerplaatsen in buurten vergroend worden.

2. ***Verbinding en samenhang in de wijk:***
   De HOV-as verbindt het noordelijke en zuidelijke deel van Overvecht als hart van een vernieuwd Overvecht.

3. ***Ruimte voor groen en recreatie:***

de transformatie naar een HOV-as maakt het mogelijk om langs de Carnegiedreef een groene zone te realiseren die overloopt in Park de Gagel en Park de Watertoren.

- Bij alternatief 1 is er sprake van een hoogwaardig HOV product, een strikter parkeerbeleid, extra kwaliteit bij andere vervoerswijzen en een lager autogebruik dan bij alternatief 2. Dit maakt het mogelijk om meer m2 langs groenblauwe routes te maken.

4. ***Kostenbesparing en betere bereikbaarheid:***
   De HOV-as in een gestrekte lijn zorgt voor kortere reistijden en een efficiëntere exploitatie.

In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Uit de reacties in fase 3 blijkt dat de HOV-baan in Park de Watertoren wordt gezien als een nieuwe barrière tussen het park en de buurt van de Taagdreef en Rubicondreef e.o. Er zijn zorgen over de veilige bereikbaarheid van de ijsbaan, speellocatie en de waterspeelplek vanuit de woonbuurten. Er komen hier veel jonge kinderen en gezinnen die veel gebruik maken van dit deel van het park.
Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden.

Nieuwe verbindingen
In de omgevingsvisie wordt de keuze gemaakt om een betere verbinding met de wijken Zuilen, Lage Weide en Leidsche Rijn te realiseren door één of meerdere bruggen over de Vecht. In de omgevingsvisie worden nog geen keuzes gemaakt over de ligging van de bruggen. Dit vindt in vervolguitwerkingen plaats. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. Om deze redenen is er in het MER hier geen onderzoek naar gedaan. Hetzelfde geldt voor de verbinding van het HOV-netwerk met de wijk Tuindorp (onderdoorgang onder het spoor).

***Knips* en autobereikbaarheid**
In de ontwerp-omgevingsvisie zijn in alle buurten knips opgenomen om doorgaand auto-verkeer volledig uit de buurten te weren en de buurten zo verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken. Uit de zienswijzen blijkt dat veel mensen de autoknips te ingrijpend vinden en zorgen hebben over de slechte autobereikbaarheid, ook omdat het op de grote wegen zoals de Marnixlaan en NRU nu al druk is. Om deze reden worden de knips in de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren niet meer vastgelegd in de omgevings-visie. Aangezien het vergroten van de verkeersveiligheid wel prioriteit heeft en daarvoor de hoeveelheid doorgaand verkeer in de buurten teruggebracht moet worden, worden deze maatregelen vervangen door een monitoringsaanpak en mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen. Deze adaptieve mobiliteitsstrategie zal meer draagvlak onder bewoners hebben, maar geeft ook flexibiliteit bij het inspelen op ongewenste ontwikkelingen. Mogelijke aanvullende maatregelen zijn in volgorde van zwaarte: snelheidsremmende maatregelen, instellen 1-richtingsverkeer, toepassen filters voor specifieke groepen die toch door mogen of knips.

In hoofdstuk 4 van deze oplegger is ook beschreven wat de verwachte effecten van deze aanpassing van de omgevingsvisie zijn.

Compacte stad (verdichting)

Aantal bij te bouwen woningen en realiseren arbeidsplaatsen
Uit de uitgangspuntennotitie komt de doelstelling om minimaal 5.000 woningen en 3.000 arbeidsplaatsen toe te voegen. In de omgevingsvisie is gekozen om dit uitgangspunt vast te houden, omdat er voldoende locaties zijn aan te wijzen waarbinnen kan worden verdicht met behoud van het groene raamwerk/karakter van de wijk. Voor geluid is wel het aandachtspunt dat er relatief veel nieuwe woningen op geluidbelaste plekken worden gerealiseerd. Bij de bouw van de woningen zal voldaan moeten worden aan de vereisten uit het Besluit Kwaliteit Leefomgeving en de Visie Geluid en Trillingen en indien nodig geluids-reducerende maatregelen worden toegepast.

Verspreid of geconcentreerd bouwen
In de omgevingsvisie zijn keuzes gemaakt over waar de verdichting plaatsvindt.
Een belangrijke afweging hierin is geweest of de woningen geconcentreerd op een aantal plekken (zoals bij alternatief 1) of verspreid over de wijk (zoals bij alternatief 2) worden gerealiseerd. In de participatie zijn deze mogelijkheden voorgelegd. Uit de participatie is geen eenduidige voorkeur af te leiden. Sommigen vinden het een goed idee vanwege de efficiëntie en sommige mensen maken zich zorgen om ‘nog meer’ hoogbouw en sociale veiligheid. Bij verspreid bouwen maken mensen zich zorgen over de bouwoverlast in de wijk.

In de omgevingsvisie wordt vergelijkbaar met alternatief 1 gekozen voor hogere bebouwing op centrale plekken in de wijk en kleine (bij)bouw mogelijkheden in de woonbuurten. Daardoor wordt in de woonbuurten relatief weinig bijgebouwd en wordt de ruime opzet van deze plekken zoveel mogelijk behouden. Om de verdichting op een gezonde manier in te passen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken, is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Op deze manier kunnen we het groene raamwerk behouden en versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen.
Om te kunnen verdichten met 5.000 woningen kan alleen met relatief minder auto’s.
De haalbaarheid van de groenopgave in Overvecht hangt deels af van het kunnen verminderen van het aantal straatparkeerplekken en het verminderen van verharding.
Om dit te bereiken, moeten straatparkeerplekken deels worden opgeheven en/of verplaatst naar grotere parkeervoorzieningen die collectief gebruikt kunnen worden. Dergelijke grotere parkeervoorzieningen zijn echter alleen haalbaar bij locaties waar substantiële verdichting plaatsvindt. Daarom zijn deze verdichtingslocaties een voorwaarde voor het behoud en de versterking van het groene raamwerk. Op de kaart “Ruimte voor Groei” zijn met gekleurde vlakken de gewenste verdichting aangegeven. Ook zijn er spelregels voor de beoogde veranderingen per gebiedstype. Een deel van deze spelregels komt overeen met de mitigerende maatregelen uit het planMER, zoals aandacht voor onderzoek naar bezonning, windhinder en geluid.

Geen wonen op bedrijventerrein Nieuw Overvecht
Ondernemers benoemen de ruimtetekorten op bedrijventerreinen en het belang van ondernemerschap voor de stad Utrecht. Daarom vinden zij dat het bedrijventerrein zoveel mogelijk voor bedrijven moet blijven en er geen woningen mogen komen. Volgens onder-nemers maken woningen het voor ondernemers minder aantrekkelijk en zorgen woningen

door speculatie vanuit beleggers en ontwikkelaars voor stijgende vastgoedprijzen op het bedrijventerrein. Ook willen ondernemers ruimte houden voor bedrijven met milieuklasse 3.2. Dit gaat niet goed samen met wonen. Uit het MER blijkt dat het toevoegen van woningen op bedrijventerrein Overvecht mogelijk leidt tot een negatief effect ten aanzien van industrielawaai. Daarnaast kunnen op het bedrijventerrein ook veel van de benodigde werkplekken toegevoegd worden. Dit sluit aan bij het doel om de ruimte op het bedrijventerrein te intensiveren voor economische activiteiten.

Groene stad

In de uitgangspuntennotitie is de opgave vastgelegd om het groen te versterken, verbeteren en uit te breiden met 80 ha. Het betreft ca. 22 ha uitbreiding in het Noorderpark, ca. 25 ha in Oud-Zuilen, 10 ha opgave voor groenblauwe routes en 23 nieuw buurt- en wijkgroen.

Hectares toe te voegen groen

Bij de verdichting van 5.000 woningen en 3.000 arbeidsplaatsen is er ruimte om 57 ha groen toe te voegen in de wijk. Hiermee wordt de in de uitgangspuntennotitie gemaakte keuze om 80 ha groen toe te voegen bijgesteld. In natuurgebied Oud-Zuilen wordt 14 ha groen toegevoegd in plaats van 25 ha zoals gesteld in de uitgangspuntennotitie. Voor natuurgebied Oud-Zuilen heeft een apart participatieproces plaatsgevonden wat heeft geleid tot een nieuw besluit van de gemeenteraad (d.d. 26 september 2024) over de doelen voor natuurgebied Oud-Zuilen (Startnotitie Natuurgebied Oud-Zuilen). Voor de opgave in het Noorderpark is 22 ha taakstellend en is nader integraal onderzoek nodig om te bepalen hoe deze 22 ha naast andere functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden.

Willen we de dichterbij de doelstelling van 80 ha komen dan zullen we ook moeten overgaan tot het verwijderen van bebouwing zoals woningen in parken en groene uitlopers en tot het verwijderen van nog meer parkeerplaatsen op maaiveld. Rekening houdende met draagvlak voor de omgevingsvisie vinden we dit geen realistisch voorstel. Er zijn ook hoge ambities opgenomen voor het vergroenen van daken en gevels. Deze extra m2 groen zijn niet meegenomen in de groenberekening. Om de groenblauwe routes te verbeteren is gekozen om de wijkwegen te versmallen naar 2x1 rijbanen en de route langs de Vecht te vergroenen. Hiervoor wordt verharding verminderd. In het MER en het mobiliteitsonderzoek is uitgegaan van het versmallen van de wijkwegen naar 2x1 rijbanen. Hieruit blijkt dat dit niet leidt tot significante verkeerseffecten.

Met bovengenoemde maatregel wordt niet aan de gestelde opgave voldaan. Willen we de dichterbij de doelstelling komen dan zullen we ook moeten overgaan tot het verwijderen van bebouwing zoals woningen in parken en groene uitlopers en tot het verwijderen van nog meer parkeerplaatsen op maaiveld. Rekening houdende met draagvlak voor de omgevingsvisie vinden we dit geen realistisch voorstel. Overigens zijn er hoge ambities opgenomen voor het vergroenen van daken en gevels. Deze extra m2 groen zijn niet meegenomen in de groenberekening.

Kwaliteitsverbetering groen
Om een kwaliteitsverbetering van het groen te realiseren worden verschillende maatregelen genomen die gezamenlijk zorgen voor een beter groennetwerk. Voorbeelden van die maatregelen zijn het verbeteren van de parkranden, weren van autoverkeer door de parken, meer inzetten op groene verbindingen en natuurvriendelijke oevers.

De verdere invulling van de groenopgave is maatwerk en nadere keuzes moeten per locatie gemaakt worden.

Inclusieve stad

Zorgdragen voor leefbaarheid en sociale cohesie
Overvechters maken zich zorgen dat het toevoegen van bebouwing kan leiden tot een gebrek aan sociale cohesie en een vermindering van de sociale veiligheid.

Leefbaarheid en sociale cohesie zijn ook in de omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk “Ruimte voor Groei” en “Verschillend voor iedereen” van deel 1 uitgangspunten gegeven die ingaan op:

- een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen
- het zorgdragen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied).
- bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen). Zo is het inpassen van ruimte voor ontmoeting in de nieuwe bouwblokken opgenomen als spelregel in de omgevingsvisie.
- bouwen voor gemeenschappen, bijvoorbeeld in de vorm van wooncorporaties of gemengde woonvormen.

In de omgevingsvisie is de keuze gemaakt om de ruimte voor veldsport mee te laten groeien met de groei van de wijk. Dat doen we door het gebruik van de bestaande sport-accommodaties te optimaliseren. Daarnaast zien we kansen om sport- en beweegfuncties toe te voegen aan het nieuwe sportcluster bij de Vechtsebanen en het bedrijventerrein. Voor de lange termijn zoeken we inpassing van 3 of 4 extra sportvelden. In de omgevings-visie is het Noorderpark aangewezen als zoeklocatie. Hierbij moet een ruimtelijke afweging gemaakt worden met onder andere opgaven op het gebied van energie, groen en recreatie en cultuurhistorie.

3 Planuitwerking en programma's

3.1 Inleiding

In de omgevingsvisie zijn enkele thema's geïdentificeerd die vanwege hun schaal of detailniveau niet op het niveau van een omgevingsvisie voor een gebied hoeven te worden uitgewerkt. Deze thema's hebben een bredere impact en vragen om beleidsmatige en strategische aanpak op stadsniveau of hoger. In dit hoofdstuk is in beeld gebracht welke thema's dit betreffen.

3.1.1 Netcongestie

Het oplossen van netcongestie is een randvoorwaarde voor het realiseren van de opgaven. Het is een thema dat zich snel ontwikkelt en waarbij het nu in beeld brengen van maatregelen in het kader van de Omgevingsvisie met als scope 2040 geen toegevoegde waarde heeft. Het is wel goed om te beseffen dat netcongestie geen tijdelijk fenomeen is maar een nieuwe werkelijkheid als gevolg van de energietransitie. De ruimtelijke impact van mogelijke oplossingen zal op stadsniveau worden beoordeeld, maar ook in Overvecht is ruimte nodig voor de uitbreiding van de energie infrastructuur. Stedin heeft het bedrijventerrein Nieuw Overvecht als zoeklocatie aangewezen. Dit valt buiten de scope van deze omgevingsvisie. Op projectniveau zal ook na 2030 netbewust moeten worden ontworpen.

3.1.2 Uitwerking mobiliteit

De gemeente Utrecht is op het moment van schrijven bezig met een nieuwe versie van het verkeersmodel, met daarin ook een nieuw basisjaar (2019). Dit model is naar verwachting in het najaar van 2024 gereed. Indien er de komende jaren nadere studies worden gedaan bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie, dan zal de meest recente versie van het Utrechtse verkeersmodel gebruikt worden om de berekeningen uit te voeren.

Bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie in (inrichtings)projecten zal dieper in worden gegaan op het thema verkeersveiligheid.. Bij het maken van plannen en ontwerpen werken wij altijd vanuit de principes van Duurzaam Veilig, gericht op het voorkomen van ongevallen door onderliggende risico's van het gehele verkeerssysteem systematisch terug te dringen.

Door de OV-alliantie is een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem verder uit te werken. Uitkomst van deze studie helpt de gemeente Utrecht om het gewenste dienstverleningsniveau stevig te borgen in lange termijn afspraken en garanties.

3.1.3 Circulariteit

In de beleidsnota Utrecht Circulair 2030 is uitwerking gegeven aan de vier prioriteiten en elf ambities zoals vastgesteld in de Visie Utrecht Circulair 2050. De beleidsdoelstellingen en bijbehorende indicatoren en financiële dekking leggen de basis voor toekomstige inzet, sturing en verantwoording van de voortgang en het kader voor thema-specifieke uitvoeringsprogramma's.

De beleidsnota Utrecht Circulair 2030 heeft de onderstaande overkoepelende transitie- en effectdoelstelling:

a. Transitiedoelstelling: we werken aan de randvoorwaarden om de overgang naar circulair denken, organiseren en doen voor iedereen mogelijk te maken. Zo geven we richting aan en versnellen we de transitie naar een circulaire stad;
b. Effectdoelstelling: we gebruiken in 2030 maximaal de helft aan nieuwe, niet-hernieuwbare grondstoffen en waarin deze transitiedoelstelling en effectdoelstelling zijn uitgewerkt in subdoelstellingen voor elk van de volgende vier prioriteiten:
   a. Bedrijvigheid en ondernemerschap, b. Gebiedsontwikkeling en bouwen,
   c. Opdrachtgeven en inkopen, d. Materiaal- en reststromen

Circulariteit is met name relevant bij de verdere uitwerking van de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht zal voldaan moeten worden aan de Beleidsnota Utrecht Circulair 2030.

3.1.4 Een uitbreiding van de beoordeling op de sociale aspecten en gezondheid

Scope en samenhang met wijkaanpak Samen voor Overvecht

Met bewoners en professionals uit Overvecht hebben we het ambitiedocument Samen voor Overvecht ontwikkeld dat op 18 juli 2019 door de raad is vastgesteld. Daarin hebben we vijf ambities benoemd: Plezierig wonen in een meer gemengde wijk, Perspectief voor de jeugd versterken, Zorg en ondersteuning dichtbij en op maat, Veilige Buurten en Meedoen en Ondernemerschap. Vanuit het motto 'Plak, kans, coalitie' zijn we gestart met 10 kansen, die elk aan meerdere ambities tegelijk bijdragen. We zien dat de wijkaanpak breed wordt gedragen, dat er veel energie zit in de samenwerking tussen bewoners, professionals en gemeente en dat langzaam maar zeker positieve verandering in Overvecht zichtbaar en voelbaar wordt, maar nog niet op alle terreinen. Een lange adem is nodig. De Omgevingsvisie Overvecht richt zich op de ruimtelijke opgave voor Overvecht en bijbehorende fysieke ingrepen om zo bij te dragen aan wijkverbetering en de ambities van Samen voor Overvecht.

In het MER is de gezondheidsinvloed van de plannen daarom beoordeeld door te kijken naar kansen voor een vergroting van de aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting. Onder het kopje Sociale cohesie gaat het MER voor de referentiesituatie daarnaast in op de grote ervaren onveiligheid in de wijk. Andere factoren die de sociale cohesie beïnvloeden komen in het MER niet aan bod omdat deze buiten scope van de Omgevingsvisie vallen.

Beleidsnota ‘Samen gezondheidsverschillen verkleinen 2024-2027’
Begin 2024 heeft de gemeenteraad de beleidsnota “Samen gezondheidsverschillen verkleinen 2024-2027” (hierna: Beleidsnota gezondheid) vastgesteld. Deze beleidsnota maakt onderdeel uit van de omgevingsvisie voor de hele stad en is dus ook van toepassing op Overvecht. Deze beleidsnota is vastgesteld na de uitgangspuntennotitie.
Voor de Omgevingsvisie Overvecht is geanalyseerd in hoeverre de ambities van de beleidsnota en de omgevingsvisie Overvecht overeen komen. De ambities ten aanzien van gezondheid uit de uitgangspuntennotitie gaan over gezonde en duurzame manieren van vervoer en een gezonde leefomgeving. Groen, stilte, rust, goede luchtkwaliteit en het tegengaan van hittestress komen daarin terug. De ambities uit de omgevingsvisie komen ook terug in de beleidsnota gezondheid. Aanvullend stelt de beleidsnota gezondheid nog dat Utrechters minder in aanraking komen met ongezonde verleidingen. De uitvoering van het beleid hiervoor wordt gemeentebreed opgepakt. De beleidsnota “samen gezondheidsverschillen verkleinen 2024-2027” heeft meer ambities en gaat ook in op aspecten die geen betrekking hebben op de fysieke leefomgeving, zoals bestaanszekerheid en sociale kracht. Deze aspecten maken geen onderdeel uit van de omgevingsvisie, maar komen wel in andere programma’s terug, zoals binnen de wijkaanpak ‘Samen voor Overvecht’.

4. Aanvullende Milieu-informatie

Op basis van het advies van de Commissie mer is door Tauw in dit hoofdstuk op enkele milieuthema's een aanvulling op de milieu-informatie uit het MER Omgevingsvisie Overvecht opgenomen. Dit betreft natuur (paragraaf 5.1), cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit (paragraaf 5.2) en waterhuishouding (paragraaf 5.3). Voor de thema's verkeer (paragraaf 5.4), geluid (paragraaf 5.6), luchtkwaliteit (paragraaf 5.6), stikstofdepositie (paragraaf 5.7), gezondheid (paragraaf 5.8) en circulariteit (paragraaf 5.9) is een verduidelijking op de methode van de effectbeoordeling en/of effectbeoordeling zelf in het MER opgenomen.

4.1 Natuur

De Commissie mer heeft een aantal adviezen aangedragen op het thema natuur, waaronder het advies om de referentiesituatie van enkele indicatoren aan te vullen. In deze paragraaf is de aanvullende informatie beschreven en waar nodig is beschreven wat dit betekent voor de effectbeoordeling.

4.1.1 Aanvulling op referentiesituatie

Beschermde soorten

De aanwezigheid van beschermde soorten in heel Overvecht is niet vlakdekkend onderzocht. Daarom is in het MER gebruik gemaakt van algemene verspreidingsgegevens. In Bijlage 2 van het MER is reeds een overzicht opgenomen van de in Overvecht aanwezige beschermde soorten op grond van een export uit de NDFF (Nationale Databank Flora en Fauna). Daaruit valt op te maken dat er in Overvecht beschermde soorten van de volgende soortgroepen aanwezig zijn: amfibieën, dag- en nachtvlinders, libellen, reptielen, vaatplanten, vogels, zoogdieren, vleermuizen en ongewervelden. Zoals te zien op de in het MER getoonde Natuurwaardenkaart van de gemeente Utrecht, zijn er in Overvecht grote verschillen in natuurwaarden. In de drukke, relatief versteende kern van Overvecht ('steen en gebouwen', rood/roze op de kaart en 'biotoop overstijgende soort', lichtpaars op de kaart) komen slechts beperkt beschermde soorten voor. Het gaat daar met name om gebouwbewonende vogels zoals huismus, gierzwaluw en de vleermuizen gewone dwergvleermuis en laatvlieger. Met name de gewone dwergvleermuis komt er zeer veelvuldig voor (>3000 waarnemingen in de afgelopen 5 jaar). Algemene broedvogels en egels (>150 waarnemingen in de afgelopen 5 jaar) kun je er ook treffen, maar veruit de meeste beschermde soorten in Overvecht komen slechts voor aan de randen en in de NNN-gebieden ('Oever en Water', blauw op de kaart, 'Bomen, Bos en Struiken', groen op de kaart, en 'Gras en Kruiden', geel op de kaart). Denk hierbij aan soorten als ringslang, rugstreeppad, haas, ransuil, bosuil, gevlekte witsnuitlibel, eekhoorn en gewone grootoorvleermuis. Van met name de ruige dwergvleermuis, rosse vleermuis, ree, haas en eekhoorn zijn over de afgelopen 5 jaar meer dan 100 waarnemingen gedaan. De meeste soorten zijn in (veel) lagere aantallen aanwezig in en rond Overvecht. Al met al zijn de groene stroken ten noorden van de Vecht (inclusief slot Zuylen), Fort Blauwkapel, het gevarieerde gebied ten noorden van de N230 en de omgeving rond bedrijventerrein Overvecht de meest waardevolle gebieden voor beschermde dier- en plantensoorten. Niet zozeer in aantallen, maar wel in diversiteit aan beschermde soorten.

De autonome ontwikkelingen hebben geen wezenlijk effect op de aanwezige populaties van beschermde soorten (zie MER). Wel werkt de gemeente Utrecht samen met woningcorporaties Woonin, Portaal, Bo-Ex, SSH en Cazas Wonen aan de ontwikkeling van een soortenmanagementplan (SMP) om de biodiversiteit in Utrecht te behouden. Dit zal met name voor vleermuizen, huismus en gierzwaluw in Overvecht een positieve impact hebben. Daarnaast zullen landelijke trends zoals afname biodiversiteit door de 'drivers' beschreven in IPBES (2019) zich helaas voortzetten. Veel van de beschermde soorten kennen een negatieve trend. Het is op grond van bovenstaande de verwachting dat de referentiesituatie qua aantal beschermde soorten vergelijkbaar is met de huidige situatie, maar dat de aantallen per soort (mogelijk uitgezonderd de gebouw bewonende soorten als gevolg van het SMP) verder afnemen. Dit is in strijd met het Europese beleid dat gericht is op het herstel van biodiversiteit. Bestaande verblijfplaatsen, verbindingsroutes en leefgebieden zullen niet noemenswaardig veranderen. Overvecht zal door de reeds aanwezige beschermde soorten gebruikt blijven worden.

Biodiversiteit
De verscheidenheid aan flora en fauna (lees: biodiversiteit) in heel Overvecht is niet vlakdekkend onderzocht. Ook de bestaande kwaliteiten van het aanwezige groen en water in Overvecht is, met betrekking tot de waarde voor biodiversiteit, onvoldoende in beeld. Daarom is in het MER een kwalitatieve inschatting van de natuurwaarden in Overvecht gemaakt. Aanvullend daarop is gebruik gemaakt van algemene verspreidingsgegevens uit de NDFF. Daaruit blijkt dat Overvecht zeker geen regionale hotspot vormt voor de biodiversiteit. Slechts algemene soorten komen er voor met enkele incidentele bijzondere soorten. Rode Lijst-soorten die er de afgelopen 5 jaar zijn waargenomen zijn: rugstreeppad (amfibie), bruin blauwtje (dagvlinder), grote vos (dagvlinder), gevlekte witsnuitlibel (libel), groene glazenmaker (libel), kleine tuinmaskerbij (bij), ringslang (reptiel), wilde kievitsbloem (vaatplant), gele kwikstaart (vogel), veldleeuwerik (vogel), patrijs (vogel), ransuil (vogel), steenuil (vogel), haas (zoogdier), konijn (zoogdier) en wezel (zoogdier). Deze waarnemingen zijn vrijwel allemaal aan de randen van Overvecht gedaan.

Zoals bij 'beschermde soorten' reeds aangegeven zijn ook voor biodiversiteit de meest waardevolle gebieden aan de randen van Overvecht aanwezig. De groene stroken ten noorden van de Vecht (inclusief slot Zuylen), Fort Blauwkapel, het gevarieerde gebied ten noorden van de N230 en de omgeving rond bedrijventerrein Overvecht zijn voor de biodiversiteit het meest waardevol. Ook de parken in de as van Overvecht zijn van waarde voor veel (algemene) soorten. De Natuurwaardenkaart van de gemeente Utrecht geeft via de verschillende kleuren en achtergrondinformatie goed inzicht in de waarde voor biodiversiteit. De gele, groene en blauwe locaties zijn van (veel) grotere waarde voor de lokale biodiversiteit dan rood en paars.

Een deel van de autonome ontwikkelingen heeft een positief effect op de aanwezige biodiversiteit (zie MER). Ook werkt de Utrechtse ontwikkeling van het SMP (zie 'beschermde soorten') positief voor de biodiversiteit. Gebouwbewonende vogels als spreeuw, koolmees, pimpelmees en zwarte roodstaart profiteren daarvan mee. Echter, de (landelijke) afname van de biodiversiteit, veroorzaakt door de 'drivers' beschreven in IPBES (2019), zal zich helaas autonoom voortzetten. Er is op dit moment geen reden om aan te nemen dat deze negatieve trend zich de komende jaren zal stabiliseren. Op grond daarvan wordt verwacht dat de referentiesituatie qua biodiversiteit slechter zal zijn dan de huidige situatie. Vooral de aantallen individuen per soort zullen verder afnemen.

NNN

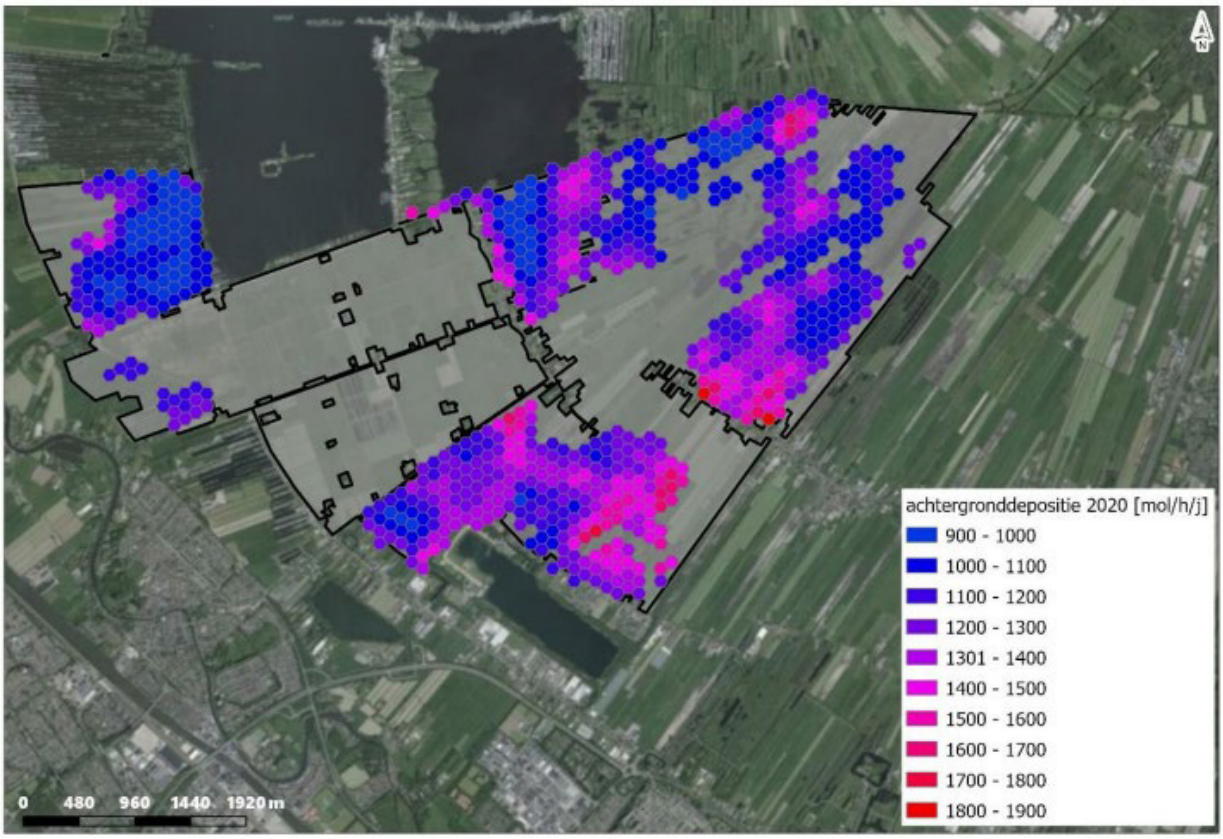
In Overvecht zijn drie afzonderlijke NNN-gebieden aanwezig: van west naar oost zijn dit de agrarische gronden van Slot Zuylen, Fort de Gagel en het poldergebied ten noorden van Overvecht (Gagelpolder met Gagelbos en Fort Ruigenhoek). Al deze gebieden liggen in NNN deelgebied 8, Noorderpark. Slot Zuylen ligt tevens op de grens met deelgebied 10, Midden-West. Voor de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden wordt verwezen naar de website van de Provincie Utrecht. (Document uitwerking wezenlijke kenmerken en waarden NNN Provincie Utrecht, Online Storymap Deelgebied 8, Noorderpark, Online Storymap Deelgebied 10, Midden-West) Kort samengevat:

- **Slot Zuylen** heeft geen interne samenhang met de andere natuurgebieden. In het park-bos (N17.03) direct rondom het kasteel groeit een rijke stinzenflora, met onder meer wilde kievitsbloem. Het natuurgebied rondom het slot en de slotgracht (N04.02) heeft een kleinschalig karakter, met smalle sloten, graslanden (N12.02) en eiken-beukenbos (N14.03 en N16.04). Dit is leefgebied van onder meer de ringslang, verschillende vleermuissoorten en bosvogels als grote bonte specht. Op het slot zijn waarnemingen bekend van wrattig schildmos, een korstmossoort van de Rode Lijst. Delen van Slot Zuylen vallen onder de Groene Contour. In deze delen wordt de natuur (autonoom) versterkt de komende jaren.
- **De Gagelpolder, met het Gagelbos, Fort de Gagel en Fort Ruigenhoek,** heeft geen interne samenhang met de andere natuurgebieden. De natuur van de Gagelpolder ligt relatief geïsoleerd ten opzichte van overig NNN. Het jonge Gagelbos (N14.03) heeft naast natuurontwikkeling vooral een recreatieve functie. Het noordelijk deel van de Gagelpolder is een waardevol en gevarieerd natuurgebied, met een kleinschalige afwisseling in broek- en moerasbossen (N14.02, N16.04), moerassen (N05.04), rietlanden en (schraal)graslanden (N10.01 en N12.02). Het waterrijke gebied herbergt een hoge diversiteit aan libellensoorten, waaronder sierlijke witsnuitlibel en de icoon-soorten gevlekte witsnuitlibel en groene glazenmaker. Ook voor ree, das, heikikker en ringslang is geschikt biotoop aanwezig. In de bosrijke delen broeden tal van bosvogels, waaronder grote bonte specht. In de steile oevers rond Fort Ruigenhoek broedt de ijsvogel. In de betonnen bunkers op het forteiland zijn verblijfplaatsen van vleer-muizen aanwezig. Op enkele percelen met moeras- en schraalgraslandvegetaties
- aan de noordzijde groeien bijzondere planten- en mossoorten, namelijk klimopklokje, blonde zegge, ronde zegge en moerasgaffeltandmos.

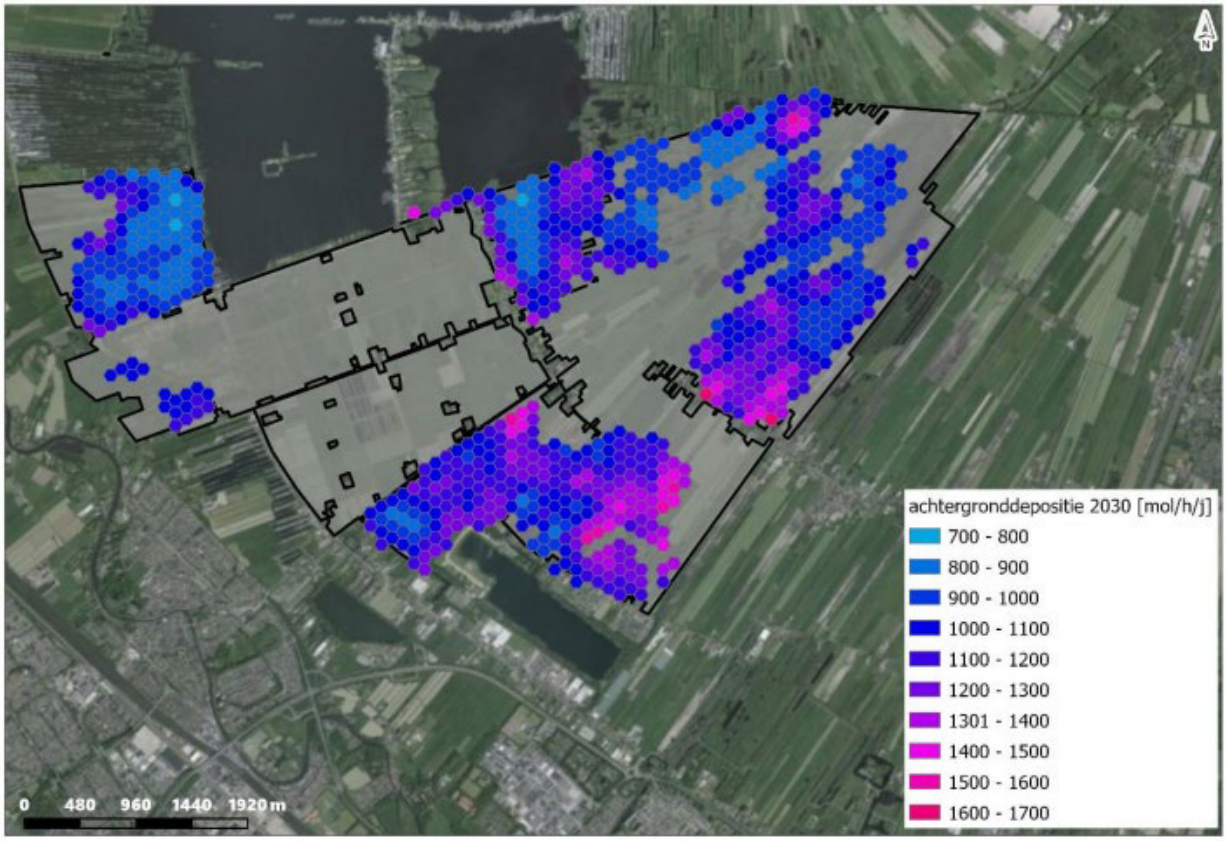
De wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN in de referentiesituatie zullen, door autonome ontwikkeling van de Groene Contourgebieden bij Slot Zuylen, iets versterkt worden ten opzichte van de huidige situatie. Deze versterking zal, door de geïsoleerde ligging van de NNN-gebieden marginaal zijn in het grotere geheel en functioneren van het NNN.

Natura 2000

Het stedelijk gebied van Overvecht ligt op ruim een kilometer van Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen. Dit is het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied van Overvecht. De Oostelijke Vechtplassen bestaat uit een reeks van laagveengebieden tussen de Vecht en de oostrand van Utrechtse heuvelrug. In het gebied bevinden zich door turfwinning ontstane meren en plassen, meest met een zandondergrond, sommige aanzienlijk verdiept door zandwinning. In de Oostelijke vechtplassen zijn verschillende habitattypen, habitatrichtlijnsoorten en vogels aangewezen als instandhoudingsdoelstelling. In de huidige situatie wordt voor de meeste van deze doelstellingen niet voldaan aan een gunstige staat van instandhouding (Provincie Utrecht, 2023). Een van de drukfactoren in het Natura 2000-gebied is stikstof. Voor stikstofgevoelige habitattypen is berekend hoe hoog de stikstofdepositie in de huidige situatie is (Provincie Utrecht, 2023). Hieruit wordt duidelijk dat het oppervlakte (naderend) overbelast in de loop van de jaren naar verwachting afneemt (Figuur 4.1). Ook de gemiddelde depositie op de overbelaste delen neemt naar verwachting autonoom af.



Bron: Provincie Utrecht, 2023. Natuurdoelanalyse natura 2000, Noorderpark; Oostelijke Vechtplassen [95]



Figuur 4.1 Berekende depositie in het Noorderpark (deelgebied in Oostelijke Vechtplassen) in het jaar 2020 en 2030. De berekening is op basis van Aerius (2022), waarbij blauwe waarden overeenkomen met relatief lage deposities en rode waarden met relatief hoge deposities (Overgenomen uit: Provincie Utrecht, 2023)

4.1.2 Aanvulling op effectbeoordeling

Beschermde soorten
De Commissie mer wijst op de negatieve beoordeling (-) van het effect op beschermde soorten in het MER. Ook het uitblijven van een verschil tussen de beide alternatieven wordt benoemd. In deze paragraaf volgt een aanpassing van de beoordeling.

In zijn algemeenheid zorgt de Omgevingsvisie, ongeacht alternatief 1 of 2, voor verdichting van de wijk Overvecht. Het realiseren van 7.000 woningen in beide alternatieven betekent een grotere bevolkings- en dus verstoringsdruk op beschermde soorten in de wijk. Dat is per definitie sterk negatief voor welke soort dan ook. Daar tegenover staat de ambitie om Overvecht te vergroenen en alle nieuwbouw natuurinclusief te realiseren. Deze ambitie zorgt ervoor dat er in kwantitatieve zin meer leefgebied voor beschermde soorten komt.
Of dit leefgebied dan ook van voldoende kwaliteit is, kan op dit moment niet worden gesteld aangezien de Omgevingsvisie hier geen specifieke informatie over geeft.

Positief voor beschermde soorten is:
- Natuurinclusieve nieuwbouw zorgt voor meer nest- en verblijfplaatsen voor gebouw bewonende soorten als huismus, gierzwaluw en verschillende vleermuizen.
- Kwantitatieve vergroening van de wijk zorgt voor meer leefgebied voor beschermde soorten, met name voor soorten die niet alleen aan de randen van Overvecht voorkomen en nu al onder druk staan (zoals eekhoorn en egel).

Negatief voor beschermde soorten is:
- De verdichtingsopgave waardoor de bevolkingsdruk en dus verstoring van alle beschermde soorten toeneemt.
- Extra verstoring en aantasting door alle beoogde sloop- en bouwwerkzaamheden.

Alternatief 1: gebundelde verdichting met HOV-as
De gebundelde verdichting zorgt voor grotere bevolkingsdruk in de as van Overvecht. Op deze plek zijn reeds weinig beschermde soorten aanwezig (uitgezonderd enkele gebouw bewonende soorten als gierzwaluw en gewone dwergvleermuis) die ook nog eens beperkt verstoringsgevoelig zijn. Het effect van de verdichting in de as op beschermde soorten wordt derhalve zeer beperkt verwacht. Aan de randen van Overvecht is er niet of nauwelijks sprake van verdichting waardoor de fysieke situatie voor alle aan de randen voorkomende beschermde soorten nauwelijks verandert. Wel zal ook hier sprake zijn van meer verstoring door een toename van o.a. verkeer en recreatie. Deze mate van verdichting wordt licht negatief ingeschat ten opzichte van de referentiesituatie.

Het toevoegen van extra groen (parken en natuurgebieden 47 ha, groenblauwe routes 2,17 ha en buurt en wijkgroen 14,25 ha) en de beoogde natuurinclusieve nieuwbouw zorgt voor een licht positief effect op beschermde soorten. De natuurinclusieve nieuwbouw zal met name in de as van Overvecht plaatsvinden waar slechts voor enkele beschermde soorten potentie is. Het extra groen biedt kansen voor soorten als egel, eekhoorn en vogels, maar heeft met name een groot effect als het ook een verbindende functie heeft. De 2,17 ha groenblauwe routes is daarvoor wel erg weinig. Al met al wordt dit alternatief neutraal tot licht negatief (0/-) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.

Alternatief 2: gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht
De gespreide verdichting zorgt voor grotere bevolkingsdruk in heel Overvecht. Door de toegepaste spreiding zijn de effecten op beschermde soorten lokaal beperkt. Wel zullen er op meer plekken dan bij alternatief 1 effecten merkbaar zijn. Ook bij dit alternatief zal er overal sprake zijn van meer verstoring door een toename van o.a. verkeer en recreatie.
Ten opzichte van de referentiesituatie wordt deze gespreide mate van verdichting ook licht negatief ingeschat ten opzichte van de referentiesituatie. De spreiding van de verdichting is immers groter, maar er wordt hierbij wel meer richting de waardevolle randen van Overvecht verdicht.

Het toevoegen van extra groen (parken en natuurgebieden 48 ha, groenblauwe routes 6,05 ha en buurt en wijkgroen 13,68 ha) en de beoogde natuurinclusieve nieuwbouw zorgt bij dit alternatief voor een positief effect op beschermde soorten. De natuurinclusieve nieuwbouw zal gespreid(er) plaatsvinden waardoor op meer plekken de potentie voor gebouw bewonende soorten toeneemt. Het extra groen biedt kansen voor soorten als egel, eekhoorn en vogels en heeft met name een groot effect als het ook een verbindende functie heeft. De 6,05 ha groenblauwe routes is duidelijk meer dan bij alternatief 1. Ook is er bij dit alternatief in totaliteit meer ruimte voor extra groen, waardoor dit alternatief positiever wordt beoordeeld. Ten opzichte van de referentiesituatie wordt alternatief 2 neutraal (0) beoordeeld.

Biodiversiteit
De Commissie mer wijst er op dat de beoordeling van het onderdeel biodiversiteit onvolledig is en dat het oordeel waarschijnlijk te negatief is (0). In deze paragraaf volgt een aanvulling op de beoordeling.

In het MER wordt biodiversiteit beoordeeld op grond van de verwachting dat de biodiversiteit (sterk) toeneemt, gelijk blijft of (sterk) afneemt. Om niet alleen uit te gaan van een dergelijke (moeilijke) inschatting, wordt het volgende toegevoegd aan het toetsingskader voor biodiversiteit: in hoeverre er sprake is van bescherming van bestaande natuur, verbetering van bestaande natuur en creatie van nieuwe natuur (ecosysteem gebaseerde benadering in Overvecht; Bron: Nature Based Solutions uit deel B van de Omgevingsvisie)

Indicatoren	Kansen om biodiversiteit te verhogen
++	Bestaande natuur wordt grotendeels beschermd en verbeterd, veel nieuwe natuur wordt toegevoegd, de biodiversiteit neemt hierdoor naar verwachting sterk toe
+	Bestaande natuur wordt deels beschermd en verbeterd, nieuwe natuur wordt toegevoegd, de biodiversiteit neemt hierdoor naar verwachting toe
0	Er wordt niet, nauwelijks of beperkt natuur beschermd, verbeterd en toegevoegd, de biodiversiteit blijft hierdoor naar verwachting gelijk
-	Bestaande natuur wordt niet voldoende beschermd, verslechterd en nieuwe natuur wordt niet voldoende toegevoegd, de biodiversiteit neemt hierdoor naar verwachting af
- -	Bestaande natuur wordt niet beschermd, verslechterd en nieuwe natuur wordt niet toegevoegd, de biodiversiteit neemt hierdoor naar verwachting sterk af

De indicatoren van het toetsingskader geven de kansen aan om biodiversiteit te verhogen Op grond van bovenstaande methodiek, kan het volgende worden gesteld (ongeacht alternatief 1 of 2): de verdichting die onvermijdelijk gaat plaatsvinden (7.000 woningen bouwen), betekent ook voor de biodiversiteit een grotere verstoringsdruk in de gehele wijk. Dat is per definitie sterk negatief voor welke soort dan ook. Daar tegenover staat de ambitie om Overvecht te vergroenen, alle nieuwbouw natuurinclusief te realiseren en de biodiversiteit lokaal te stimuleren. Dat zegt men te willen doen door “parken te vergroten en ze autovrij te maken”, “meer diversiteit in beplanting toe te passen”, “ecologische oevers aan te leggen”, “daktuinen te realiseren”, “groene daken op en nestkasten in gebouwen te maken” en “meer ruimte voor groen te maken” (Omgevingsvisie deel 1 en 2).

Deze ambitie, die er vooral op gericht is om natuur toe te voegen (çreatie van nieuwe natuur), zorgt ervoor dat er in kwantitatieve zin meer leefgebied voor flora en fauna komt en in kwalitatieve zin meer natuurlijke variatie in Overvecht gebracht wordt. Of dit de gewenste positieve impact heeft op de biodiversiteit is moeilijk te zeggen, omdat de mate van verstoring ook een hele grote rol speelt. Veel algemene soorten zijn echter niet bijzonder verstoringsgevoelig.

Positief voor de biodiversiteit is:

- Alle beoogde maatregelen voor versterking van de biodiversiteit, met name gericht op creatie van nieuwe natuur en deels op verbetering van bestaande natuur. Deze maatregelen zullen gebiedsdekkend (dus zowel aan de randen als in de kern) worden toegepast.

Negatief voor de biodiversiteit is:

- De verdichtingsopgave waardoor de bevolkingsdruk en dus verstoring van flora en fauna per definitie toeneemt. Veel algemene soorten zijn echter niet bijzonder verstoringsgevoelig.
- Extra verstoring en aantasting door alle beoogde sloop- en bouwwerkzaamheden in het gebied.

Hieronder wordt per alternatief beoordeeld hoe zich bovenstaande tot elkaar verhoudt.

Alternatief 1: gebundelde verdichting met HOV-as

De gebundelde verdichting zorgt voor grotere bevolkingsdruk in de as van Overvecht. Op deze plek is de biodiversiteit reeds (erg) laag. Het effect van de verdichting in de as op de biodiversiteit wordt derhalve zeer beperkt verwacht. Aan de randen van Overvecht is er niet of nauwelijks sprake van verdichting waardoor de fysieke situatie voor alle aan de randen voorkomende biodiversiteit nauwelijks verandert. Wel zal ook hier sprake zijn van meer verstoring door een toename van o.a. verkeer en recreatie. Zoals gezegd zijn veel algemene soorten niet bijzonder verstoringsgevoelig, waardoor de effecten heel beperkt zullen zijn. Deze mate van verdichting wordt neutraal tot licht negatief ingeschat ten opzichte van de referentiesituatie.

Het toevoegen van extra groen (parken en natuurgebieden 47 ha, groenblauwe routes 2,17 ha en buurt en wijkgroen 14,25 ha), de beoogde natuurinclusieve nieuwbouw en alle overige beoogde maatregelen voor de biodiversiteit zorgt voor een positief effect op de biodiversiteit. De vijf V's voor soorten (Verblijfplaatsen, Voedsel, Verbinding, Veiligheid en Variatie) worden hiermee immers versterkt, waardoor de kans op meer soorten en aantallen toeneemt. Omdat veel algemene soorten (die in Overvecht voorkomen en/of verwacht worden) beperkt verstoringsgevoelig zijn, wordt dit alternatief positief (+) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. Er worden immers inspanningen geleverd waardoor de bestaande natuur deels wordt beschermd en verbeterd, waardoor nieuwe natuur wordt toegevoegd, en waardoor de biodiversiteit naar verwachting toeneemt.

Alternatief 2: gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht

De gespreide verdichting zorgt voor grotere bevolkingsdruk in een groter deel van Overvecht. Door de toegepaste spreiding zijn de effecten op flora en fauna echter lokaal en beperkt. Wel zullen er op meer plekken dan bij alternatief 1 effecten merkbaar zijn.
Ook bij dit alternatief zal er overal sprake zijn van meer verstoring door een toename van o.a. verkeer en recreatie. Zoals gezegd zijn veel algemene soorten niet bijzonder verstoringsgevoelig, waardoor de effecten heel beperkt zullen zijn. Ook deze mate van verdichting wordt voor biodiversiteit neutraal tot licht negatief ingeschat ten opzichte van de referentiesituatie.

Het toevoegen van extra groen (parken en natuurgebieden 48 ha, groenblauwe routes 6,05 ha en buurt en wijkgroen 13,68 ha), de beoogde natuurinclusieve nieuwbouw en alle overige beoogde maatregelen voor de biodiversiteit zorgt bij dit alternatief voor een positief effect op de biodiversiteit. De vijf V's voor soorten (Verblijfplaatsen, Voedsel, Verbinding, Veiligheid en Variatie) worden hiermee immers versterkt, waardoor de kans op meer soorten en aantallen toeneemt. Omdat veel algemene soorten (die in Overvecht voorkomen en/of verwacht worden) beperkt verstoringsgevoelig zijn, wordt dit alternatief positief (+) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. Er worden immers inspanningen geleverd waardoor de bestaande natuur deels wordt beschermd en verbeterd, waardoor nieuwe natuur wordt toegevoegd, en waardoor de biodiversiteit naar verwachting toeneemt.

Ervan uitgaande dat de referentiesituatie al slechter wordt dan de huidige situatie door autonome afname van de biodiversiteit, wordt verwacht dat de alternatieven 1 en 2 beide zorgen voor een positief effect (+) voor de biodiversiteit. Het verschil tussen beide alternatieven (met name gericht op de wijze van verdichting en de hoeveelheid extra groen) is te klein om op basis van het hier gehanteerde toetsingskader onderscheidend te zijn voor alle biodiversiteit in heel Overvecht.

NNN

De Omgevingsvisie spreekt van het "koesteren van het NNN" (deel A) en "behoud van bestaande ecologische kwaliteiten" (deel B). Van versterking is in beide alternatieven echter geen sprake. Bestaande gebieden blijven behouden en instandhouding/beheer blijft gericht op de wezenlijke kenmerken en waarden zoals beschreven onder 'Referentiesituatie'. Derhalve blijft de beoordeling uit het MER, te weten een neutraal effect (0) voor beide alternatieven, staan.

Natura 2000

Zoals in het MER Omgevingsvisie Overvecht is beschreven zorgt de afstand van het stedelijk gebied van Overvecht (gemeten vanaf de N230 ter hoogte van Bedrijvengebied Overvecht) ervoor dat effecten van licht en geluid op de Oostelijke Vechtplassen zeer beperkt zijn. Dit komt om die reden niet in het planMER aan bod. Wel zijn de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden beschreven in het planMER.

4.2 Cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit

De Commissie mer adviseert de referentiesituatie voor cultuurhistorie aan te vullen en in de effectbeoordeling in te gaan op de risico's en kansen van sloop. De aanvulling van de referentiesituatie is in de eerste subparagraaf beschreven en in de navolgende subparagraaf is een aanvulling gedaan op de effectbeschrijving. Het verandert de effectbeoordeling van cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit overigens niet.

4.2.1 Aanvulling op referentiesituatie

CIAM-gedachtegoed

Utrecht Overvecht is gebouwd volgens de principes van het CIAM-gedachtegoed (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne). Dit was een groot internationaal platform dat in de eerste helft van de 20e eeuw een nieuwe stijl van bouwen introduceerde. Eén van de belangrijkste ideeën vanuit de CIAM was het idee van 'De functionele stad'. In de CIAM werden geplande steden gepropageerd, waarbij de functies als wonen, werken en recreatie van elkaar gescheiden zijn. Utrecht Overvecht is hier een duidelijk voorbeeld van. Er is een plan ontworpen dat een grote variatie kende in lange lijnen, afwisseling van stedelijke ruimten, gevoel voor omgeving en een vlechtwerk van programmatische elementen (gebouwd). Overvecht is ook een ontwerp van twee verschillende stedenbouwkundigen, ieder met een eigen ontwerpopvatting en handschrift. Er is een duidelijk verschil tussen Overvecht-Zuid (van stedenbouwkundige Wissing) en Overvecht-Noord (van stedenbouwkundige Hanekroot). Zuid is kleinschaliger van opzet dan Noord. Ook is er vanaf het begin ingezet veel verschillende woningtypologieën. In de Omgevingsvisie worden verder de volgende oorspronkelijke ruimtelijke principes (CIAM-kwaliteiten) van Overvecht genoemd:

- Wijkgedachte (verschillende woningtypes voor een mix in leeftijdsgroepen)
- Licht, lucht en ruimte voor een gezonde leefomgeving
- Functiescheiding
- Rationeel bouwen met repeterende bouwblokken
- Orthogonale structuur: De bebouwing volgt een orthogonale structuur onder een hoek van 45 graden voor een optimale bezonning.
- Auto ruim baan: brede wegprofielen en grote parkeervelden

Een deel van deze ontwerpprincipes, zoals de wijkgedachte, de gezonde leefomgeving en de wijk van buurten in een groen raamwerk zijn nog steeds actueel in het ontwerpen van aantrekkelijke, duurzame wijken. Groene voegen zijn vooral in Zuid de belangrijke zones. In Noord is het groen met de voorzieningen weer anders van opzet. Ook zijn juist hier verbeteringen mogelijk, zoals de groene voeg ontdoen van allerlei latere bebouwing.

Aanvullende cultuurhistorische waarden

In het MER worden veel cultuurhistorische waarden van Overvecht beschreven. Aanvullend hierop zijn nog de volgende waarden te benoemen. De singelstructuur van Park de Watertoren met de groene oevers is één van de belangrijkste cultuurhistorische elementen in Overvecht-Zuid. De Vechtscheg achter de Vechtdijk bestaat uit een brede groenzone met parkruimtes, sportvoorzieningen en een aantal oude landgoedbossen met waardvolle oude bomen. Naast een belangrijke ecologische functie heeft de Vechtscheg ook een belangrijke cultuurhistorische waarde met Fort aan de Klop en Slot Zuylen midden in het gebied.

4.2.2 Aanvulling op effectbeoordeling

Verbetering van verzwakte CIAM-kwaliteiten
Een aantal CIAM-kwaliteiten zijn door de jaren heen zichtbaar gebleven in Overvecht. Zo heeft de ruimtelijke opzet van buurten in een groen raamwerk gezorgd voor een sterke ruimtelijke structuur waarbij het groen altijd in de buurt is. Op een aantal plekken is het raam-werk door latere toevoegingen van bebouwing, verharding en hekwerken verrommeld en versnipperd. De Omgevingsvisie zet in op het behouden en versterken van de groenstructuur.
Een aantal ruimtelijk principes zijn in de kern goed maar niet overal goed tot uiting gekomen. Zo kan de wijkgedachte opnieuw ingevuld worden en de gemeenschapsvorming versterkt worden . De Omgevingsvisie stimuleert meer gemixte en nieuwe woningtypen en ruimten om elkaar te ontmoeten. De voetganger had een belangrijke plek in de CIAM-gedachte. Rationalisatie en standaardisatie van de bouw en opkomst van de auto leidde ertoe dat er veel onaantrekkelijke en anonieme openbare ruimtes ontstonden. Op veel plekken was de menselijke maat niet aanwezig en ontbreekt een goede relatie tussen de bebouwing en de openbare ruimte. Dit is terug te zien in de blinde plinten, de grote hoeveelheden verharding en de open velden met kijkgroen.

De Omgevingsvisie wil in de hele wijk de landschappelijke kwaliteiten en de sociale veiligheid verbeteren. Dit gebeurt door bij herstructurering meer voorkanten, ogen op straat, goede langzaam verkeerroutes en meer groen te realiseren. Dit volgt het CIAM-gedachte-goed van gescheiden verkeerstromen en voldoende groen voor dagrecreatie. De perceptie van sociale veiligheid kan verbeterd worden door een betere mix aan woningtypen, veilige buurten met een menselijke maat, ogen op straat door actieve plinten (wonen, werken, voor-zieningen) en aangename routes en plekken waar prettig verblijven en ontmoeten centraal staat.

Effect cultuurhistorische waarden
Gemeente Utrecht gaat volgens de Omgevingsvisie respectvol om met de cultuurhistorische kernwaarden. Dit zijn ruimtelijke dragers voor Overvechtse identiteit en herkenbaarheid. UNESCO werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie, monumenten, karakteristieke bebouwingsensembles en groenplekken zijn kwaliteiten die behouden blijven. Zo blijft beleving van de Klopvaart als rijksmonumentonderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie behouden hoewel deze door woningbouw visueel licht kan worden aangetast (zie volgende paragraaf). De uitdaging is om deze groenblauwe structuur te versterken als verbindings-zone en ontmoetingsplek. De cultuurhistorische kenmerken van park De Watertoren, zoals de zichtlijnen naar de watertoren, blijven goed herkenbaar. Ingrepen dienen wel rekening te houden met de lange lijnen, de zichtlijnen en het karakter van de singel met van oorsprong strakke kanten. Aantasting van cultuurhistorische elementen buiten Overvecht is gezien de locatie van de ontwikkelingen niet aan de orde. Hoewel binnen Overvecht meer verdichting plaatsvindt (en wellicht hogere bebouwing) doet dit geen afbreuk aan erfgoed rondom Overvecht. Het contrast tussen ‘stad en land’ wordt door hoogbouw iets groter, maar de cultuurhistorische waarden van het landschap rondom Overvecht blijven intact. Het Noorderpark Ruigenhoek ligt aan de noordkant van Overvecht en valt onder het UNESCO werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie. Hier schrijft de Omgevingsvisie voor om landschapseigen elementen (zoals beplanting, ontginningsstructuren,

polderlandschap, etc.) te gebruiken bij de ontwikkelingen in het gebied. De Gageldijk wordt hierin versterkt als herkenbare lineaire landschapsstructuur en het doel is om de forten in het gebied beter te verbinden.

Risico's en kansen sloop

Alternatief 1
Om de verdichtingsplannen van alternatief 1 te realiseren, zullen woningen gesloopt moeten worden. In alternatief 1 wordt sterk verdicht rondom de HOV-haltes, waardoor een aantal woningen op deze plekken verdwijnen om het gewenste hoogstedelijke milieu te kunnen ontwikkelen. De hoogstedelijke milieus worden geconcentreerd rondom HOV haltes aan een centrale as die van het station Overvecht, langs centrum Overvecht, via de Carnegie-dreef naar bedrijventerrein Nieuw Overvecht loopt. De sloop van gemeentelijke of rijks-monumenten wordt niet beoogd. Een risico van de bouw is een visuele aantasting van de Klopvaart als onderdeel van de Hollandse Waterlinie. Er ontstaat een sterke verdichting in noordwest/zuidoost-as, de Klopvaart ligt hier haaks op. Verminderde zichtbaarheid of beleefbaarheid valt echter mee. De verdichting is namelijk het sterkst rondom de HOV-haltes. Bij de Klopvaart komen geen extra haltes. Ook staan er in de huidige situatie al enkele 10-hoog flats rond de Klopvaart. De cultuurhistorische kwaliteiten van de omgeving (o.a. slot Zuylen) blijven onaangetast. Vanwege de sterke concentratie van de ontwikkeling worden de stedenbouwkundige karakteristieken in grote delen van de wijk niet aangetast.

Alternatief 2
In alternatief 2 vindt de verdichting verspreid in de verschillende buurten plaats. De sloop die nodig is om ruimte te maken voor de ontwikkeling zal daarmee minder geconcentreerd en meer verspreid in de verschillende wijken plaatsvinden. Meerdere buurten worden dus ingrijpend verdicht waardoor de stedenbouwkundig structuur wijzigt. De risico's op aan-tasting van erfgoed is zijn zeer beperkt. De rijks- en gemeentelijke monumenten in en om het plangebied blijven behouden. Deze vastgestelde waarden zijn wettelijk beschermd en voor verbouw of sloop gelden juridische beperkingen (o.a. onderzoek en vergunningplicht). Wel biedt dit alternatief meer kansen voor herstel van de CIAM-kwaliteiten. Zo kan door heel Overvecht de wijkgedachte verbeterd worden door mengeling van woningtypes, kan de groenstructuur verbeterd worden en de menselijke maat terug gebracht worden (door grote anonieme ruimtes te verkleinen/benutten en voorkanten te verbeteren).
Een uitdaging is het voorkomen dat de open stedenbouw-opzet van Overvecht te veel verdicht wordt.

Om de sociale veiligheid te verhogen worden in de nieuwbouw andere ontwerpprincipes gehanteerd. Een divers woningaanbod met aandacht voor de menselijke maat, het creëren van ogen op straat, gebouwde parkeervoorzieningen en het introduceren van een nieuwe bouwhoogten.

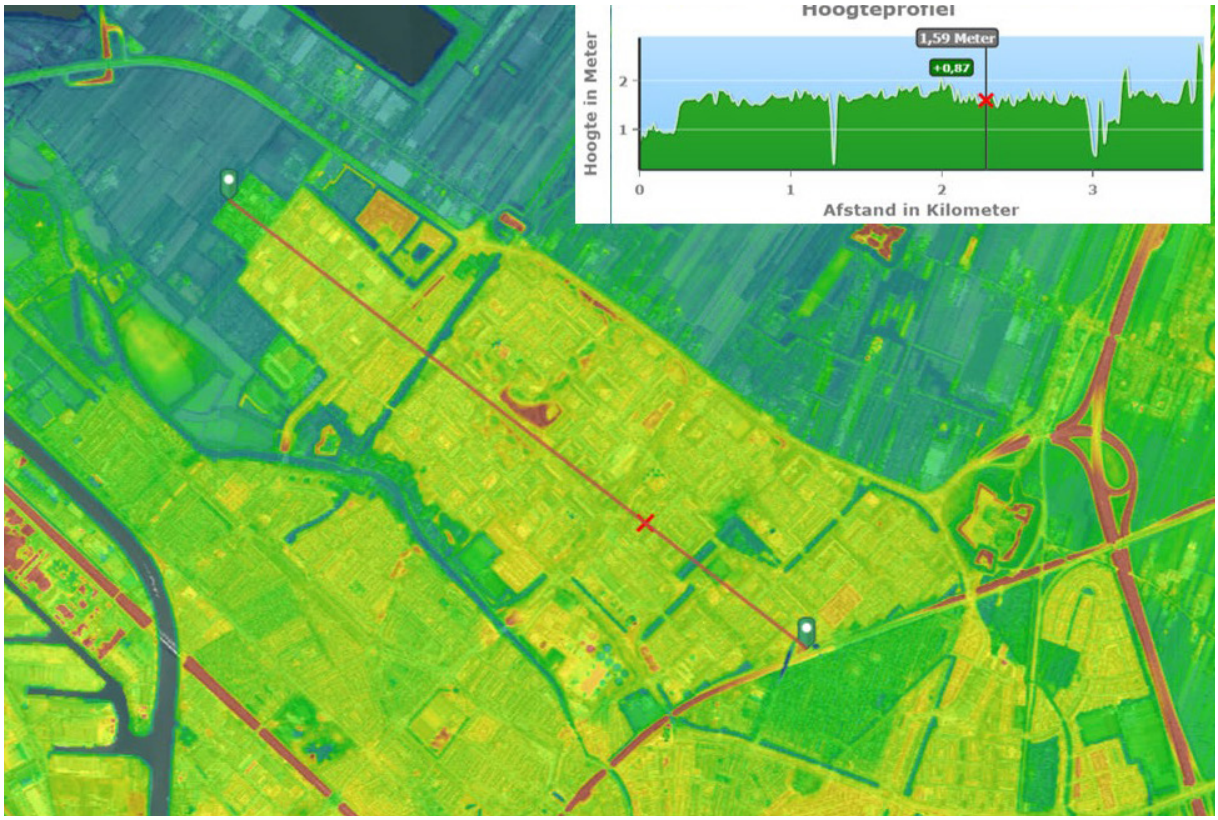
4.3 Waterhuishouding

In deze paragraaf is een aanvulling op het MER opgenomen wat betreft het aspect waterhuishouding.

4.3.1 Huidige situatie waterhuishouding

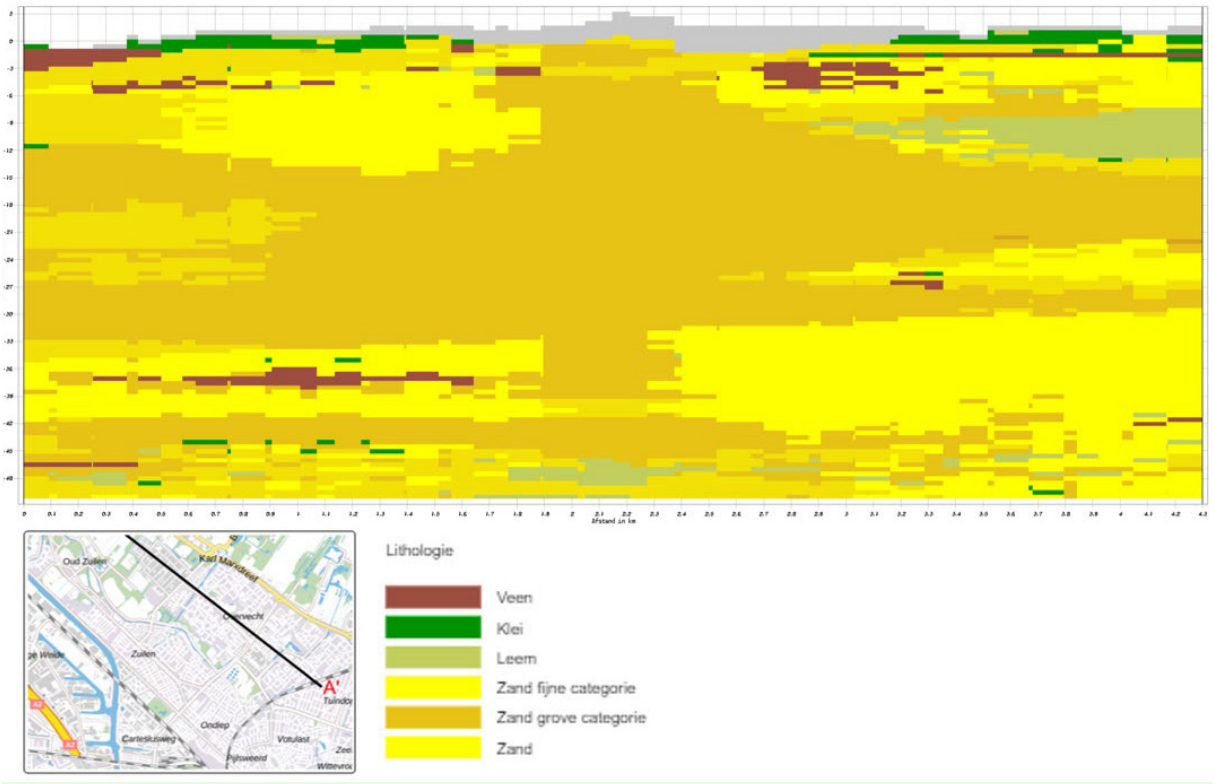
Bodem en maaiveld

Bij de aanleg van de wijk Overvecht in de jaren 60 is het gebied integraal opgehoogd met een zandlaag van circa 1 à 1,5 m naar een wegpeil van +1,55 à 1,65 m NAP (Overvecht-Noordelijke stadsrand: 4.9 Water - planviewer.nl). Het maaiveld is daarom door het hele gebied relatief gelijk. Lokaal komen verschillen in maaiveld voor. In het gebied varieert de maaiveldhoogte tussen NAP -0,15 m NAP en +3,04 m NAP en bij park de Gagel en Sjanghaipark ligt het maaiveld tot wel +9,0 m NAP.



Figuur 4.2 Maaiveldhoogte in het gebied Overvecht waarbij rood hoge en blauw lage maaiveldhoogtes aangeven (bron: AHN4)

Via de database van DINOloket is een inventarisatie van de bodemopbouw uitgevoerd. In het verleden zijn boringen uitgevoerd in en in de omgeving van Overvecht. Daarnaast is gekeken naar een dwarsprofiel uit het regionale GeoTOP-bodemmodel (Figuur 4.2). Hieruit volgt dat de bodem hoofdzakelijk uit (grof) zand bestaat en dat in de eerste vijf meter beneden maaiveld lokaal klei- en/of veenlagen aanwezig zijn direct onder maaiveld, onder de ophooglaag zand of dieper. Waar klei en/of veen voorkomt zorgt dit voor een slecht doorlatende bodem. In het zuiden van het gebied bevindt zich op circa 8 á 11 m beneden maaiveld een storende leemlaag en komen lokaal ook leemlagen in de eerste vijf meter onder maaiveld voor. De aanwezigheid van leemlagen veroorzaken ook een storende werking op de doorlatendheid van de bodem.



Figuur 4.3 Regionale bodemopbouw (bron: DINOloket GeoTOP)

Oppervlaktewater

In en rond het gebied Overvecht is een oppervlaktewaterstructuur aanwezig dat voornamelijk bestaat uit vier belangrijke watergangen: de Vecht langs het westen van het gebied (primaire watergang), de Klopvaart (primaire watergang) in het noordwesten van Overvecht, de singels Overvecht langs de Moldaudreef-Moezeldreef-Zamenhofdreef-Brailledreef-Einsteindreef in het zuidelijk/centrale deel van Overvecht (primaire watergang) en de spoorsingel langs de Vestadreef-Winterboeidreef bij het spoor Utrecht-Amersfoort (tertiaire watergang). Deze watergangen monden allen (uiteindelijk) uit in de Vecht, dat in noordelijke richting stroomt naar het Markermeer. In Figuur 5.3 zijn de watergangen weergegeven.

Het bevoegd gezag van het oppervlaktewater in Overvecht ligt bij verschillende overheidsinstanties. Heel Overvecht licht in het beheergebied van Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden (HDSR). Echter is de Vecht, de Klopvaart en de watergang Gageldijk in beheer van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en tertiair oppervlaktewater zoals de spoorsingels, watergangen in parken en rondom Fort de Klop en Blauwkapel zijn in beheer van de gemeente.

Het overgroot deel van het oppervlaktewatersysteem in Overvecht maakt deel uit van één peilgebied (OTV_001) met een vast peil van +0,19 m NAP. Het oppervlaktewater in het gebied van park Vechtzoom (OTV_002) langs het westen van het gebied, en het opper-vlaktewater in het zuiden langs de spoorsingel (OTV_004) hebben een lager peil, namelijk een vast peil van -0,1 m NAP. Ook het oppervlaktewater rondom het sportpark Loevenhoutsedijk en wijk De Hoogstraat (OTV_003) heeft een lager flexibele peil: zomer -0,1 m NAP en winter -0,4 m NAP. Het oppervlaktewater behorende bij Fort Blauwkapel heeft een eigen peilgebied. Het waterpeil ligt hier het hoogst en heeft een vast peil van +0,55 m NAP.



Figuur 4.4 Overzicht oppervlaktewater (bron: HDSR Onderhoudslegger 2024)

Waterkering

In het gebied Overvecht zijn twee waterkeringen aanwezig, langs de Vecht (Vechtkade Oost) en de Klopvaart (Kerkeindsche vaartkade oost / west). Volgens de legger van waterschap AGV zijn de waterkeringen aangemerkt met de functie ‘overige waterkeringen’.
De waterkeringen hebben een kernzone van 20 m (dubbelbestemming) uit de damwand of insteek talud en een beschermingszone van 15 m. Werken binnen beide zones is vergunningplichtig.

Riolering

Riolering in het gebied Overvecht bestaat voornamelijk uit een gemengd stelsel onder vrij verval. Dit betekent dat het afvalwater en hemelwater gezamenlijk ingezameld en afgevoerd worden naar rioolwaterzuiveringsinstallatie (rwzi) Overvecht aan het Zandpad.
Het gebied Overvecht is onderdeel van twee bemalingsgebieden. Het gebied ten zuiden van de Klopvaart ligt in het bemalingsgebied ‘Overvecht’. Het gebied ten noorden van de Klopvaart maakt deel uit van bemalingsgebied ‘Overvecht-Noord’. Om wateroverlast te voorkomen, voeren overstorten overtollig (hemel)water af naar de Vecht.

4.3.2 Autonome ontwikkeling waterhuishouding

Bodem en maaiveld
De wijk Overvecht is bij aanleg in zijn geheel met een zandlaag van 1 à 1,5 m dik opgehoogd om ruimschoots te voldoen aan de ontwateringscriterium van 0,7 m. Dit maakt Overvecht geschikt voor infiltratie. Nieuwe ontwikkelingen worden gestuurd op basis van water en bodem sturend als onderdeel van klimaatadaptief bouwen. Het huidige water en bodem-systeem is hier leidend voor de inrichting van nieuwe ontwikkelingen. Autonome ontwikkelingen zoals enkele gebiedsontwikkelingen en het uitvoeren van het Groen-structuurplan 2017-2030 zal de bodemopbouw niet wezenlijk veranderen en het maaiveld beperkt beïnvloeden door mogelijk lokaal nodige aanpassingen. De aanwezigheid van klei, veen en/of leem in de ondergrond kan invloed hebben op de bergingsopgave van nieuwe ontwikkeling al dan niet het afkoppelen bij de rioolvervangingsopgave van de wijk.
Bij het toepassen van infiltratievoorzieningen kan gekeken worden welke maatregelen nodig zijn om infiltratie te bevorderen bij de aanwezigheid van een storende klei, veen en/of leemloog, zoals de storende laag doorbreken bij aanleg van het rioolcunet of een diepte infiltratieput naar het watervoerend pakket.

Oppervlaktewater
De belangrijkste functie van het oppervlaktewater in bebouwd gebied is overtollig neerslag bergen en afvoeren. Het oppervlaktewatersysteem is daarom zo ingericht en beheerd om wateroverlast en/of overstromingen tegen te gaan. Doordat bebouwde gebieden meer verhard zijn stelt het waterschap en gemeente eisen voor nieuwe ontwikkelingen om het oppervlaktewatersysteem niet verder te belasten. Uitvoering van het Groenstructuurplan 2017-2030 zorgt dat Overvecht groener en klimaatbestendig wordt ingericht met als gevolg een robuuster (oppervlakte)watersysteem. In de Visie Water en Riolering Utrecht (2022), Programma Water en Riolering 2024-2028 en Visie Klimaatadaptatie Utrecht heeft de gemeente het doel vastgelegd om minimaal 90% van het regenwater vast te houden op de plek waar het valt. Door zo veel mogelijk water in de bodem op te vangen in plaats van af te voeren via het riool zal tijdens extreme neerslag minder water middels overstorten op het oppervlaktewater worden geloosd.

Grondwater
Als onderdeel van de grootschalige rioolvervangingsopgave in Overvecht is infiltratie-onderzoek uitgevoerd (BZ Ingenieurs & Managers, Effecten grootschalige infiltratie Overvecht Utrecht (d.d. 26-4-2023), kenmerk: BZ325b.230426). Het streven van de gemeente is om 90% van de jaarlijkse hoeveelheid neerslag vast te houden en te laten infiltreren.
Uit het onderzoek blijkt dat Overvecht uitermate geschikt is om hemelwater te bergen en in de bodem te infiltreren en is hier ontwikkelen in lijn met het principe water en bodem sturend. In de worst-case scenario, oftewel de combinatie van klimaatverandering én grootschalig infiltreren bij een bui T=10, voldoen alle deelgebieden aan de ontwateringseis van 0,7 m beneden straatpeil. In deelgebied Wolgadreef in het oosten van Overvecht zijn de hoogste grondwaterstanden te vinden van 1,0 tot 1,4 m onder maaiveld. Hier zijn aan-vullende maatregelen nodig om grondwateroverlast in kelders te voorkomen, al wordt de ontwateringsdiepte niet overschreden.

Riolering
Het functioneren van ondergrondse èn bovengrondse voorzieningen ten behoeve van de inzameling en het transport van afvalwater, de inzameling en verwerking van overtollig hemelwater en het voorkomen van structurele grondwateroverlast, dient te zijn gewaarborgd. De mate van functioneren is afhankelijk van de conditie èn de dimensies van de voorzieningen. In de autonome ontwikkeling zal tot aan 2040 in een deel van de wijk Overvecht grootschalig rioolvervanging plaatsvinden. Hierbij zal een groot deel van het plangebied worden afgekoppeld. Dit betekent dat afvalwater en hemelwater afzonderlijk van elkaar wordt ingezameld en afgevoerd. Bij het dimensioneren van het nieuwe rioolstelsel wordt rekening gehouden met het veranderend klimaat.

Effectbeoordeling
Met de aanvullingen op de referentiesituatie voor waterhuishouding blijft de effect-beoordeling voor bodem en water hetzelfde zoals in het MER beschreven. Dit betekent voor de indicatoren grondwater een neutraal effect (0) en waterkwantiteit een positief effect (+). Voor grondwater betekent dit dat voor beide alternatieven 1 en 2 de stijgende grondwater-standen als gevolg van grootschalige infiltratie geen effect hebben op de bebouwing en dat de beoogde bebouwing geen effect hebben op de stijgende grondwaterstanden in zijn geheel. De toename van groen in het gebied zorgt voor extra infiltratie maar ook voor meer verdamping. Abusievelijk is in het MER gesteld dat het gewicht van extra verharding en gebouwen mogelijk een negatief effect op de grondwaterstand. Dit klopt echter niet. Overvecht is niet zettingsgevoelig, mede omdat de bodem voornamelijk uit zand bestaat en omdat de wijk in de jaren 60 is aangelegd. Mogelijke zetting door de toenmalige bouw heeft al plaats gevonden en is nu niet meer van toepassing; ook niet bij de herontwikkeling van het gebied.

Ten opzichte van het oorspronkelijk MER is er wel een aanvullende aanbeveling, namelijk om de geschiktheid van Overvecht voor grootschalige infiltratie te benadrukken in de Omgevingsvisie Overvecht. Dit is namelijk een belangrijke factor voor het realiseren van een klimaat- en toekomstbestendige omgeving.

4.4 Verkeer

De Commissie mer heeft een aantal adviezen aangedragen voor het thema verkeer. In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op het gebruikte verkeersmodel en wordt aangegeven hoe de adviezen voor de fases die volgen na de Omgevingsvisie, zoals de verdere stedenbouwkundig uitwerking, worden bezien.

Verkeersmodel

Bij de start van de studie is tussen de verschillende partijen afgesproken welk verkeersmodel gebruikt zou worden. Dit betreft het VRU3.4 2030+ model, afkomstig van de MIRT verkenning OV & Wonen. In dit model zitten de geplande woningbouwontwikkelingen in en rondom Utrecht, en sluit daarmee goed aan op deze studie. Uitgangspunt voor MER-studies is dat het meest recente verkeersmodel moet worden toegepast. Dat is gedaan door met versie 3.4 van het VRU te rekenen.

Het basisjaar is met jaartal 2015 relatief oud, maar een nieuwer basisjaar leidt niet per se tot betere of andere prognoses. Het gaat erom dat het basisjaar goed gevalideerd is. Dat is met het VRU3.4 het geval. Daarnaast zijn de berekeningen met name gebruikt voor de effectbeoordeling van de varianten ten opzichte van de autonome situatie. Voor de prognoses is het van belang dat alle reeds gedane én geplande ontwikkelingen in het model zitten. Hierover is overleg geweest tussen de verkeersspecialisten van Goudappel en de gemeente Utrecht. Gezamenlijk is gekozen voor de 2030+ variant uit de MIRT verkenning OV & Wonen.

De gemeente Utrecht is op het moment van schrijven bezig met een nieuwe versie van het verkeersmodel, met daarin ook een nieuw basisjaar (2019). Dit model is naar verwachting in het najaar van 2024 gereed. Indien er de komende jaren nadere studies worden gedaan bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie, dan zal deze meest recente versie van het Utrechtse verkeersmodel gebruikt worden om de berekeningen uit te voeren.

Verkeersveiligheid

Bij de beoordeling van de verkeersveiligheid is nu met name gekeken naar de hoeveelheid autoverkeer op het netwerk en specifiek de woonbuurten. Verkeersveiligheid hangt zeker niet alleen samen met de hoeveelheid autoverkeer in woonbuurten, maar is wel een belangrijke randvoorwaarde bij het Duurzaam Veilig kunnen inrichten van straten.

Duurzaam Veilig (DV3 – Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030. Principes voor ontwerp en organisatie van een slachtoffervrij verkeerssysteem) is een visie om de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren. Het is een methode om het aantal verkeersslachtoffers te reduceren door een weg zo in te richten dat vorm, functie en gebruik op elkaar zijn afgestemd. Dit wordt gedaan aan de hand van drie ontwerpprincipes (functionaliteit van wegen, (bio)mechanica en psychologica).

Bij de beoordeling van de verkeersveiligheid in de verschillende alternatieven die in de Omgevingsvisie zijn onderzocht is ook rekening gehouden met de functie van de weg, aanwezigheid van doorgaand verkeer en oversteekbaarheid. Bij alternatief 1 (gebundelde verdichting) worden de woonstraten (zoals de Nijldreef) vrijgespeeld van doorgaand verkeer. Hierdoor heeft de weg geen stroomfunctie meer, maar staat de uitwisseling van modaliteiten centraal. In alternatief 2 verandert er weinig aan de functie van de wegen in Overvecht. Daarom scoort alternatief 1 in het MER hoger op het thema verkeersveiligheid.

We nemen het advies ter harte om bij de verdere stedenbouwkundige uitwerking van de Omgevingsvisie dieper op het thema verkeersveiligheid in te gaan.

Kwaliteit OV

De Commissie mer uit haar zorgen over de dienstverlening voor reizigers bij de buurtgerichte OV diensten in alternatief 1. Bovendien is het niet helder in hoeverre reizigers vanuit verschillende buurten in Overvecht meer afhankelijk worden van een overstap.

In alternatief 1 wordt ingezet op een HOV-verbinding via de centrale as van de wijk (Carnegiedreef). Door middel van ‘superhaltes’ aan de Carnegiedreef zal deze HOV-verbinding toegankelijk zijn voor tussenliggende locaties. Dit wordt gerealiseerd door middel van fietsenstallingen en aanvullend buurtgericht openbaar vervoer Buurtgericht openbaar vervoer zorgt ervoor dat de centrale HOV-as, station Overvecht of het winkelcentrum goed bereikbaar is voor iedereen binnen de subwijken van Overvecht. Het doel hierbij is dat een betrouwbaar product wordt aangeboden waarmee mensen snel op hun bestemming zijn. Gelede stadsbussen door de woonstraten van Overvecht worden in dit alternatief geweerd.

Er is dus een grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering, frequentie, etc. worden bepaald door de provincie. Het voorgestelde OV-systeem in de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is daarom samen met de provincie opgesteld. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV-systeem voor. Gemeente Utrecht deelt het advies van de Commissie mer om het gewenste dienstverleningsniveau stevig te borgen in lange termijn afspraken en garanties. Daarom is door de OV-alliantie een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken.

Vervoerswijzekeuze in relatie tot parkeerbeleid

De Commissie mer stelt de vraag of een (in beide alternatieven zelfde) sturend parkeerbeleid in alternatief 2 niet tot dezelfde of een sterkere modal shift kan leiden in vergelijking met alternatief 1.

Bij het opstellen van de alternatieven is bewust gekeken naar de mate van parkeerbeleid in relatie met de kwaliteit van de overige vervoerwijzen. In Overvecht komt er in de toekomst in elk geval enige vorm van parkeerregulering, dit is al door de raad vastgesteld.
Bij alternatief 1 is er sprake van een strikter parkeerbeleid dan bij alternatief 2. Om dit te kunnen doen zorgen we voor extra kwaliteit bij de andere vervoerswijzen. Er is sprake van uitstekende loop- en fietsvoorzieningen. Daarnaast wordt er een hoogwaardig OV-product (HOV) aangeboden door het hart van de wijk (Carnegiedreef, Zamenhofdreef). Bewoners krijgen hiermee snelle en frequente verbindingen met de belangrijkste bestemmingen (winkelcentrum, Utrecht Centraal). Hiermee is het OV een reëel alternatief voor de auto, en is gekozen voor extra sturend parkeerbeleid.

Ook bij alternatief 2 is er sprake van parkeerbeleid, maar minder sturend dan in alternatief 1. Indien hier ook voor dezelfde mate van sturing zou zijn gekozen als in alternatief 1 is het denkbaar dat dit tot een sterkere modal split kan leiden. Er is echter bewust voor dit onderscheid gekozen. Om extra sturend parkeerbeleid toe te kunnen passen is een hoogwaardige OV-voorziening nodig. Dit is in alternatief 2 niet het geval, omdat wordt voortgeborduurd op het bestaande lijnennet. Dit houdt in dat er geen HOV-lijn aan het OV netwerk van Overvecht wordt toegevoegd, maar dat alle lijnbussen door de woonstraten gaan. Hiermee is het product langzamer dan een gestrekte HOV-lijn. Daarmee is enige vorm van parkeerbeleid mogelijk omdat de alternatieve vervoerswijzen wel interessanter worden, maar is een strikter beleid zoals in alternatief 1 niet mogelijk conform het beleid van de gemeente.

4.5 Geluid

Ten aanzien van geluid heeft in eerste instantie een beoordeling plaatsgevonden onder het wettelijk kader van de Wet geluidhinder. Per 1 januari 2024 is de wetgeving ten aanzien van geluid opgenomen onder het wettelijk stelsel van de Omgevingswet. Omdat sprake is van een beleidsrijke aanpassing van het wettelijk kader voor geluid, is de geluidssituatie opnieuw afgewogen. Daarbij is nieuwe data ten aanzien van geluidsbelastingen beschikbaar gesteld door de Gemeente Utrecht. Op basis van deze nieuwe inzichten is het hoofdstuk geluid geactualiseerd.

4.5.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel 4.1 is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema geluid.

Beleidskader	Toelichting
Europees	
EU-richtlijnen geluid	Verplichting voor bronbeheerders voor opstellen geluidsbelastingskaart en actieplan geluid.
Nationaal	
Wet geluidhinder Vanaf 1 januari 2024: Omgevingswet	Het wettelijk kader rond geluid is per 1 januari 2024 vastgelegd onder het wettelijk stelsel van de Omgevingswet. In het Bestluit kwaliteit leefomgeving zijn standaardwaarden en grenswaarden vastgelegd voor nieuwe of te wijzigen situaties. Voor nieuwe woningen langs gemeentelijke wegen geldt een standaardwaarde van 53 dB. Wanneer de geluidsbelasting hoger is dan deze standaardwaarde, dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden afgewogen. Wanneer maatregelen niet kunnen worden getroffen of onvoldoende effect sorteren, kan het bevoegd gezag een hogere waarde dan de standaardwaarde toestaan. Daarbij geldt in beginsel een grenswaarde van 70 dB. Bij de aanpassing van bestaande (gemeentelijke) wegen mag de geluidsbelasting in beginsel niet toenemen ten opzichte van de huidige geluidssituatie. Wanneer sprake is van een toename van de geluidsbelasting, dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden afgewogen. - Vervolg op blz 48 -

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	(vervolg)
Wet geluidhinder Vanaf 1 januari 2024: Omgevingswet	Een plan kan leiden tot 'indirecte planeffecten'. Hiervan is sprake wanneer de toekomstige geluidsbelasting als gevolg van de plannen met 1,5 dB of meer toeneemt ten opzichte van de toekomstige referentiesituatie (zonder die plannen). Ook in geval van indirecte planeffecten dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden afgewogen. Voorliggende analyse betreft geen formele toetsing aan de geluidscriteria onder de Omgevingswet. In een laten planstadium zal formeel akoestisch onderzoek plaats moeten vinden.
Gemeentelijk	
Beleidsnota Geluid en Trillingen	De gemeente Utrecht kent een Beleidsnota Geluid en Trillingen. Daarin is de missie: "Wij staan en gaan voor het verbeteren van geluidskwaliteit en voorkomen van trillinghinder. Wij richten ons hiermee op een gezonde en leefbare bestaande en nieuwe stad." De belangrijkste regels in het geluidsbeleid betreffen: • nieuw te bestemmen woningen beschikken over een: - geluidsluwe gevel; - rustige buitenruimte; - akoestisch goede woningindeling; • behoud van goed akoestisch woon- en leefklimaat in rustige woonwijken bij bestemmen van nieuwe woningen en bedrijven in elkaars nabijheid.

Toetsingskader geluid

In onderstaande tabel 4.2 is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Indicatoren	Beschrijving toetsingskader
Thema: Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	
++	Veel wegvakken met significante afname geluidsbelasting
+	Meerdere wegvakken met significante afname geluidsbelasting
0	Geen/enkele wegvakken met significante toename/afname geluidsbelasting
-	Meerdere wegvakken met significante toename geluidsbelasting
- -	Veel wegvakken met significante toename geluidsbelasting
Thema: Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van wegen ligt	
++	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van wegen < 10%
+	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van wegen 10 - 20%
0	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van wegen 20 - 30%
-	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van wegen 30 - 40%
- -	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van wegen > 40%

Indicatoren	Beschrijving toetsingskader (vervolg)
Thema: Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	
++	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van het spoor < 10%
+	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van het spoor 10 - 20%
0	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van het spoor 20 - 30%
-	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van het spoor 30 - 40%
- -	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van het spoor > 40%
Thema: Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	
++	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van industrie < 10%
+	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van industrie 10 - 20%
0	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van industrie 20 - 30%
-	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van industrie 30 - 40%
- -	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van industrie > 40%
Thema: Beschouwing van gecumuleerd geluid	
++	Samenloop van bovenstaande geluidsbronsoorten
+	Samenloop van bovenstaande geluidsbronsoorten
0	Samenloop van bovenstaande geluidsbronsoorten
-	Samenloop van bovenstaande geluidsbronsoorten
- -	Samenloop van bovenstaande geluidsbronsoorten

In voorliggende analyse zijn geen specifieke geluidsberekeningen uitgevoerd. Op basis van de te verwachten verandering in verkeersbewegingen is bepaald in hoeverre significante veranderingen van de geluidsbelasting kunnen worden verwacht.
Een verandering van de geluidsbelasting van 2 dB of meer is daarbij als significante, waarneembare verandering beschouwd. Veranderingen van 1 dB zijn niet waarneembaar voor het menselijk oor en daarmee niet significant. Van een verandering van 2 dB is sprake wanneer het verkeer met circa 40% toeneemt (bij gelijkblijvende verkeersverdelingen en een ongewijzigde omgeving).

Op basis van de verkeersmodelgegevens zijn diverse wegvakken gekozen waarop sprake is van veranderingen in verkeersbewegingen. Daarbij is enerzijds gekeken naar de grotere wegen rond Overvecht alsmede de belangrijkste wegenstructuur binnen de wijk.
Er is een vergelijking gemaakt van de toekomstige planvarianten ten opzichte van de toekomstige autonome situatie (zonder de plannen voor Overvecht).
Onderstaande figuur geeft de locatie van de beschouwde wegvakken weer.



Figuur 4.5 Beschouwde wegvakken voor analyse geluidhinder wegverkeer

Voor de betreffende wegvakken is op basis van de verandering in verkeersintensiteiten bepaald in hoeverre een significante verandering van de geluidsbelasting verwacht kan worden. Daarbij is de relatie gelegd met de huidige geluidsbelastingen op woningen in Overvecht. Deze geluidsbelastingen zijn aangeleverd door de gemeente Utrecht. De geluidsbelastingen zijn berekend op basis van de meet- en rekenmethode uit de Omgevingsregeling.

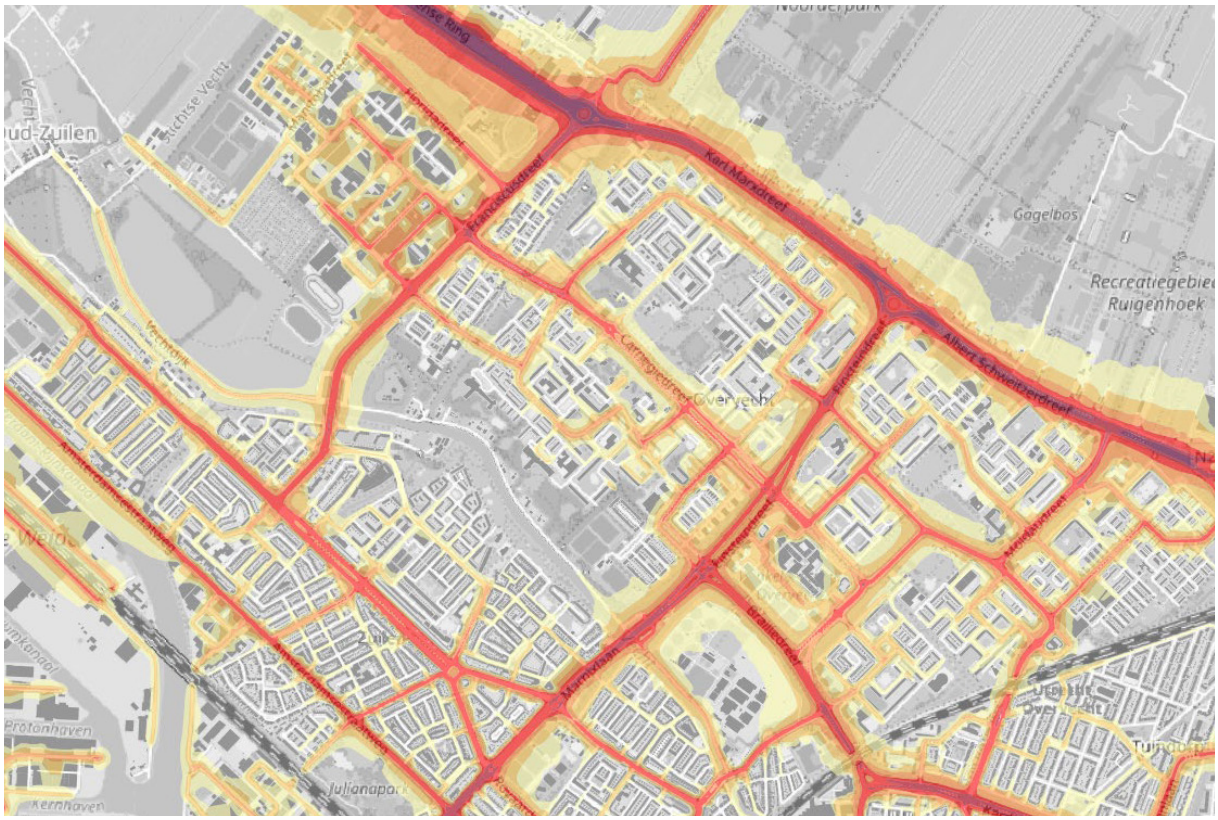
Omdat geen project-specifieke geluidsberekeningen uitgevoerd zijn, is een beoordeling gegeven op basis van de te verwachten wegen met een significante verandering van de geluidsbelasting. Tevens zijn de woningbouwlocaties beoordeeld ten opzichte van de ligging van de geluidsbronnen wegverkeer, railverkeer en industrie. De samenloop van deze geluidsbronnen is beoordeeld onder de gecumuleerde geluidsbelasting. Omdat sprake is van de realisatie van nieuwe woningen, zal in beginsel altijd sprake zijn van een toename van geluidsbelaste woningen. Wanneer het aantal woningen op hoogbelaste locaties beperkt blijft, is dit als positief beoordeeld. Wanneer het aantal woningen op hoogbelaste locaties hoger ligt, is een negatieve score toegekend.

4.5.2 Omschrijving referentiesituatie

Huidige situatie

Geluidssituatie wegverkeer

De geluidsbelastingen voor de huidige situatie zijn aangeleverd door de Gemeente Utrecht. Onderstaande figuur geeft de situatie voor wegverkeersgeluid weer.



Figuur 4.6 Geluidsbelasting wegverkeer huidige situatie – aangeleverd door Gemeente Utrecht

Geluidssituatie railverkeer

In het zuidoostelijke deel van Overvecht is sprake van woningen die binnen de geluidscontouren van het spoor liggen. De situatie is zichtbaar in onderstaande figuur.



Figuur 4.7 Geluidsbelasting railverkeer huidige situatie – aangeleverd door Gemeente Utrecht

De geluidscontour van het spoor strekt zich langs het gehele tracé uit. Met name nabij het station Utrecht Overvecht strekken de geluidscontouren verder het gebied in. Hier liggen meerdere woningen in de zone van 60 dB tot 65 dB.

Geluidssituatie industrie

Binnen Overvecht bevinden zich twee ‘gezoneerde industrieterreinen’: de rioolwater-zuiveringsinstallatie Utrecht (RWZI) en de Hulpwarmtecentrale Overvecht (HWC) van Eneco. Dit zijn bedrijven die vallen onder onderdeel D van Bijlage I van het Besluit omgevingsrecht (Bor) waarmee zij zijn als zogeheten ‘grote lawaaimaker’. Conform de regels van de Wet geluidhinder is er daarom rondom deze terreinen een zone vastgelegd.

In het noordwesten van de wijk ligt Bedrijvengebied Overvecht. Op dit bedrijventerrein zijn veel bedrijven aanwezig die zich richten op handel (onder meer autobedrijven). Dit zijn bedrijven met een lage milieucategorie. Over het geheel kan worden gesteld dat zich op het bedrijventerrein weinig bedrijven bevinden met een hoge milieucategorie. Bedrijven met een milieucategorie van 3.2 of 3.1 liggen respectievelijk op 100 meter en 50 meter van woningbouw af. Daarnaast bevinden zich op het bedrijventerrein geen grote lawaaimakers. Om die reden is het bedrijventerrein niet geluidgezoneerd.

In bestemmingsplan Overvecht-Noordelijke stadsrand (onherroepelijk vastgesteld op 5 november 2012) is opgenomen dat zorg wordt gedragen voor een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen en worden de bedrijven niet in hun functioneren belemmerd.

Gecumuleerd geluid
Naast het beschouwen van de verschillende geluidsbronsoorten is tevens de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Dit is de samenloop van het wegverkeersgeluid, railverkeersgeluid en industriegeluid. Afhankelijk van de sterkte van de geluidsbronsoort en de afstand tot de bron zal een bepaalde geluidsbronsoort in mindere of meerdere bepalend zijn voor de gecumuleerde geluidsbelasting.

Autonome ontwikkeling

Geluidssituatie wegverkeer
Ook voor de toekomstige autonome situatie heeft de Gemeente Utrecht geluidsbelastingen aangeleverd. De geluidscontouren zijn in onderstaande figuur weergegeven.



Figuur 4.8 Geluidsbelasting wegverkeer autonome situatie – aangeleverd door Gemeente Utrecht

Over het algemeen liggen de geluidscontouren iets verder van de weg ten opzichte van de huidige situatie. Dat wil zeggen dat de geluidsbelasting in de autonome situatie toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. Dit is het gevolg van de groei van het aantal verkeersbewegingen naar de toekomst.

Geluidssituatie railverkeer

Ook voor de toekomstige autonome situatie heeft de Gemeente Utrecht geluidsbelastingen voor railverkeersgeluid aangeleverd. De geluidscontouren zijn in onderstaande figuur weergegeven.



Figuur 4.9 Geluidsbelasting railverkeer autonome situatie – aangeleverd door Gemeente Utrecht

De geluidssituatie langs spoorwegen is in Nederland vastgelegd in het geluidsregister van ProRail. De geluidssituatie wordt jaarlijks gemonitord op vaste punten langs het spoor: geluidsproductieplafonds. Wanneer sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer, dient ProRail de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te overwegen. Daarmee is eventuele (autonome) groei van de geluidsbelasting aan banden gelegd en kan deze niet zondermeer toenemen ten opzichte van de vergunde situatie. Bij eventuele wijzigingen aan het spoor dient akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden en zal bij toenames van de geluidsbelasting eveneens een afweging van geluidsreducerende maatregelen plaatsvinden.

Geluidssituatie industrie

In de autonome ontwikkeling worden geen woningen gebouwd in of om Bedrijvengebied Overvecht en de gezoneerde industrieterreinen rioolwaterzuiveringsinstallatie Utrecht en hulpwarmtecentrale Overvecht van Eneco, die geluidscontouren hebben. De geluidhinder van industrie neemt in de autonome ontwikkeling dan in beginsel ook niet toe.

Gecumuleerd geluid

Op basis van de toename van het verkeer in de autonome ontwikkeling is te verwachten dat in de gecumuleerde geluidsbelasting eveneens toeneemt naar de toekomst.

4.5.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten van geluid zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 4.3 beoordeling geluid voor alternatief 1 en 2

Indicatoren	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 1
Geluidssituatie langs wegen	Waarneembare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	0
Geluidssituatie nieuwe woningen wegverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van wegen ligt	- -	- -
Geluidssituatie nieuwe woningen railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	+	++
Geluidssituatie nieuwe woningen industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	- -	- -
Gecumuleerd geluid nieuwe woningen	Beschouwing van gecumuleerd geluid	- -	- -

Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

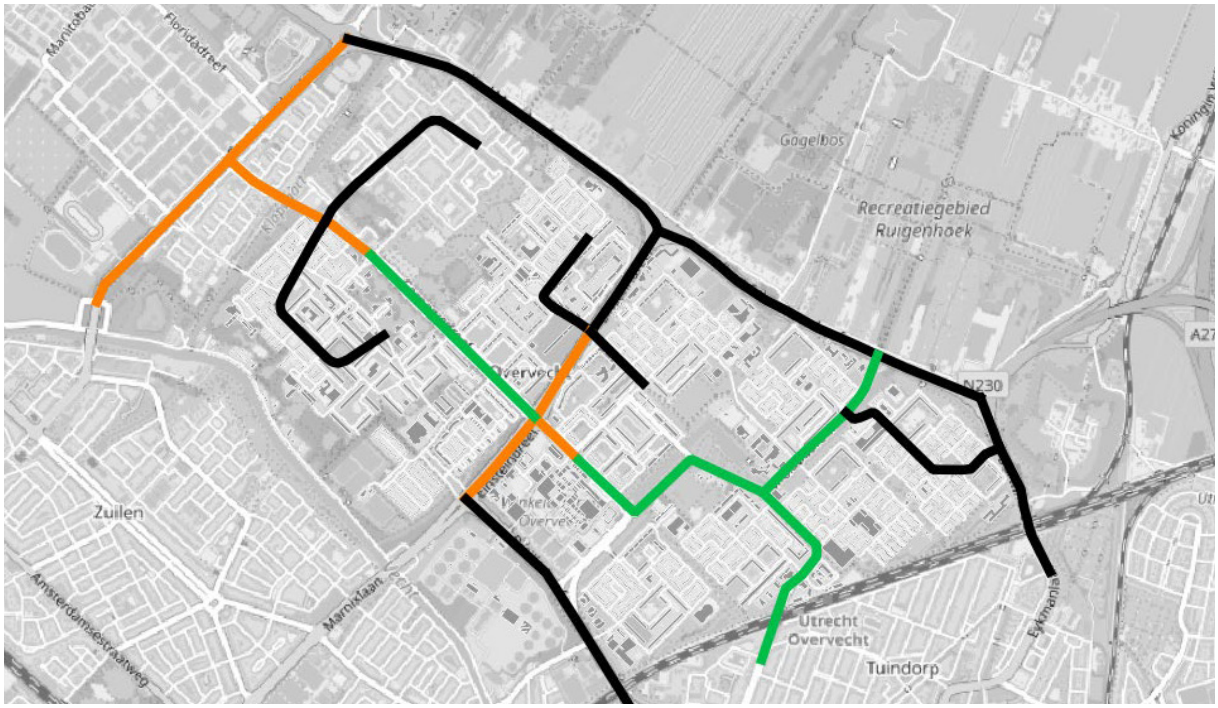
Geluidssituatie langs wegen

De te verwachten verkeersintensiteiten zijn voor de referentiesituatie en alternatief 1 samengevat in onderstaande tabel. De intensiteiten betreffen werkdaggemiddelde etmaalcijfers op basis van verkeersmodelberekeningen, afgerond op honderdtallen.

Wegvak	Intensiteit referentie-situatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)	Verschil intensiteit (%)	Verschil geluids-belasting (dB)
1. Franciscusdreef	12.500	18.600	49	+1,7
2. Franciscusdreef	22.600	32.800	45	+1,6
3. Karl Marxdreef	69.300	77.100	11	+0,5
4. Albert Schweitzerdreef	81.000	89.000	10	+0,4
5. Rio Brancodreef	9.600	15.700	64	+2,1
6. Japuradreef	800	1.000	25	+1,0

Wegvak (vervolg)	**Intensiteit referentie-situatie (mvt/etm)**	**Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)**	**Verschil intensiteit (%)**	**Verschil geluids-belasting (dB)**
7. Tigrisdreef	4.800	5.200	8	+0,3
8. Zambesidreef	6.500	5.300	-18	-0,9
9. Oranjerivierdreef	12.500	15.100	21	+0,8
10. Carnegiedreef	6.100	OV	OV	< -10
11. Einsteindreef	26.400	32.200	22	+0,9
12. Einsteindreef	12.800	27.900	118	+3,4
13. Einsteindreef	16.200	26.400	63	+2,1
14. Humberdreef	7.000	6.200	-11	-0,5
15. Zamenhofdreef	5.000	11.700	134	+3,7
16. Moezeldreef	6.000	2.400	-60	-4,0
17. Moldaudreef	11.500	4.900	-57	-3,7
18. Wolgadreef	9.900	7.800	-21	-1,0
19. Darwindreef	14.200	19.100	35	+1,3
20. Brailledreef	15.200	18.600	22	+0,9

Uit de vergelijking tussen de intensiteiten in alternatief 1 ten opzichte van de referentie-situatie valt op te maken dat langs diverse wegen sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting, als gevolg van de plannen. De situatie is te zien in onderstaande figuur.



Figuur 4.10 Toename geluidsbelasting als gevolg van toename wegverkeer in alternatief 1

Uit de figuur valt op te maken dat de wegen, waarlangs een significante toename van de geluidsbelasting verwacht wordt, zich rond een tweetal locaties binnen Overvecht concentreren. Aan de noordwestzijde van Overvecht worden significante toenames verwacht langs de Franciscusdreef (wegvak 1 en 2) en de Rio Brancodreef (wegvak 5). Langs deze wegen is reeds sprake van relatief hoge geluidsbelastingen (geluidsklasse 60-65 dB) op de eerstelijns bebouwing.
Ook langs de Einsteindreef (wegvak 11 en 12) en de aansluitende inprikker Zamenhofdreef (wegvak 15) worden significante toenames van de geluidsbelasting verwacht, als gevolg van grote toenames van het aantal verkeersbewegingen. Langs deze weg is eveneens reeds sprake van relatief hoge geluidsbelastingen (geluidsklasse 60-65 dB) op de eerstelijns bebouwing.

Langs de route Moldaudreef (wegvak 17) – Moezeldreef (wegvak 16) is sprake van relatief grote afnames van de verkeersintensiteiten, waarmee sprake is van significante afnames van de geluidsbelasting. Ook langs de Carnegiedreef (wegvak 10) is een grote afname van de geluidsbelasting te verwachten, omdat in de plansituatie nog alleen sprake is van OV-bewegingen.

Omdat sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting voor wegen waarlangs reeds sprake is van relatief hoge geluidsbelasting, wordt alternatief 1 voor wat betreft geluid als negatief (-) beoordeeld.

Geluidssituatie nieuwe woningen wegverkeer
In alternatief 1 worden op diverse locaties binnen Overvecht nieuwe woningen gerealiseerd. De Franciscusdreef en Einsteindreef zijn de wegen met de hoogste geluidsbelasting binnen het gebied. In het gebied tussen de Franciscusdreef en de Einsteindreef zijn circa 950 nieuwe woningen beoogd. Ten zuidoosten van de Einsteindreef zijn circa 3.450 nieuwe woningen beoogd. Daarmee wordt meer dan de helft van de nieuwe woningen gerealiseerd op door wegverkeersgeluid hoogbelaste locaties. Daarom wordt de geluidssituatie voor de nieuwe woningen ten gevolge van het wegverkeer als zeer negatief (- -) beoordeeld.

Benadrukt wordt dat de geluidsbelasting op de nieuwe woningen in een later planstadium dient te worden getoetst aan de geluidscriteria uit het Besluit kwaliteit leefomgeving.
In beginsel mag de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de gemeentelijke wegen daarbij niet hoger zijn dan de standaardwaarde van 53 dB. Wanneer sprake is van overschrijdingen van de standaardwaarde, dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden afgewogen.

Geluidssituatie nieuwe woningen railverkeer
Voor nieuwe woningen geldt voor railverkeersgeluid een standaardwaarde van 55 dB. De 55 dB-contour ten gevolge van het railverkeer ligt ter hoogte van Overvecht op (ten hoogste) circa 250 meter van het spoor. De spoorlijn loopt langs de zuidoostzijde van het plangebied. Binnen het invloedsgebied van de spoorlijn zijn, bij een totale toename van 7.000 woningen in Overvecht, circa 1.000 woningen voorzien in alternatief 1. Daarmee ligt ongeveer 14% van de woningen binnen het invloedgebied van het spoor. Dit is een relatief beperkt aantal. De situatie is als positief (+) beoordeeld. Voor de realisatie van nieuwe woningen binnen de geluidszone van het spoor dient in een later planstadium akoestisch onderzoek plaats te vinden waarin de situatie wordt getoetst aan de geluidscriteria uit het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Geluidssituatie nieuwe woningen industrie
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is te lezen dat sprake is van drie potentiële bronnen van industriële geluidhinder: de RWZI, de HWC en Bedrijvengebied Overvecht. In de huidige situatie en autonome ontwikkeling zijn er geen conflicten, deels omdat bebouwing niet in de buurt van de geluidsbronnen liggen om significante geluidshinder te ervaren als gevolg van deze bronnen.

Onder de Omgevingsvisie worden in dit alternatief woningen toegevoegd nabij deze potentiële bronnen van industriële geluidhinder. Hierbij wordt voor de HWC gekeken naar de bouwopgave in Overvecht Centrum. In alternatief 1 betreft dit het onderstaande aantal woningen.

Tabel 4.5 Nieuwe woningen in alternatief 1 in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidshinder

Potentiële bron industriële geluidshinder	Toe te voegen woningen alternatief 1
Rioolwaterzuiveringsinstallatie	350
Hulpwarmtecentrale (Overvecht Centrum)	2.600
Bedrijvengebied Overvecht	1.300
Totaal	**4.250**

De hoeveelheid woningen die in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidhinder komen te liggen is daarmee fors en flink hoger dan in alternatief 2. Hierbij moet worden opgemerkt dat lang niet alle woningen direct binnen de hindercontouren worden gerealiseerd – dit is echter niet vast te stellen, omdat de indeling van de bouwstempels van de Omgevingsvisie niet bekend is. In het kader van deze kwalitatieve beschouwing wordt echter beargumenteerd dat naar verwachting sprake is van een zeer negatief effect in alternatief 1 (- -).

Gecumuleerd geluid nieuwe woningen
Voor het beoordelen van de gecumuleerde geluidsbelasting komen de beoordelingen van de afzonderlijke geluidsbronsoorten samen. De plannen zorgen voor een verandering van het aantal verkeersbewegingen op de wegen in de omgeving. Daarmee zijn de plannen met name van invloed op het wegverkeersgeluid en zullen deze effecten ook doorwegen in de gecumuleerde geluidsbelasting. Afhankelijk van de hoogte van de diverse geluids-bronnen zal het effect in meer of mindere mate waarneembaar zijn.
Per geluidsbronsoort is de situatie beoordeeld op basis van de beoogde locaties van nieuwe woningen ten opzichte van de geluidsbronnen. Daar waar sprake is van een hoge geluidsbelasting ten gevolge van een bepaalde bron, zal ook de gecumuleerde geluids-belasting relatief hoog zijn. Met name op door wegverkeersgeluid en industriegeluid hoogbelaste locaties worden nieuwe woningen gerealiseerd. Daarom is de woningbouw in alternatief 1 ten aanzien van de gecumuleerde geluidsbelasting als zeer negatief (- -) beoordeeld.

Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

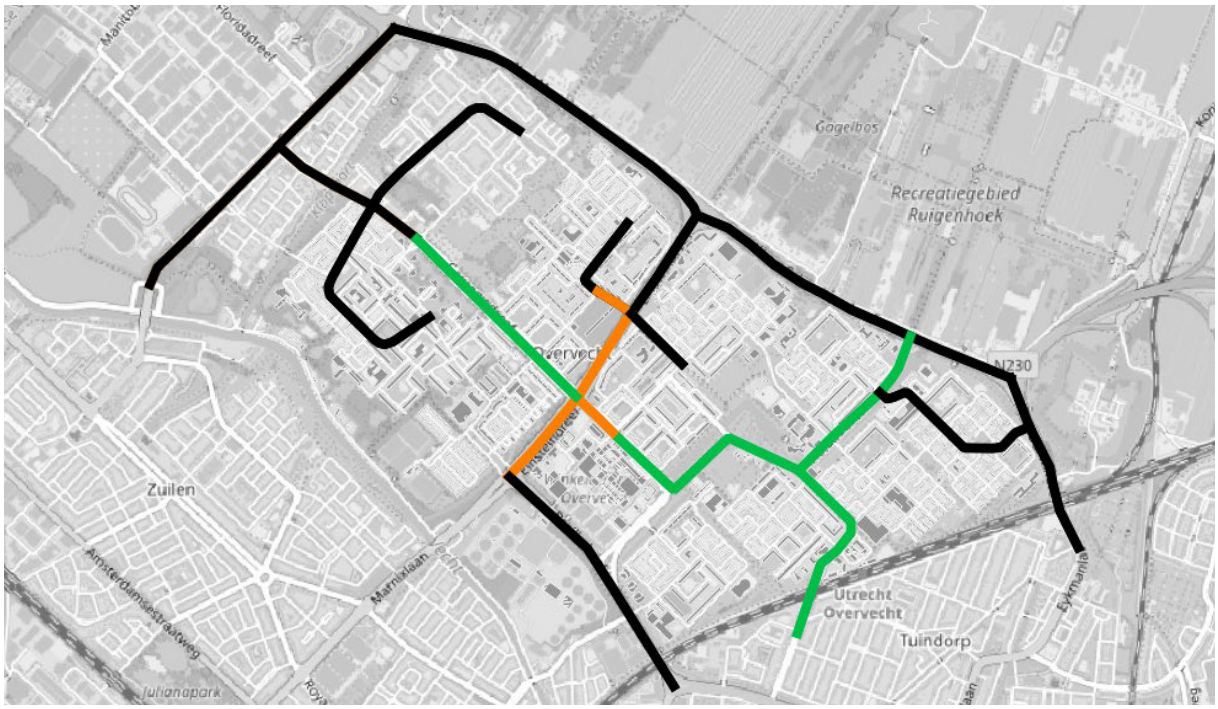
Geluidssituatie langs wegen

De te verwachten verkeersintensiteiten zijn voor de referentiesituatie en alternatief 2 samengevat in onderstaande tabel. De intensiteiten betreffen werkdaggemiddelde etmaalcijfers op basis van verkeersmodelberekeningen, afgerond op honderdtallen.

Tabel 4.6 Verkeersintensiteit alternatief 2

Wegvak (vervolg)	**Intensiteit referentie-situatie (mvt/etm)**	**Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)**	**Verschil intensiteit (%)**	**Verschil geluids-belasting (dB)**
1. Franciscusdreef	12.500	15.100	21	+0,8
2. Franciscusdreef	22.600	29.700	31	+1,2
3. Karl Marxdreef	69.300	73.900	7	+0,3
4. Albert Schweitzerdreef	81.000	88.100	9	+0,4
5. Rio Brancodreef	9.600	11.300	18	+0,7
6. Japuradreef	800	600	-25	-1,2
7. Tigrisdreef	4.800	4.200	-13	-0,6
8. Zambesidreef	6.500	8.900	37	+1,4
9. Oranjerivierdreef	12.500	19.000	52	+1,8
10. Carnegiedreef	6.100	OV	OV	< -10
11. Einsteindreef	26.400	31.400	19	+0,8
12. Einsteindreef	12.800	22.800	78	+2,5
13. Einsteindreef	16.200	26.100	61	+2,1
14. Humberdreef	7.000	7.700	10	+0,4
15. Zamenhofdreef	5.000	8.400	68	+2,3
16. Moezeldreef	6.000	3.000	-50	-3,0
17. Moldaudreef	11.500	6.800	-41	-2,3
18. Wolgadreef	9.900	11.100	12	+0,5
19. Darwindreef	14.200	16.500	16	+0,7
20. Brailledreef	15.200	18.900	24	+0,9

Uit de vergelijking tussen de intensiteiten in alternatief 2 ten opzichte van de referentiesituatie valt op te maken dat langs diverse wegen sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting, als gevolg van de plannen. De situatie is samengevat in onderstaande figuur.



Figuur 4.11 Toename geluidsbelasting als gevolg van toename wegverkeer in alternatief 2

Uit de figuur blijkt dat met name langs de Einsteindreef (wegvak 11 en 12) en de aansluitende inprikkers Oranjerivierdreef (wegvak 9), en Zamenhofdreef (wegvak 15) significante toenames van de geluidsbelasting worden verwacht, als gevolg van grote toenames van het aantal verkeersbewegingen. Langs deze wegen is reeds sprake van relatief hoge geluidsbelastingen (geluidsklasse 60-65 dB) op de eerstelijns bebouwing. Langs de route Moldaudreef (wegvak 17) – Moezeldreef (wegvak 16) is sprake van relatief grote afnames van de verkeersintensiteiten, waarmee sprake is van significante afnames van de geluidsbelasting. Ook langs de Carnegiedreef (wegvak 10) is een grote afname van de geluidsbelasting te verwachten, omdat in de plansituatie alleen nog sprake is van OV-bewegingen.

Wanneer de geluidssituatie in alternatief 2 vergeleken wordt met alternatief 1, valt op dat de voor planalternatief 2 geconstateerde significante veranderingen grotendeels overeenkomen met planalternatief 1. Een belangrijk verschil is dat aan de noordwestzijde van Overvecht (omgeving Franciscusdreef) geen significante toenames van de geluidsbelasting verwacht worden, waar dat in alternatief 1 wel het geval is. Dit is het gevolg van ruim 3.000 verkeersbewegingen meer in alternatief 1. Hiermee kan worden gesteld dat vanuit het oogpunt voor geluid alternatief 2 gunstiger scoort ten opzichte van alternatief 1.

Hoewel sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting voor wegen waarlangs reeds sprake is van relatief hoge geluidsbelasting, is er binnen Overvecht langs diverse wegvakken sprake van significante afnames van de geluidsbelasting.
Daarom wordt alternatief 2 voor wat betreft geluid als neutraal (0) beoordeeld.

Geluidssituatie nieuwe woningen wegverkeer
In alternatief 2 worden op diverse locaties binnen Overvecht nieuwe woningen gerealiseerd. De Franciscusdreef en Einsteindreef zijn de wegen met de hoogste geluidsbelasting binnen het gebied. In het gebied tussen de Franciscusdreef en de Einsteindreef zijn circa 1.800 nieuwe woningen beoogd. Ten zuidoosten van de Einsteindreef zijn circa 2.600 nieuwe woningen beoogd. Daarmee wordt meer dan de helft van de nieuwe woningen gerealiseerd op door wegverkeersgeluid hoogbelaste locaties. Daarom wordt de geluidssituatie voor de nieuwe woningen ten gevolge van het wegverkeer als zeer negatief (- -) beoordeeld.

Benadrukt wordt dat de geluidsbelasting op de nieuwe woningen in een later planstadium dient te worden getoetst aan de geluidscriteria uit het Besluit kwaliteit leefomgeving. In beginsel mag de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de gemeentelijke wegen daarbij niet hoger zijn dan de standaardwaarde van 53 dB. Wanneer sprake is van overschrijdingen van de standaardwaarde, dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden afgewogen.

Geluidssituatie nieuwe woningen railverkeer
Voor nieuwe woningen geldt voor railverkeersgeluid een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. De 55 dB-contour ten gevolge van het railverkeer ligt ter hoogte van Overvecht op (ten hoogste) circa 250 meter van het spoor. De spoorlijn loopt langs de zuidoostzijde van het plangebied. Binnen het invloedsgebied van de spoorlijn zijn, bij een totale toename van 7.000 woningen in Overvecht, circa 400 woningen voorzien in alternatief 2. Daarmee ligt ongeveer 6% van de woningen binnen het invloedgebied van het spoor. Dit wordt beoordeeld als een beperkt aantal en daarmee zeer positief beoordeeld. Voor de realisatie van nieuwe woningen binnen de geluidszone van het spoor dient in een later planstadium akoestisch onderzoek plaats te vinden waarin de situatie wordt getoetst aan de normen uit de vigerende wetgeving.

Geluidssituatie nieuwe woningen industrie
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is te lezen dat sprake is van drie potentiële bronnen van industriële geluidhinder: de RWZI, de HWC en Bedrijvengebied Overvecht.
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling zijn er geen conflicten, deels omdat bebouwing niet in de buurt van de geluidsbronnen liggen om significante geluidshinder te ervaren als gevolg van deze bronnen.

Onder de Omgevingsvisie worden in dit alternatief woningen toegevoegd nabij deze potentiële bronnen van industriële geluidhinder. Hierbij wordt voor de HWC gekeken naar de bouwopgave in Overvecht Centrum. In alternatief 2 betreft dit het onderstaande aantal woningen.

Tabel 4.7 Nieuwe woningen in alternatief 2 in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidshinder

Potentiële bron industriële geluidshinder	Toe te voegen woningen alternatief 2
Rioolwaterzuiveringsinstallatie	0
Hulpwarmtecentrale (Overvecht Centrum)	2.300
Bedrijvengebied Overvecht	1.000
Totaal	**3.300**

De hoeveelheid woningen die in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidhinder komen te liggen is daarmee fors, echter een stuk lager dan in alternatief 1. Ook hier moet worden opgemerkt dat lang niet alle woningen direct binnen de hindercontouren worden gerealiseerd. In het kader van deze kwalitatieve beschouwing wordt echter beargumenteerd ook voor alternatief 2 naar verwachting sprake is van een zeer negatief effect (- -).

Gecumuleerd geluid nieuwe woningen
Voor het beoordelen van de gecumuleerde geluidsbelasting komen de beoordelingen van de afzonderlijke geluidsbronsoorten samen. De plannen zorgen voor een verandering van het aantal verkeersbewegingen op de wegen in de omgeving. Daarmee zijn de plannen met name van invloed op het wegverkeersgeluid en zullen deze effecten ook doorwegen in de gecumuleerde geluidsbelasting. Afhankelijk van de hoogte van de diverse geluidsbronnen zal het effect in meer of mindere mate waarneembaar zijn.

Per geluidsbronsoort is de situatie beoordeeld op basis van de beoogde locaties van nieuwe woningen ten opzichte van de geluidsbronnen. Daar waar sprake is van een hoge geluidsbelasting ten gevolge van een bepaalde bron, zal ook de gecumuleerde geluidsbelasting relatief hoog zijn. Met name op door wegverkeersgeluid en industriegeluid hoogbelaste locaties worden nieuwe woningen gerealiseerd. Daarom is de woningbouw in alternatief 2 ten aanzien van de gecumuleerde geluidsbelasting als zeer negatief (- -) beoordeeld.

4.5.4 Mitigerende maatregelen

In beide planalternatieven is naar verwachting sprake van significante toenames van de geluidsbelastingen. Daarom dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden afgewogen. Ook voor de realisatie van nieuwe woningen zal de toepassing van geluidsreducerende maatregelen nader moeten worden onderzocht. Naar verwachting zal de geluidsbelasting op de nieuwe woningen hoger liggen dan de standaardwaarden voor wegverkeers-, railverkeers- en industriegeluid uit het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Bij het treffen van maatregelen wordt doorgaans de volgende volgorde van prioriteit aangehouden:

1. Bronmaatregelen, zoals verkeers- en wegdekmaatregelen
2. Overdrachtsmaatregelen, zoals het vergroten van de afstand tussen de woning en de weg, schermen en wallen
3. Ontvangermaatregelen, zoals toepassing van gevelwering of 'dove gevels'; dit zijn gevels zonder te openen delen die grenzen aan een geluidgevoelige ruimte

Bronmaatregelen

Bij bronmaatregelen kan in dit kader met name worden gedacht aan het toepassen van een geluidsreducerend wegdek. Ten opzichte van een standaard asfaltverharding kan met 'stil asfalt' de geluidsbelasting met circa 2 dB tot 3 dB worden teruggebracht. Daarmee kunnen de geluidstoenames mogelijk worden gecompenseerd. Wanneer er op wegen reeds stil asfalt toegepast is, kan echter geen extra geluidsreductie meer worden behaald.
Ook is een geluidsreducerend wegdek niet altijd inpasbaar op kruispuntvlakken en rotondes. Door wringingskrachten van optrekkend en afremmend verkeer wordt het relatief zwakkere geluidsreducerend asfalt sneller kapotgereden. In de praktijk kan het effect daarmee minder groot of nihil zijn.

Een andere bronmaatregel is het verlagen van de maximumsnelheid. De aandachtspunten ten aanzien van geluid zijn met name geconstateerd langs de grotere wegen binnen Overvecht (omgeving Franciscusdreef en omgeving Einsteindreef). Op deze wegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. Langs deze wegen zijn geen snelheidsverlagingen beoogd. Het terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u zorgt theoretisch voor een afname van de geluidsbelasting van circa 5 dB. In de praktijk kan dit effect echter tegenvallen doordat zonder het treffen van verkeersmaatregelen verkeer deels harder rijdt dan de toegestane 30 km/u. Voor het beter afdwingen van de maximumsnelheid kunnen verkeersremmende maatregelen worden getroffen. Doorgaans worden op 30 km/u-wegen elementenverhardingen toegepast. Dit zorgt juist weer voor meer geluid waardoor per saldo het positieve effect van een snelheidsverlaging te niet wordt gedaan door extra geluid als gevolg van meer geluid door het toepassen van een elementenverharding.
Ook kunnen verkeersremmende elementen zoals wegversmallingen en drempels zorgen voor meer optrekkend en afremmend verkeer. Hoewel effecten hiervan niet altijd zijn terug te zien in de absolute hoogte van de geluidsbelasting, kan dit negatieve gevolgen hebben voor de beleving van geluid langs de weg. Ondanks de genoemde kanttekeningen is het te overwegen de maximumsnelheid te verlagen als mitigerende maatregel voor de geluidsbelasting. Ook het toepassen van stille elementenverharding of streetprint kan als mitigerende maatregelen worden overwogen, in plaats van een wegdekverharding van elementen in keperverband (en bij 30 km/h).

Overdrachtsmaatregelen
Bij overdrachtsmaatregelen moet gedacht worden aan het toepassen van geluidswallen of geluidsschermen. Dergelijke elementen zijn niet altijd inpasbaar in een stedelijke omgeving, vanwege bezwaren van onder meer stedenbouwkundige, verkeerskundige of praktische aard. Bovendien is langs diverse wegen sprake van hoogbouw. Om ook op hogere bouwlagen een geluidsreductie te bereiken, zijn vaak hoge constructies nodig.

Ontvangermaatregelen
Wanneer bron- of overdrachtsmaatregelen niet kunnen worden toegepast, of onvoldoende effect sorteren moet gedacht worden aan overdrachtsmaatregelen. Dit kan gaan om het vergroten van het geluidsisolerend vermogen van gevels en beglazing, of afschermende constructies aan de gevels van woningen.

4.6 Luchtkwaliteit

In deze paragraaf is een verduidelijking opgenomen bij de effectbeoordeling van luchtkwaliteit in het MER Omgevingsvisie Overvecht.

In de beoordeling van het aspect luchtkwaliteit is de relatie gelegd met de beschikbare concentraties uit de monitoringstool van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK). Onder de huidige situatie en de autonome ontwikkeling is ingegaan op deze concentraties. Daarmee is de relatie gelegd met de geldende normen en WHO-advies-waarden (Schone Lucht Akkoord). Voor de beschouwde planvarianten zijn geen specifieke luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd.

Op basis van die verandering van het aantal verkeersbewegingen is bepaald in hoeverre langs wegen significante veranderingen van de concentraties verwacht moeten worden. Daarbij is sprake van een andere beoordeling ten opzichte van de indicator verkeer (voorbeeld: een toename van 500 mvt/etm kan vanuit het oogpunt verkeer significant zijn, maar leidt vanuit het oogpunt luchtkwaliteit in beginsel niet tot een significant effect).

Een verandering van de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide van 1,2 µg/m³ is als significante concentratieverandering beschouwd. Dit sluit aan bij het begrip ‘niet in betekenende mate’. Een toename van de concentratie van 3% van de norm wordt als verandering gezien die ‘niet in betekenende mate’ bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Toenames van meer dan 1,2 µg/m³ worden als ‘in betekenende mate’ gezien. In de analyse is een verandering in werkdaggemiddelde intensiteit van 1.500 mvt/etm als grens gehanteerd voor een verandering waarbij mogelijk sprake is van een concentratie-verandering groter dan 1,2 µg/m³. In de praktijk is de verandering in concentratie sterk afhankelijk van diverse factoren, zoals het aandeel vrachtverkeer, de mate van doorstroming op een weg, de mate van bebouwing langs de weg en de mate van begroeiing langs de weg.

Uit het onderzoek blijkt dat langs diverse wegen een significante toename van de concentraties voor luchtkwaliteit verwacht moeten worden. Hoewel langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, wordt nog altijd ruim aan de normen uit de omgevingswaarden uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (eerder: Wet milieubeheer; normen zijn overgenomen in Bkl) voldaan. Aan de WHO-normen, waaraan

de gemeente Utrecht wil voldoen, wordt niet voldaan. Aangezien sprake is van een significante toename van NO2, PM10 en PM2,5 zijn zowel alternatief 1 als alternatief 2 als negatief (-) beoordeeld.

Uit de concentratiegegevens uit de monitoringstool van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit blijkt dat de concentraties langs wegen in Utrecht zowel in de huidige situatie als de toekomstige (autonome) situatie hoger liggen dan de WHO-advieswaarden uit 2021. Dit is dus een aandachtspunt dat niet direct aan de plannen gerelateerd is. Ook zonder uitvoering van de plannen is sprake van hogere concentraties dan de advieswaarde.

In de rapportage zijn de maximale concentraties opgenomen op basis van de beschikbare gegevens uit het CIMLK. Gevraagd is tevens de minimale concentraties inzichtelijk te maken. De minimale en maximale concentraties zijn opgenomen in navolgende tabel.

Tabel 4.8 Concentraties luchtverontreiniging per zichtjaren 20121 2n 2023

Concentraties luchtverontreiniging	Zichtjaar 2021	Zichtjaar 2023
Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO2)	16 – 33 µg/m³	12 – 20 µg/m³
Jaargemiddelde concentratie fijn stof PM10	17 – 20 µg/m³	15 – 18 µg/m³
Jaargemiddelde concentratie fijn stof PM2,5	9 – 12 µg/m³	7 – 9 µg/m³

4.7 Stikstofdepositie

In haar advies gaat de Commissie voor de mer in op enkele punten rond stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. In deze paragraaf wordt een verduidelijking gegeven op de wijze van effectbeoordeling voor stikstofdepositie.

De sterk negatieve beoordeling van de indicator stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in het MER Omgevingsvisie Overvecht is gebaseerd op huidige wetgeving voor vergunningen, waarbij de grenswaarde op 0,01 mol per hectare per jaar ligt. Ondanks dat de Omgevingsvisie geen vergunningentraject is, geeft de grenswaarde van 0,01 wel een kader. Omdat de toenames van stikstofdepositie van de Omgevingsvisie 0,06 t/m 0,22 zijn wordt dit dus als zeer negatief bestempeld. De Commissie mer stelt dat op basis van totale achtergronddepositie op de Oostelijke Vechtplassen de éxtra stikstofdepositie als gevolg van Omgevingsvisie Overvecht relatief klein is. Dat is juist, maar (1) het projecteffect is in relatie tot de totale achtergronddepositie altijd klein en (2) hiermee verdwijnt het boven-staande kader, en wordt de grenswaarde van wat als acceptabele toevoeging van stikstof-depositie kan worden gezien arbitrair.

Uitgangspunt voor de effectbeoordeling in het planMER is dat als gevolg van de bouw van woningen (en sloop om ruimte te maken voor nieuwbouw) en de extra verkeersgeneratie die dit als gevolg heeft zorgt voor negatieve effecten. De Commissie mer stelt dat er ook moet worden gekeken naar maatregelen vanuit de Omgevingsvisie die bijdragen aan vermindering van stikstofuitstoot en hoe die maatregelen doorwerken naar stikstofuitstoot van individuele bewoners. Deze maatregelen (stimuleren OV en fiets) zijn echter al meegenomen in het verkeersmodel dat input is geweest voor de berekeningen van de stikstofdepositie.

Een berekening van de relatieve stikstofdepositie per inwoner is niet gebruikelijk bij ruimtelijke besluiten en bij een MER. Dit past ook niet bij de grenswaarde zoals in de voorgaande alinea beschreven. Daarbij is een dergelijke analyse erg ruw en zal leiden tot een globale inschatting van de toe- of afnames van stikstofdepositie, met een grote foutmarge. Dit geeft geen aanvullende informatie voor de besluitvorming over de Omgevingsvisie. Daarom is voor deze aanvulling op het MER geen berekening uitgevoerd van de relatieve toe- of afname van stikstofdepositie per inwoner.

4.8 Gezondheid

Ten aanzien van het thema gezondheid beschouwt de Commissie mer dat de beoordeling die is samengesteld uit drie indicatoren, namelijk sport en bewegen, groen in de wijk en sociale cohesie op een vrij beperkte manier is gebeurd. Ter verduidelijking willen wij aangeven dat er in het MER bewust voor is gekozen om de andere thema's zoals hittestress, luchtkwaliteit en geluid niet nogmaals bij het hoofdstuk gezondheid te laten terugkomen om dubbeltellingen te voorkomen.
Als toch gekeken wordt vanuit een breder perspectief, dan valt op dat alternatief 1 meer woningen worden gebouwd op enkele plekken met geluidsoverlast en mindere luchtkwaliteit. De verdichting op de Einsteindreef, waar wordt gebouwd in de bestaande hoofdgroenstructuur, heeft naar verwachting een negatief effect in het kader van geluid en luchtkwaliteit. Daarnaast is de hoeveelheid woningen die in de nabijheid van potentiële bronnen van geluidhinder komen te liggen (waaronder de RWZI, HWC en bedrijvengebied Overvecht) in alternatief 1 flink hoger dan in alternatief 2. Bovendien worden bij alternatief 1 circa 900 nieuwe woningen gerealiseerd binnen de geluidscontouren van het spoorweglawaai tegenover circa 350 woningen bij alternatief 2. Het effect van het verkeersbeleid om het verkeer uit de buurten te weren is meegenomen onder de beoordeling van de geluidssituatie langs wegen. Enerzijds levert dit een positief effect op, maar anderzijds ook een negatief effect door verschuiving van verkeer en toename in verkeer ten gevolge van nieuwe ontwikkelingen. Zoals aangegeven in de paragraaf geluid zullen geluidsreducerende maatregelen moeten worden afgewogen. Ook voor de realisatie van nieuwe woningen nabij bestaande geluidsbronnen zal in beide planalternatieven de toepassing van geluidsreducerende maatregelen moeten worden afgewogen om geluidsoverlast te verminderen.

Voor wat betreft de andere facetten voor een gezonde stedelijke leefomgeving, zoals tabaksverkoop, voedselomgeving en binnenmilieu, vinden wij deze niet binnen de scope van een Omgevingsvisie vallen. Deze aspecten gaan over meer dan alleen de fysieke leefomgeving waarop een Omgevingsvisie en bijbehorend MER zich op richten. Daarom zijn deze laatste aspecten ook niet opgenomen in de beoordeling van het MER.

4.9 Circulariteit

De Commissie mer merkt op dat in de onderbouwing van deze beoordeling de suggestie wordt gewekt dat met de hoeveelheid sloop Overvecht meer circulair wordt, omdat er dan meer materialen hergebruikt kunnen worden. Hieronder volgt een toelichting bij deze beoordeling.

Van een volledig circulaire samenleving of circulaire economie is sprake als geen nieuwe grondstoffen meer nodig zijn. Dat gaat over slopen en bouwen van gebouwen, maar ook over afval, voedsel, water en energie. De Omgevingsvisie gaat in op de gewenste fysieke leefomgeving van Overvecht in 2040 en beschrijft daarom welke keuzes gemaakt worden over slopen en bouwen van woningen, over water en energie, maar gaat niet over afval en voedsel. Het MER geeft een beoordeling in het MER van verschillende thema's en indicatoren die te maken hebben met circulariteit. Dit zijn naast hergebruik bestaand materiaal, ook indicatoren over water, aandeel duurzame energie, totaal energieverbruik)en ook CO2-uitstoot.
Specifiek voor de indicator gebruik bestaand materiaal wordt bij beide onderzochte alternatieven in het MER en ook in de Omgevingsvisie Overvecht uitgegaan van sloop van gebouwen. De sloop van deze woningen kan negatieve effecten met zich meebrengen in het kader van bijvoorbeeld CO2-uitstoot, maar biedt wel een kans voor het hergebruiken van materialen voor nieuwe bebouwing. Ook het vergroenen van de openbare ruimte kan ervoor zorgen dat verhardingen, in de vorm van tegels, stenen, asfalt, enzovoorts, beschikbaar komen om opnieuw toe te passen. In de Omgevingsvisie wordt benoemd dat de gemeente tracht terughoudend te zijn met het slopen van gebouwen. De gemeente kan hiervoor gebruiken van haar eigen 'Utrechtse leidraad bij sloop of renovatie'.
Door nieuwbouw aanpasbaar en flexibel in gebruik te maken hoeft op langere termijn minder gesloopt te worden. Door het vrijkomen van herbruikbaar materiaal en door nieuwe gebouwen flexibel in gebruik te maken treedt naar verwachting een positief effect op voor het gebruik van bestaand materiaal ten opzichte van de referentiesituatie (+). Voor CO2-uitstoot wordt echter een negatief effect (- -) verwacht bij de twee onderzoeksalternatieven en de Omgevingsvisie.

Verder zal het lastig zijn om de ambitie te halen voor Overvecht van 100% circulair in 2050. In de Omgevingsvisie wordt wel het volgende benoemd: "We zijn terughoudend met het slopen van gebouwen en kiezen voor materialen en ontwerpen die zo min mogelijk belastend zijn voor het milieu." Maar er worden geen aanvullende maatregelen beschreven naast het bestaande beleid van gemeente Utrecht rond circulariteit. De uiteindelijke sloop en bouw in Overvecht zal door verschillende projectontwikkelaars, woningcorporaties en anderen worden uitgevoerd. De gemeente Utrecht is ondertekenaar en ambassadeur van Het Nieuwe Normaal waarmee opdrachtgevers en opdrachtnemers afspraken kunnen maken over circulaire prestaties. De gemeente kan de prestatieniveaus van Het Nieuwe Normaal gebruiken hiervoor. Deze prestatieniveaus worden in de tijd aangescherpt richting een circulaire economie in 2050. Aangezien er veel materiaal nodig is om de ontwikkeling te realiseren zal het een grote uitdaging zijn voor de ontwikkelaars en eigenaren om deze ambities te behalen.

4.10 Eindtabel milieueffecten op basis van aanvullende milieu-informatie

Op basis van het advies van de Commissie mer is voor enkele milieuthema's een verduidelijking opgenomen of een aanvulling op de milieu-informatie uit het MER Omgevingsvisie Overvecht. Op enkele indicatoren van het thema natuur zorgt dit voor een wijziging in de effectbeoordeling.

De aanvulling op referentiesituatie en de effectbeoordeling voor het thema natuur zorgt voor beschermde soorten en biodiversiteit een aanpassing van de beoordeling.
Bij beschermde soorten wordt alternatief 1 neutraal tot licht negatief (0/-) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie en alternatief 2 neutraal (0) beoordeeld. Daarnaast volgt een aanpassing op de beoordeling van biodiversiteit. Ervan uitgaande dat de referentiesituatie al slechter wordt dan de huidige situatie door autonome afname van de biodiversiteit, wordt verwacht dat de alternatieven 1 en 2 beide zorgen voor een positief effect (+) voor de biodiversiteit. Het verschil tussen beide alternatieven (met name gericht op de wijze van verdichting en de hoeveelheid extra groen) is te klein om op basis van het hier gehanteerde toetsingskader onderscheidend te zijn voor alle biodiversiteit in heel Overvecht. Derhalve blijft de beoordeling voor beschermde gebieden voor beide alternatieven staan.

Ten aanzien van geluid heeft de nieuwe data op basis van het wettelijk kader van de Omgevingswet geleid tot een aangepaste effectbeschrijving en -beoordeling. Dit is meegenomen in de effectentabel (tabel 7.1).
Voor het thema cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit is een aanvulling op de referentiesituatie en de effectbeschrijving gedaan, maar blijft de beoordeling hetzelfde zoals in het MER Omgevingsvisie Overvecht. Voor de thema's verkeer, stikstofdepositie, luchtkwaliteit, gezondheid en circulariteit is in desbetreffende paragrafen een verduidelijking opgenomen op de methode of wijze van effectbeoordeling. Ook voor deze thema's blijft de effectbeoordeling hetzelfde als in het MER Omgevingsvisie Overvecht is beschreven.

Indicatoren	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 1
Thema: Verkeer			
Verkeersafwikkeling	Verschuiving van autoverkeer	+	-
Kruispunten	Doorstroming op kruispuntniveau	-	-
Wijze van verplaatsing	De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	+	+
Routes fiets en voetganger	Kwaliteit van langzaam verkeerroutes	+	+
Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid	+	-
Thema: Geluid			
Geluidssituatie langs wegen	Waarneembare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	0
Geluidssituatie nieuwe woningen wegverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluid-contouren van wegverkeer ligt	- -	- -
Geluidssituatie nieuwe woningen railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluid-contouren van het spoor ligt	+	+ +
Geluidssituatie nieuwe woningen industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluid-contouren van industrie ligt	- -	- -
Gecumuleerd geluid nieuwe woningen	Beschouwing van gecumuleerd geluid	- -	- -
Thema: Luchtkwaliteit			
Luchtkwaliteit	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	-

Indicatoren	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 1
Thema: Natuur en biodiversiteit			
Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	0/-	0
Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	0	0
Beschermde gebieden	Depositie van stikstof in mol/ hectare /jaar op stikstof gevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	- -	- -
Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	+	+
Thema: Gezondheid			
Sport en bewegen	Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	+	+ +
Groen in het gebied	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	+	+
Sociale cohesie	Aanwezigheid van maat-schappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	+	+ +
Thema: Bodem en water			
Bodemkwaliteit	Aanwezigheid van bodemverontreinigingen	+	+ +
Ondergronds ruimtegebruik	Intensiviteit gebruik ondergrond	-	-
Grondwater	Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	0	0
Waterkwaliteit	Impact bebouwing op waterkwaliteit	+	+
Waterkwantiteit	Impact bebouwing op waterkwantiteit	+	+
Waterveiligheid	Overstromingsrisico	0	0

Indicatoren	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 1
Thema: Klimaatadaptatie			
Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	0	0
Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	+	+
Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	+	+
Thema: Omgevingsveiligheid			
Omgevings-veiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	-	-
Thema: Archeologie en cultuurhistorie			
Archeologie	Behoud archeologische waarden	-	-
Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	0	0
Thema: Ruimtelijke kwaliteit			
Belevingswaarde	Structuur	0	-
Belevingswaarde	Identiteit	+	+
Belevingswaarde	Herkenbaarheid	0	0
Gebruikswaarde	Samenhang	+	0
Gebruikswaarde	Diversiteit aan functies en aanbod	++	+
Gebruikswaarde	Bruikbaarheid	+	+

Indicatoren	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 1
Thema: Energie			
Energietransitie	Aandeel duurzame energie	+	+
Energietransitie	Totaal energieverbruik	-	-
Thema: Circulariteit			
Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	+	+
Thema: CO2-uitstoot			
CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	- -	- -
CO2-uitstoot	Sloop- en bouwwerkzaamheden	- -	- -
CO2-uitstoot	Openbaar vervoer	+	+
CO2-uitstoot	Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	+ +	+
CO2-uitstoot	Verduurzamen woningen	+	+

4.11 Reflectie op Omgevingsvisie

Gevoeligheidsanalyse omgevingsvisie

De twee alternatieven (gebundelde verdichting en gespreide verdichting) zijn gekozen om de uitersten van milieueffecten in beeld te brengen en had niet tot doel om één van de twee alternatieven te kiezen.

Om een beeld te krijgen van de effecten van de ontwerp-omgevingsvisie is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Hierbij is op hoofdlijnen gekeken naar het verschil in effecten tussen onderzoeksalternatief 1 en de ontwerp-omgevingsvisie. De conclusies van deze gevoeligheidsanalyse zijn opgenomen in hoofdstuk 10 van het MER. Hierin is geconcludeerd dat voor alle thema's behalve natuur de effecten van de omgevingsvisie op hoofdlijnen overeen komen met de effecten van onderzoeksalternatief 1. Voor natuur werd de ontwerp-omgevingsvisie minder negatief beoordeeld dan alternatief 2, omdat er in de omgevingsvisie duidelijker wordt aangegeven waar bepaalde groentypologieën worden verwacht.

Effecten wijzigingen in omgevingsvisie naar aanleiding van zienswijzen

De definitieve omgevingsvisie is op een aantal punten aangepast ten opzichte van de ontwerp-omgevingsvisie. Voor het MER zijn dit de mogelijk relevante wijzigingen:

- De knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is.
- De groenberekening is aangepast.

Effectverwachting wijziging type verkeersmaatregelen

Deze paragraaf beschrijft wat de verwachte effecten op de uitkomsten kunnen zijn als de harde knips uit de ontwerp-Omgevingsvisie vervangen worden door twee soorten ingrepen, te weten:

1. Herinrichting van Station t/m Carnegiedreef van de autovrije centrale as (alleen openbaar vervoer, fiets en voetganger);
2. Aanvullende maatregelen in de buurten (noodzaak, type en locatie) later te bepalen.

Verkeerskundig is hierbij aangegeven dat dit een beperkte concessie doet aan (de snelheid van) de mobiliteitstransitie. Immers het autogebruik binnen de wijk blijft voor korte verplaatsing (eerst) mogelijk. Daarmee zal deze aanpassing ten opzichte van de eerdere varianten naar verwachting dicht(er) bij de autonome (referentie) situatie zitten. Immers er zal enerzijds minder verdringend effect zijn en anderzijds is er natuurlijk wel een beperkte toename van verkeer als gevolg van het toevoegen van nieuw programma.

De effecten met betrekking tot railverkeer en industrie zullen door aangepaste verkeersmaatregelen niet beïnvloed worden. Voor zowel de geluidsituatie van nieuwe woningen wegverkeer als gecumuleerd geluid nieuwe woningen wordt geen significante verandering verwacht en zeker geen onderscheid tussen alternatief 1 en 2.

Het enige effect dat mogelijk gaat wijzigen is het effect Geluidsituatie langs wegen. Immers door de knips minder hard en of gefaseerd in te voeren zal het positieve effect van de ingrepen minder zijn dan van de hardere knips, maar ook zal het verdringend effect beperkter zijn. Daarom zal het verkeersbeeld en de geluidseffecten voor beide alternatieven naar verwachting op de meeste beschouwde wegen dicht(er) bij de autonome situatie komen te liggen dan met de hardere knips. Het is hierdoor dat de scores voor beide varianten nog steeds rond “0” zullen bedragen op dit onderdeel. Verder zal het daarmee de totale beoordeling niet wezenlijk beïnvloeden.

Verduidelijken groenberekeningen
De groenberekeningen zijn verduidelijkt zodat de gegevens in de omgevingsvisie inzicht bieden in de groenberekeningen

Vergelijking groenberekeningen omgevingsvisie met het MER

In het MER wordt beschreven dat in alternatief 1 2,17 ha groenblauwe routes kunnen worden toegevoegd, terwijl in alternatief 2 6,05 ha groenblauwe routes toegevoegd kunnen worden. Daarnaast staat in het MER dat er bij alternatief 1 14,25 ha en bij alternatief 2 13,68 ha buurt- en wijkgroen toegevoegd kan worden. De varianten zijn conceptueel en bewust vrij extreem getekend om de hoeken van het speelveld te verkennen.

Het verschil in groenblauwe routes:
Het grootste verschil in oppervlakte ontstaat doordat in alternatief 2 de bebouwing langs de NRU wordt verwijderd en de kavels worden vergroend, om het landschap maximaal de stad in te trekken. In alternatief 1 wordt daarnaast alleen de Carnegiedreef versmald en vergroend. In alternatief 2 worden naast de Carnegriedreef ook de Einsteindreef en de Brailledreef versmald en vergroend.

In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht kiezen we voor het sterk vergroenen van de kavels langs de NRU, zonder functies te verplaatsen ten gunste van groen. De wijkwegen worden smaller, groener en beter oversteekbaar. De Carnegiedreef transformeert deels in een autovrije parkstrook.

Het verschil in wijk en buurtgroen/parken:
Bij wijk en buurtgroen gaat alternatief 1 van iets meer groen uit dan alternatief 2 maar zijn de verschillen over het totaal gezien niet onderscheidend. Wel zit er verschil in de achterliggende uitgangspunten.

In beide alternatieven vindt verdichting binnen de buurten plaats.

- **Alternatief 1** concentreert verdichting langs de HOV-as en het stationsgebied. Dit maakt het mogelijk om het landschappelijke netwerk door te trekken in de buurten. Het groen waaiert landschappelijk door de buurten en zijn er vloeiende overgangen tussen de verschillende groentypologieën. De buurten zijn in alternatief 1 over het algemeen groter dan in alternatief 2.
- In **alternatief 2**, waarbij verdichting over de hele wijk is verspreid, is er veel meer contrast tussen compacte buurten met harde randen en het omliggende groen. Hier wordt het groen tussen de buurten vrijgespeeld (deels door bestaande bebouwing op te heffen en door vergroening). In alternatief 2 is daarnaast meer groen mogelijk door het vergroten van het Vechtzoompark door vergroenen/opheffen van verharding en bebouwing langs het Zandpad.

De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht lijkt meer op alternatief 1 dan op alternatief 2. We maken meer verschil in vergroening per type buurt waardoor een genuanceerder beeld ontstaat. Ook wordt in de beleidsnota uitgegaan van het opheffen van straatparkeerplaatsen en het verplaatsen van straatparkeerplaatsen naar gebouwde voorzieningen. Dit levert een veel sterkere vergroening op van de buurten (19 ha inclusief de stadsparken)

Conclusie:
In alternatief 2 is dus meer groen mogelijk door het extreem vergroenen langs de NRU, het Vechtzoompark en tussen de buurten. De beleidsnota kiest voor terughoudendheid met sloop en stelt daarom geen grootschalige verwijdering van bebouwing voor langs de NRU. Alternatief 1 biedt meer groen verweven door de wijk door stedelijke verdichting te concentreren op specifieke plekken.

5. Monitoring en vervolgproces

5.1 Inleiding

De monitoring van milieueffecten binnen de omgevingsvisie Overvecht is gericht op het kunnen evalueren van de impact van geplande ruimtelijke ontwikkelingen op het milieu. Dit proces helpt bij het waarborgen dat de doelen van de omgevingsvisie in balans blijven met het behoud van een gezonde leefomgeving. Door middel van meetbare indicatoren worden (milieu)aspecten in de gaten gehouden. Het doel is om afwijkingen vroegtijdig te signaleren en bij te sturen, zodat de ontwikkeling van Overvecht duurzaam en milieu-vriendelijk verloopt.

5.2 Monitoring en indicatoren

De doelstellingen van de Omgevingsvisie worden tijdens de uitvoeringsfase gevolgd met al beschikbare monitoringsinstrumenten en indicatoren. We onderscheiden daarbij de volgende fases. Afhankelijk van de eerder genoemde factoren kunnen de genoemde jaartallen en fase per ontwikkeling nog wijzigen.

1. Nu (tot circa 2030): deze ontwikkelingen zijn al gestart of kunnen op korte termijn starten.
2. Straks (t/m circa 2035): eerdere ontwikkelingen zijn randvoorwaardelijk om hiermee te kunnen starten.
3. Later (t/m circa 2040): voor deze ontwikkelingen zijn meerdere andere ontwikkelingen randvoorwaardelijk.
4. Na 2040: geen onderdeel van omgevingsvisie, wel nu al rekening mee houden.

Na iedere fase rapporteren we de voortgang van de Omgevingsvisie.

Outcome niveau

Daarbij sluiten we aan bij de monitor Samen voor Overvecht. Samen met bewoners, professionals en ondernemers begon een paar jaar geleden de wijkaanpak ‘Samen voor Overvecht’. Deze wijkaanpak staat voor het werken aan een wijk waar bewoners samen prettig leven. Die aantrekkelijk is voor (nieuwe) bewoners, bezoekers en ondernemers. Een wijk waar iedereen meetelt en mee kan doen. De wijkaanpak betekent onder andere dat we extra geld steken in onderwijs, werk, zorg,veiligheid en de openbare ruimte.

Jaarlijks wordt de voortgang op de vijf ambities en wijkbreed gevolgd en geduid in kennis-kringen. Het gaat daarbij om de volgende 5 ambities (1) Plezierig wonen in een meer gemengde wijk, (2) Perspectief voor de jeugd versterken, (3) Veilige buurten, (4) Zorg en ondersteuning dichtbij en op maat en (5) Meedoen en Ondernemen. De Omgevingsvisie Overvecht wil iets doen voor een van de doelen van de wijkaanpak: plezierig wonen in een meer gemengde wijk. We willen graag dat bewoners het beter krijgen. Dat doen we door te houden wat goed is en te verbeteren wat dat nog niet is. ‘Plezierig wonen’ betekent

bijvoorbeeld dat je een woning kunt vinden die bij je past, dat je kunt verhuizen als je een groter of kleiner huis nodig hebt, en dat je, zodra je de voordeur uitgaat, in een prettige omgeving bent waar je je veilig voelt.

Indicatoren zijn vastgesteld in november 2019 als onderdeel van het actieprogramma Samen voor Overvecht. Veel indicatoren zijn van toepassing op de Omgevingsvisie Overvecht.

Output niveau

Daarbij sluiten we in eerste instantie aan bij het MPR en de monitoring waarin gevolgd wordt of we op koers liggen met de doelen uit de RSU.

Indicatoren

In onderstaande tabel staan alle indicatoren die op te nemen zijn in huidige monitorings-instrumenten. De indicatoren zijn gekozen op basis van doelstelling en strategie.

Benoemde indicatoren geven nooit een-op-een aan of het doel is gehaald of niet.
Het zichtbaar maken van voortgang en de verantwoording hierop gaat breder dan alleen de terugkoppeling op de indicatoren. Het gaat om een combinatie van kwalitatieve en kwantitatieve informatie en dit duiden met partners, professionals en inwoners in de stad. Om zo gezamenlijk zicht te houden op de beweging en bij te sturen wanneer nodig.
maar wel in diversiteit aan beschermde soorten.

Doelstelling	Effectindicatoren	Bron
Thema: Groen en blauw verbeteren en versterken		
Nieuwe parkruimte, Straten verwijderen uit parken	Aantal hectare groen	Stadsbedrijven/Ruimte en bewerking door onderzoek en advies (Utrecht monitor)
Idem	% inwoners dat tevreden is over het groen in de buurt, % inwoners dat tevreden is over het park in de buurt, % inwoners dat tevreden is over de speelgelegenheid	Samen voor Overvecht
Thema: Veilig en verbonden		
Opschalen van het openbaar vervoer (HOV), verbetering verkeersveiligheid, betere verbindingen binnen de wijk en met de rest van de stad voor lopen, fietsen en OV	Iedereen (jong en oud) kan veilig deelnemen aan het verkeer- Vraag: hoe veilig voel je je in het verkeer Vraag: kun je deelnemen zoals je dat wil	Bestaande vragen in inwoners-enquete - 2- jaarlijks
Idem	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	Ongevallenstatistiek - jaarlijks
Idem	Aanwezigheid van maat-schappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	Tellingen

Doelstelling	Effectindicatoren	Bron
Thema: Ruimte voor groei en behoud		
5.000 woningen, 3.000 werkplekken, herinrichting stadsentrees Einsteindreef/Fransiscusdreef/ Carnegiedreef/Zamenhofdreef, gelijkvloerse kruising Einsteindreef/Carnegiedreef, herinrichten openbare ruimte bedrijventerrein	Aantal toegevoegde woningen	CBS/Utrecht in Cijfers (Afd. onderzoek en advies)
Idem	Aantal toegevoegde woningen	PAR/ Onderzoeken advies
Idem	Verdeling segmenten sociale huur, middensegment en duur Verdeling woningen qua oppervlakte	Utrecht in Cijfers (Afd. onderzoek en advies)
Thema: Verschillend en voor iedereen		
Divers woningaanbod, stedelijke ontwikkelling rondom station, toegankelijke banen, koesteren bestaande voorzieningen, toegankelijke banen, versterking sport en speelruimtes, meer ruimte voor veldsport, maatschappelijke voorzieningen	% woningen naar eigendomsverhouding en prijssegment (aandeel sociale huur, sociale huur via particuliere verhuur, midden huur, dure huur, betaalbare koop, en dure koop)	Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG), BghU, RWU, WoON2018, bewerking gemeente Utrecht, Utrecht in Cijfers (Afdelng onderzoek en advies)
Idem	Aantal sociale huurwoningen is minimaal gelijk. Bij nieuwbouw voor ouderen/jongeren is buurtvoorrang ingezet.	Utrecht in Cijfers (Afd. onderzoek en advies) Monitoring prestatieafspraken (afd. wonen)
Idem	Normen per beleidsveld, vaak uitgedrukt in m2	Koersdocument leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen
Thema: Duurzaam en toekomstbestendig		
Duurzaam en toekomstbestendig bouwen, vervangingsopgave riolering, natuurinclusieve bebouwing, duurzame energie en warmte, circulariteit, hittestress	m2 groen, 2m afgekoppeld riool, strekkende meters hemelwaterriool.	Visie water en riolering-GRP (voortgangsprogramma)
Idem	% schaduw op loop- en fietsroutes, % schaduw op loop- en fietsroutes, koele plek van 200m2 op max. 200m afstand van de woning	Visie klimaatadaptatie/Stedelijk Doelenkader
Idem	Natuurinclusieve bebouwing	Salderingsboekhouding SMP, meetnetten voor Urbane sooren (MUS en VleerMUS).

Doelstelling	Effectindicatoren	Bron
Thema: Duurzaam en toekomstbestendig (vervolg)		
Circulair bouwen (Duurzaam en toekomst-bestendig bouwen)	Milieuprestatie Gebouw (MPG). in €MKI / m2 BVO / jaar (wettelijk verplicht bij nieuwbouw en renovatie van woningen en kantoren)	Bbl. Visie Utrecht Circulair 2050 Is gemonitord in Duurzaamheidsverslag 2023
Idem	Materiaalgebonden CO2 uitstoot in kg CO2eq/m2. (Paris Proof Indicator, volgt uit MPG berekening.)	Het Nieuwe Normaal (HNN)
Idem	Duurzaam materiaalgebruik. Massapercentage hergebruikt of hernieuwbaar materiaal.	Coalitieakkoord Visie Utrecht Circulair 2050 Beleidsnota Utrecht Circulair 2030 (vast te stellen Het Nieuwe Normaal (HNN) Stedelijk Doelenkader
Circulaire openbare ruimte	Milieukosten Indicator (MKI). in €MKI / m2 BVO / jaar	Uitvoeringsprogramma MVOI Het Nieuwe Normaal (HNN)
Natuurinclusieve bebouwing	verblijfplaatsen in gebouwen	salderingsboekhouding SMP
Idem	populatiegrote en trend gebouwbewonende soorten.	Meetnetten voor Urbane sooren (MUS en VleerMUS)
Thema: Gezondheid		
Inwoners ademen schonere lucht in en ondervinden minimale geluidshinder.	% Utrechters dat vaak overlast van lawaai ervaart (IE2021: 38%).	
We voorkomen zoveel mogelijk gezondheidsschade als gevolg van hittestress en zon.	% Utrechters dat een zes of hoger geeft voor de mogelijkheid om bij hitte verkoeling in de eigen woning te vinden (GM 2022: 72%).	
Idem	Natuurinclusieve % Utrechters dat een zes of hoger geeft voor demogelijkheid om bij hitte verkoeling in de tuin en/of de buurt te vinden (GM 2022: 71%).	

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl
Projectteam Omgevingsvisie Overvecht

November 2024

Utrecht.nl

productcode xxxx

Gemeente Utrecht

101 Waarden van Overvecht

Participatie Omgevingsvisie Overvecht 2040

Communicatie, proces, opbrengst en verwerking



Inhoud

1. Inleiding 3
2. Proces en communicatie 4
3. Evaluatie participatieproces 9
4. 101 Waarden van Overvecht 14
5. Opbrengst fase 1 46
6. Opbrengst fase 2 60
7. Opbrengst fase 3 80



1. Inleiding

In de omgevingsvisie Overvecht 2025-2040 staan voorstellen voor groen, verkeer, bouwen, wonen, werken, voorzieningen en duurzaamheid in Overvecht. We maken een omgevingsvisie om plekken die we goed vinden te behouden en om plekken die we minder goed vinden te verbeteren. En om ruimte te maken voor opgaven uit de stad. De omgevingsvisie maken we niet alleen, maar samen met de omgeving. Daarmee maken we de omgevingsvisie beter. Afgelopen jaar hebben veel Overvechters meegedacht over de omgevingsvisie.

In dit document staan de 101 waarden van Overvecht voor de omgevingsvisie. We beschrijven hoe we Overvechters hebben betrokken bij het maken van de omgevingsvisie (hoofdstuk 2). In hoofdstuk 3 is een evaluatie van het participatieproces opgenomen. In hoofdstuk 4 staat welke waarden en belangen Overvechters hebben bij de ruimtelijke toekomst van hun wijk. Daarbij laten we zien wat Overvechters vinden van voorgestelde ideeën. En wat we vervolgens met die opbrengst hebben gedaan. We vertellen wat we hadden meegenomen in de ontwerp omgevingsvisie en wat niet, met een uitleg waarom. Daarmee geven we inzicht in hoe we met elkaar een ontwerp omgevingsvisie voor Overvecht hebben gemaakt. In de hoofdstukken 5 t/m 7 zijn de opbrengsten van fase 1-3 samengevat. De zienswijzen die tijdens de inspraakperiode zijn ingediend, de wijzigingen die hierop zijn aangebracht en de antwoorden op de zienswijzen, zijn te lezen in de reactienota.

Met de omgevingsvisie brengen we kansen in beeld maar maken we ook keuzes. Bijvoorbeeld over het behouden van groen en het inpassen van nieuwe woningen en oplossingen voor verkeer. Waar mogelijk nemen we de wensen, waarden en belangen van Overvechters daarin mee. Soms maken we andere keuzes dan wat Overvechters aangeven. We maken dan een afweging waarbij andere waarden en belangen zwaarder wegen. Uiteindelijk besluit de gemeenteraad.



2. Proces en communicatie

Het proces om tot een omgevingsvisie voor Overvecht te komen, bestaat uit 4, of eigenlijk 5, fasen. Dit zijn:
Fase 0 – voorbereiding
Fase 1 – kansen, dilemma's en voorkeuren, waarbij Overvechters aangeven welke kansen en uitdagingen zij zien voor de wijk en wat ze belangrijk vinden voor een omgevingsvisie
Fase 2 – Ontwerp en onderzoek, waarbij Overvechters aangeven welke voorkeuren zij hebben bij verschillende oplossingsrichtingen
Fase 3 – Toetsen en beoordelen, waarbij Overvechters aangeven wat ze goed en minder goed vinden aan de 50-70% versie van de omgevingsvisie
Fase 4 – Inspraak en besluitvorming, waarbij Overvechters een zienswijze kunnen indienen op de ontwerp omgevingsvisie



Dit procesverslag gaat over de fases 1 t/m 4, exclusief de zienswijzen, antwoorden op zienswijzen en wijzigingen in de omgevingsvisie na de zienswijzenperiode. Deze zijn te vinden in de reactienota.

Om zoveel mogelijk Overvechters te betrekken bij het maken van de omgevingsvisie, hebben we veel verschillende participatie en communicatiemiddelen ingezet. Deze zijn samen te vatten in de volgende 3 sporen:

- Gesprekken in de wijk ("bij u")
- Bijeenkomsten in de wijk ("bij ons")
- Online participatie ("online")

Hieronder staat per fase en per spoor (bij u, bij ons, online) hoe de communicatie en participatie heeft plaatsgevonden.

Fase 1

Vertrekpunt voor het maken van de omgevingsvisie is de uitgangspuntennotitie die in mei 2023 is vastgesteld door de gemeenteraad. In deze uitgangspuntennotitie staan de krachten en kansen van de wijk, maar ook de uitdagingen. Daarnaast zijn ambities omschreven en opgaven voor de wijk vanuit de stad, zoals het bouwen van 5.000 woningen en het maken van 3.000 extra werkplekken. Over al deze onderwerpen spraken we Overvechters bij de start van het participatieproces (fase 1).



Om zoveel mogelijk Overvechters te bereiken en uit te nodigen om mee te denken over de omgevingsvisie Overvecht, hebben we de volgende communicatiemiddelen ingezet:

- Wijkbericht naar alle adressen van Overvecht (+/- 18.000 adressen)
- Digitaal wijkbericht naar partners en bewoners vanuit Wijkbureau Overvecht (+/- 540 mailadressen)
- Digitaal wijkbericht naar contactpersonen vanuit omgevingsprogramma (+/- 350 mailadressen)

Spoor ‘bij u’
We zijn de wijk ingegaan en hebben ongeveer 20 diverse Overvechters gesproken over wat zij belangrijk vinden in de wijk, wat er beter kan en wat er volgens hen in de omgevingsvisie moet komen.

Spoor ‘bij ons’
In fase 1 hebben we 3 inloopbijeenkomsten in de wijk georganiseerd:

- 8 mei 2023, 20.00-21.30 uur in buurtcentrum De Dreef, ongeveer 50 bezoekers
- 9 mei 2023, 17.00-18.30 uur in Johannescentrum, ongeveer 40 bezoekers
- 12 mei 2023, 14.00-15.30 uur in Stefanus, ongeveer 35 bezoekers

In totaal ongeveer 125 bezoekers.

Spoor ‘online’
In fase 1 hebben we een online enquête uitgezet van 21 april t/m 31 mei 2023. Deze is 385 keer ingevuld, waarvan 65,5% compleet.

In fase 1 hebben we opgehaald welke kansen en dilemma’s Overvechters zien voor Overvecht in 2040 en wat zij belangrijk vinden voor de wijk. De opbrengst van fase 1 is te vinden onder het hoofdstuk ‘Opbrengst fase 1’.

Fase 2

Mede op basis van wat Overvechters belangrijk vinden, zijn door het projectteam verschillende oplossingsrichtingen bedacht. Vervolgens zijn deze oplossingsrichtingen besproken met Overvechters in fase 2. Eerst hebben we een bijeenkomst voor ‘visiedenkers’ georganiseerd op 1 juni 2023. Er was geen limiet voor het aantal visiedenkers, iedereen mocht meedoen. We hebben op de volgende manieren Overvechters gevraagd om visiedenker te worden:



- Een uitnodiging per e-mail naar contactpersonen van omgevingsvisie Overvecht, inclusief aanvullingen contactgegevens vanuit bijeenkomsten en online enquête (+/- 1200 emailadressen)
- Loting: uitnodiging visiedenkers naar 800 Overvechters. Hiervan hebben 64 mensen zich aangemeld.

Uiteindelijk waren er ongeveer 50 visiedenkers. Drie daarvan maakten gebruik van een door de gemeente aangeboden tolk (één Grieks, twee Arabisch).

Spoor ‘bij u’
Na de bijeenkomst met de visiedenkers, hebben we diverse gesprekken in de wijk gevoerd met bewoners en andere betrokkenen (+/- 120 gesprekken). We hebben een korte pitch gehouden bij de kwartaalbijeenkomst Ondernemers Nieuw Overvecht op 27 juni 2023. Ook zijn we op 30 juni en 3 juli langs bijna alle winkeliers en ondernemers van de kleinere winkelcentra in Overvecht geweest (winkelcentrum Hart van Overvecht, Overkapel, Gagelhof en De Klop). Dit was 2 weken daarvoor via de contactpersonen van de winkelcentra per mail aangekondigd. We hebben 6 ondernemers uitvoerig gesproken. Van veel hebben we het e-mailadres gekregen, zodat zij in hun eigen tijd de online enquête konden invullen. Sommigen hadden het te druk of hadden geen interesse.

Spoor ‘bij ons’
Naast de gesprekken in de wijk hebben we ook nog bijeenkomsten voor specifieke doelgroepen georganiseerd. Op 22 juni 2023 was een bijeenkomst met partners en organisaties uit de wijk, zoals woonconsulenten van woningcorporaties en medewerkers van stichting JOU en DOCK. Ook hebben

we twee inloopspreekuren voor ondernemers van bedrijventerrein Nieuw Overvecht georganiseerd op 4 en 6 juli 2023. Hier kwam slechts één ondernemer op af. Ook hebben we een bijeenkomst voor initiatiefnemers van bouwontwikkelingen in de wijk georganiseerd op 7 juli 2023. Hier waren 8 initiatiefnemers aanwezig.

Spoor ‘online’

In fase 2 hebben we een online enquête uitgezet van 3 t/m 16 juli 2023. Om zoveel mogelijk Overvechters te bereiken hebben we via social media campagne gevoerd. Hieruit blijkt dat xx mensen hebben doorgeklikt naar de online enquête. De online enquête is 569 keer ingevuld, waarvan 44,3% compleet.

In fase 2 hebben we opgehaald wat de Overvechters die we gesproken hebben van de verschillende oplossingsrichtingen vinden, wat ze belangrijk vinden voor de toekomst van de wijk en welke ideeën ze aanvullend op de oplossingsrichtingen hebben. De opbrengst van fase 2 is te vinden onder hoofdstuk ‘opbrengst fase 2’.

Fase 3

Mede op basis van wat Overvechters belangrijk vinden en welke voorkeuren zij hebben voor oplossingsrichtingen, is door het projectteam een 50-70% versie van de omgevingsvisie opgesteld. Op verzoek van Overvechters hebben we voor elke buurt een aparte kaart gemaakt met daarin de voorgestelde ideeën en maatregelen. Deze 50-70% versie inclusief alle buurtkaarten hebben we vervolgens voorgelegd aan Overvechters.



Om zoveel mogelijk Overvechters te bereiken en uit te nodigen om mee te denken hebben we de volgende communicatiemiddelen ingezet:

- Wijkbericht naar alle adressen van Overvecht (+/- 18.000 adressen)
- Digitaal wijkbericht naar partners en bewoners vanuit Wijkbureau Overvecht (+/- 540 mailadressen)
- Digitaal wijkbericht naar contactpersonen omgevingsvisie Overvecht (+/- 700 mailadressen)
- Social media campagne in Overvecht, waarvan xx doorgelinkt naar de online enquête

Spoor ‘bij u’

Ook in fase 3 hebben we diverse gesprekken in de wijk gevoerd met Overvechters. Met vervolggesprekken hebben we ongeveer 40 Overvechters gesproken. Ook hebben we 3 donderdagochtenden met informatiepanelen over de 50-70% versie van de omgevingsvisie in Shoppingcentre Overvecht gestaan (2, 9 en 16 november 2023). Hier hebben we in totaal ongeveer 60 Overvechters gesproken en hebben we daarnaast flyers uitgedeeld met een QR-code en link naar de online enquete. Ook hebben we op 9 november 2023 bij een bijeenkomst van stichting JOU met ongeveer 15 jongeren gesproken over de toekomst van Overvecht. Ook met verschillende belangenverenigingen en organisaties is gesproken, zoals met de Fietsersbond, groenverenigingen, wijkplatform en bewonersplatform, de Werkplaats en ondernemers. Er stond een informatiebijeenkomst op vrijdagmiddag 27 oktober 2023 gepland in de Omar-al-Farouk moskee. Deze is vanwege de omstandigheden in Gaza uiteindelijk niet doorgegaan.

Spoor ‘bij ons’

Naast de gesprekken in de wijk, hebben we ook bijeenkomsten georganiseerd.

- Op 26 oktober 2023 was de tweede visiedenkers bijeenkomst bij locatie Younity, naast Shoppingcentre Overvecht. Hier waren 15 visiedenkers aanwezig, waarvan één gebruik maakte van een tolk (Grieks).
- Op 30 oktober 2023 was een bijeenkomst over bedrijventerrein Nieuw Overvecht en de sportlocaties daarnaast. Deze bijeenkomst was bij Vechtsebanen. Er waren 15 Overvechters aanwezig.
- Op 2 november 2023 was een bijeenkomst over de buurten Neckardreef e.o., Taagdreef, Rubicondreef e.o., Donaudreef, Wolgadreef e.o. en stationsgebied. Deze bijeenkomst was bij locatie Younity. Hier waren ongeveer 35 mensen aanwezig.
- Op 6 november 2023 was een bijeenkomst over de buurten Klopvaartbuurt, Vechtzoom-Noord, Tigrisdreef e.o., en Park de Gagel. Deze bijeenkomst was op locatie Careyn Rosendael. Hier waren ongeveer 60 mensen aanwezig.
- Op 9 november 2023 was een bijeenkomst over de buurten Vechtzoom-Zuid, Zambesidreef e.o., Zamenhofdreef e.o. Deze bijeenkomst was op locatie Younity. Hier waren ongeveer 70 mensen aanwezig.
- Op 13 november 2023 was een vervolgbijeenkomst voor initiatiefnemers van bouwontwikkelingen
- Op 16 november 2023 was een vervolgbijeenkomst met partners en organisaties uit de wijk, zoals woonconsulenten van woningcorporaties en medewerkers van stichting JOU en DOCK.

Spoor ‘online’

In fase 3 hebben we een online enquête uitgezet van 6 t/m 20 november 2023. Om zoveel mogelijk Overvechters te bereiken hebben we via social media campagne gevoerd. De online enquête is 1479 keer ingevuld, waarvan 33,5% compleet.

In fase 3 hebben we opgehaald wat de Overvechters die we gesproken hebben van de 50-70% versie van de omgevingsvisie vinden, wat ze belangrijk vinden voor de toekomst van de wijk en welke ideeën ze aanvullend op 50-70% omgevingsvisie hebben. De opbrengst van fase 3 is te vinden onder hoofdstuk ‘opbrengst fase 3’.

Fase 4



Mede op basis van wat Overvechters belangrijk vinden en de reacties op de 50-70% versie van de omgevingsvisie is een ontwerp omgevingsvisie opgesteld. Op verzoek van Overvechters hebben we voor elke buurt een aparte kaart gemaakt met daarin de voorgestelde ideeën en maatregelen. Deze ontwerp omgevingsvisie (deel A en deel B), en het M.E.R. zijn door het College van B&W vrijgegeven voor inspraak. Overvechters konden hierop een zienswijze indienen.

Om zoveel mogelijk Overvechters te bereiken en uit te informeren over de ontwerp omgevingsvisie hebben we de volgende communicatiemiddelen ingezet:

- Wijkbericht naar alle adressen van Overvecht (+/- 18.000 adressen), inclusief een verwijzing in Engels en Arabisch naar vertaalde wijkberichten. Per buurt was de betreffende buurtkaart met de belangrijkste keuzes in de ontwerp omgevingsvisie bijgevoegd.
- Digitaal wijkbericht naar partners en bewoners vanuit Wijkbureau Overvecht (+/- 540 mailadressen)
- Digitaal wijkbericht naar contactpersonen omgevingsvisie Overvecht (+/- 700 mailadressen)
- Social media campagne in Overvecht

- Flyeren bij Omar-al-Farouk moskee, Shoppingcentre Overvecht (2 ochtenden) en ondernemers van de kleinere winkelcentra in de wijk.

Spoor ‘bij u’
Fase 4 stond in het teken van de ter inzage legging van de ontwerp omgevingsvisie. De participatie was daarmee in fase 3 afgerond. In fase 4 hebben we nog wel vijf aanvullende (groeps)gesprekken gevoerd in de wijk om extra te informeren over de ontwerp omgevingsvisie en om vragen en zorgen hierover te beantwoorden.

Spoor ‘bij ons’
Ten behoeve van de ter inzage periode van de ontwerp omgevingsvisie, hebben we 3 inloopbijeenkomsten in de wijk georganiseerd:

- Op 22 april 2024 bij locatie Vechtsebanen. Hier waren ongeveer xx bezoekers aanwezig.
- Op 23 april 2024 bij locatie Younity, naast Shoppingcentre Overvecht. Hier waren ongeveer xx bezoekers aanwezig.
- Op 25 april 2024 bij locatie Johannescentrum, Moezeldreef 400. Hier waren ongeveer xx bezoekers aanwezig.

Spoor ‘online’

In fase 4 hebben we alle documenten van de ontwerp omgevingsvisie beschikbaar gesteld op de Denk Mee pagina. Hier was ook een film te zien met een samenvatting van de ontwerp omgevingsvisie, ondertiteld in Nederlands, Engels en Arabisch.

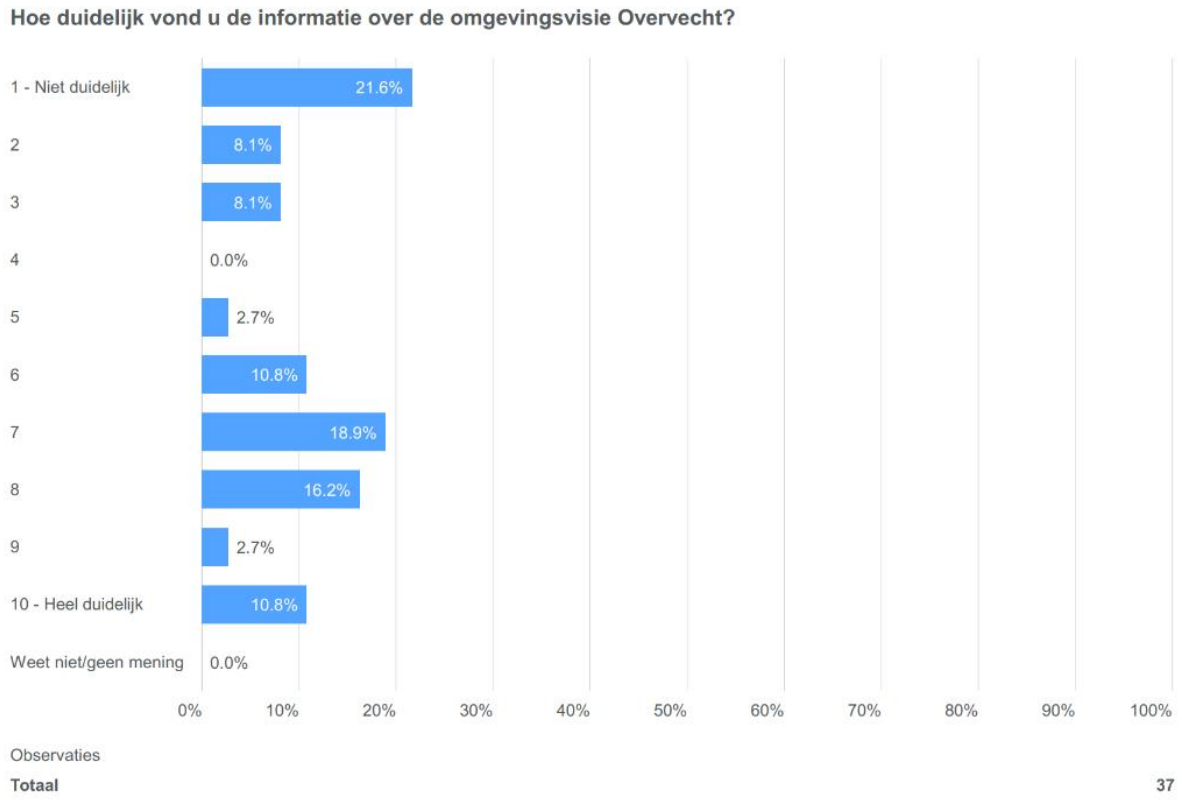
In fase 4 konden Overvechters een zienswijze indienden op de ontwerp omgevingsvisie. Deze zienswijzen, de antwoorden daarop en de wijzigingen in de omgevingvisie ten opzichte van de ontwerp omgevingsvisie zijn te vinden in de reactienota.

3. Evaluatie participatieproces

Voor het maken van de omgevingsvisie hebben we geprobeerd zoveel mogelijk Overvechters te betrekken. Dit is aan bepaalde kaders gebonden, zoals beschikbare tijd, geld, mensen en middelen. Binnen die kaders denken we voldoende Overvechters te hebben gesproken om in beeld te hebben wat Overvechters belangrijk vinden en wat ze van bepaalde ideeën vinden. Met name de laatste bijeenkomsten (totaal ongeveer 200 bezoekers) en de laatste online enquête (bijna 1500 keer ingevuld) hebben een relatief hoge betrokkenheid. Toch kunnen er altijd dingen beter. Om te leren van het participatieproces van de omgevingsvisie Overvecht, hebben we deze uitgebreid geëvalueerd. Dit hebben we gedaan met het projectteam, via een online enquête met betrokken Overvechters, met het Wijkplatform Overvecht en Bewonersplatform Overvecht en met een aantal losse gesprekken met deelnemers. Ook zijn er 95 deelzienswijzen ingediend over het participatieproces. Dit heeft de volgende inzichten opgeleverd.

Samenvatting online enquête

Online evaluatie participatieproces Omgevingsvisie Overvecht – mei 2024
48 ingevulde enquetes, waarvan 30 volledig ingevuld



Wat vonden Overvechters goed aan de communicatie?
Top 5:

- overzichtelijk, samenhangend, duidelijk
- Regelmatige updates en bijeenkomsten
- Uitnodigend
- Meerdere communicatiemiddelen en –manieren
- Bereidheid om gesprek te voeren

Wat vonden Overvechters niet goed aan de communicatie?

Top 5:

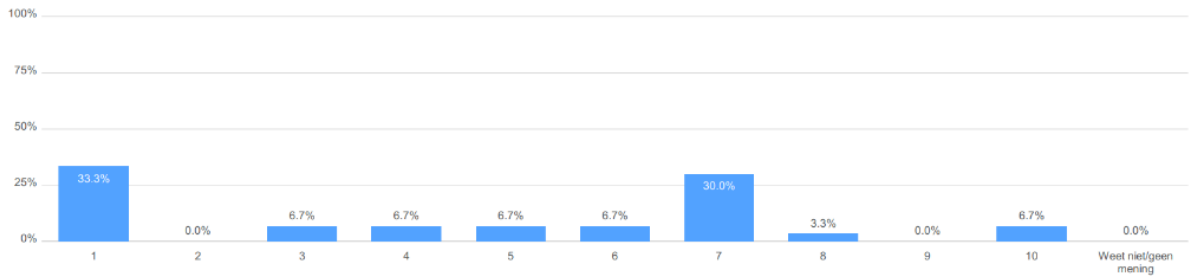
- Onduidelijkheid/onzekerheid/vaagheid van plannen (in tekst en beeld)
- Complexiteit en impact werden niet of pas laat in proces duidelijk
- Informatie was heel ‘talig’, veel tekst
- Te rooskleurig, teveel ‘marketing taal’
- Te uitgebreid, onoverzichtelijk

Suggesties voor verbetering communicatie

Top 5:

- Duidelijker kaders
- Duidelijke planning van ontwikkelingen
- Volledige informatie
- Eerlijke verhaal en impact
- Gewone taal gebruiken

Welk cijfer geeft u de participatie rondom de omgevingsvisie (april 2023 tot mei 2024)?



Observaties

Totaal **30**

Wat vonden Overvechters goed aan de participatie?

Top 5:

- Meerdere bijeenkomsten in de wijk
- Meerdere mogelijkheden om te participeren
- Persoonlijk en open houding ambtenaren
- Toegankelijk
- Goede terugkoppeling

Wat vonden Overvechters niet goed aan de participatie?

Top 5:

- Te weinig gedaan met inbreng
- Teveel informatief
- Te weinig diversiteit in deelnemende Overvechters
- Sturende vragen
- Zorgen werden niet weggenomen
- Suggesties voor verbetering participatie

Suggesties voor verbetering participatie

Top 3:

- Tegemoet komen aan bezwaren, beter luisteren
- Meer vanuit vertrekpunt Overvechters plannen maken
- Op meer manieren mensen betrekken, met mensen zelf praten

Samenvatting evaluaties

Wat goed ging

Veel verschillende Overvechters

We hebben veel verschillende Overvechters gesproken door verschillende methoden en middelen in te zetten. Dit was niet voor iedereen zichtbaar, bijvoorbeeld omdat de diversiteit bij bijeenkomsten - zoals verwacht – laag was. Bij losse gesprekken in de wijk was de diversiteit juist hoog. Het inzetten van verschillende sporen (bij u, bij ons, online) werkt goed. Ze vullen elkaar goed aan en bieden diverse manieren om te participeren waarmee meer en diverse mensen deelnemen aan de participatie.

Relatief hoge respons

Er is een relatief hoge respons vanuit de wijk met een oplopend aantal deelnemers gedurende het proces.

Participatie op buurtniveau

Participatie op buurtniveau versterkt de deelname van Overvechters aan het proces doordat de impact op de eigen leefomgeving (wat betekent dit voor mij?) duidelijker wordt.

Diverse werkvormen

Diverse werkvormen met stickers, post-its en verdiepende gesprekken waren zowel informerend als uitnodigend voor een open gesprek.

Proces met houvast en flexibiliteit

We hebben een proces gevolgd zoals vooraf bedacht. Het participatieproces bood genoeg houvast maar ook ruimte voor aanvullende gesprekken waar nodig.

Aanpassingen op basis van feedback

We hebben aanpassingen en verbeteringen van communicatie en participatie gemaakt op basis van feedback uit omgeving. Zo hebben we extra gesprekken gevoerd, buurtbijeenkomsten georganiseerd, extra wijkberichten met buurtkaarten verspreid, op verschillende plekken extra geflyerd, etc.

Goed beeld van (uiteenlopende) meningen

We hebben een goed beeld gekregen van wat Overvechters belangrijk vinden, inclusief uiteenlopende meningen.

Keuzes omgevingsvisie onder andere op basis van participatieopbrengst

We hebben gedurende het proces ideeën en keuzes in de omgevingsvisie gemaakt op basis van onder andere de participatieopbrengst.

Wat we met de kennis van nu anders zouden doen

Communicatie over impact mogelijke ideeën en keuzes

Betere en eerdere communicatie over (mogelijke) impact, zoals bijvoorbeeld sloop/nieuwbouw; meer expliciete informatie hierover delen.

Tussentijdse communicatie over keuzes en verwerking participatieopbrengst

Duidelijk communiceren over afwegingen en keuzes. Tussentijds duidelijker laten zien welke punten we overnemen en welke niet en waarom

Omliggende buurten, wijken en gemeenten betrekken
Meer aandacht voor omliggende wijken en gemeenten en informatie breder dan de buurten communiceren

Communicatie via sociale media
Meer gebruik van social media kanalen zoals youtube en kanalen van partners in de wijk

Betere inzet Visiedenkers
Het concept van een groep visiedenkers was in dit proces niet genoeg onderscheidend van de algemene bijeenkomsten. Het gevoel van betrokkenheid kwam bij deze groep onvoldoende op gang en nam zelfs af. De visiedenkers hadden vroeg in het proces uitgenodigd en bij elkaar gebracht moeten worden, zodat de denkkracht van deze groep optimaal benut zou worden. Het heeft potentie om hier in andere processen/projecten meer uit te halen.

Dilemma's scherper formuleren
Dilemma's aan begin van proces hadden scherper geformuleerd moeten worden. Deze zijn in vervolgstappen alsnog aan bod gekomen.

Wat lastig blijft

Abstractieniveau omgevingsvisie
Het abstractieniveau van een Omgevingsvisie is een uitdaging om goed te kunnen participeren en communiceren. Bewoners zoeken zekerheid over hun eigen woonomgeving, terwijl de visie algemener en meer op hoofdlijnen is en daarmee geen 100% duidelijkheid geeft.

Complexiteit omgevingsvisie
Een omgevingsvisie is een complex plan. Door de vele onderwerpen die erin staan, die met elkaar samen hangen en soms afhankelijk van elkaar zijn. En de lange termijn met alle onzekerheden die daarbij komen kijken. Bij een omgevingsvisie worden daarom relatief meer stadsbrede belangen en keuzes op basis van expertise (bijvoorbeeld ten behoeve van toekomstbestendigheid) gemaakt, die soms niet in lijn zijn met wat uit de participatie komt. Deze complexiteit maakt ook dat er weinig harde kaders en randvoorwaarden vooraf waren, omdat veel keuzes nog gemaakt moesten worden gedurende het proces. Hierdoor ervaren sommige mensen dat er niet naar hen geluisterd wordt. Voor sommigen leek het alsof keuzes die gedurende het proces gemaakt werden al vooraf gemaakt waren.

Beschikbare mensen, middelen en tijd
We hebben een bepaald budget, een bepaald aantal mensen beschikbaar en een planning voor de omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat er meer tijd uitgetrokken moest worden voor een gedegen participatieproces. De uitgaven aan participatie in zowel tijd als geld moeten in verhouding staan tot het product, in dit geval een omgevingsvisie. Daarom is gekozen voor een compact maar ook uitgebreid participatieproces. Sommige Overvechters vinden dat de aanwezigheid van ambtelijke expertise op bijeenkomsten niet altijd meteen toereikend was. We hebben met de beschikbare tijd zoveel mogelijk mensen gesproken, eventueel met het maken van een vervolgafspraak.

Lange aanloop om urgentie en impact over te brengen
Het bereiken en betrekken van Overvechters heeft een lange aanloop. Aan het begin van het proces is de meeste ruimte voor een open gesprek, alleen voelen mensen dan nog niet de urgentie/impact. Deze urgentie wordt later in het proces – als de plannen al concreter zijn – gevoeld, maar dan is er minder ruimte voor een open gesprek.

Transparante communicatie met kans op (onterecht) zorgen/onrust veroorzaken
Door vroeg in het proces te communiceren over bijvoorbeeld sloop/nieuwbouw lijkt het alsof dat een feit is, terwijl nog niets zeker is. Mensen hebben nu zorgen over deze onduidelijkheid.

Balans tussen kwaliteit en kwantiteit in het participatieproces
Met een kleine groep kun je werksessies organiseren, echt de diepte in gaan (kwaliteit). Met een grote groep heb je een breder bereik (kwantiteit), maar is de manier van participeren meer oppervlakkig. Welke keuzes maak je hierin?

Parallelle communicatie over meerdere projecten
Tegelijk met communicatie over de omgevingsvisie is er ook over andere projecten gecommuniceerd. Soms hebben Overvechters in korte tijd meerdere wijkberichten op de mat gekregen. Dit heeft soms tot verwarring geleid. We hebben in alle gevallen gekeken of het mogelijk was om berichtgeving te spreiden, en waar dat kon gedaan, maar helaas was dat niet altijd mogelijk zoals bij berichtgeving over Masterplan Overvecht Centrum en Overvecht-Noord Aardgasvrij.

Plenaire bijeenkomsten of inloopbijeenkomsten
Sommige Overvechters hadden meer behoefte aan plenaire bijeenkomsten, zodat mensen van elkaar horen wat er gevonden wordt en er meer transparantie in informatievoorziening is.

4. 101 Waarden van Overvecht

In dit hoofdstuk staan 101 waarden en belangen van Overvechters voor de omgevingsvisie Overvecht 2040. We geven we aan hoe dit in het participatieproces aan de orde is gekomen en hoe Overvechters hierover denken. Daarna beschrijven we hoe we met dit belang of deze waarde omgaan in de ontwerp omgevingsvisie. De kleuren van de titels geven dit ook aan:

Groen: nemen we **mee** in de omgevingsvisie. We vertellen hoe.

Geel: nemen we **gedeeltelijk mee** in de omgevingsvisie. We leggen uit hoe en waarom.

Rood: nemen we **niet mee** in de omgevingsvisie. We leggen uit waarom.

Blauw: nemen we **niet mee** in de omgevingsvisie omdat dit **verder onderzocht** moet worden.

Roze: nemen we **niet mee** in de omgevingsvisie omdat de omgevingsvisie **daar niet over gaat**.

Het hoofdstuk is ingedeeld naar de hoofdstukken van de ontwerp omgevingsvisie. Eerst worden de wijkbrede waarden en belangen beschreven. Deze gelden bijna allemaal voor alle buurten. Daarna worden nog aanvullende, specifieke waarden en belangen per buurt beschreven. Als eerst volgt een samenvatting.



Samenvatting

Groen

Veel Overvechters waarderen het vele groen in de wijk en willen dit behouden. Sommige plekken in de wijk mogen zelfs wat groener, zoals pleinen en grote parkeerplaatsen. Ook het belang van grote bomen wordt benoemd. Het groen en de parken moeten rustig zijn voor mens en dier. Maar mogen ook ruimte bieden voor ontmoeting, sport, (kleine) evenementen, voedsel verbouwen en ander gebruik. Naast de parken wordt ook het groen dichtbij huis gewaardeerd. Sociale veiligheid, onderhoud en afval zijn aandachtspunten.

In de ontwerp omgevingsvisie behouden en versterken we het groen in de wijk met oog voor sociale veiligheid. We maken betere groenverbindingen voor mens en dier. We zorgen voor een goede balans tussen rust en reuring. Straten en buurten worden groener en daarmee is groen altijd dichtbij huis. Kleine groene plekken kunnen soms een andere functie krijgen of bebouwd worden. We zorgen dan dat er op een andere plek in de wijk groen voor terug komt.

Veilig en verbonden

Verkeersveiligheid is nummer 1 verbeterpunt voor veel Overvechters. Er wordt vaak hard gereden en het oversteken van veel brede dreven is niet prettig. Toch wordt die ruimte voor de auto ook erg gewaardeerd in de wijk. Met name door de ligging aan uitvalswegen en het gratis parkeren dichtbij huis en winkels. Openbaar vervoer, fietsen en lopen worden nu niet als goed alternatief voor de auto gezien. Vooral het openbaar vervoer moet volgens veel Overvechters sneller, beter en met name ook goedkoper. En het moet voor iedereen toegankelijk blijven.

Om Overvecht bereikbaar te houden, zetten we in de ontwerp omgevingsvisie vol in op goed openbaar vervoer, fietsen en lopen. Er komt een snellere busverbinding centraal door de wijk. Mensen die liever dichtbij huis het openbaar vervoer nemen, kunnen gebruik maken van buurtbussen. We verbeteren fiets- en voetgangersverbindingen tussen buurten en naar de rest van de stad. De extra fiets-voetgangersbrug(gen) die gepland zijn vinden niet alle Overvechters een goed idee.

De buurtstraten maken we groener en autoluw. De maximumsnelheid verlagen we naar 30 km/u of 15 km/u. De meeste doorgaande autoverbindingen tussen buurten verdwijnen, zodat in de buurten minder auto's rijden. Hierdoor moet je soms omrijden. We weten dat veel Overvechters dit geen goed idee vinden. Toch kiezen we hiervoor, om de buurtstraten veiliger en groener te maken en bereikbaar te houden als er meer mensen wonen en werken. Ook halen we waar dat kan parkeerplaatsen op straat weg voor groen. In nieuwe gebouwen komen parkeerplaatsen die buurtbewoners ook kunnen gebruiken. Er blijven genoeg parkeerplaatsen voor mensen die een auto nodig hebben.

Ruimte voor groei

We bouwen minimaal 5.000 woningen, extra voorzieningen en 3.000 extra werkplekken in Overvecht. Niet alle Overvechters vinden dat een goed idee, het is volgens hen al druk genoeg. Toch snappen ook veel Overvechters dat er woningen gebouwd moeten worden. Belangrijk is dat het woongenot in de wijk behouden blijft en verbetert. Zo zijn sociale veiligheid, drukte en overlast aandachtspunten. Er is behoefte aan meer ontmoetingsplekken, meer levendigheid en meer allure in de wijk. Met behoud van het Overvechtse karakter. De Overvechters die we gesproken hebben zijn verdeeld over waar je het beste in de wijk kunt bouwen. Ongeveer de helft heeft de voorkeur voor op een paar plekken in de wijk hoge gebouwen. De andere helft kiest voor verspreid over de wijk lagere bebouwing.

In de ontwerp omgevingsvisie laten we de woonbuurten zoveel mogelijk zoals ze zijn. Met meer groen en plek voor ontmoeting. Mogelijk komen er kleine aantallen woningen bij. Bijvoorbeeld door een extra verdieping op een bestaand gebouw. Of door te bouwen op plekken die nu niet aantrekkelijk zijn of sociaal onveilig voelen. Hogere gebouwen komen vooral rondom goed bereikbare plekken, zoals het station, Overvecht Centrum en de toekomstige haltes voor de snelle buslijn. Dit worden bruisende, levendige plekken. Overvecht is in de ontwerp omgevingsvisie verdeeld in verschillende gebieden die

aangeven hoeveel er bijgebouwd wordt. Met name in de hoogstedelijk aangewezen gebieden (rood) maken sommige bewoners zich zorgen over hun woning en hun perspectief in de wijk.

Verschillend en voor iedereen

Velen vinden dat er verschillende soorten betaalbare woningen gebouwd moeten worden. Ook voor Overvechters die in Overvecht willen blijven wonen, zoals thuiswonende jongeren en ouderen.
Sommigen willen een betere balans tussen sociale huur, middenhuur en koop. Het bijbouwen van sociale huurwoningen wordt ook benoemd. Overvechters waarderen de voorzieningen dichtbij huis en willen dit behouden. Liefst wel met een groter en diverser winkel- en horeca aanbod.
Overvecht is in 2040 een wijk met verschillende woningen, voorzieningen en werkplekken. We willen betaalbare huur- en koopwoningen toevoegen voor bijvoorbeeld senioren en starters. Het aantal sociale huurwoningen blijft minimaal gelijk. Hierdoor maken ook Overvechters meer kans op een woning in de wijk. De voorzieningen blijven dichtbij huis. Grotere voorzieningen, zoals een groot cultuurcentrum, komen vooral in Overvecht Centrum, bij het station en aan de Carnegiedreef. We maken ruimte voor veilige sport- en speelplekken in de wijk. Voor extra sportvelden zoeken we nog ruimte, waarbij we ook naar het Noorderpark kijken. Veel Overvechters vinden dat geen goed idee, maar omdat er in de rest van de wijk op termijn niet genoeg ruimte is, blijft deze locatie een optie.
Sommige Overvechters willen woningen op het bedrijventerrein. We kiezen ervoor daar alleen extra werkplekken te maken, omdat de kleine bedrijven, betaalbare plekken en maakindustrie een kwaliteit zijn die we willen behouden.

Duurzaam en toekomstbestendig

Veel Overvechters vinden het goed dat de wijk toekomstbestendig wordt gemaakt. Plannen voor vergroening, waterberging en duurzame energie kunnen op veel steun rekenen. Wel is overlast hiervan – bijvoorbeeld financieel, geluid of uitzicht – een aandachtspunt.

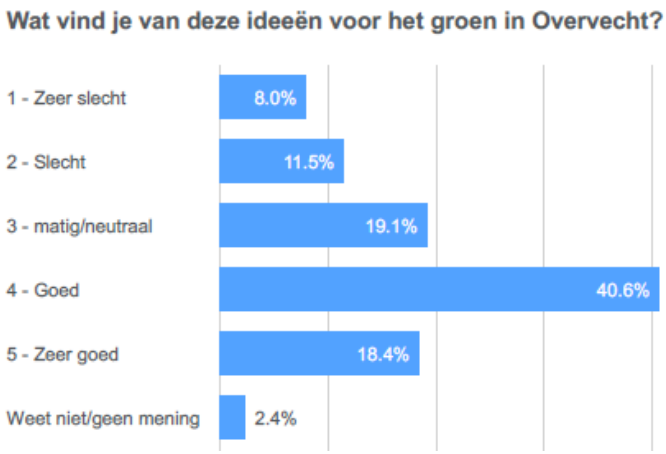


Groen

1. Behoud, versterk en vergroot het groen in de wijk, ook bij toename van bebouwing.

Overvecht is één van de groenste wijken van Utrecht. Overvechters vinden het groen in hun wijk belangrijk. Bij de eerste online enquête staat het groen en de parken in en rondom de wijk op 1 bij de vraag wat mensen mooi of goed in Overvecht vinden en ook bij de bijeenkomsten in mei is dit veel genoemd. Veel Overvechters benoemen groene plekken in de wijk die zij waardevol vinden en willen behouden en versterken. Dit zijn: Park de Watertoren, Park de Gagel, Noorderpark, Vechtzoom, oevers van de Klopvaart, Noorder Spoorzoom, Natuurgebied Zuilen en de groene assen in de wijk (zoals Carnegiedreef en Einsteindreef). Veel Overvechters zijn het er ook over eens dat er veel verharding is in de wijk, en dat dit best wat groener mag. Met name bedrijventerrein Nieuw Overvecht wordt genoemd, maar ook andere plekken in de wijk en privétuinen.

Bijna 80% van de online geënquêteerden in fase 1 geeft aan dat er niet in het groen gebouwd mag worden, ook als daardoor de buurten voller worden bebouwd. In fase 2 is als mogelijkheid voorgelegd om de parken te verbeteren. Hierop reageerde het grootste deel van de deelnemende Overvechters goed tot zeer goed op. Ook werd voorgesteld om de buurtstraten te versmallen en vergroenen., wat 57% van de geënquêteerden een goed tot zeer goed idee vindt. De 50-70% versie van de omgevingsvisie (fase 3) bevatte voorstellen voor het behouden, versterken en vergroten van het groen in de wijk. Op een paar plekken werd daarin bebouwing in het groen mogelijk. Van de invullers van de online enquête vindt 59% de ideeën voor groen goed tot zeer goed. Sommigen vinden het jammer dat een toename aan groen ten koste gaat van ruimte voor de auto.



Figuur 1 - Meningen over ideeën voor groen bij online enquête fase 3

In de ontwerp omgevingsvisie kiezen we voor het behouden, versterken en vergroten van het groen in de wijk. Op sommige plekken mag gebouwd worden in het groen, maar dan moet er op een andere plek in de wijk groen bij komen. In totaal voorzien we een toename van groen voor de gehele wijk. Wel zullen enkele bewoners in de toekomst gaan uitkijken op bebouwing in plaats van op groen en gaat het groen ten koste van de (veel gewaardeerde) ruimte voor de auto.

2. Behoud kleine groene plekken dichtbij huis

Zowel in gesprekken voor de zomer (fase 1) als na de zomer (fase 2 en 3) benadrukken mensen het belang van groen in hun directe woon- of werkomgeving. Deze houden de wijk leefbaar. In de 50-70% versie van de omgevingsvisie zijn delen rondom de Carnegiedreef en Einsteindreef als hoogstedelijk ontwikkelgebied aangewezen. Ook een deel van de groene hoven kan dan bebouwd worden. Sommige bewoners van de omliggende woningen vinden dat zij daarmee vooral de lasten krijgen (verdwijnen van groen, uitzicht op bebouwing, verstedelijking). En de rest van de wijk de lusten (meer groen). Dat wordt als oneerlijk ervaren.

In de ontwerp omgevingsvisie zetten we in op het vergroenen van de buurten. Bijvoorbeeld door woonstraten groener te maken. Hierdoor komt er op de meeste plekken méér groen, ook dichtbij huis. Op enkele plekken stellen we voor om kleine groene plekken te bebouwen of een andere functie te geven. Op deze plekken maken we de afweging dat een andere functie (bijvoorbeeld bebouwing) dusdanig veel oplevert voor de wijk of de stad, dat het groen hiervoor mag wijken.

3. Behoud grote bomen in de wijk

Het behoud van bomen – en dus het niet kappen van bomen – wordt vaak genoemd. De meningen hierbij lopen uiteen: sommigen willen dat er nooit een boom gekapt wordt, terwijl van anderen soms best een boom gekapt mag worden als daardoor bijvoorbeeld veel woningen gebouwd kunnen worden. In de ontwerp omgevingsvisie verbeteren en versterken we het groen waar mogelijk. Er zullen ook bomen bijkomen. Alleen als het echt nodig is, kiezen we ervoor bomen te kappen. Bijvoorbeeld om een deel van de snelle busbaan aan te kunnen leggen bij de Carnegiedreef, of om woningen te bouwen bij de Einsteindreef.

4. Meer sociale veiligheid in het groen en de parken

Meerdere Overvechters benoemen dat er aandacht moet zijn voor (verbetering van) sociale veiligheid in het groen en de parken.
In de omgevingsvisie is dit aandachtspunt opgenomen. In de verdere uitwerking van groenplannen moet worden onderzocht hoe deze plekken zo veilig mogelijk gemaakt kunnen worden. Hierbij moet een balans gevonden worden tussen sociale veiligheid (verlichting) en ecologie (verstoring van leefgebieden van dieren).

5. Minder/geen zwerfafval en grof vuil in de openbare ruimte

Tijdens veel gesprekken en ook online benoemen Overvechters dat er veel zwerfafval en grof vuil in de wijk is. Het staat zelfs in de top 3 van wat mensen vinden dat er beter kan in de wijk. Zij willen minder zwerfafval en grofvuil op straat.
De omgevingsvisie Overvecht 20240 gaat niet over (budgetten voor) het verwijderen van zwerfafval of grof vuil. De gemeente heeft hier aparte budgetten voor.
Met elkaar houden we de straten en het groen in Overvecht schoon, door afval in afvalbakken te gooien en grof vuil weg te brengen of op te laten halen. U kun hiervoor een afspraak maken op Grofvuil aanbieden - Utrecht afval. U kunt melding maken van afval of grofvuil op straat via de website van de gemeente Utrecht: Product - Meldingen - Online loket (utrecht.nl).

6. Beter beheer en onderhoud van groen en openbare ruimte

Uit gesprekken met Overvechters en ook de online enquêtes blijkt dat niet iedereen tevreden is met het onderhoud van het groen in de wijk. Ook wegen of plekken in de openbare ruimte worden volgens sommigen niet goed onderhouden.
Het huidige beheer en onderhoud van de openbare ruimte en het groen valt niet onder de omgevingsvisie. Wel wordt in de doorrekening van de omgevingsvisie rekening gehouden met beheer en onderhoud.
Binnen de gemeente wordt voor een bepaalde periode bepaald hoe een vastgesteld budget wordt uitgegeven aan onderhoud van bijvoorbeeld groen en wegen.

7. Meer (bio)divers en verbonden groen

Er is veel groen in de wijk, maar sommige Overvechters geven aan dat dit wel wat meer divers kan voor zowel dieren als mensen. In fase 1 gaf een kleine meerderheid (52,2%) de voorkeur aan investeren in kwaliteit van het groen boven investeren in de hoeveelheid groen (35,7%). In fase 2 is als mogelijkheid neergelegd om het groen rondom de wijk meer te verbinden met het groen in de wijk. 69,3% van de geënquêteerden vond dit een goed idee, en ook bijvoorbeeld visiedenkers en ondernemers reageerden hier positief op. Ook in fase 3 reageerden veel Overvechters positief op plannen voor meer biodiversiteit en meer groenverbindingen door de wijk.
In de ontwerp omgevingsvisie zijn meer groene en biodiverse verbindingen door de wijk voorgesteld.

8. Voldoende ruimte voor ontspanning en rust in het groen

In fase 1 gaf 43,1% van de online geënquêteerden aan dat zij vinden dat groen vooral voor rust en ontspanning moet zijn. 41,5% gaf aan dat groen vooral voor ontmoeting en evenementen moet zijn. Ook in fase 2 en 3 werd vaak benoemd dat mensen het belangrijk vinden dat er genoeg groen is voor dieren, om rustig doorheen te wandelen of om op uit te kijken. Dit heeft ook een positief effect op de gezondheid.
In de ontwerp omgevingsvisie wordt een toename aan groen in de wijk voorgesteld, met daarbij voldoende ruimte voor ontspanning en rust. In de uitwerking van de plannen moet oog zijn voor een goede balans tussen rust en ontspanning en ontmoeting en evenementen in het groen.

9. Meer ruimte voor ‘productief groen’, zoals voedseltuinen

Uit gesprekken met bewoners en andere betrokkenen blijkt een behoefte aan meer ‘productief groen’, zoals voedseltuinen.
In de ontwerp omgevingsvisie is er ruimte om op sommige plekken productief groen te maken, zoals voedseltuinen. Hoe en waar, moet in uitwerkingsplannen verder onderzocht worden. Hier betrekken we ook bewoners, ondernemers en andere betrokkenen bij.

10. Toevoegen van gevel- en dakgroen op gebouwen

Tijdens gesprekken met Overvechters en ook uit verschillende online enquêtes komen ideeën voor het toevoegen van groen op daken en muren van gebouwen naar voren. Ondernemers en Overvechters vinden dat (nieuwe) bebouwing, bijvoorbeeld op het bedrijventerrein, aantrekkelijk en waar mogelijk groen moet zijn.
In de ontwerp omgevingsvisie stimuleren we gebouweigenaren om groene daken en gevels te maken.

11. Koesteren van de drie forten als cultuurhistorisch erfgoed

Veel Overvechters bevestigen dat de drie forten die rondom Overvecht liggen waardevol zijn en dat deze gekoesterd moeten worden. Sommigen zien kansen om meer gebruik te maken van de forten, bijvoorbeeld voor activiteiten of evenementen.
In de omgevingsvisie wordt de status van de forten als cultuurhistorisch erfgoed benadrukt.



Veilig en verbonden

12. Verbeter de verkeersveiligheid

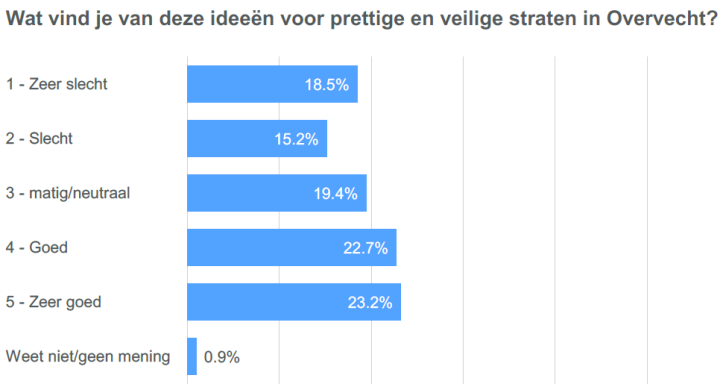
Overvechters geven aan dat de verkeersveiligheid in de wijk niet goed is en beter moet. Het gaat dan vooral om:

a. Hard rijdende auto's voorkomen (ook voor geluid)
b. Goede oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers met genoeg ruimte en tijd
c. Genoeg ruimte voor fietsers en voetgangers
d. Goed overzicht bij (drukke) verkeerssituaties
e. Goede aanduiding van verkeerssituaties met borden en markeringen
f. Voorkomen van asociaal rijgedrag van met name automobilisten en fietsers

Op de vraag wat er beter moet in de wijk (online enquête fase 1) staat verkeersveiligheid op 1. Ook in vele gesprekken komt deze behoefte sterk naar voren.

In fase 2 is de mogelijkheid van het versmallen van buurtstraten met meer ruimte voor groen, fietsers en voetgangers voorgelegd. 56% van de online geënquêteerden vond dit een goed tot zeer goed idee, 27% vond dit een slecht tot zeer slecht idee. Ook is de mogelijkheid van minder doorgaand verkeer tussen de buurten – en daarmee minder autoverkeer – voorgelegd. 47,6% van de online geënquêteerden vindt dit een goed tot zeer goed idee. 32,6% vindt dit een slecht idee.

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie (fase 3) zijn zowel de versmalde buurtstraten als het beperken van doorgaand verkeer opgenomen. Op deze visie voor prettige en veilige straten reageerde 45,9% van de online geënquêteerden met goed tot zeer goed. 33,7% vindt het een slecht tot zeer slecht idee. Bij vragen per buurt blijkt dat men het versmallen van buurtstraten over het algemeen meer ziet zitten (gemiddeld 61,3% goed tot zeer goed) dan het beperken van doorgaand verkeer (gemiddeld slechts 29,4% goed tot zeer goed).



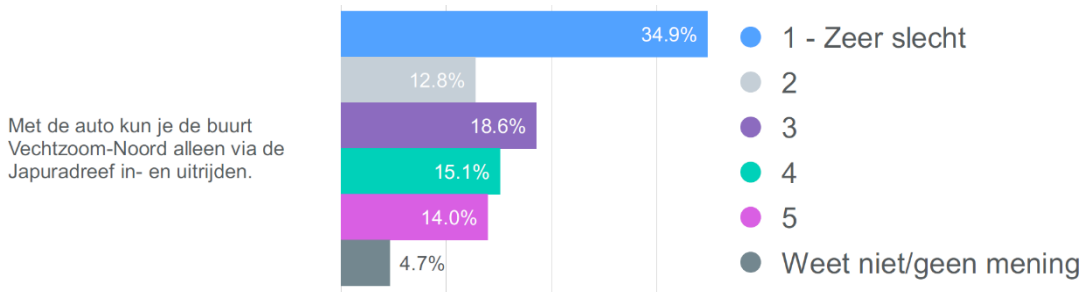
Figuur 2 - Mening over prettige en veilige bij online enquête fase 3

In de ontwerp omgevingsvisie stellen we diverse maatregelen voor die de verkeersveiligheid in de wijk verbeteren. Zoals het versmallen van buurtstraten, het verbeteren van oversteekplaatsen, meer ruimte voor fietsers en voetgangers en overzichtelijkere verkeerssituaties. Doordat er minder doorgaand verkeer door de buurten rijdt worden deze veiliger. Hoewel een meerderheid van de Overvechters die we hebben gesproken dit laatste geen goed idee vindt, kiezen we toch voor deze maatregel omdat het niet alleen bijdraagt aan verkeersveiligheid, maar ook aan vergroening en klimaatbestendigheid. Bovendien ontstaan files en drukte met nieuwe bewoners als iedereen één of meerdere auto's behoudt. Voor de meeste buurten zal verminderen van doorgaand verkeer pas op langere termijn plaatsvinden.

13. Behoud genoeg ruimte, doorstroming en bereikbaarheid voor de auto

Veel Overvechters vinden het fijn om een auto te hebben en noemen de ligging van Overvecht aan uitvalswegen daarvoor ideaal. Veel bewoners hebben een auto of bestelbus nodig om naar hun werk te gaan, bijvoorbeeld omdat ze op een afgelegen plek werken, voor nachtdiensten of voor snelle bereikbaarheid. Ook ondernemers in de wijk willen dat hun winkel of bedrijf goed en snel bereikbaar blijft voor auto's. Datzelfde geldt voor veel voorzieningen, zoals scholen.

In fase 2 en 3 zijn het versmallen van wegen en het beperken van doorgaand verkeer als ideeën voorgelegd. Deze maatregelen helpen de verkeersveiligheid te verbeteren en maken buurten groener en aantrekkelijker, wat veel Overvechters belangrijk vinden. Dit staat wel op gespannen voet met de wens om ruimte voor de auto te behouden. Uit verschillende gesprekken en enquêtes blijkt dat men het versmallen van buurtstraten wel ziet zitten, maar er vooral veel weerstand is tegen het beperken van doorgaand verkeer (zoals ook uitgelegd onder 'verbeteren van de verkeersveiligheid'). Zo willen



Figuur 3 - Mening van Overvechters bij online enquete fase 3 (buurt: Klopvaartbuurt, Vechtzoom-Noord)

sommigen bijvoorbeeld niet dat de Gangesdreef afgesloten wordt voor autoverkeer. Dit is al eens eerder door de gemeente geprobeerd en destijds door bewoners tegen gehouden.
In de ontwerp omgevingsvisie staan maatregelen die de ruimte voor de auto verminderen en inzetten op goede bereikbaarheid met openbaar vervoer, fiets en te voet. Alle woningen, winkels en voorzieningen blijven met de auto bereikbaar, maar de reistijd met de auto zal in veel gevallen iets toenemen. Veel Overvechters zien dit niet zitten, maar we maken hierbij de afweging om de wijk toekomstbestendig te maken (vergroenen, openbaar vervoer, fietsen en lopen) en meer woningen en voorzieningen te bouwen.

14. Voldoende (gratis) parkeerplaatsen voor auto's

Net als de behoefte aan genoeg ruimte voor de auto, hechten veel Overvechters waarde aan genoeg parkeergelegenheid dichtbij huis en bij winkels en voorzieningen. Het wordt als kwaliteit van de wijk gezien dat er veel gratis parkeerplekken zijn. Op sommige plekken in de wijk zijn nu al vaak geen parkeerplekken te vinden en wordt soms op de stoep geparkeerd. Mensen willen hun auto graag dichtbij de deur parkeren, zodat ze zowel overdag als in het donker veilig en snel naar de deur kunnen lopen. Parkeerplekken zijn belangrijk voor bewoners en bezoekers, maar ook voor ondernemers, werknemers en mantelzorgers.
Bij het maken van de omgevingsvisie hebben we onderzocht of parkeren ook op andere manieren in de wijk plaats kan vinden, zodat de ruimte die parkeerplekken nu innemen gebruikt kan worden voor bijvoorbeeld groen of bebouwing. Sommige Overvechters denken daarin mee en komen met ideeën als parkeervergunningen voor bewoners of juist bezoekers.
In fase 2 hebben we de mogelijkheid voorgelegd om parkeerplekken te verplaatsen naar 'hubs' of parkeergarages aan de rand van de buurten. 60,4% van de online geënquêteerden vindt dit een slecht tot zeer slecht idee. Men maakt zich hierbij met name zorgen over de (sociale) veiligheid, ongemak voor mensen slecht ter been of met kleine kinderen en de betaalbaarheid. Daarnaast hebben we de mogelijkheid voorgelegd om parkeerplekken onder/in nieuwe gebouwen te plaatsen. 79,3% van de online geënquêteerden vindt dit een goed tot zeer goed idee, hoewel ook hierbij (sociale) veiligheid en betaalbaarheid aandachtspunten zijn.
Bij de 50-70% versie van de omgevingsvisie (fase 3) werd het idee van de hubs in de verschillende buurten nogmaals voorgelegd. Ook daarop reageerde de meerderheid met slecht tot zeer slecht (gemiddeld 52,9%). Als idee noemen sommigen om de grote parkeerplaatsen in de wijk ondergronds te maken, met daarbovenop groen. Dit is erg kostbaar en daarmee niet haalbaar.
In de ontwerp omgevingsvisie behouden we een groot deel van de straatparkeerplekken, omdat deze bijvoorbeeld nodig zijn voor bewoners die vanwege werk of gezondheid afhankelijk zijn van de auto.

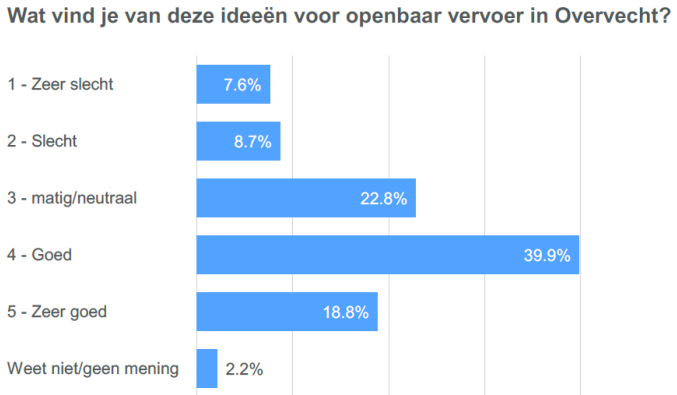
Toch kiezen we ervoor ook straatparkeerplekken op te heffen. Hoeveel parkeerplekken we opheffen bepalen we op basis van parkeerdruk, effect van het invoeren van betaald parkeren, het aanbieden van deelauto's en verbetering van OV, fiets en lopen. Waar mogelijk komen de openbare parkeerplekken die nog nodig zijn in nieuwe gebouwen of als laatste optie in een zelfstandige hub of garage.

15. Goede bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten

Veelgenoemd in gesprekken en ook bij online enquêtes is dat nood- en hulpdiensten overal in de wijk snel ter plaatse moeten kunnen zijn. Sommigen maken zich zorgen over het versmallen van wegen en het beperken van doorgaand verkeer. Ze zijn bang dat hierdoor meer files ontstaan en dat nood- en hulpdiensten daardoor langer onderweg zijn. Of dat nood- en hulpdiensten moeten omrijden omdat bijvoorbeeld een verhuiswagen de weg blokkeert.
In de ontwerp omgevingsvisie staan maatregelen om het autoverkeer in de wijk te verminderen. Nood- en hulpdiensten kunnen overal in de wijk binnen de wettelijk afgesproken tijd aankomen.

16. Sneller en betrouwbaarder openbaar vervoer binnen de wijk en naar de rest van de stad

Veel Overvechters vinden snel en betrouwbaar openbaar vervoer belangrijk, zowel van en naar huis als bijvoorbeeld naar werk, winkels en voorzieningen. Bij de eerste online enquête reageerde 75,7% met 'neutraal' tot 'zeer eens' op de stelling dat Overvecht nu goed ingericht is met openbaar vervoer. Verbeterpunten die mensen online en in gesprekken noemen zijn dat bussen nu soms uitvallen en de reistijd lang is naar andere plekken in de stad. Ook mogen bussen vaker rijden en naar meer plekken in de stad. Op de vraag welke voorkeur mensen hebben bij het verbeteren van het openbaar vervoer, heeft 27,7% liever een ov-halte dichtbij, ook als de totale reistijd daarmee langer duurt. 44,6% vindt het prima om wat verder te lopen voor een snellere ov-verbinding. Goed openbaar vervoer wordt als voorwaarde gezien om de auto (vaker) te laten staan.
In fase 2 Is de mogelijkheid voorgelegd om het busnetwerk te verbeteren, bijvoorbeeld met meer routes en haltes. 84,2% van de geënquêteerden vond dit een neutraal tot zeer goed idee. Vooral de nabijheid van haltes (bijvoorbeeld voor ouderen) en de flexibiliteit worden als voordelen gezien. Ook is de mogelijkheid van een snelle ov-lijn door de wijk naar station Overvecht en de rest van de stad voorgelegd. 60,4% van de geënquêteerden vindt dit een neutraal tot zeer goed idee. Als nadelen ziet men de afstand tot haltes, de kosten voor aanleg en de ruimte die een HOV-baan inneemt, mogelijk ten koste van groen. In fase 3 is een openbaar vervoer systeem voor de wijk voorgelegd in de 50-70% versie van de omgevingsvisie. Deze bestaat uit een snelle ov-busverbinding centraal door de wijk, aangevuld met één of meerdere buslijnen door de buurten. 58,8% van de geënquêteerden vindt dit een goed tot zeer goed idee. Als aandachtspunt wordt genoemd de veiligheid in smalle buurtstraten wanneer daar een bus doorheen rijdt. Ook zijn er zorgen om langere reistijden met buurtbussen dan de huidige buslijnen. Daarnaast zijn sommigen bang voor extra overstappen tussen buurtbuslijn en HOV-bus of trein. Ook maken sommigen zich zorgen dat er uiteindelijk een 'uitgeklede versie' van het voorgestelde openbaar vervoer systeem komt, waar vooral ouderen en minder mobielen op achteruit gaan.



Figuur 4 - Meningen over ideeën voor openbaar vervoer bij online enquête fase 3

De ontwerp omgevingsvisie zet de ingezette lijn voort. De ontwerp omgevingsvisie maakt een snelle ov-busverbinding centraal door de wijk ruimtelijk mogelijk, aangevuld met één of meerdere buslijnen door

de buurten. Uiteindelijk bepaalt de provincie Utrecht hoe bussen door de wijk rijden. Overvechters kunnen straks kiezen uit een busverbinding dichtbij huis en een snelle HOV verbinding.

17. Toegankelijk openbaar vervoer voor iedereen

Overvechters vinden dat openbaar vervoer toegankelijk moet zijn voor iedereen, ook voor bijvoorbeeld ouderen of mensen slecht ter been. Volgens sommigen mag dat niet ten koste gaan van bijvoorbeeld een snellere busverbinding waarbij je verder moet lopen naar de halte (zie ook nummer 16).
In de ontwerp omgevingsvisie houden we openbaar vervoer toegankelijk voor zoveel mogelijk mensen. Door busverbindingen door de buurten, blijven haltes dichtbij huis.

18. Betaalbaar openbaar vervoer

Sommige Overvechters vinden openbaar vervoer duur en zien het daarom niet als een volwaardig alternatief voor de auto. Betaalbaar openbaar vervoer vinden mensen belangrijk om de auto (vaker) te laten staan.
De gemeente Utrecht gaat niet over de prijs van een openbaar vervoerkaartje. Wel zijn er kortingsregelingen voor mensen die minder te besteden hebben. Dit valt echter niet onder de omgevingsvisie.

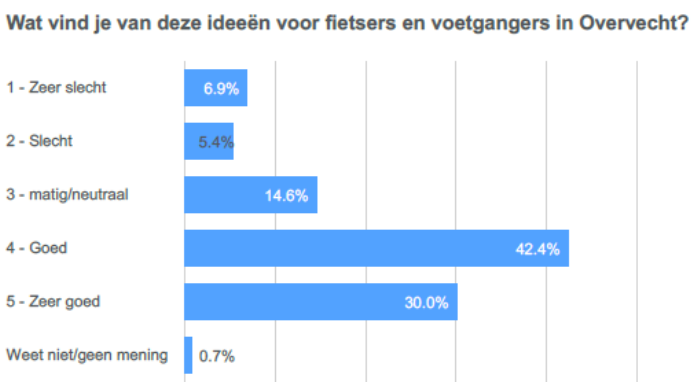
19. Geen barrière werking van snelle openbaar vervoerverbinding

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie staat een snelle openbaar vervoer verbinding door de wijk. Sommige Overvechters zijn bang dat deze een barrière vormt, zoals bijvoorbeeld de trambaan naar Nieuwegein met hekken eromheen.
In de ontwerp omgevingsvisie zetten we in op een snelle busverbinding door de wijk. We willen voorkomen dat deze busverbinding een grote barrière vormt. Daarom plaatsen we zo min mogelijk hekken of heggen. Alleen op plekken waar aan beide kanten fietspaden of voorzieningen zijn, wordt aangeraden heggen te plaatsen. We houden met de inrichting rekening met de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door goede oversteekplekken te maken.

20. Betere inrichting voor fietsers binnen de wijk en naar de rest van de stad

Bij de online enquête voor de zomer (fase 1) reageerde 78,3% van de invullers met ‘neutraal’ tot ‘zeer eens’ op de stelling dat Overvecht goed is ingericht voor de fiets. Toch noemen mensen online en in gesprekken ook verbeterpunten. Het is belangrijk om goede bereikbaarheid voor fietsers te hebben, waarbij je aangenaam, makkelijk en snel door de wijk en naar de rest van de stad kunt fietsen. Logische en aantrekkelijke routes zijn daarbij belangrijk. Als oplossingen worden bijvoorbeeld meer fietsstraten, meer losliggende fietspaden, snellere fietsverbindingen en minder (of beter afgestemde) verkeerslichten genoemd. In fase 2 is de mogelijkheid voorgelegd om buurtstraten smaller te maken voor auto’s en meer ruimte te geven aan groen, fietsers en voetgangers. 71,7% van de online geënquêteerden reageerde hier neutraal tot zeer positief op. Ook is de mogelijkheid voorgelegd om betere wandel- en fietsverbindingen in de wijk te maken. 75% van de invullers van de online enquête vindt dit een goed tot zeer goed idee. Aandachtspunten hierbij zijn sociale veiligheid (zie ook nummer 31), mogelijke overlast voor direct omwonenden en hardrijdende elektrische fietsen. Ook is niet iedereen het eens met het toevoegen van extra brug(gen) voor fietsers en voetgangers over de Vecht (zie ook nummer 23).

De verbetering van fiets-voetgangersverbindingen is ook in de 50-70% versie van de omgevingsvisie voorgelegd (fase 3). De meeste Overvechters die we spraken vinden dit een goed tot zeer goed idee, zo ook 72,4% van de online geënqueteerden. Wel maken sommigen zich zorgen over de veiligheid voor fietsers bij smalle buurtstraten waar ook bussen rijden.



Figuur 5 - Mening over ideeën voor fietsers en voetgangers bij online enquête fase 3

In de ontwerp omgevingsvisie zetten we fietsers en voetgangers op één. We verbeteren fietsverbindingen om het gebruik van de fiets zoveel mogelijk aan te moedigen. We maken ruimte voor de fiets in de buurtstraten en brede, groene fietspaden door de wijk naar de rest van de stad. We kiezen voor snellere en veiligere oversteken.

21. Voldoende fietsparkeerplaatsen, met name bij winkels, voorzieningen en het station

Sommigen benoemen het belang van voldoende fietsparkeerplekken in de wijk, met name bij voorzieningen. Op sommige plekken zijn nu al niet voldoende fietsparkeerplekken. Als er meer voorzieningen en woningen bijkomen en er wordt ingezet op minder auto's en meer fietsen, dan zijn voldoende fietsparkeerplekken een noodzakelijk. Op sommige plekken is een beveiligde fietsenstalling gewenst, zoals bij winkelcentrum Overvecht.

In de ontwerp omgevingsvisie nemen we op dat we bij nieuwe ontwikkelingen gedeelde auto- en fietsparkeervoorzieningen bouwen. Ook bij de HOV-haltes komen fietsstallingen.

22. Betere inrichting voor voetgangers

Van de mensen die we gesproken hebben, zijn veel daarvan redelijk tevreden met hoe Overvecht nu is ingericht voor voetgangers. 73,4% is het 'neutraal' tot 'zeer eens' met de stelling dat Overvecht goed is ingericht voor voetgangers. Genoemde verbeterpunten zijn meer veilige oversteekplaatsen, beter onderhoud van voetpaden, ook voor mindermobielen en voorkomen van fietsen op de stoep.

In fase 2 is de mogelijkheid voorgelegd om buurtstraten smaller te maken voor auto's en meer ruimte te geven aan groen, fietsers en voetgangers. 71,7% van de online geënquêteerden reageerde hier neutraal tot zeer positief op. Ook is de mogelijkheid voorgelegd om betere wandel- en fietsverbindingen in de wijk te maken. 75% van de invullers van de online enquête vindt dit een goed tot zeer goed idee. Aandachtspunten hierbij zijn sociale veiligheid (zie ook nummer 31) en niet iedereen is het eens met het toevoegen van extra brug(gen) voor fietsers en voetgangers over de Vecht (zie ook nummer 23). De verbetering van fiets- voetgangersverbindingen is ook in de 50-70% versie van de omgevingsvisie voorgelegd (fase 3). De meeste Overvechters die we spraken vinden dit een goed tot zeer goed idee, zo ook 72,4% van de online geënqueteerden.

In de ontwerp omgevingsvisie zetten we fietsers en voetgangers op één. We verbeteren fietsverbindingen om het gebruik van de fiets zoveel mogelijk aan te moedigen. We maken ruimte voor de fiets in de buurtstraten. We kiezen voor veilige oversteekplekken.

23. Geen extra brug(gen) over de Vecht

In fase 2 hebben we de mogelijkheid voorgelegd om fiets- en voetgangersverbindingen in de wijk en naar de rest van de stad te verbeteren. Hier zijn één of meerdere bruggen over de Vecht onderdeel van. Ook in de 50-70% versie van de omgevingsvisie zijn meerdere opties voor bruggen over de Vecht ingetekend.

Sommige Overvechters gaven in gesprekken en ook online aan dat zij één of meerdere extra bruggen niet zien zitten. Genoemde redenen zijn: geen toegevoegde waarde omdat er al voldoende bruggen zijn (weinig tijdwinst te behalen), zorgen om sociale veiligheid (o.a. bang voor hangjongeren), brug doet afbreuk aan verbindingsroute over Vechtdijk vanwege kruising, geen goede balans tussen kosten en baten, angst voor hogere verkeersonveiligheid, angst voor hogere criminaliteit, gaat ten koste van groen, meer luchtvervuiling nabij brug/route vanwege uitstoot brommers, ecologische aantasting door verlichting, belemmering voor watersporters en schepen (plezier, veiligheid), belemmering zichtlijn over de Vecht, verstoort het natuurlijke karakter van de Vecht, Natuurgebied Zuilen wordt te druk, geen/weinig draagvlak van omwonenden.
In de ontwerp omgevingsvisie verminderen we de barrièrewerking van de grote dreven, Vecht, het spoor en de NRU door toevoeging van nieuwe tunnels en bruggen. Over de Vecht komt één extra fiets- en voetgangersbrug. Waar deze precies komt moeten we nog onderzoeken.

24. Meer aanbod deelvervoer dichtbij huis

In Overvecht wordt nog weinig gebruik gemaakt van deelvervoer. Sommigen vinden dat er meer aanbod in deelvervoer moet komen, zodat het makkelijker wordt om de auto te laten staan. Zoals bijvoorbeeld deelauto's, -bakfietsen en -busjes.
In de ontwerp omgevingsvisie stimuleren we het gebruik van deelmobiliteit om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen.

25. Behoud de Carnegiedreef als waardevolle groene as door de wijk

De Carnegiedreef wordt in verschillende gesprekken benoemd als waardevol en mooi voorbeeld waarbij groen en autoverkeer samengaan. Bij de 50-70% versie van de omgevingsvisie die in oktober en november is voorgelegd, is de Carnegiedreef een groene as door de wijk zonder autoverkeer. Met name het verwijderen van autoverkeer vinden sommigen een slecht idee, zoals ook toegelicht bij 'behoud genoeg ruimte, doorstroming en bereikbaarheid voor de auto' (zie nummer 13).
In de ontwerp omgevingsvisie versterken we de Carnegiedreef als groene as door de wijk. Daarmee verbinden we de parken en het groen. We zetten in op een hoogwaardig openbaar vervoerverbinding en aantrekkelijke fiets- en wandelroutes. Op termijn rijden er geen auto's over de Carnegiedreef. Dit doen we vooral om de betrouwbaarheid van de snelle openbaar vervoer verbinding te verhogen, omdat de bus dan altijd door kan rijden en niet wordt opgehouden door autoverkeer. Ook fietsen en lopen door de wijk wordt makkelijker. Hiermee bieden we aantrekkelijke alternatieven voor de auto.

26. Meer toezicht en handhaving

Veel Overvechters benoemen meer handhaving als maatregel om bijvoorbeeld de verkeersveiligheid en sociale veiligheid te vergroten.
De omgevingsvisie gaat niet over (budgetten voor) toezicht en handhaving.



Ruimte voor groei

27. Bouw woningen en voorzieningen

Uit gesprekken met Overvechters en ook de online enquêtes blijkt dat niet iedereen vindt dat er 5000 woningen gebouwd moeten worden in de wijk. Sommigen vinden dat dit er minder moeten zijn, sommigen vinden dat er helemaal geen extra woningen in Overvecht gebouwd moeten worden omdat het al ‘druk genoeg’ is. Belangrijke waarden die hiermee samenhangen zijn behoud en verbetering van rust en ruimte in de wijk. Toch staan ook veel Overvechters achter het bouwen van woningen en voorzieningen in de wijk. Het meest gehoorde argument daarbij is de woningnood en de behoefte aan woningen in Overvecht en de rest van de stad.
In de ontwerp omgevingsvisie stellen we voor minimaal 5.000 woningen en extra voorzieningen en werkplekken te maken.

28. Behoud en waar mogelijk verbetering van woongenot in de wijk

Veel Overvechters zijn blij met hun wijk en hun woning. 81,4% van de geënquêteerden in fase 1 gaf aan tevreden te zijn met hun woning, vooral vanwege de grootte van de woning en de ligging dichtbij voorzieningen. In gesprekken en ook online wordt benadrukt dat mensen hun woongenot willen behouden en het liefst verbeterd zien.
In de omgevingsvisie zetten we op verschillende manieren in op behouden wat goed is aan de wijk en verbeteren waar nodig. Dit doen we bijvoorbeeld door de wijk groener te maken en voorzieningen dichtbij te houden en te versterken. We stellen bebouwing voor op plekken waar deze een verbetering voor de buurt zijn. Soms maken we de afweging om plekken een andere functie te geven (bijvoorbeeld bebouwing of busbaan). Dit doen we als de nieuwe functie dusdanig veel oplevert voor de wijk of de stad, dat bijvoorbeeld een kleine groene plek hiervoor mag wijken.

29. Behoud de ruime opzet van de wijk

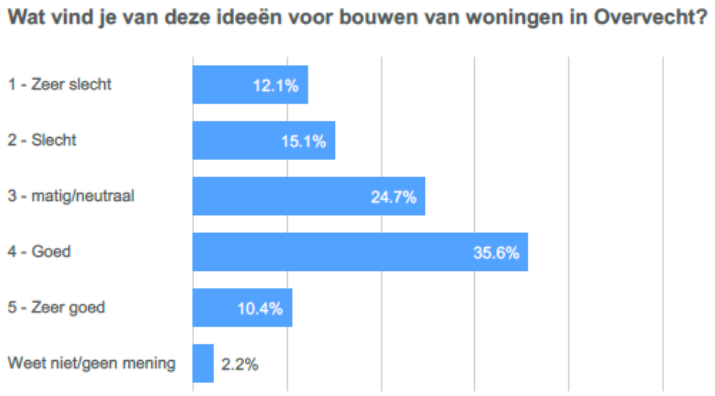
Overvechters waarderen de ruime opzet van de wijk. Zij willen dit graag behouden, en maken zich zorgen dat dit verdwijnt als er 5000 woningen gebouwd worden. Sommigen willen dat er niet midden in Overvecht gebouwd wordt, maar bijvoorbeeld op de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) of op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht.

Om te verkennen hoe we toch 5000 woningen, extra voorzieningen en extra werkplekken in Overvecht kunnen bouwen, is in fase 1 gevraagd hoe we dat het beste kunnen doen.

50% van de online geënquêteerden vindt dat we dat vooral verspreid over de wijk moeten doen met lagere bebouwing. 33,7% vindt dat we dit met hogere gebouwen moeten doen op een paar plekken in de wijk zoals bij het station en Overvecht Centrum. In fase 2 zijn deze mogelijkheden nogmaals voorgelegd. Daarbij vindt 48,6% het compacte bouwen op een paar plekken centraal in de wijk een goed tot zeer goed idee, met name vanwege de efficiëntie. Sommige mensen maken zich daarbij wel zorgen om 'nog meer' hoogbouw en sociale veiligheid. De mogelijkheid van woningbouw verspreid over de wijk vindt 55,7% een goed tot zeer goed idee. Met name vanwege een hogere diversiteit op alle plekken in de wijk, hoewel men als nadeel noemt dat ook de hele wijk bouwoverlast zal ervaren.

In fase 2 is de mogelijkheid voorgelegd om compact te bouwen met meer ruimte voor groen. 46,4% van de online geënquêteerden vindt dit een goed tot zeer goed idee. Op de mogelijkheid om juist minder hoog te bouwen met daarmee minder ruimte voor groen reageerde 46,2% met goed tot zeer goed. Overvechters die we gesproken hebben zijn daarmee verdeeld over of er compact of verspreid over de wijk gebouwd moet worden.

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie (fase 3) is een voorstel voor bouwen in de wijk gedaan, waarbij de meeste nieuwe woningen en voorzieningen op centrale plekken in de wijk gepland staan, maar ook kleinschalige bijbouw in de woonbuurten mogelijk is. 70,7% van de online geënquêteerden vindt dit een neutraal tot zeer goed idee. Als we bij de plannen op buurtniveau vragen wat mensen van de rood/oranje/geel ingekleurde gebieden vinden, wordt dit beeld genuanceerder. Met name bij het rode, hoogstedelijke gebied nabij de Rio Brancodreef geven minder mensen aan dat ze dat een neutraal tot zeer goed idee vinden, maar nog steeds gemiddeld 62,1%.



Figuur 6 - Meningen over ideeën voor bouwen van woningen bij online enquête fase 3

In de ontwerp omgevingsvisie zetten we deze lijn door, met hogere bebouwing op centrale plekken in de wijk en kleine (bij)bouw mogelijkheden in de woonbuurten. De bouw van (minimaal) 5000 woningen zal ruimte innemen, met name op plekken met veel en hogere bebouwing (de rood aangewezen gebieden). Daardoor wordt in de woonbuurten relatief weinig bijgebouwd en wordt de ruime opzet op deze plekken zoveel mogelijk behouden.

30. Behoud (zeggenschap over) eigen koop- of huurwoning bij aanbouw en sloop

Bij de 50-70% omgevingsvisie (fase 3) wordt voor het eerst in het proces per buurt weergegeven welke keuzes op dat moment gemaakt zijn voor bijvoorbeeld groen, mobiliteit en bebouwing. Door middel van kleuren is aangegeven waar in de wijk ruimte is voor hoogstedelijk gebied (rood), stedelijk gebied (oranje) of woonbuurt (geel). Daarmee geven we ook aan welke mogelijkheden er bijvoorbeeld zijn voor aan-/bijbouw of sloop-nieuwbouw. Vooral bewoners in de hoogstedelijk aangewezen gebieden en de woningen die moeten plaatsmaken voor groen maken zich zorgen over de toekomst van hun woning en het perspectief dat zij hebben.

De ontwerp omgevingsvisie wijst plekken aan waar bijbouwen, maar soms ook sloop/nieuwbouw overwogen kan worden. Voor de uitvoering is de gemeente altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. De gemeente en initiatiefnemer stellen hier plannen voor op, waar ook bewoners, huurders en omwonenden bij betrokken worden. Over elk plan wordt apart besloten of dit mag worden uitgevoerd. Bij ieder plan of initiatief is overeenstemming met de eigenaren en huurders nodig. Eigenaren en huurders van woningen, winkels of bedrijfspanden hebben rechten waar een plan of initiatief rekening mee moet houden.

31. Verbeter de sociale veiligheid

Buurten voelen nu soms anoniem en onveilig en straten zijn soms niet goed verlicht. Met name bij 10-hoogflats in het donker, zoals bij garageboxen en dichte begane grond (‘plinten’) voelen mensen zich soms niet veilig. Ook sociale veiligheid bij fiets- en wandelroutes en in het groen is een aandachtspunt. Als idee wordt aangedragen om sociaal veilige routes voor als het donker is te maken. Sociale veiligheid staat in de top 5 van antwoorden op de vraag wat er in de wijk verbeterd moet worden (online enquête fase 1), en is bij veel gesprekken benoemd als aandachtspunt.
In de ontwerp omgevingsvisie willen we door verschillende keuzes de sociale veiligheid in de wijk vergroten. Bijvoorbeeld door het ombouwen van garageboxen en dichte plinten naar woningen of voorzieningen, of door aanpassingen in het groen. Ook houden we bij fiets- en wandelroutes rekening met sociale veiligheid.

32. Maak nieuwbouw met aansprekende architectuur

Sommige Overvechters vinden het een goed idee om nieuwbouw in uitgesproken architectuur te bouwen. Bijvoorbeeld creatief en kleurrijk, passend bij het diverse en multiculturele karakter van de wijk. Hoogstaande architectuur kan ervoor zorgen dat Overvechters trots zijn op hun wijk.
In de omgevingsvisie zijn voor alle gebiedsontwikkeltypen veldsporop hoofdlijnen spelregels meegegeven voor de architectuur. In de verdere uitwerking van bouwplannen, waar ook de buurt bij betrokken wordt, zal de architectuur meer in detail worden bepaald.

33. Voorkom overlast en drukte door toename bewoners

Door de komst van 5000 woningen en daarmee meer bewoners, zijn sommigen bang dat Overvecht te druk wordt en dat de overlast, die soms nu al wordt ervaren, toeneemt.
Het klopt natuurlijk dat er met meer woningen, meer mensen bijkomen en dat de wijk daarmee drukker wordt. Maar hierdoor kan er ook een snelle openbaar vervoer verbinding komen en bijvoorbeeld een grotere culturele voorziening. Hier gaan de huidige inwoners ook op vooruit. Daarnaast kiezen we voor een betere mix van sociale huur, middenhuur en koopwoningen in de buurten. Hiermee komt er meer balans tussen draagkrachtige en kwetsbare bewoners.

34. Behoud en versterk het dorpse gevoel en het buitenleven

Sommige Overvechters vinden dat Overvecht een dorps karakter heeft, mede door de ruime opzet en de winkels en voorzieningen die dichtbij huis te vinden zijn. De ruime opzet en het vele groen geeft veel mogelijkheden voor buitenleven en buiten spelen. Mensen willen dit behouden en versterken.
In de ontwerp omgevingsvisie zetten we in op het behouden en versterken van het groen in de wijk. Ook koesteren en verbeteren we speelplekken. Met name in de woonbuurten willen we het ‘dorpse’ gevoel behouden. Op centrale plekken in de wijk waar meer hoge gebouwen komen, zal de wijk op termijn een meer stads karakter krijgen.

35. Meer levendigheid

Sommige Overvechters benoemen de behoefte aan meer levendigheid op sommige plekken in de wijk. Door dynamiek, levendigheid en sfeer kan ook de veiligheid in de wijk verbeteren. Sommigen noemen als oplossing het combineren van functies zoals wonen, werkplekken, winkels, horeca en voorzieningen.

In de ontwerp omgevingsvisie maken we op diverse plekken in de wijk ruimte voor meer levendigheid. Door het toevoegen van een combinatie van woningen, voorzieningen en werkplekken ontstaat op veel plekken dynamiek op verschillende tijdstippen van de dag.

36. De wijk mag meer allure krijgen

Overvecht is een naoorlogse wijk met veel beton, flatgebouwen en weinig gewaardeerde architectuur. Van sommige Overvechters mag de wijk wel wat meer allure krijgen.
In de ontwerp omgevingsvisie stellen we met name in de hoge verdichtingsgebieden gebouwen voor met bijzondere architectuur. Maar ook het versterken van de groenverbindingen door de buurten, bijvoorbeeld met bomenrijen, kan de wijk meer allure geven. Daarnaast zetten de HOV verbinding, de stadsbrede culturele voorziening en het verbeterde Overvecht Centrum de wijk écht op de kaart.

37. Beter benutten van leegstaande (delen van) panden

Sommige Overvechters benoemen dat, voordat er op waardevolle plekken wordt gebouwd, eerst leegstaande (delen van) panden beter benut moeten worden.
In Overvecht willen we leegstaande (delen van) panden optimaal benutten. We stimuleren eigenaren en voeren gesprekken om te kijken wat mogelijk is. Tijdelijke werkfuncties en broedplaatsen kunnen een rol spelen om een gebied te activeren of op de kaart te zetten. Hierbij kan bijvoorbeeld gebruik gemaakt worden van (tijdelijk) leegstaand vastgoed in afwachting van een ontwikkeling.

38. Voorkom overlast van bouwwerkzaamheden

De komst van nieuwe woningen, voorzieningen en werkplekken zal gepaard gaan met veel bouwwerkzaamheden in de wijk. Overvechters geven aan dat deze bouwwerkzaamheden zo min mogelijk overlast moeten geven. Bijvoorbeeld op het gebied van geluid, stof en bereikbaarheid.
Bij verdere uitwerking van bouwplannen kijken we samen met ontwikkelaars, eigenaren en andere belanghebbenden hoe we de overlast van bouwwerkzaamheden zoveel mogelijk beperken.



Verschillend en voor iedereen

39. Meer (betaalbare) woningen voor Overvechters die in Overvecht willen blijven wonen

De opgave vanuit de stad is om minimaal 5000 woningen in Overvecht bij te bouwen. Veel Overvechters vinden het belangrijk dat (een deel van) deze woningen voor Overvechters beschikbaar komen. Bijvoorbeeld voor jongeren die nu nog thuis wonen of Overvechters die naar een groter huis willen verhuizen maar deze niet in Overvecht kunnen vinden. 57,2% van de online geënquêteerden in fase 1 geeft aan binnen 15 jaar te willen verhuizen, een deel daarvan het liefst binnen Overvecht. Overvechters geven aan dat er vooral een behoefte is aan woningen voor ouderen, (thuiswonende) jongeren, studenten en middeninkomens. Maar ook genoeg sociale huurwoningen wordt veel genoemd.
In de omgevingsvisie biedt het toevoegen van 5.000 woningen ruimte voor verschillende woonwensen in Overvecht. Kleine en grotere huishoudens, voor jonge en oudere bewoners. Het aanbod sociale huurwoningen zal minstens gelijk blijven. Van alle woningen zullen ook woningen voor Overvechters beschikbaar komen. Eventuele voorrangsregelingen onderzoeken we per bouwproject.

40. Betere balans tussen sociaal, middenhuur en koop in de wijk

Veel mensen benoemen dat er in Overvecht relatief veel sociale huurwoningen zijn en vinden dat er een betere balans moet komen in sociale huur, middenhuur en koop. Bijvoorbeeld om daarmee ook een betere balans tussen kwetsbare en draagkrachtige bewoners in de wijk te krijgen. Bij de eerste online enquête staat ‘meer verschillende woningen’ op nummer 2 meest genoemde verbeterpunt voor de wijk. Sommigen vinden dat er alleen maar middenhuur en koop gebouwd moet worden, terwijl anderen benadrukken dat er ook een tekort aan sociale huurwoningen is. Per buurt hebben geënquêteerden in fase 3 aangegeven op welke manier een meer gemengde buurt met sociale huur, middenhuur en koop tot stand kan komen.
In de ontwerp omgevingsvisie zetten we in op een betere balans tussen sociale huur, middenhuur en koopwoningen. Per buurt geven we aan waar er minder of meer van elk soort woning bij moet komen. Hierbij zijn ook de aanwijzingen van Overvechters meegenomen.

41. Meer sociale samenhang tussen bewoners

In Overvecht wonen en werken veel mensen van verschillende nationaliteiten en culturele achtergronden. Veel Overvechters zijn hier trots op, het staat in de top 3 van wat men goed vindt aan de wijk (online enquête van fase 1). Veel Overvechters vinden een goede mix van culturen en achtergronden belangrijk voor sociale diversiteit en het voorkomen van ‘eilandjes’. Bij veel hoogbouw maken sommigen zich zorgen om deze sociale samenhang.
In de ontwerp omgevingsvisie staan spelregels die ervoor zorgen dat de buurten een meer gemengde woningvoorraad krijgen. Alle woningbouwprojecten dragen hieraan bij; zowel kleine als grote.
Belangrijk aandachtspunt is dat er bij de ontwikkeling van nieuwe woningen veel aandacht is voor bestaande en te vormen sociale structuren en samenhang. Het kan op complexniveau prettig zijn om te wonen met mensen die bijvoorbeeld qua levensfase op elkaar aansluiten. Tegelijkertijd willen we voorkomen dat er eilandjes ontstaan van groepen mensen die elkaar onderling beperkt ontmoeten. Hiervoor zien we een belangrijke rol in de inrichting van gebouwen, de openbare ruimte en voorzieningen.

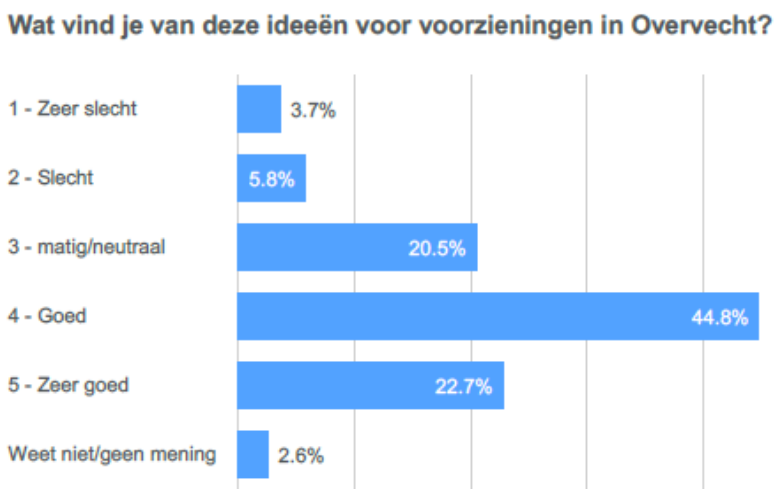
42. Meer ontmoetingsplekken

Veel Overvechters geven aan dat er behoefte is aan meer verbinding met elkaar. Meer ontmoetingsplekken in de buurten, maar bijvoorbeeld ook bij Centrum Overvecht, kunnen hieraan bijdragen. In fase 1 gaf 41,5% van de online geënquêteerden aan dat het groen in de wijk vooral voor ontmoeting en evenementen moet zijn, ongeveer evenveel als de groep die de voorkeur geeft aan rust en ontspanning. In fase 2 is de mogelijkheid voorgelegd om parken meer bruikbaar te maken, bijvoorbeeld voor sport en evenementen. Hier stond 68% van de online geënquêteerden neutraal tot

zeer positief tegenover, en ook uit andere gesprekken blijkt een meerderheid hiervoor. Wel wordt een goede balans met rustige plekken vaak als voorwaarde benoemd.
In de ontwerp omgevingsvisie zetten we in op meer gebruik van het groen, met name in Park de Gagel en Park de Watertoren. In de uitwerking van de plannen moet oog zijn voor een goede balans tussen rust en ontspanning en ontmoeting en evenementen in het groen. Ook nieuwe gebouwen en openbare ruimte in buurten richten we in op een manier dat mensen elkaar meer tegenkomen.

43. Behoud van voorzieningen dichtbij huis

Overvechters zijn blij met grote voorzieningen in de wijk, zoals een station, een winkelcentrum, een bibliotheek, zwembad de Kwakel en schaatsbaan Vechtsebanen. Deze willen ze graag behouden en waar mogelijk versterken of uitbreiden. Overvechters waarderen de vele buurtwinkels, speelplekken, scholen en andere voorzieningen die dichtbij huis zijn. Op de vraag wat er goed is aan Overvecht (online enquête fase 1), staat dit zelfs in de top 3. Dit zie je ook terug in de participatieopbrengst van fase 2. De meeste mensen hebben een voorkeur voor spreiding van winkels en voorzieningen over de wijk; 66,4% vindt dat een goed tot zeer goed idee. Het clusteren van winkels en voorzieningen op een paar plekken vindt slechts 32,6% een goed tot zeer goed idee. In fase 3 was deze spreiding van winkels en voorzieningen over de wijk zichtbaar in de 50-70% versie van de omgevingsvisie, waarin we de winkel- en buurtcentra in de buurten versterken en verbeteren. Een meerderheid van de gehoorde Overvechters vindt dit een goed tot zeer goed idee, zo ook 67,5% van de online geënquêteerden. Ook bij de buurtkaarten gaf de meerderheid aan positief te zijn over het verbeteren en versterken van de buurtwinkelcentra.



Figuur 7 - Meningen over ideeën voor voorzieningen bij online enquête fase 3

In de ontwerp omgevingsvisie zetten we deze koers door; we verbeteren en versterken lokale buurt(winkel)centra. We koesteren en versterken grote voorzieningen waar mogelijk. We vernieuwen Overvecht Centrum met veel woningen en een groot winkel-, horeca- en voorzieningenaanbod. Rondom Vechtsebanen zien we mogelijkheden voor meer bedrijvigheid, sport en winkels.

44. (Ver)plaatsen van voorzieningen

Uit gesprekken met Overvechters blijkt dat er behoefte is aan voorzieningen voor specifieke doelgroepen. Doelgroepen die worden genoemd zijn: kinderen, jongeren, ouderen en kwetsbare personen (verslaafden, daklozen). Volgens sommigen kan dit eenzaamheid verminderen en overlast van personen tegengaan. Ook worden er specifieke voorzieningen genoemd waar behoefte aan is, zoals hondenuitlaatvelden, kinderopvanglocaties of een pingpongclub. Daarnaast worden er suggesties gedaan voor het verplaatsen van voorzieningen, zoals bijvoorbeeld het politiebureau.
In de ontwerp omgevingsvisie bieden we ruimte voor het ontwikkelen, versterken en mogelijk verplaatsen van voorzieningen. Welke invulling deze voorzieningen precies krijgen en waar deze komen, werken we nog verder uit. Hier betrekken we ook bewoners, ondernemers en andere betrokkenen bij.

45. Meer betaalbare en beschikbare ruimtes voor initiatieven uit de wijk

Overvecht is een wijk met betrokken bewoners. Uit verschillende gesprekken blijkt dat er behoefte is aan ruimte voor initiatieven. Zoals bijvoorbeeld repetitieruimtes voor muziek en/of dans, workshops en andere bijeenkomsten.
In de ontwerp omgevingsvisie is ruimte opgenomen voor initiatieven van bewoners. Welke invulling deze ruimtes krijgen, waar deze liggen en hoe groot ze zijn, werken we nog verder uit.

46. Voorzieningen toegankelijk en bereikbaar voor iedereen

Sommige Overvechters benadrukken dat voorzieningen toegankelijk en bereikbaar moeten zijn voor iedereen. Met name voor ouderen en mensen slechter ter been is dit een aandachtspunt.
In de ontwerp omgevingsvisie nemen we ruimte op voor voorzieningen. Deze voorzieningen moeten aan wettelijk en gemeentelijk beleid voldoen als het gaat om bereikbaarheid en toegankelijkheid.

47. Voldoende en divers horeca- en winkelaanbod

Veel Overvechters vinden dat er meer en ook meer divers horeca- en winkelaanbod in de wijk mag komen. Dit maakt de wijk en de buurten aantrekkelijker en levendiger. Deze wens staat zelfs in de top 3 als antwoord op de vraag wat er beter kan in Overvecht (online enquête fase 1).
In de ontwerp omgevingsvisie bieden we ruimte voor meer horeca- en winkels. Welke horeca en winkels hierin komen bepalen we niet in de ontwerp omgevingsvisie.

48. Meer culturele voorzieningen en evenementen

Tijdens gesprekken en ook uit online enquêtes blijkt een behoefte aan meer culturele voorzieningen in de wijk. Zoals bijvoorbeeld een theater, film- en/of muziekcentrum of een buurtmuseum. Sommigen geven de voorkeur aan één grote culturele voorziening zoals een theater (43,4% van de online geënquêteerden in fase 1). Anderen geven de voorkeur aan meerdere kleine broedplaatsen of ateliers verspreid over de wijk (39,5%).
De ontwerp omgevingsvisie biedt ruimte aan meer culturele voorzieningen. Bijvoorbeeld een groot cultureel centrum in Overvecht Centrum. Maar ook in de rest van de wijk voorzien we meer ruimte voor culturele voorzieningen, zoals broedplaatsen. Waar deze precies komen, werken we nog verder uit.

49. Meer multi-cultureel cultuuraanbod voor de wijk

Naast de behoefte aan meer culturele voorzieningen in de wijk, is door sommigen ook aangegeven welke invulling deze culturele voorzieningen moeten krijgen en voor welke doelgroepen. Doelgroepen van alle leeftijden zijn genoemd met activiteiten en evenementen voor mensen uit de wijk. In fase 2 is de mogelijkheid voorgelegd om de parken meer bruikbaar te maken, bijvoorbeeld door voorzieningen in de parken toe te voegen en hier ook (meer) evenementen te laten plaatsvinden. Hier reageerde 63% neutraal tot zeer goed op van de online geënquêteerden.
In de ontwerp omgevingsvisie bieden we ruimte voor culturele voorzieningen en plek voor evenementen in de parken. In de ontwerp omgevingsvisie bepalen we niet wat de precieze invulling is en wat de doelgroepen zijn.

50. Voldoende ruimte voor religieuze activiteiten

Overvecht heeft relatief veel actieve religieuze gemeenschappen. Zij vinden het belangrijk dat zij hun activiteiten in de wijk kunnen voortzetten en dat daar genoeg ruimte voor blijft.
In de ontwerp omgevingsvisie is ruimte voor voorzieningen en daarmee ook voor religieuze activiteiten opgenomen.

51. Meer en betere sport- en speelmogelijkheden

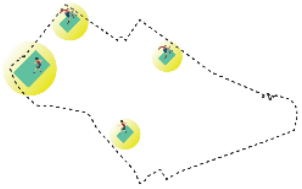
Veel Overvechters waarderen de sport- en speelmogelijkheden in de wijk. Zo worden de bekende ‘spetterbadjes’ veel genoemd als plekken om te behouden en te verbeteren. Maar ook sportplekken in

de wijk worden gewaardeerd, zoals de Vechtsebanen en de verschillende sportcomplexen. Naast de stadsbrede opgave, blijk ook uit gesprekken een behoefte aan meer sport- en speelplekken in de wijk.
In fase 2 is als mogelijkheid voorgelegd om de parken beter bruikbaar te maken, onder andere met meer sport- en spelfaciliteiten. Hier reageerde 63% neutraal tot zeer goed op van de online geënquêteerden. In fase 3 is op verschillende plekken in de wijk aangegeven dat er speelvoorzieningen worden verbeterd of toegevoegd. Hierop werd grotendeels positief gereageerd.
In de ontwerp omgevingsvisie maken we ruimte voor het verbeteren en toevoegen van (kleine) sport- en speelvoorzieningen op een aantal plekken in de wijk. Waar, wanneer en hoe werken we nog verder uit.

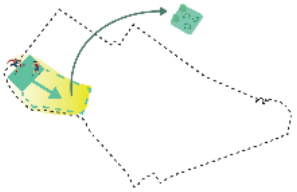
52. Uitbreiding veldsport

Gesprekken in fase 1 en 2 bevestigen de behoefte aan uitbreiding van 3 á 4 sportvelden in Overvecht. In fase 3 zijn hiervoor drie verschillende scenario's voorgelegd.

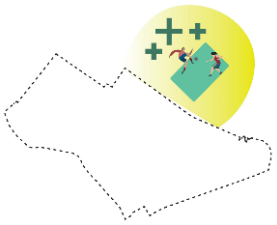
1. Uitbreiding bij huidige sportcomplexen in de wijk, hoewel daar waarschijnlijk onvoldoende ruimte zal zijn. 39,6% van de online geënquêteerden geeft hier de voorkeur aan. Met name omdat zowel de volkstuinen als het Noorderpark dan ontzien kunnen worden en omdat de sportparken verspreid in de wijk liggen en sportvelden daarmee voor iedereen dichtbij zijn. Ook wordt benoemd dat er eerst goed moet worden onderzocht hoe bestaande sportvelden efficiënter gebruikt kunnen worden.



2. Uitbreiding van sportcomplex Overvecht Noord richting volkstuincomplex 'Ons Genot', waarbij de volkstuinen verplaatsen naar het Noorderpark. 33,3% van de online geënqueteerden geeft hier de voorkeur aan. Met name omdat er dan een groot, aantrekkelijk sportgebied kan ontstaan met voldoende parkeervoorzieningen en goede bereikbaarheid. Tegenstanders van dit scenario benoemen met name de grote waarde die de volkstuinen hebben voor bewoners en gebruikers (sociaal, recreatief) en dat de volkstuinen dus niet verplaatst mogen worden.



3. Aanleg van sportvelden in Noorderpark. 18,8% van de online geënquêteerden geeft hier de voorkeur aan. Hoewel men de bereikbaarheid bij dit scenario een voordeel vindt, vinden vooral veel mensen dat er geen sportvelden in het Noorderpark moeten komen. Met name vanwege de natuurlijke en recreatieve waarde die het nu heeft en men bang is dat die verstoord wordt met de komst van sportvelden en bijbehorende parkeervoorzieningen.



In de ontwerp omgevingsvisie zetten we op de korte termijn in op het optimaliseren van het gebruik van de bestaande sportaccommodaties en het toevoegen van sport- en beweegfuncties aan het nieuwe sportcluster bij de Vechtsebanen en het bedrijventerrein (scenario 1). Voor de lange termijn zoeken we naar ruimte voor inpassing van 3 of 4 extra sportvelden. Zoeklocatie is in eerste instantie het Noorderpark (scenario 3), waar we een ruimtelijke afweging maken met onder andere opgaven op het gebied van energie, groen en recreatie. Hoewel dit bij Overvechters die we hebben gesproken het minst populaire scenario is, geven we op de lange termijn dit scenario toch de voorkeur. De historische, sociale en biodiverse kwaliteiten van volkstuinencomplex Ons Genot spelen hierbij een belangrijke rol.

53. Meer zwemmogelijkheden

Uit gesprekken en opbrengst uit de online enquetes blijkt de behoefte aan meer zwemmogelijkheden. Veel Overvechters zijn blij met zwembad de Kwakel, maar er zijn ook wachtlijsten voor zwemles.

In de omgevingsvisie nemen we nu geen uitbreiding van zwembad de Kwakel op, hoewel we een uitbreiding ook niet in de weg staan. Dit moeten we verder onderzoeken. Wel stellen we in de ontwerp omgevingsvisie maatregelen voor die de waterkwaliteit van oppervlaktewater in Overvecht moeten verbeteren, zodat je op meer plekken kunt zwemmen.

54. Beter beheer en onderhoud van (speel)voorzieningen

Sommige Overvechters benoemen dat het beheer en onderhoud van de openbare ruimte en openbare voorzieningen zoals speeltuinen beter moet.
De omgevingsvisie Overvecht 2040 gaat niet over (de budgetten voor) beheer en onderhoud. Wel houden we in de doorrekening van de kosten voor uitvoering van de omgevingsvisie rekening met beheer en onderhoud.

55. Behoud van werkplekken in Overvecht

Veel Overvechters zien het belang van werkplekken in de wijk en willen deze behouden. Het biedt kansen aan bewoners van Overvecht om een werkplek in de nabije omgeving te hebben en zijn onderdeel van de voorzieningen dichtbij huis. Met name aan betaalbare werkruimte is behoefte.
In fase 1 is gevraagd waar deze nieuwe werkplekken vooral moeten komen. 40,6% van de online geënqueteerden vindt dat ze geconcentreerd op een paar plekken in de wijk moeten komen. 41,3% vindt dat er verspreid over de wijk werkplekken moete komen. Hierover zijn de gesproken Overvechters dus verdeeld.
In fase 2 zijn mogelijkheden voorgelegd waar nieuwe voorzieningen en werkplekken in de wijk moeten komen. 66,4% van de online geënquêteerden vond het spreiden van voorzieningen en werkplekken een goed tot zeer goed idee. Slechts 32,6% vond het een goed tot zeer goed idee om de voorzieningen en werkplekken te clusteren. De voorkeur voor spreiding is voor veel Overvechters met name gericht op het behoud van voorzieningen dichtbij huis, en minder op het spreiden van werkplekken.
In de 50-70% versie van de omgevingsvisie (fase 3) is het idee voorgelegd om werkplekken met name bij Overvecht Centrum en het station toe te voegen. Met daarnaast veel extra werkplekken op het bedrijventerrein. 82,1% van de online geënquêteerden in fase 3 vond dit een neutraal tot zeer goed idee. Aandachtspunt is het voorkomen van overlast door werkplekken in de wijk.
In de ontwerp omgevingsvisie zetten we deze koers door en voorzien we met name extra werkplekken in Overvecht Centrum, stationsgebied en bedrijventerrein Nieuw Overvecht.



Figuur 8 - Meningen over ideeën voor banen en werkplekken bij online enquete fase 3

56. Goede (ruimtelijke) omstandigheden voor ondernemingen en bedrijven

Ondernemers in de wijk benoemen het belang van goede ruimtelijke omstandigheden om te kunnen ondernemen. Dit zijn vooral goede bereikbaarheid (inclusief parkeren) voor klanten, werknemers en leveranciers, goede mogelijkheden voor laden en lossen, uitstraling van het pand en de locatie en investeren in eigen vastgoed/terrein dat past bij de ontwikkeling van het gehele gebied.
In de ontwerp omgevingsvisie bieden we ruimte voor extra bedrijvigheid en voorzieningen. De ruimtelijke omstandigheden maken we zo goed mogelijk. Daarom kiezen we ervoor op het bedrijventerrein geen woningen toe te voegen, zodat dit gebied aantrekkelijk blijft voor kleine bedrijven en maakindustrie. Alle

ondernemingen en bedrijven in Overvecht blijven goed bereikbaar. De bereikbaarheid met openbaar vervoer, fiets en te voet verbetert. Hoe de ruimtelijke inrichting precies vorm krijgt, moet verder worden uitgewerkt.

57. Meer ruimte voor creatieve een maatschappelijke ondernemers

Uit gesprekken met Overvechters blijkt een behoefte aan meer ruimte voor creatieve en maatschappelijke ondernemers. Betaalbaarheid van deze ruimtes is daarbij belangrijk.
In de ontwerp omgevingsvisie nemen we ruimte op voor creatieve en maatschappelijke ondernemers. Met name op bedrijventerrein Nieuw Overvecht. Binnen de buurten maken we ruimte voor culturele broedplaatsen (zoals ateliers voor zelfstandige kunstenaars, muziekstudio's en oefenruimte voor theatergezelschappen) en kleinschalige sport- en beweegaanbieders.

58. Meer werkplekken voor Overvechters

In gesprekken en ook bij online enquetes geven mensen aan dat zij het belangrijk vinden dat er meer werkplekken en opleidingsplekken specifiek voor Overvechters komen. Ook investeren in lokale ondernemers wordt genoemd.
In de ontwerp omgevingsvisie staat dat het belangrijk is om sectoren en bedrijvigheid toe te voegen die aansluit bij beroepen die veel Overvechters hebben. De vernieuwing en ontwikkeling van Overvecht kan helpen om jonge Overvechters te motiveren in de bouw of duurzame techniek te werken of een opleiding te volgen. Ook is een deel van de nieuwe werkplekken aan huis en dus in de nieuwe woningen die we bouwen.



Duurzaam en toekomstbestendig

59. Zoveel mogelijk groene, duurzame energie in de wijk

In gesprekken geven veel Overvechters aan het belangrijk te vinden dat de wijk toekomstbestendig wordt. Het gebruik van groene energie hoort daarbij. Meer zonnepanelen op daken zijn veelgenoemd.
In de omgevingsvisie zetten we in op het gebruik van groene, duurzame energie. Een groot deel van de woningen is al aangesloten op stadswarmte. Ook in de rest van de wijk willen we overstappen naar een duurzame manier van verwarmen en energievoorziening. Er zijn weinig kansen voor grootschalige zonne-energie op daken van woningen. Wel liggen er kansen op de daken van bedrijfsgebouwen in Nieuw Overvecht. Het Noorderpark is zoekgebied voor de aanleg van windturbines en zonne-energie.

60. Overlast van (toekomstbestendige) energievoorzieningen beperken

Hoewel de meeste Overvechters voorstander zijn van duurzame energie, willen zij hier zo min mogelijk nadeel van ondervinden. Momenteel loopt een traject om in Overvecht-Noord te stoppen met het gebruik van aardgas. Bewoners willen hier niet op achteruitgaan, bijvoorbeeld financieel. Het Noorderpark is zoekgebied voor windturbines en bij knooppunt Blauwkapel is een zoekgebied voor zonne-energie. Ook hierbij maken mensen zich zorgen over de negatieve gevolgen voor omwonenden. Een zorgvuldige inpassing van duurzame energievoorziening is noodzakelijk, waarbij we zoveel mogelijk rekening houden met belangen van omwonenden en andere betrokkenen. Hoe we dit doen werken we, samen met betrokkenen, verder uit.

61. Voldoende waterafvoer en -opslag om wateroverlast te voorkomen

Veel Overvechters vinden het belangrijk dat er voldoende waterafvoer en -opslag komt om wateroverlast te voorkomen. In de ontwerp omgevingsvisie stellen we voor om straten en parkeerplekken te vergroenen en plekken voor waterberging bij grote regenbuien aan te leggen.

62. Voldoende koele plekken in de wijk om hittestress te voorkomen

Veel Overvechters herkennen het beeld dat sommige plekken in de wijk erg heet worden op warme dagen. Ze staan positief over het vergroenen van deze plekken, zodat het ook op warme dagen aangenamer is om naar buiten te gaan.
In de ontwerp omgevingsvisie stellen we voor bomen toe te voegen en de hoeveelheid steen in de straat te verminderen. Daardoor is er meer schaduw en warmen straten minder snel op.

63. Meer laadpalen voor elektrische vervoersmiddelen

Sommige Overvechters benoemen dat er meer laadpalen in de wijk moeten komen voor elektrische vervoersmiddelen.
In de ontwerp omgevingsvisie is ruimte voor extra laadpalen. Hoe en waar laadpalen moeten komen, gaan we onderzoeken en verder uitwerken.

Overvecht 2040

64. Diverse locaties herontwikkelen

Sommige Overvechters noemen plekken waar wat hen betreft iets anders mag komen. Zoals de voetbalkooi aan de Van Brammendreef en de oude Opel garage.
De ontwerp omgevingsvisie geeft met kleuren aan wat er op welke plek (ongeveer) ontwikkeld mag worden. Vervolgens is het aan eigenaren en ontwikkelaars om hier plannen voor te maken. Hier betrekken we ook bewoners, ondernemers en andere betrokkenen bij.

65. Diverse ideeën voor (her)inrichting van plekken

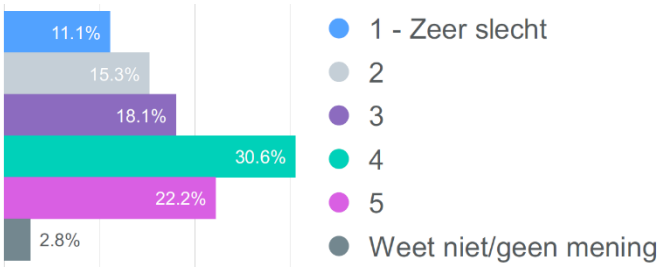
Tijdens gesprekken en ook online hebben verschillende Overvechters ideeën ingebracht voor de inrichting van verschillende plekken in de wijk. Zoals voor Park de Watertoren, Park de Gagel en het bedrijventerrein. Ideeën die zijn genoemd zijn bijvoorbeeld een plek voor honden, verbetering van speelplekken, een fontein en herinrichting van een plein. Hoe deze plekken verder worden ingericht, moeten we nog onderzoeken en uitwerken. Hier betrekken we ook bewoners, ondernemers en andere betrokkenen bij.



Bedrijventerrein Nieuw Overvecht

66. Meer ruimte voor kleinschalige en betaalbare werkplekken

Ondernemers zien de kleinschalige en betaalbare werkplekken op het bedrijventerrein als een belangrijke kwaliteit die ze willen behouden. Dit draagt bij aan lokaal ondernemerschap, ruimte voor startende ondernemers en mogelijkheden voor een betere verbinding met de wijk.
In de ontwerp omgevingsvisie maken we ruimte voor kleinschalige en waar mogelijk betaalbare werkplekken. Hoe dit er precies uit komt te zien moet verder worden uitgewerkt samen met eigenaren en ondernemers.



Figuur 9 - Meningen over ideeën voor meerlaagse bebouwing op bedrijventerrein (online enquete fase 3)

67. Grootschalige logistiek op het bedrijventerrein ongewenst

Ondernemers in Overvecht maken zich zorgen om speculatie in bedrijfsvastgoed door logistieke beleggers. Grootschalige logistiek levert per m2 meer op dan reguliere bedrijfsruimte. Deze functie levert volgens hen (vrijwel) geen bijdrage aan de (her)ontwikkeling van het bedrijventerrein en/of aan lokale binding. Bovendien creëert deze sector weinig van de gewenste banen.
In de ontwerp omgevingsvisie zijn logistieke functies niet gewenst op het bedrijventerrein, omdat deze niet aansluiten bij het gewenste schaalniveau.

68. Geen woningen op het bedrijventerrein

Ondernemers benoemen de ruimtetekorten op bedrijventerreinen en het belang van ondernemerschap voor de stad Utrecht. Daarom vinden zij dat het bedrijventerrein zoveel mogelijk voor bedrijven moet blijven en er geen woningen mogen komen. Volgens ondernemers maken woningen het voor ondernemers minder aantrekkelijk en zorgen woningen door speculatie vanuit beleggers en ontwikkelaars voor stijgende vastgoedprijzen op het bedrijventerrein. Ook willen ondernemers ruimte houden voor bedrijven met milieuklasse 3.2. Dit gaat niet goed samen met wonen. Daarnaast kunnen op het bedrijventerrein ook veel van de benodigde werkplekken toegevoegd worden.
In de ontwerp omgevingsvisie is wonen is op het bedrijventerrein niet toegestaan. We behouden daarmee ruimte voor meer werkplekken en bedrijven. Ook voorkomen we conflicten met de benodigde milieuruimte. De mogelijkheid voor het maken van een aantrekkelijke woonomgeving is in dit gebied bovendien beperkt.

69. Woningbouw en andere functies op het bedrijventerrein

Veel Overvechters vinden dat er op het bedrijventerrein woningen gebouwd moeten worden. Hierdoor hoeven er minder woningen in de wijk zelf gebouwd te worden, zodat het niet nog drukker wordt. Ook kunnen woningen voor meer levendigheid en veiligheid op het bedrijventerrein zorgen.
In de ontwerp omgevingsvisie is wonen op het bedrijventerrein niet toegestaan. We behouden daarmee ruimte voor meer werkplekken en bedrijven. Ook voorkomen we conflicten met de benodigde milieuruimte. De mogelijkheid voor het maken van een aantrekkelijke woonomgeving is in dit gebied bovendien beperkt.

70. Efficiënt gebruik van ruimte door deelverhuur van bedrijfspanden

Ondernemers willen graag dat het mogelijk wordt om met meerdere bedrijven samen gebruik te maken van een bedrijfshal en bijbehorende kantoren. Met daarbij flexibiliteit in toegestane functies en de verdeling kantoor-/bedrijfsruimte bij groei van een bedrijf.

De ontwerp omgevingsvisie stimuleert efficiënt ruimtegebruik, maar gaat niet over het wel of niet toestaan van deelverhuur.

71. Maak een groene verbinding met Natuurgebied Zuilen

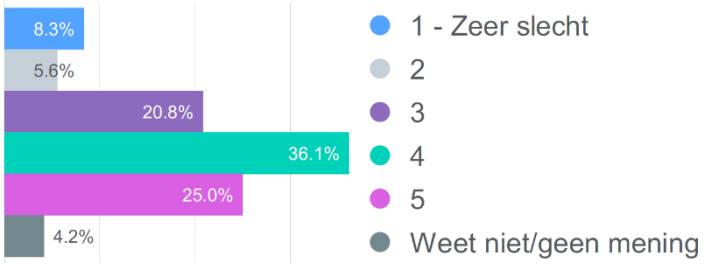
Ondernemers en Overvechters zien kansen om Natuurgebied Zuilen met het bedrijventerrein te verbinden.
In de ontwerp omgevingsvisie maken we betere verbindingen voor voetgangers en fietsers tussen de sportverenigingen, volkstuinen, groengebieden en over het bedrijventerrein.

72. Opheffen parallelweg Franciscusdreef

Volgens ondernemers is de parallelweg aan de Franciscusdreef is dusdanig ingericht dat deze gevaarlijke situaties oplevert voor fietsverkeer. Door de parallelweg op te heffen wordt het volgens hen mogelijk om het bedrijventerrein een entree te geven en tevens te vergroenen.
In de ontwerp omgevingsvisie is het opheffen van de parallelweg bij de Franciscusdreef niet opgenomen. Of deze wordt opgeheven en wat de nieuwe inrichting van de Franciscus wordt, moeten we onderzoeken en verder uitwerken.

73. Goede openbaar vervoerverbinding naar het bedrijventerrein

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie gaat de snelle busverbinding over de Fransiscusdreef, met een halte bij het bedrijventerrein. Sommigen benoemen dat het noodzakelijk is dat er ook openbaar vervoer over het bedrijventerrein zelf rijdt. Anders is het niet aantrekkelijk om met openbaar vervoer te komen.



Figuur 10 - Meningen over ideeën voor openbaar vervoer van en naar Nieuw Overvecht (online enquete fase 3)

In de ontwerp omgevingsvisie maken we het bedrijventerrein beter bereikbaar met het openbaar vervoer. De HOV-lijn stopt aan of op het bedrijventerrein. Op het bedrijventerrein rijdt buurtgericht openbaar vervoer.

74. Meer levendigheid op het bedrijventerrein

Veel Overvechters benoemen dat het bedrijventerrein nu geen aangename plek is, zeker in de avonduren. Er is behoefte aan meer levendigheid, ook buiten huidige openingstijden, waardoor criminaliteit hopelijk verdwijnt.
In de ontwerp omgevingsvisie is een gemengde zone van het bedrijventerrein opgenomen. Deze zone ontwikkelt tot een gemengd gebied met bedrijvigheid, (sport) voorzieningen en onderwijs. Deze dynamische en levendige omgeving is een aantrekkelijke entree en visitekaartje voor het bedrijventerrein. We maken plek voor levendige functies met een veel activiteit op de begane grond.

Klopvaartbuurt, Vechtzoom-Noord

75. Behoud Fort aan de klop

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie maken we Fort de Klop toegankelijker. 63,8% van de online geënquêteerden vindt dit een goed tot zeer goed idee. Als aandachtspunt wordt benoemd dat het historische en rustige karakter niet verloren mag gaan. Ook wordt als idee genoemd om het fort een nieuwe functie te geven, zoals een vergader of horeca locatie.
In de ontwerp omgevingsvisie benadrukken we de cultuurhistorische waarde van Fort aan de Klop. Verdere invulling van Fort aan de Klopt moeten we nog verder onderzoeken en uitwerken.

76. Marowijnedreef vergroenen en flats aan Trinidaddreef aan experimentele flats toevoegen

Een wens vanuit bewoners is om de Marowijnedreef te vergroenen en de flat aan de Trinidaddreef aan de rij met experimentele flats toe te voegen.
In de ontwerp omgevingsvisie is dit gebied oranje gekleurd. Buurtstraten vergroenen we, maar er is ook ruimte voor bebouwing.

Vechtzoom-Zuid

77. Nieuwe Zandpad herinrichten

Sommige Overvechters hebben ideeën voor de inrichting van het nieuwe Zandpad. Vooral groen en recreatie wordt veel genoemd.
In de ontwerp omgevingsvisie voorzien we op termijn voor het nieuwe Zandpad een groene inrichting als onderdeel van Vechtzoompark.

78. Behoud bussluis Amazonedreef

Momenteel worden er plannen gemaakt voor het vergroenen en verbeteren van het gebied rondom de Amazonedreef. Onderdeel van dat plan is om de bussluis in de Amazonedreef op te heffen. Sommige Overvechters, met name bewoners, willen dit liever niet vanwege overlast van autoverkeer. Ondernemers van buurtwinkelcentrum De Klop willen dit wel graag zodat je hun winkelcentrum makkelijker met de auto kunt bereiken.
In de ontwerp omgevingsvisie heffen we de doorgaande autoverbinding over de Amazonedreef op termijn op. Dit zal in de fase t/m 2035 zijn. Voor die tijd heffen we de bussluis op volgens de plannen voor het Amazonekwartier.

79. Geen fietspad nabij experimentele flats

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie staat een nieuwe fietsverbinding tussen Park de Gagel en de Vechtdijk, langs de experimentele flats. Sommigen zijn hiertegen. Redenen die zij noemen zijn dat het een monumentaal park met monumentale woningen is. En dat bewoners het park onderhouden wat zorgt voor ontspanning. En dat het daar nu begroeid is wat een veiliger gevoel geeft dan een fietspad. Ook vinden zij dat er prima een fietsverbinding via de doorgaande weg gemaakt kan worden.
In de ontwerp omgevingsvisie plannen we een nieuwe fietsroute langs Park de Gagel. De verbinding ten zuiden van de Carnegiedreef is in de omgevingsvisie niet precies aangegeven maar benoemd als zoekgebied.

Tigrisdreef en omgeving

80. Geluidswal bij Noordelijke Randweg

Sommige Overvechters willen een geluidswal bij de Noordelijke Randweg.
In de ontwerp omgevingsvisie is geen geluidswal opgenomen, omdat dit de barrière naar het Noorderpark vergroot.

81. Noordelijke Randweg ondertunnelen en daarop woningen bouwen

In meerdere gesprekken en ook bij online enquetes geven Overvechters als idee mee om de Noordelijke Randweg te ondertunnelen en daarop woningen te bouwen. De woningen kunnen dan de kosten van de tunnel dekken.
In de ontwerp omgevingsvisie zijn plannen voor de Noordelijke Randweg niet meegenomen. Over deze weg lopen al lange tijd gesprekken met de gemeente Utrecht en het Rijk. Ook in het kader van de Ring Utrecht.

82. Herontwikkeling Careyn Rosendael

Sommige Overvechters vinden het een goed idee als bij de herontwikkeling van Careyn Rosendael ook een maatschappelijk buurthuis komt. Ook (senioren)woningen, parkeerplaatsen voor medewerkers en goede toegang voor hulpdiensten worden genoemd.
In de ontwerp omgevingsvisie is mogelijk ruimte voor een maatschappelijke functie op die locatie. Hoe dit eruit komt te zien en wat er komt moeten we nog verder onderzoeken. Hier betrekken we ook bewoners, ondernemers en andere betrokkenen bij.

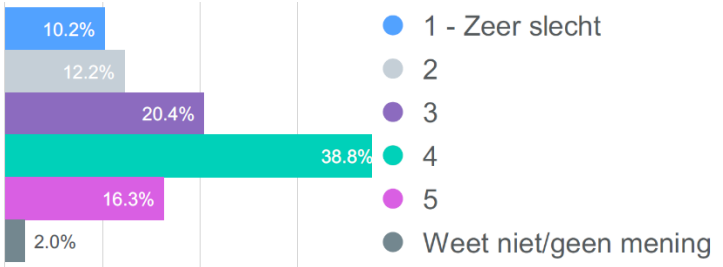
83. Niet bouwen bij de THEMA-dreven

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie zijn de THEMA-dreven aangewezen als hoogstedelijk gebied. Sommige Overvechters vinden dat geen goed idee.
In de ontwerp omgevingsvisie zijn de THEMA-dreven aangewezen als 'bebouwing in het groen' gebied. Herontwikkeling is in dit gebied mogelijk, maar wel met goede inpassing in het groen.

Zambesidreef en omgeving

84. Verbeter gebied ZONOR-dreven

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie verbeteren we het gebied rondom de Zambesi-, Oranjerivier en Grote Trekdreef. Er is ruimte voor een nieuwe middelbare school en nieuwe woningen. Het schoolplein kan buiten schooltijden gebruikt worden door bewoners.



Figuur 11 - Meningen over herontwikkeling gebied ZONOR-dreven (online enquête fase 3)

Een meerderheid van de invullers van de online enquête vindt dit een goed idee. Sommigen willen graag een HAVO en VWO school omdat dat er nog niet is in Overvecht. Anderen vinden het al druk in de buurt en maken zich zorgen over de grote hoeveelheid leerlingen die dan in de buurt komen. Sommigen willen het liefst (alleen) woningen.
In de ontwerp omgevingsvisie zetten we de ingezette koers door. We kiezen voor de mogelijkheid om een middelbare school te bouwen en woningen en voorzieningen toe te voegen in het gebied.

Zamenhofdreef en omgeving

85. Herontwikkel Overvecht Centrum

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie ontwikkelt Centrum Overvecht tot hét hart van de wijk Overvecht. Er is ruimte voor minimaal 2000 woningen en plek voor winkels, ontmoeting, markt en cultuur. Dit wordt uitgewerkt in project 'Masterplan Centrum Overvecht'. De meeste Overvechters vinden dit een neutraal tot zeer goed idee, zo ook 87,7% van de online geënquêteerden.
In de ontwerp omgevingsvisie zetten we de koers van ontwikkeling Centrum Overvecht door, zoals ook in de uitwerking van project Masterplan Centrum Overvecht.

86. Maak het groen tussen de flats aan de Kretadreef en Theemsdreef openbaar toegankelijk

Sommigen willen dat het groen tussen de flats aan de Kretadreef en de Theemsdreef openbaar toegankelijk worden. Nu is het met hekken afgesloten.

In de ontwerp omgevingsvisie is dit gebied oranje gekleurd. Dit betekent dat hier stedelijk ontwikkeld mag worden. De omgevingsvisie gaat niet over het openbaar toegankelijk maken van (semi-privé) terreinen.

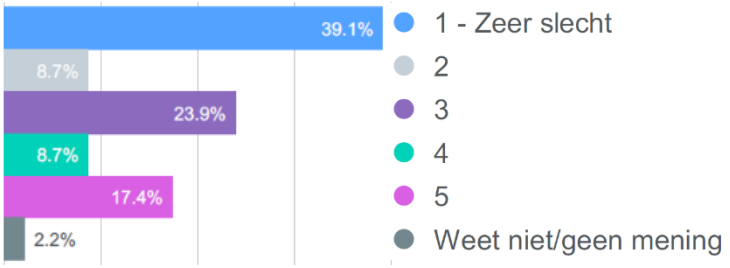
87. Ontwikkel terrein rioolwaterzuivering

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie is een lange termijn ontwikkeling van het rioolwaterzuiveringsterrein opgenomen. Dit gebied ontwikkelt op lange termijn tot een hoogstedelijk gebied dat aansluit bij Overvecht Centrum. Daarnaast is er plek voor natuur, recreatie en sport. De meeste Overvechters die we hebben gesproken vinden dit een neutraal tot zeer goed idee, zo ook 85% van de online geënquêteerden. Sommigen willen dat dit zo snel mogelijk gebeurt.
In de ontwerp omgevingsvisie is deze ontwikkeling opgenomen voor de lange termijn (na 2040), omdat eerste de rioolwaterzuivering verplaatst moet worden. Dit is een complexe opgave.

Neckardreef en omgeving

88. Behoud autoverkeer over de Marne- en Moezeldreef

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie rijden geen auto's door Park de Watertoren. De Marne- en Moezeldreef zijn niet langer een autoverbinding naar winkelcentrum Overvecht. De nieuwe openbaar vervoerverbinding loopt langs de rand van het park. De meeste mensen (47,8%) zijn het niet eens met dit idee.



Figuur 12 - Meningen over verwijderen Marne- Moezeldreef uit Park de Watertoren (online enquête fase 3)

Redenen hiervoor zijn dat omrijden milieuonvriendelijk is. Ook zijn er zorgen over de veiligheid in het park die af zal nemen als er minder mensen langsrijden. Wel wordt genoemd dat het positief is dat er minder auto's door het park rijden.
In de ontwerp omgevingsvisie wordt de Marne- en Moezeldreef door Park de Watertoren opgeheven voor autoverkeer. We zorgen op andere manieren voor levendigheid in het park, waardoor de sociale veiligheid toeneemt. Hoe het park er precies uit gaat zien moet nog verder worden uitgewerkt.

89. Bushalte bij school en Abrona locatie

Tijdens gesprekken en ook online komt het idee naar voren om een bushalte bij de school en Abrona locatie te plaatsen. Veel cliënten zijn afhankelijk van het openbaar vervoer.
De omgevingsvisie bepaalt niet waar haltes komen. Dit moet nog verder worden uitgewerkt en afgestemd met onder andere de provincie. Hier betrekken we ook bewoners, ondernemers en andere betrokkenen bij.

90. Ontwikkeling Sportcomplex De Dreef

De omgeving van sportcomplex De Dreef is een bijzondere plek voor kinderen en jongeren, waar sporten en leren samenkomen. In de 50-70% versie van de omgevingsvisie staat dat we dit willen versterken. Een groot deel van de Overvechters die we hebben gesproken vindt dit een goed tot zeer goed idee, zo ook 80,9% van de online deelnemers. Deze koers zetten we in de ontwerp omgevingsvisie door.

Taagdreef, Rubicondreef en omgeving

91. Geen snelle busverbinding over de La Bohèmedreef en Don Carlosdreef

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie rijden geen auto's door Park de Watertoren. De Marne- en Moezeldreef zijn niet langer een autoverbinding naar winkelcentrum Overvecht. De nieuwe openbaar vervoerverbinding loopt langs de rand van het park. Een groot deel van de Overvechters die we hierover hebben gehoord, vinden dit een neutraal tot zeer slecht idee. Zo ook 63,2% van de online deelnemers. Bewoners aan de La Bohèmedreef vinden het niet prettig als hun rustige buurtstraat straks wordt gebruikt voor de snelle busverbinding. Ook maken mensen zich zorgen over de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van deze busverbinding richting Park de Watertoren. Met name voor kinderen die in het park spelen.
In de ontwerp omgevingsvisie kiezen we ervoor de snelle busverbinding langs een deel van de La Bohèmedreef en de Don Carlosdreef te laten lopen. Hoewel sommige Overvechters hier bezwaar tegen hebben, maken we toch de afweging om Park de Watertoren meer één geheel te maken. Daarmee geven we het park meer kwaliteit en kunnen meer mensen en dieren van het park genieten. Bij de verdere inrichting van het park en de ligging van de snelle busverbinding houden we zoveel mogelijk rekening met veilig oversteken en sociale veiligheid. Ook proberen we de overlast voor direct omwonenden zoveel mogelijk te beperken.

Donaudreef, Wolgadreef en omgeving

92. Goede verbinding voor langzaam verkeer met Tuindorp

Sommige Overvechters benoemen de behoefte aan een goede verbinding voor fietsers en voetgangers naar Tuindorp . Bijvoorbeeld omdat veel kinderen daar naar school gaan. In de 50-70% versie staan verschillende extra verbindingen over of onder het spoor. De meeste Overvechters vinden dit positief, al wordt als aandachtspunt sociale veiligheid hierbij genoemd.
In de ontwerp omgevingsvisie stellen we meerdere fiets- en voetgangersverbindingen naar andere wijken in de stad voor, waaronder naar Tuindorp.

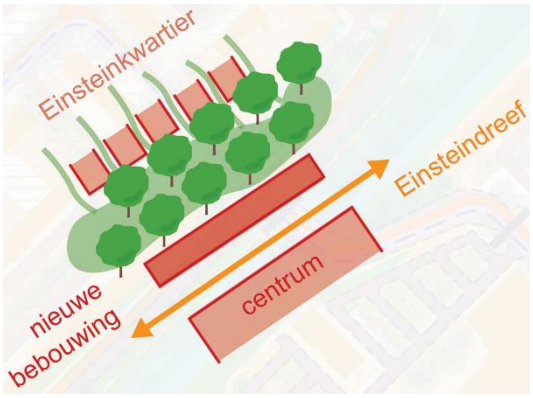
93. Verbetering winkelcentrum Overkapel

In de 50-70% versie was winkelcentrum Overkapel niet aangemerkt als verbeterlocatie. Sommige Overvechters vragen zich af waarom dat zo is en zien ook graag verbetering van winkelcentrum Overkapel.
In de ontwerp omgevingsvisie is ook winkelcentrum Overkapel opgenomen als buurtwinkelcentrum.
Hier is ruimte voor nieuw programma en maatschappelijke functies en het toevoegen van speciale woonvormen (bijvoorbeeld wooncoöperaties).

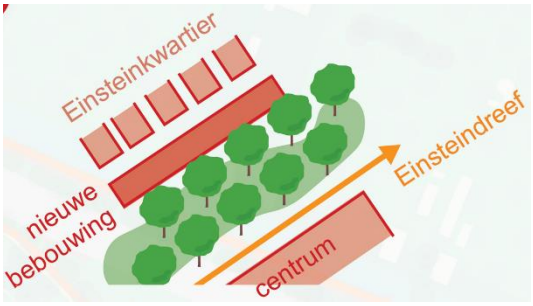
Hart van de wijk

94. Herinrichting Stadsentree Einstreindreef

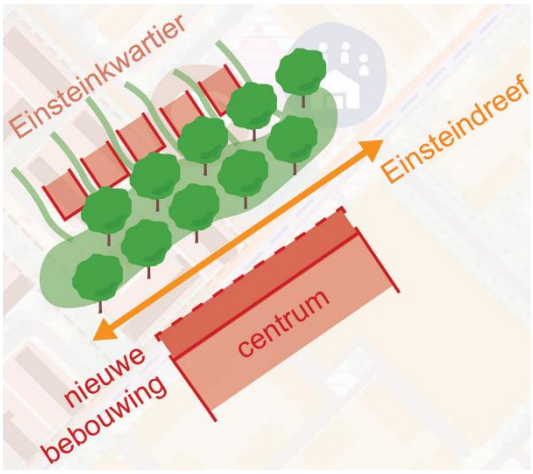
Bij de 50-70% versie van de omgevingsvisie zijn verschillende mogelijkheden voor herinrichting van de Einsteindreef voorgelegd. Overvechters konden aangeven waar hun voorkeur naar uitgaat.



A. 33,3% van de stemmen ging naar mogelijkheid A, waarbij de Einsteindreef direct langs Overvecht Centrum ligt, dan een strook nieuwe bebouwing en daarnaast een groenstrook waarbij veel bomen behouden blijven. Dit laatste is voor veel mensen een argument om voor deze optie te kiezen.



B. 23,3% van de stemmen ging naar mogelijkheid B. Hierbij ligt de Einsteindreef direct langs Overvecht Centrum, daarnaast een groenstrook met bomen en daarnaast nieuwe bebouwing. Redenen om te kiezen voor deze optie zijn onder ander zo min mogelijk geluidsoverlast.



C. 43,3% van de stemmen ging naar mogelijkheid C. Hierbij ligt de nieuwe bebouwing direct aan Overvecht Centrum, daarnaast de Einsteindreef en daarnaast de groenstrook met bomen. Veel mensen vinden het logisch om Centrum Overvecht groter te maken omdat daar al nieuwe plannen voor gemaakt worden. Ook is het fijn als zoveel mogelijk bomen behouden blijven.

Na verder onderzoek blijkt dat optie B de best haalbare optie is. De nieuwe bebouwing ligt in vergelijking met optie A en C op grotere afstand van de weg zodat de negatieve effecten van lucht, geluid en gezondheid kleiner zijn. Ook wordt het plan voor Overvecht Centrum hiermee niet aangepast. Daarnaast geeft optie B stedenbouwkundig de meeste mogelijkheden om een hart van de Wijk te maken. Daarom is optie B in de ontwerp omgevingsvisie opgenomen.

Stationsgebied

95. Goede aansluiting tussen bus en treinstation Overvecht

Veel Overvechters zijn blij met NS Station Utrecht Overvecht. Sommigen vinden dat het station groter moet worden en dat er een goede aansluiting tussen bussen en treinen moet zijn.
In de ontwerp omgevingsvisie maken we ruimte voor een HOV halte bij de ingang van station Overvecht, met een makkelijke overstap tussen bus en tram.

96. Station Overvecht verbinden met Overvecht Centrum

Sommige Overvechters vinden dat het station beter verbonden moet worden met Overvecht Centrum.
In de ontwerp omgevingsvisie ontwikkelt de Moezeldreef tot dé entree naar Overvecht vanuit het station naar Park de Watertoren en Overvecht Centrum. Dankzij ruime fiets-, wandel en OV-verbindingen. Deze wijkentree is veilig en aantrekkelijk door de aangrenzende kleinschalige horeca en woningen.

Park de Gagel

97. Geen extra bebouwing in Park de Gagel

Sommigen willen niet dat delen van Park de Gagel bebouwd worden. In de 50-70% versie van de omgevingsvisie lijkt deze mogelijkheid er te zijn.
In de ontwerp omgevingsvisie verdwijnen er geen meters groen van Park de Gagel. Wel is een deel van de bebouwing grenzend aan het park aangemerkt als ‘bebouwing in het groen’. In dit gebied mogen de gebouwen herontwikkeld worden met mogelijk een andere vorm van het vloeroppervlak. De vierkante meters groen moeten hetzelfde blijven.

98. Behoud woningen in Park de Gagel

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie verbeteren we de groenzone van Park de Gagel naar de Klopvaart. Het groen is nu versnipperd door bebouwing. Bewoners maken zich zorgen over de mogelijkheid dat de bebouwing weggaat voor groen.
In de ontwerp omgevingsvisie kiezen we voor kwaliteit en verbondenheid van het groen. Mogelijk wordt in de toekomst overwogen om bebouwing uit het groen te verplaatsen naar een andere plek in de wijk.

99. Geen fietspad door Park de Gagel

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie loopt een fietspad dwars door Park de Gagel. Sommige bewoners willen dit niet, met name vanwege de zorgen om veiligheid met hardrijdende elektrische fietsen. Andere bewoners vinden het wel een goed idee omdat je dan mooi door het groen fietst.
In de ontwerp omgevingsvisie hebben we de fietsverbinding verlegd aan de rand van Park de Gagel. Daarmee fiets je langs het groen en hebben bezoekers van Park de Gagel daar minder last van.

100. Meer water in Park de Gagel

Als idee wordt ingebracht om meer water in Park de Gagel te maken.
In de ontwerp omgevingsvisie willen we op meer plekken in de wijk oppervlaktewater maken. Mogelijk kan dit ook in Park de Gagel. Dit moeten we verder uitzoeken. Hier betrekken we ook bewoners, ondernemers en andere betrokkenen bij.

Park de Watertoren

101. Behoud woningen in Park de Watertoren

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie verbeteren we Park de Watertoren. Het groen is nu versnipperd door bebouwing. Bewoners maken zich zorgen over de mogelijkheid dat de bebouwing weggaat voor groen.
In de ontwerp omgevingsvisie kiezen we voor kwaliteit en verbondenheid van het groen. Mogelijk wordt in de toekomst overwogen om bebouwing uit het groen te verplaatsen naar een andere plek in de wijk.

5. Opbrengst fase 1

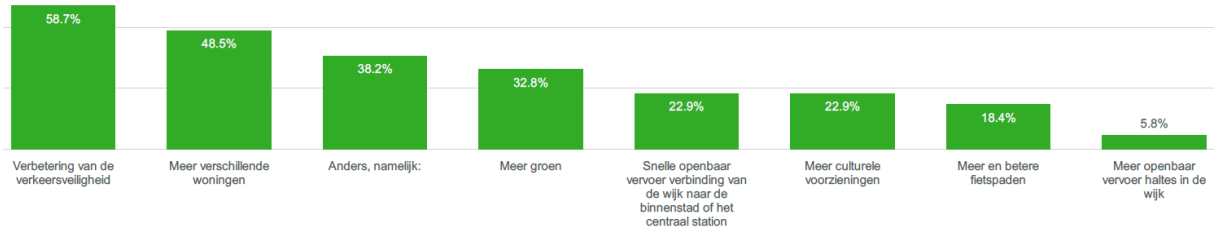
Vertrekpunt voor het maken van de omgevingsvisie is de uitgangspuntennotitie die in mei 2023 is vastgesteld door de gemeenteraad. In deze uitgangspuntennotitie staan de krachten en kansen van de wijk, maar ook de uitdagingen. Daarnaast zijn ambities omschreven en opgaven voor de wijk vanuit de stad, zoals het bouwen van 5.000 woningen en het maken van 3.000 extra werkplekken. Over al deze onderwerpen spraken we Overvechters bij de start van het participatieproces in fase 1. Overvechters konden op verschillende manieren laten weten wat ze belangrijk vinden voor de omgevingsvisie. In dit hoofdstuk staat een samenvatting van deze reacties, zowel vanuit de online enquête als vanuit gesprekken die we met betrokkenen hebben gevoerd.

Algemeen

Vraag online enquête:
“Iedereen heeft wel iets wat ze mooi vinden en waar ze trots op zijn in de wijk. Of iets wat ze écht typisch Overvecht vinden. Wat vind jij mooi of goed in Overvecht?” – open antwoordmogelijkheid.

Top 5:
1. Het groen en de parken in de wijk
2. De winkels en voorzieningen die vaak op loopafstand zijn
3. Het diverse en multiculturele karakter van de wijk
4. De ruimte en openheid in de wijk
5. Goed openbaar vervoer

Vraag online enquête:
“Volgens de inwonersenquête van 2021 geven bewoners van Overvecht hun buurt gemiddeld een 5,8. Het kan dus nog beter. Wat moet er volgens jou gebeuren zodat bewoners meer tevreden zijn over de wijk of hun buurt?”



*Top 3 bij anders, namelijk: 1. Minder afval, 2. Meer levendigheid/horeca/evenementen, 3. Meer Divers winkel- en voorzieningenaanbod

Groen

Waarden en belangen bij groen in Overvecht

- Overvecht is één van de groenste wijken van Utrecht. Het groen in de wijk behouden, versterken en vergroten, ook bij toename bebouwing
- Behoefte aan meer (bio)divers en verbonden groen
- Onderhoud groen: minder maaien versus snoeien en bijhouden
- Behoud genoeg bomen in de wijk: meningen variërend van ‘geen bomen kappen’ tot aan ‘beperkte kap (van bijvoorbeeld oude bomen) is prima, ook voor bijvoorbeeld woningbouw’. Omdat bomen mooi zijn en ze voor verkoeling zorgen. Daarentegen kunnen bomen ook overlast geven (bladeren, pluisjes, etc.) en ze kunnen het rendement van zonnepanelen verminderen.

- Voldoende ruimte voor ontspanning en rust in het groen, ook ten behoeve van gezondheid
- Voldoende ruimte voor ontmoeting en evenementen in het groen
- Voldoende ruimte voor 'productief groen', zoals voedseltuinen
- Behoud van kleine groene plekken dicht bij huis, deze houden de wijk leefbaar
- Er is teveel verharding in de wijk, dit mag (deels) vergroend worden. Ook privé. Met name bedrijventerrein Nieuw Overvecht wordt genoemd.
- Toevoegen van gevel- en dakgroen op gebouwen
- Waardevolle groene plekken in de wijk zijn: Park de Watertoren, Park de Gagel, Noorderpark, Vechtzoom, oevers Klopvaart, Noorder Spoorzoom, Natuurgebied Zuilen, groene assen in de wijk.
- Voldoende sociale veiligheid in het groen en de parken

Vraag online enquête: "Wat vind jij de belangrijkste functie van groen in Overvecht?"

De groene plekken zijn vooral bedoeld voor mensen. De plekken moeten gebruikt worden om te sporten, ontspannen, spelen en ontmoeten.	41.5%
Op groene plekken moet het vooral rustig zijn. Het moet goed zijn voor dieren en het klimaat. Bijvoorbeeld doordat het meer biodiversiteit toevoegt en voor verkoeling zorgt bij hete zomers.	43.1%
Weet ik niet/geen mening	15.4%

Vraag online enquête: "De komende jaren komen er veel gebouwen bij in Overvecht. Waar we bouwen, willen we ook investeren in het groen. Twee bewoners denken hier verschillend over. Waar ben jij het mee eens?"

Bewoner 1: "Als er meer gebouwd wordt, moet er vooral méér groen bij komen. Bijvoorbeeld door groen toe te voegen in plaats van bestaande parkeerplekken. Hoe meer groen hoe beter."	35.7%
Bewoner 2: "Als er meer gebouwd wordt, vind ik dat er vooral geld moet gaan naar de kwaliteit van het groen. Bijvoorbeeld door meer verschillende planten en bomen te planten op de plekken waar nu alleen nog een grasveld is.	52.2%
Weet ik niet/geen mening	12.2%

Ideeën en oplossingen voor groen in Overvecht

- groeninitiatieven/ideeën delen en mogelijk maken in de openbare ruimte
- RWZI ondergronds, daarbovenop groen
- Programma Park de Watertoren: maatschappelijke functie watertoren, diverser en netter inrichting, hondenuitlaatveld, minder versnipperd
- Werk samen met de buurt om groenstroken beter in te richten
- Balans rust en drukte in het groen, bijvoorbeeld door openingstijden van parken, minder toegankelijke zones tijdens het broedseizoen, bepaalde plekken intensiever gebruiken en andere plekken rustiger houden.
- Asfalt vervangen door klinkers
- Meer groen op privéterrein
- Bomen als natuurlijke zonwering, maar zorgen soms ook voor minder rendement van zonnepanelen
- Locaties voor vergroening: Hogenhorstdreef, Arnodreef (hittestress)
- Locaties als goede voorbeelden: rotonde Moldaudreef, Carnegiedreef

Bereikbaarheid en verkeer

Verkeersveiligheid

Volgens 58,7% van de mensen die de online enquête hebben ingevuld, is verbetering van de verkeersveiligheid in Overvecht noodzakelijk. Door de omgeving (bewoners, ondernemers, etc.) voorgestelde maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren zijn:

- Straten 30 km/u of 15 km/u
- Meer slingerwegen zoals bij het station
- Meer oversteekpunten over de brede dreven
- Meer fietsstraten
- Gevaarlijke punten beter verlichten
- Klinkers in plaats van asfalt; ook voor sfeer beter
- Langere oversteektijd zebrapaden (speciaal voor ouderen)
- Meer rotondes
- Meer drempels
- Meer handhaving

Locaties voor verbetering van de verkeersveiligheid zijn volgens hen: Marnedreef, kruising Marnedreef-Moezeldreef, Zambesidreef, Tigrisdreef, Nijldreef, Ramsesdreef, Moezeldreef, Zamenhofdreef, Hanoidreef (éénrichtingsversmalling), tunnel bij het station Overvecht, Brailledreef, Franciscusdreef. De Carnegiedreef wordt juist als goed voorbeeld aangedragen.

Autoverkeer en parkeren

De auto is een veel gebruikt vervoersmiddel in Overvecht. Dit komt mede door de infrastructuur die voor auto's gunstig is. Veel Overvechters geven aan dat ze de auto niet willen zien verdwijnen, maar dat een betere balans met de andere vervoersalternatieven gewenst is. De bevraagde vervoersalternatieven zijn lopen (voetganger), fietsen en openbaar vervoer.

Wat zijn mogelijke verbeteringen voor auto's?

Overvecht is voor de auto goed begaanbaar. Veel Overvechters geven aan dat bereikbaarheid per auto erg belangrijk is, vanwege de ligging ten opzichte van de stad, gezondheidsredenen, etc.
Het voornaamste besproken onderwerp bij auto's is de snelheid en parkeren

- *Snelheid.* De snelheid is op sommige plekken (in de dreven) te hoog en de weg wordt vaak als racebaan gebruikt.
- *Parkeren.* De parkeerruimte wordt gezien als belangrijk voor Overvechters. Hierbij ligt angst in betaald parkeren. Doordat een deel van de Overvechters minder te besteden heeft kan dit financiële druk opleveren. Op het gebied van nieuwbouw wordt ondergrondse parkeeroptie als voorkeursoptie benoemd.
- *Greenwheels.* Er is behoefte aan deelvervoer in de wijk. Deelauto opties kan het gebruik hetzelfde houden maar voor ruimte inname vermindering zorgen.

Parkeren

oplossingen zoals ondergronds of in een blok parkeren goed klinken ("liever een picknickbank voor m'n deur dan een geparkeerde auto")

De auto zou volgens hen vooral via de randweg geleid moeten worden en niet door de buurten, met een paar goede routes Overvecht in en uit. Er zouden meer fietsstraten moeten komen, of straten waar de 'auto te gast' is. De Vechtdijk (tussen MK-brug en Oud Zuilen) wordt als positief voorbeeld genoemd.
Het invoeren van betaald parkeren wordt door een veel bewoners benoemd als punt van zorg. Een aantal aandachtspunten en ideeën die worden genoemd:

- We moeten rekening houden met minder draagkrachtige bewoners of bijvoorbeeld een ontheffing voor zorgmedewerkers.
- Een transferium zou een goede oplossing zijn voor mensen die in de wijk werken.

- In plaats van betaald parkeren een elektronische tolweg toevoegen.

Bewoners staan positief tegenover andere parkeeroplossingen dan parkeren op straat. Bijvoorbeeld zodat er meer ruimte is voor groen en gebouwen. Een aantal oplossingen die worden genoemd:

- Parkeerplekken stapelen, parkeren onder gebouwen of ondergronds
- Minder parkeerplekken
- Alle (witte) busjes aan de rand van de wijk in een bewaakte hub. Veiliger voor de (inhoud van de) busjes en meer parkeerruimte voor andere voertuigen.

Openbaar vervoer

Stelling online enquête: “Overvecht is nu goed ingericht voor openbaar vervoer”

- Zeer oneens: 4,3%
- Oneens: 12,9%
- Neutraal: 24,3%
- Eens: 40,7%
- Zeer eens: 10,7%
- Weet niet / geen mening: 7,1%

Een aantal bewoners kijkt positief tegenover NS-station Overvecht, en het idee om dit als belangrijk knooppunt te versterken. Ook zodat er dan minder auto’s nodig zijn in de wijk en meer ruimte is voor groen. Er zijn wel verbeterpunten voor het station en omgeving:

- Betere en duidelijkere ontsluiting tussen de bus en trein (idee: display NS vertrektijden bij bushalte)
- Een snellere en betere verbinding naar het station. Station Overvecht meer als hub voor de hele wijk bereikbaar, in plaats van dat alles gericht is op Utrecht CS. Nu gaan meer bussen naar Utrecht CS dan naar station Overvecht.
- Het station beter verbinden met beide kanten.
- De fietsenstalling zit nu op een vreemde plek. Er moeten betere fietsenstallingen komen.
- Nieuwe tramrails vanaf Utrecht Centraal

Er zijn verschillende wensen waar die snelle OV-verbinding, bijvoorbeeld met een tram, moet komen. Bijvoorbeeld:

- Vanuit Overvecht naar Utrecht Centrum en Utrecht Zuid.
- Van station naar Nieuw Overvecht over de Carnegiedreef
- Van NS Overvecht naar NS Centraal

Een aantal bewoners spreken de wens uit voor een losse busbaan, of ander openbaar vervoer op een eigen baan. Zodat de service/doorstroming beter is, en de toegang voor nood- en hulpdiensten verbetert.

Enkelbaans tram naar slot Zuilen en kangs Vecht, rails deels op water langs 1 oever zoals in A'dam, D'Haag en Buitenland.

Waar ligt de voorkeur in de verbetering van de bereikbaarheid van het openbaar vervoer?

- Bereikbaarheid voor ouderen en mensen die minder mobiel zijn wordt aangegeven als belangrijke voorkeursreden.
- Hierbij de frequentie en diversiteit van de routes van bussen een mogelijke oplossing

Wat zijn mogelijke verbeteringen voor het openbaar vervoer?

Over het algemeen zijn de reacties omtrent het OV in Overvecht positief en gebruiken Overvechters vaak in het ov Overvechters willen voor de stimulatie van andere vervoersmiddelen hoofdzakelijk beter en betaalbare openbaar vervoersaansluiting. De volgende punten worden aangedragen als verbeteringen;

- *meer variatie in de routes (afwisselen direct en lange route).* De busritten duren nu lang doordat de bussen van bij elke halte stoppen. Meer variatie is routes kan hier een verschil in maken.
- *Directe bus naar het centrum, snelbus of tram ontwerp.* Direct OV naar het centrum zou het gebruik verhogen. Een snelbuslijn is hier een geschikte oplossing voor.

- *De frequentie van de huidige buslijnen aanpassen.* Vaker rijden op de drukke lijnen kan het gebruik vergroten.

Openbaar vervoer verbeteren door:- meer straten bereiken- meer haltes, dus kortere loopafstanden- meer betrouwbare dienstregeling- betere informatie bij tijdelijke omleidingen van busroutes- op bestaande routes keuze tussen een gewone route (stoppen bij iedere halte) en een snelle route (stoppen bij alleen de haltes op cruciale plekken), net als bij de Spoorwegen.

Stelling online enquête: “We willen de bereikbaarheid met openbaar vervoer in Overvecht verbeteren. Wat heeft jouw voorkeur?”

Ik heb graag een ov-halte dichtbij, ook als de totale reistijd langer duurt	27.7%
Ik vind het prima om wat verder te lopen voor een snellere verbinding	44.6%
Weet ik niet/geen mening	27.7%

Sommige mensen hebben liever een ov-halte dichterbij huis, ook als de totale reistijd dan langer is. Redenen hiervoor zijn:

- Vooral bij slecht weer is het fijner om een bushalte dichtbij huis te hebben
- Voor mensen die ouder of gehandicapt en hierdoor slechter ter been zijn is een halte in de buurt van huis fijn, dit is een vaak genoemd argument
- Combinatie zou fijn zijn, verder lopen voor snellere verbinding maar ook stopbussen dichtbij
- Kan ik gebruiken met mijn kinderen, voor woon/werkverkeer liever fiets of auto
- Vaak gebruikt met veel tassen dus liever dichtbij huis een stop

Anderen vinden het prima om wat verder te lopen voor een snellere verbinding. Toelichting hierbij is:

- Met een aparte, snelle lijn is de service en doorstroming beter. Ook de toegang voor nood- en hulpdiensten verbetert
- De vraag naar een tram of snelle verbinding wordt met het hoge inwoners aantal steeds maar groter
- Maak onderscheid tussen stop- en sneldienst dus bijvoorbeeld 3 haltes rechtstreeks om de 10 minuten naar stad en CS en stopbussen naar deze hubs om over te stappen.
- Als je een snellere verbinding maakt vanaf bijvoorbeeld winkelcentrum Overvecht, dan kan je daar heen fietsen, lopen of overstappen met de bus die voor de deur komt.

Deelvervoer

Stelling online enquête: “Overvecht is nu goed ingericht voor deelvervoer”

- Zeer oneens: 14,3%
- Oneens: 0%
- Neutraal: 42,9%
- Eens: 21,47%
- Zeer eens: 21,4%

Vraag online enquête: “Misschien gebruik je nu (vaak) de auto. We willen dat mensen vaker voor de fiets, openbaar vervoer of deelvervoer kiezen. Wat heb jij nodig om (vaker) te kiezen voor andere vervoersmiddelen, zoals de fiets, openbaar vervoer of deelvervoer?”

Top 5:

1. Beter, sneller en betaalbaar(der) OV
2. Mobiliteit voor af en toe, bijvoorbeeld omdat mensen nu weinig de auto gebruiken
3. Betere fietspaden
4. Minder gevaarlijk verkeer
5. Goedkoper en meer deelvervoer

Velen geven aan dat zij voor zichzelf geen mogelijkheid zien om minder vaak de auto te gebruiken.

Fietsers

Waarden en belangen

- Verkeersveiligheid
    - Hard rijdende auto's voorkomen (ook voor geluid)
    - Goede oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers met genoeg ruimte en tijd
    - Genoeg ruimte voor fietsers en voetgangers
    - Goed overzicht bij (drukke) verkeerssituaties
    - Goede aanduiding verkeerssituaties met borden en markeringen
    - Voorkomen van asociaal rijgedrag van met name automobilisten en fietsers
- Voldoende fietsparkeerplaatsen, met name bij voorzieningen
- Goede doorstroming en bereikbaarheid voor auto's en fietsers
- Logische en aantrekkelijke routes voor fietsers en voetgangers

Stelling online enquête: "Overvecht is nu goed ingericht voor fietsers"

- Zeer oneens: 4,0 %
- Oneens: 17,2 %
- Neutraal: 27,6%
- Eens: 40,2%
- Zeer eens: 10,5%
- Weet niet / geen mening: 0,5%

Vraag online enquête: Wat kan er beter voor fietsers?

Top 5:

1. Meer en duidelijkere fietsstraten
2. Minder hardrijdende auto's
3. Veilige oversteekplaatsen
4. Beter afgestemde verkeerslichten
5. Meer losse fietspaden (gescheiden van de autobaan)

Fietsers en voetgangers

Een aantal bewoners vinden dat de wijk beter ingericht kan worden voor fietsers. Bijvoorbeeld door:

- Bredere fietspaden door de hele stad
- Meer aparte fietspaden
- Alle fietspaden duidelijk rood
- Meer bewaakte fietsenstallingen (bijvoorbeeld in Overvecht Centrum)
- Betere doorstroming voor fietsers (op sommige plekken moet je als fietser langer wachten dan de auto)
- Beter onderhoud van wegen (bijvoorbeeld de Margaretha van Parmadreef zit vol opgelapte gaten en drempels en is onaangenaam om de fietsen).

Routes zijn niet altijd logisch en worden soms geblokkeerd door gebouwen. Het zou goed zijn om meer wandel- en fietsroutes door de bebouwing te laten steken. En om voetgangersroutes aantrekkelijker aan elkaar te linken.

Een aantal bewoners noemen dat er bredere fietspaden nodig zijn. We moeten rekening houden met de drukte en toename van nieuwe inwoners, fietsfiles, bakfietsen, elektrische fietsen en de snelfiets.

Ook fietsbrug Wi'Ctrm.St.Franciscusdreef en Ghandi dreef: hier 2x vluchtheuvel; knipper oranje uur te vroeg aan en bij 5 banen ook ren je rot voor je leven..

Wat zijn mogelijke verbeteringen voor fietsverkeer?

De fiets wordt als belangrijk vervoersmiddel binnen Overvecht gezien. Maar uit de enquête komt naar voren dat er verbeterpunten zijn op het gebied van verkeersveiligheid. De snelheid van het autoverkeer

verminderd de verkeersveiligheid volgens Overvechters en belemmerd ze hierdoor in de keuze om de fiets te gebruiken. De volgende verbeterpunten worden benoemd;

- *Duidelijke fietsstroken.* Afscheiding van fiets en auto verhoogd de veiligheid. Vooral in bochten en op de slingerdreven blijkt dit nu onveilige situatie te veroorzaken.
- *Doorstroom.* Werken aan integraal fietsnetwerk i.p.v. delen met fietspaden en delen zonder
- *Voorrangregels.* De prioriteit bij de bij de fietser leggen, verhoogd het gebruik.
- *Fietsstraten.* Straten waar de auto te gast is en fietsers veilig kunnen fietsen.
- *Meer parkeergelegenheid.* De fiets veilig kunnen parkeren (vooral ook E-bikes) verhoogd het gebruik van de fiets.
- *Deelbakfietsen.* De deelbakfietsen van de naastgelegen wijk worden vaak gebruikt en er wordt aangegeven dat hier vraag naar is onder de Overvechters.

Voetgangers

Stelling online enquête: “Overvecht is nu goed ingericht voor voetgangers”

- Zeer oneens: 6,4 %
- Oneens: 19,7 %
- Neutraal: 27,1%
- Eens: 36,0%
- Zeer eens: 10,3%
- Weet niet / geen mening: 0,5%

Vraag online enquete: “Wat kan er beter voor voetgangers?”

Top 5:

1. Veilige oversteekplaatsen
2. Minder hardrijdend verkeer
3. Verbeteren voetpaden, ook voor mindermobielen
4. Handhaving
5. Voorkomen van fietsen op voetpaden

Wat zijn mogelijke verbeteringen voor voetgangers?

Verkeersveiligheid is hier het voornaamste thema voor Overvechters. Er wordt hard gereden in Overvecht en dit zorgt voor een algemeen gevoel van verkeersonveiligheid bij de Overvechters. Om de verkeersveiligheid te vergroten en hiermee de stimulans voor vervoersalternatieven naast de auto te stimuleren komen de volgende antwoorden naar voren;

- *Meer zebrapaden.* Er zijn te weinig veilige oversteekplaatsen. Dit is vooral voor mensen die slecht ter been zijn een reden dat lopen als vervoersmiddel verhinderd kan worden.
- *Meer verkeersdrempels.* Verlagen van verkeersnelheid is een belangrijke verandering naar meer verkeersveiligheid een verkeersdrempels, ingericht met zebrapad, kan hier oplossing tot bieden volgens de antwoorden.
- *Maximale snelheid naar 30 km.* Het verlagen van de snelheid prioriteert andere vervoersmiddelen en leidt tot meer verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers.

Tweede punt zit in de esthetiek van de wijk. Hierbij komt naar voren dat het aantrekkelijker en toegankelijker maken van de wandelroutes een goede motivatie zou kunnen leveren om lopen. Overvechters zien dit gebeuren door;

- *Voetpaden te verbreden.* Dit vergroot ook de toegankelijkheid voor inwoners die slechter ter been zijn.
- *Aantrekkelijkere wandelroutes*. Veel looproutes lopen langs drukke wegen wat het lawaaierig maakt en onaantrekkelijk. Hierbij zou meer ruimte tussen weg en looproute en toevoeging van groen dit aangenamer kunnen maken.

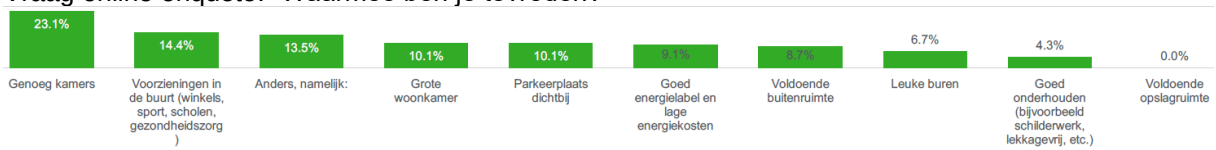
Wonen en voorzieningen

Woningen

Stelling online enquête: “Ben je tevreden met je woning?”

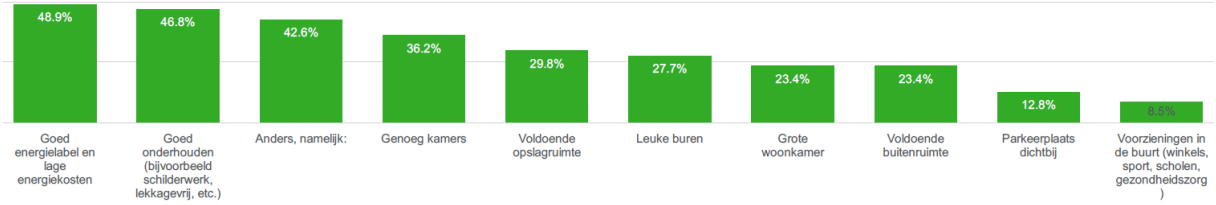
- Ja: 81,4%
- Nee: 18,6%

Vraag online enquête: “Waarmee ben je tevreden?”



*anders, namelijk: zeer divers ingevuld

Vraag online enquête: “Wat mis je in of om je woning?”



*anders, namelijk: Top 3: 1. Tuin, 2. Aantrekkelijk uitzicht, 3. Rustige, veilige omgeving

Vraag online enquête: “Heb je de wens om komende 15 jaar te verhuizen?”



*anders, namelijk: zeer divers ingevuld

Overvechters zijn over het algemeen trots op hun wijk. Toch is de verhuiswens door de helft van de respondenten aanwezig. De redenen om te verhuizen of waar verandering teweeg zou moeten worden gebracht zit in;

- *Doorstroming naar seniorenwoningen.* Kleiner wonen, doorstroming naar seniorenwoningen bevorderen
- *Het imago*. Het wijk imago met te hard verkeer en afval op straat zou moeten veranderen.
- *Overlast.* Inwoners ervaren overlast op het door de bovenstaande redenen wat leidt tot mogelijke verhuizing.
- *Focus op groen.* Daarbij is groen in Overvecht een aspect dat behouden moet worden en waar Overvechters trots op zijn.

Sommigen vinden dat er vooral betaalbare huur- en koopwoningen gebouwd moeten worden, maar ook koopwoningen in het midden- en hogere segment worden genoemd voor sociale diversiteit.

Soort woningen waar behoefte aan is:

- Seniorenwoningen
    - Klein en betaalbaar
    - wel met minimaal twee slaapkamers voor logés
    - gelijkvloers, zodat die in de wijk kunnen blijven wonen
    - Minder duur dan eengezinswoning (waar ze uit willen)
    - Speciale woonvormen met gemeenschappelijke ruimtes/voorzieningen

- Woningen voor gezinnen
- Studenten en starters woningen
- Goede, niet gehorige appartementen
- Woningen met tuinen
- Woningen voor jonge ouderen
- Gedeelde woongroepen (Kersentuin, De Meern)
- Wooncomplexen met gedeelde voorzieningen, zoals de experimentele flats
- Gecombineerde functies, zoals in de plint winkels/voorzieningen en daar boven woningen

Overige aandachtspunten:

- In grootschalige flats is het moeilijk om elkaar te ontmoeten
- Veel buurtinitiatieven en verbeteringen in wijkje rondom Hogerhorstdreef: autovrije straten waar kinderen kunnen spelen, ontmoeting tussen buren, gezamenlijke picknicktafels, samen geveltuintjes aanleggen
- Antoniuskwartier wordt gewaardeerd, alleen jammer dat de woningen zo duur zijn
- Mariakwartier wordt als voorbeeld van een prettige nieuwe buurt met voetgangersgebied en gevarieerde bouw aangedragen.

Voorzieningen

Vraag online enquête: “In Overvecht is behoefte aan meer culturele voorzieningen en evenementen. Twee bewoners praten hierover. Waar ben jij het mee eens?”

Bewoner 1: “Ik zou het liefst één grote culturele voorziening willen, zoals een theater of bioscoop, waar ook andere mensen uit de stad heen komen.”	43.4%
Bewoner 2: “Ik denk juist aan meerdere kleine broedplaatsen of ateliers verspreid over de wijk. Een plek waar lokale kunstenaars, artiesten en muzikanten kunnen werken en samenkomen.”	39.5%
Weet ik niet/geen mening	17.1%

“Ik zou het liefst een grote culturele voorziening willen, zoals een theater of bioscoop, waar ook andere mensen uit de stad heen komen.”

- Makkelijker voor oudere mensen
- Grote voorziening mist, kleine locaties zijn er al
- Allebei is ook een optie, meer levendigheid in de buurt
- Kan Overvecht positiever op de kaart zetten
- Vindbaarheid van kleine plekken te laag daarbij zorgen ze niet perse voor meer sociale cohesie

“Ik denk juist aan meerdere kleine broedplaatsen of ateliers verspreid over de wijk. Een plek waar lokale kunstenaars, artiesten en muzikanten kunnen werken en samenkomen

- Zorgt voor diversiteit in aanbod
- Mensen maken zelf cultuur, niet de grote bedrijven
- Kleinschaligheid past beter, toegankelijker en meer betrokkenheid
- Liever naar het centrum voor grote voorzieningen, klein is beter voor de gemeenschap

Weet niet/geen mening

- Stelling nummer 2 is al het geval en we zien dat al die ateliers en kunstenaars super weinig binding hebben en maken met en voor de buurtbewoners. Het zijn meer hobby plekken voor henzelf en niet iets waar de wijk aan wat heeft.
- Het een hoeft het ander niet uit te sluiten. Maak één grote culturele voorziening (mét parkeervoorzieningen) en verspreid over de wijk een enkele broedplaats. Let bij het laatste op een heel goede geluidsisolatie, zodat omwonenden er geen last van hebben
- Niet nodig, geen extra drukte creëren

Overige aandachtspunten bij voorzieningen

- Het wijkbureau mag voor sommigen een centralere rol
- Behoefte aan meer uitspanningen aan het water
- Er is behoefte aan meer culturele voorzieningen, bijvoorbeeld een theater, film- of muziekcentrum. Goede (fiets)parkeervoorzieningen zijn hierbij essentieel. Sommigen vinden Overvecht te klein voor een grote bioscoop, het centrum van Utrecht en Leidsche Rijn Centrum zijn dichtbij genoeg.
- Ruimtes moeten multifunctioneel gebruikt kunnen worden
- Mensen geven aan dat bouwspeeltuinen goed werken
- Bij de Kwakel werkt de combi van nieuwbouw en horeca erg goed
- Er zijn ideeën voor een plek met roeibootjes, op een locatie dat niet storend is qua zicht en geluid.
- Er zijn weinig plekken met uitdaging voor jongeren. Op een aantal plekken wordt veel overlast door hangjongeren ervaren, zoals bij de Gagelhof, winkelcentrum Theemsdreef, Klopvaart en Overkapel. Door ruimte te bieden aan jongeren, kan dit mogelijk worden voorkomen

Bouwlocaties

Vraag online enquête: “Er komen in Overvecht meer gebouwen bij voor bijvoorbeeld woningen, winkels, horeca en werkplekken. Hoe kunnen we dat het beste doen volgens jou?”

Verspreid over de wijk meerdere, lage gebouwen	50.0%
Een paar hoge gebouwen, bijvoorbeeld bij het station en Overvecht Centrum	33.7%
Weet ik niet/geen mening	6.2%

“Verspreid over de wijk meerdere, lage gebouwen”

- Laagbouw zorgt voor meer contact, ontmoeting, sociale cohesie en het gevoel van betrokkenheid/verantwoordelijkheid bij de buurt.
- Laagbouw heeft het voordeel dat mensen snel naar buiten kunnen en dat is positief voor de gezondheid.
- Een nadeel is dat laagbouw meer ruimte inneemt, wat ten koste gaat van ander ruimtegebruik
- Overvecht heeft al veel hoogbouw
- Wellicht dat tiny houses een leuke optie zijn, ook met oog op duurzaamheid
- Gelijkvloers, fijn voor ouderen mensen en bevorderd de doorstroming
- Vooral hergebruik, mooi maken wat er al is (upcyclen)
- Laagbouw is toegangelijk er zorgt voor meer sociale veiligheid (max 4 hoog)
- Laagbouw is sfeervoller, iets wat Overvecht mist
- Hoge gebouwen geven meer anonimiteit. Dat heet Overvecht niet nodig. Overvecht heeft meer openheid nodig
- In de wijk ontbreekt een mix tussen sociale huur, midden huur en vrije sector. Jongeren die een baan hebben gaan snel verhuizen.

“Een paar hoge gebouwen, bijvoorbeeld bij het station en Overvecht Centrum”

- Sommigen vinden dat er vooral hoogbouw moet plaatsvinden, bijvoorbeeld op de winkels van winkelcentrum Overvecht.
- Hoogbouw kan volgens sommigen als het zodanig is ontworpen dat er een 'hechte' buurt kan ontstaan, waar mensen elkaar ontmoeten en elkaar op dingen kunnen aanspreken.
- Ook is genoeg buitenruimte volgens sommigen een voorwaarde
- Sommigen willen rondom parken geen hoogbouw vanwege de sociale veiligheid (afval en gebrek aan ogen op straat en sociale cohesie)
- Hoogbouw rond de winkelcentra is wel een goede optie. Hierbij zou wel ondergrondse parkeergarages noodzakelijk zijn.
- Mix tussen hoog en laag kan prima, maar er moet een focus zijn op de look ervan

- Een paar hoge gebouwen, bijvoorbeeld bij het station en Overvecht Centrum, Appartementen maken op het industrieterrein Overvecht, kan ook hoog
- Minder tot geen groen verloren erg belangrijke drijfveer voor hoogbouw
- Belang dat er doordachte gemeenschappelijke ruimtes zijn
- Het past bij de wijk, maar huidige flats mogen aantrekkelijker
- Meer woningen voor starters/betaalbare woningen sneller bij hoogbouw
- Door de schaarste aan ruimte is hoogbouw onoverkomelijk
- Sommigen maken zich zorgen over (te) veel hoogbouw. Hoogbouw is vaak anoniem en buren ontmoeten elkaar niet.

Weet niet/geen mening

- Het is jammer dat je niet kunt kiezen: verspreid over de wijk en een combi lage en hoge gebouwen. Ik ben namelijk van mening dat je niet één gedeelte van de week op de schop moet gooien en daar meer toevoegen of anders inrichten
- Mix heeft een voorkeur, moet wel uitgekiend gesitueerd worden
- Er moet een mix komen van hoog en laagbouw, van sociaal en midden huur en vrije sector.

Vraag online enquête: “Twee bewoners hebben een discussie over waar we vooral moeten bouwen in Overvecht. Waar ben jij het mee eens?”

Bewoner 1: “Ik zou vooral bouwen in de bestaande buurten. Ik vind het belangrijk dat we zoveel mogelijk groene plekken in de wijk behouden.”	78.5%
Bewoner 2: “Van mij mag er ook best in het groen gebouwd worden, zodat bestaande buurten niet te druk worden.”	15.4%
Weet ik niet/geen mening	6.2%

“Ik zou vooral bouwen in de bestaande buurten. Ik vind het belangrijk dat we zoveel mogelijk groene plekken in de wijk behouden.”

- Velen vinden dat het bouwen van woningen, voorzieningen en werkplekken niet ten koste van het groen mag gaan.
- Sommigen vinden dat er best gebouwd mag worden op locaties waar minder parkeerplekken nodig zijn of op (te) grote parkeerterreinen.

“Van mij mag er ook best in het groen gebouwd worden, zodat bestaande buurten niet te druk worden.”

- Anderen vinden dat er best gebouwd mag worden op plekken waar het groen van lage kwaliteit is.
- Sommigen vinden dat het bouwen van woningen, voorzieningen en werkplekken niet ten koste mag gaan van parkeerplekken.

Aandachtspunten en ideeën bij bouwlocaties

- Bouwen nabij het station vinden mensen kansrijk door de goede verbindingen.
- Anderen vinden verdichten bij het station geen goed idee; er zou al weinig ruimte zijn en het station functioneert al goed.
- Mensen vinden dat vooral leegstaande gebouwen (beter) benut moeten worden
- Op plekken met kantoren kan volgens sommigen best hoogbouw komen.
- Ook wordt het idee ingebracht om kantoren om te bouwen naar woningen.
- Sommigen vinden dat nieuwbouw best op plekken mag door slechte woningen of gebouwen te slopen. Sommigen zeggen vooral de flats van 3-4 lagen hoog.
- Woningen boven winkelcentra en op flats verhogen, vooral voor studenten/werkers, ipv. nog minder groen.

- Sommigen vinden dat het goed is om in bebouwing verschillende functies te combineren, zoals wonen/cultuur/voorzieningen/werkplekken.

Werk en werkplekken

Vraag online enquête: “We willen dat er meer werkgelegenheid is in Overvecht. We willen dat er 3.000 banen in de wijk bijkomen, en daarmee ook meer plekken om te werken. Waar vind jij dat deze werkplekken moeten komen?”

Werkplekken moeten vooral bij elkaar zitten. Bijvoorbeeld op het bedrijventerrein of in de buurt van het Station Overvecht, dus aan de rand van de wijk.	40.6%
Werkplekken moeten verspreid worden over de hele wijk. Bijvoorbeeld in gebouwen met andere voorzieningen en woningen.	41.3%
Weet ik niet/geen mening	18.1%

Werkplekken moeten vooral bij elkaar zitten. Bijvoorbeeld op het bedrijventerrein of in de buurt van het Station Overvecht, dus aan de rand van de wijk

- Belangrijk dat goed bereikbaar is met ov, auto en fiets
- Scheiding is belangrijk
- Mix zorgt voor parkeeroverlast
- Aard van het werk is van belang, sommige werksoorten zijn niet fijn om in een woonomgeving te hebben
- Bij station kan ook werknemers van buitenaf aantrekken
- Jonge ondernemers regeling toepassen en ruimte voor creëren

Werk plekken moeten verspreid door worden over de hele wijk. Bijvoorbeeld in gebouwen met andere voorzieningen en woningen

- Spreiding van de drukte en zorgt voor meer veiligheid en leefbaarheid
- Meer ownership en verbinding met de wijk
- Vaak geen leuke werkplekken buiten de woongebieden
- Spreiden in clusters met goede bereikbaarheid (snelbussen oid)
- Minder reizen nodig

Weet niet/geen mening

- Verschilt bij branche/industrie dit bepaalt de mogelijkheid tot mixen

Er moet meer werkgelegenheid komen in Overvecht. Waar moet dit komen?

- Enerzijds buiten aan de rand van Overvecht en anderzijds verspreid door Overvecht. Het belang zit in de aard van de banen. Service functies en sociaal gefocuste banen kunnen beter binnen in en verspreid zitten om sociale cohesie te bevorderen. Waarbij productiefuncties beter aan de rand kunnen liggen.
- *Kortere reistijd.* Daarbij verkort het mixen van woon en werken de reistijd en zorgt voor meer reuring op de straten wat de sociale controle ten goede kan gaan.

Aandachtspunten en ideeën voor banen en werkplekken

- Mensen zien graag goede clusters en samenwerkingen tussen voorzieningen en bedrijven
- Sommigen vinden dat de begane grond van jaren ’60 flats gebruikt moeten worden als flexwerkplekken. Anderen vinden dat niet alle werkplekken op de begane grond hoeven, maar dat deze ook best gestapeld kunnen worden.
- Ook het flexibel ruimtegebruik van wonen en werken wordt genoemd.
- Sommigen geven de voorkeur aan het concentreren van werkplekken in verband met financiële haalbaarheid, exploitatie, bereikbaarheid en bevoorrading
- Anderen vinden juist een mix van wonen en werken in de wijk een goed idee vanwege de veiligheid en dynamiek in de wijk

- Sommigen vinden verdichting rond het station een goed idee, voor zowel wonen als werken.

Bedrijventerrein Nieuw Overvecht

Vraag online enquete: “Bedrijventerrein Nieuw Overvecht is een gebied met veel actieve bedrijven. Twee bewoners praten over de toekomst van bedrijventerrein Nieuw Overvecht. Waar ben jij het mee eens?”

Bewoner 1: “Het bedrijventerrein moet echt voor bedrijven blijven, met vooral meer en verschillende bedrijven en werkplekken.”	37.5%
Bewoner 2: “Het is juist goed als er ook andere functies komen op het bedrijventerrein, bijvoorbeeld woningen en plekken om te ontmoeten en te ontspannen.	53.8%
Weet ik niet/geen mening	**8.8%**

“Het bedrijventerrein moet echt voor bedrijven blijven, met vooral meer en verschillende bedrijven en werkplekken”

- Hoe is dit aantrekkelijk om te wonen?
- Is het veilig en fijn om te wonen met garages naast je huis
- Wellicht uitgaansgelegenheden
- Overlast is een belangrijk argument om hier geen woonruimte te bouwen
- Wellicht culturele voorziening, bioscoop bijvoorbeeld

“het is juist goed als er ook andere functies komen op het bedrijventerrein, bijvoorbeeld woningen en plekken om te ontmoeten en te ontspannen”

- Indoorsport faciliteiten zou een goede optie zijn
- Door mening wordt ook savonds een veiligere plek
- Veel ruimte voor mogelijkheden. Groen toevoegen, de hoogte in, horeca
- Soorten bedrijven is ook hier van belang, bepaalt mogelijkheid van mixen
- Kan gemixed worden met broedplaatsen en alternatieve manier van leven en werken

Wat zou de toekomst van Nieuw Overvecht moeten zijn. Puur bedrijven of meer een mixed-use terrein?

- *Functie bedrijven.* Hierbij ligt het verschil in wat voor bedrijven er gevestigd zitten, maar als er mogelijkheid tot wonen is – zijn Overvechters voor het mixen en van woon en werk.
- *Overlast.* Het punt van aandacht bij dit vraagstuk is de mogelijke mate van overlast van bedrijven voor bewoners.
- *Meer veiligheid.* Een mix wel voor meer veiligheid in Nieuw Overvecht zorgen. Doordat er meer mensen in de avond zich zullen begeven.

Aandachtspunten en ideeën voor bedrijventerrein Nieuw Overvecht

- Mensen vinden Vandestreek brouwerij een goede toevoeging, deze zou ook een trekker voor de wijk kunnen zijn. Sommigen vinden dat er een te eenzijdig aanbod in de autobranche is.
- Nu wordt bedrijventerrein Nieuw Overvecht vaak een 'dode' en anonieme plek na openingstijden van bedrijven waardoor criminaliteit een plek krijgt. De vraag wordt gesteld of het terrein ’s nachts kan worden afgesloten.
- Bedrijventerrein Nieuw Overvecht mag veel meer onderdeel van de wijk zijn. Het moet een bestemming krijgen voor de wijk. Bijvoorbeeld met horeca en culturele voorzieningen.
- De Franciscusdreef moet een veilige verbinding krijgen naar het bedrijventerrein. Dit is nu een grote barrière.
- Sommigen vinden dat op bedrijventerrein Nieuw Overvecht de werkplekken geconcentreerd en/of gestapeld moeten worden zodat er ruimte vrijkomt voor wonen, horeca en voorzieningen zoals onderwijs. Dit moet een groter aaneengesloten gebied zijn en geen geïsoleerde woongebouwen.
- Sommigen vinden dat het bedrijventerrein een gemengd gebied moet worden met werkplekken, woningen, voorzieningen en gezelligheid. Het mixen van functies met verschillende actieve tijden zorgt voor meer sfeer, levendigheid en veiligheid.

- Sommigen vinden wonen een goed idee als het aantrekkelijk gemaakt wordt. Mogelijke locaties hiervoor zijn de Mississippi-, Florida- en Franciscusdreef.
- Anderen zien bedrijventerrein Nieuw Overvecht niet als een plek om te wonen.

6. Opbrengst fase 2

Mede op basis van wat Overvechters belangrijk vinden, zijn door het projectteam verschillende oplossingsrichtingen bedacht. Vervolgens zijn deze oplossingsrichtingen besproken met Overvechters in fase 2. Overvechters konden op verschillende manieren laten weten wat ze van de oplossingsrichtingen vonden en wat ze graag aangepast of aangevuld wilden hebben. In dit hoofdstuk staat een samenvatting van deze reacties, zowel vanuit de online enquête als vanuit gesprekken die we met betrokkenen hebben gevoerd.

Woningbouw

We willen in Overvecht minimaal 5.000 nieuwe woningen bouwen. Zodat er een woning is voor iedereen die in Overvecht wil (blijven) wonen. Waar komen deze woningen?

Algemene reacties thema woningbouw

7. Niet bouwen door hoofd groenstructuur. De groenstructuur wordt als essentieel ervaren en het zal de wijk niet te goede doen als het als bouwgrond gebruikt wordt.
8. Veel mensen willen bouwen van woningen prioriteit geven

- De hele wijk Overvecht kan een impuls gebruiken. Ruimte bieden voor initiatieven op alle plekken. Ook om verduurzaming te kunnen bekostigen. Laat die initiatieven mogelijk, zal wellicht kleinschaliger zijn, maar wel mogelijk maken.
- Openbare ruimte behouden om ruimte te waarborgen.
- Rekening houden met uitdagingen van sloop bij sociale huurwoningen.
- Buurtgerichte aanpak voor het plaatsen en verbeteren van woningen, rekening houdend met elke buurt.
- Betaalbaarheid van woningen handhaven.

<u>Mogelijke Bouwlocaties</u>

- *Overvecht Centrum.* Rondom het centrum van Overvecht wordt hoogbouw als optie gezien waar een concentratie van woon en werk mix als bevorderend wordt gezien.
- *Bedrijven terrein Nieuw Overvecht*. Momenteel niet aantrekkelijk en industrie heeft geen directe verbinding met de wijk. Mix van wonen en industrie zou bevorderend zijn voor de leefomgeving.
- *Station*. Het stationsgebied wordt als goede bouwlocatie gezien. De centrale ligging biedt opties tot woningbouwconcentratie. Maar een balans tussen woon en werktorens.
- *Kantoorgebouw Einsteindreef*. Deze locatie wordt ook als mogelijke hoogbouwlocatie gezien.

<u>Hoe moet er gebouwd worden?</u>

- *Mooie en gewaagde architectuur*. De look van nieuwbouw is een belangrijk aspect. Hiermee kan er veel gewonnen worden in de identiteit en sfeer van de wijk. Hierbij wordt bijvoorbeeld Le Midi, Rotterdam aangedragen. Wonderwoods is voorbeeld van groene inpassing. The Valley (zuidas). Zet in op karakter – centrum Amsterdam, Venetië.
- *Optoppen.* In de buurten wel optoppen of binnen het bouwvlak voor verbeteren buurt/kwaliteit woningen.
- *Hoogbouw.* Liever de hoogte dan de breedte ingaan, dan behoud je groen. De wijk kenmerkt zich door hoogbouw, daar kan je goed bij aansluiten. Hoogbouw kan ook meedoen met de groene wijk. Denk aan groene daken en groene balkons;
- *Kleinere bouwblokken.* Gebruikmaken van optoppen en sloop/nieuwbouw om kleinere blokken te creëren in plaats van lange lijnen.
- *Leegstand kleine winkelcentra.* Kleine winkelcentra zijn in theorie mooi maar staat veel leeg, kunnen hier meer woningen?
- *Woningen in de plint.* Liever voordeuren/wonen dan ‘levendige plint’ met voorzieningen die in de praktijk niet zo levendig is. Let daarbij wel op veiligheid.

- *Let op bestaande bouw.* Woningen die er staan mogen geen negatieve invloed van nieuwe woningen ondervinden
- *Coherentie en identiteit creëren.* Vanaf Carnegiedreef verschillende buurten en sferen ervaren + groene stukken
- *Juiste mix* – de vraag is er altijd. De kunst is om de samenstelling goed te hebben
- *Woonvormen en -ideeën:*
    - Dichte keukens zodat verwarmde huiskamerlucht niet wordt afgezogen

Voor wie moet gebouwd worden?

- *Kwetsbare groepen.* Senioren of minder vermogende moeten worden geprioriteerd in de woningbouw.
- *Doorstroming.* De doorstroming van gezins- naar seniorenwoningen is aandachtspunt en zou de woningbouw opgave kunnen verbeterd bij focus. Voor sommige doelgroepen lastig om door te stromen, omdat ze geen hypotheek kunnen krijgen
- *Mengen van doelgroepen.* Gemengd wonen met gedeelde ruimtes, ook in het kader van mantelzorg en tegengaan woningnood jongeren/studenten. Combi jong en oud samenwonen, ook voordelen ivm verkeer en sociale cohesie in de wijk wat ook eenzaamheid tegengaat: ruimte voor ontmoeting
- *Sociale woningbouw.* Veel sociale woningbouw in de wijk erbij maar hierbij een focus op kwaliteit.

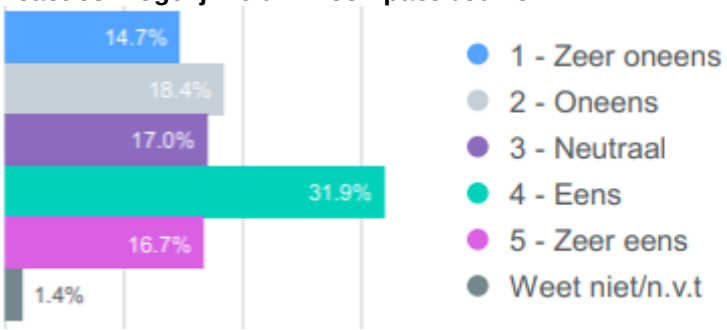
Mogelijkheid 1 - Compact bouwen





De woningen komen dichtbij elkaar, op centrale plekken. Bijvoorbeeld rondom het NS-station, bij Overvecht Centrum, langs de Carnegiedreef en bij het bedrijventerrein in Overvecht-Noord.

Reacties mogelijkheid 1 – compact bouwen



Voordelen;

- Concentratie op duidelijke locaties zoals Centrumgebied, station Overvecht en bedrijventerrein is optimaal, maar deze keuze verbindt zich direct met groene zones (Carnegiedreef, Gagelpark, Klopvaart) waar woningbouw waardevol groen aantast (nadeel).
- Ideaal is een mix van locaties. Echter, is het van cruciaal belang om de risico's van onveiligheid, wijkverdeling en esthetiek goed in acht te nemen.

- Vergroting van groene ruimtes en faciliteiten is essentieel.
- Concentratie op specifieke locaties versterkt de gemeenschap, bevordert nabijheid van centrale voorzieningen, minimaliseert de impact op de natuur en beperkt verstoring tijdens de bouwfase.
- Mogelijkheid voor levensloopbestendig wonen langs OV-as en huisvesting voor mobielere bewoners elders.
- Efficiëntie leidt tot minder overlast tijdens bouwprocessen.
- Duidelijke aanduiding van bouwzones is belangrijk.
- Behoud van groene gebieden moet worden gewaarborgd.
- Zichtbare verandering kan mogelijk gedragsverandering teweegbrengen.
- Het voordeel van compacte bouw is dat het de mogelijkheid biedt om snel betaalbare woningen toe te voegen

Nadelen;

- Teveel de hoogte in, moet met diversiteit gebouwd worden ‘
- Onaantrekkelijk om te wonen
- Zorgt voor overlast en criminaliteit
- Kan tot meer verschil en verdeeldheid in de wijk leiden. Bewust zijn van mogelijke gentrificatie langs bepaalde stroken die een scheiding tussen 'nieuw' Overvecht en het bestaande Overvecht kunnen veroorzaken
- Te dicht op elkaar
- Gevaar voor bestaande groen
- Infrastructuur kan tot problemen leiden

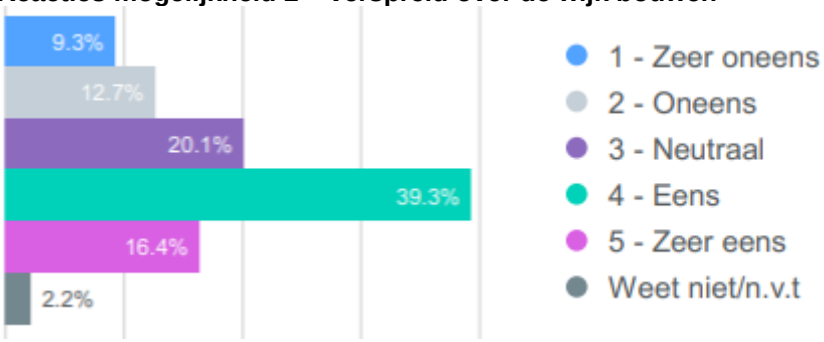
Mogelijkheid 2 - verspreid over de wijk bouwen





De nieuwe woningen komen in de verschillende buurten. Bijvoorbeeld door in buurten gebouwen te slopen en nieuwe woningen te bouwen, of door naast of bovenop de bestaande gebouwen te bouwen.

Reacties mogelijkheid 2 – verspreid over de wijk bouwen



Voordelen:

- Zorgt voor diversiteit door de wijk, wat leidt tot versmelting
- Optoppen goede optie, wel tijdrovend
- Verbetering verspreid over de hele wijk
- Sloop nieuwbouw kan het wijk imago veranderen

Nadelen;

- Moet op meerdere plekken gebouwd worden
- Bouw impact overal en langer proces
- Te koste van groen

Voorzieningen en werkplekken

We vinden het belangrijk dat er genoeg voorzieningen zijn in de wijk. Denk bijvoorbeeld aan winkels, horeca, scholen, werkplekken, gezondheidszorg en plekken om te sporten of voor cultuur. Waar komen deze plekken?

Algemene reacties thema voorzieningen

- Zorg voor diversiteit in winkelcentra
- Plint voorzieningen – dat werkt niet, krijg je niet altijd gevuld. Er is al genoeg leegstand. Geen maatschappelijke voorzieningen in de plint.
- Overvecht trekt de stad in, maar niet andersom. Welke functies kan je in Overvecht toevoegen, zodat het mensen uit de stad trekt. Brouwer Van de streek als goed voorbeeld. Hoe kun je dat soort partijen naar Overvecht trekken, in plinten.

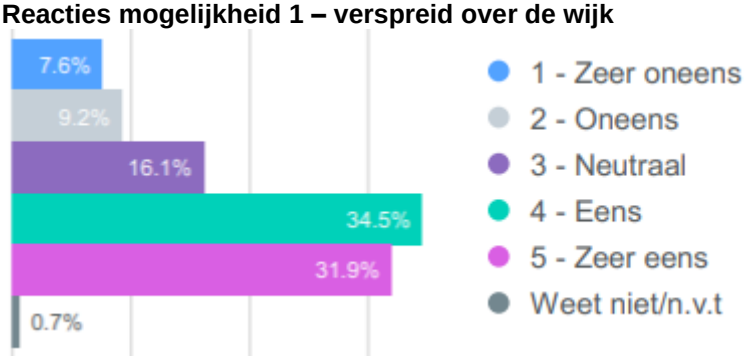
Mogelijkheid 1 – verspreid over de wijk





Kleinere voorzieningen op veel plekken in de wijk, en in de buurten. Denk aan voorzieningen zoals buurtwinkels, een koffiezaak, sportschool, huisarts of kinderdagverblijf. De grote winkels komen in Overvecht Centrum.

Reacties mogelijkheid 1 – verspreid over de wijk



Voordelen;

- Mensen kunnen zelfstandig naar de voorzieningen. Vooral voor ouderen is dichtbij belangrijk
- laagdrempelige verbinding met elkaar in de wijk. Kinderdagverblijf is praktisch gezien handig.
- Mooie mogelijkheden voor kleine ondernemers
- Sociale controle, levendiger, buurtgevoel

Nadelen;

- Levensvatbaarheid, belangrijk punt. Gevaar voor leegstand wat onveiligheid en sfeerafname met zich meebrengt
- Meer vervoer door heel Overvecht
- een buurtwinkels of zoals vroeger. Volstrekt achterhaald door de online ontwikkeling. Op huisarts, apotheek en kinderdagopvang na, hoeft niets in de wijk, maar concentreer je in een upgrade van het Shopping Center Overvecht.

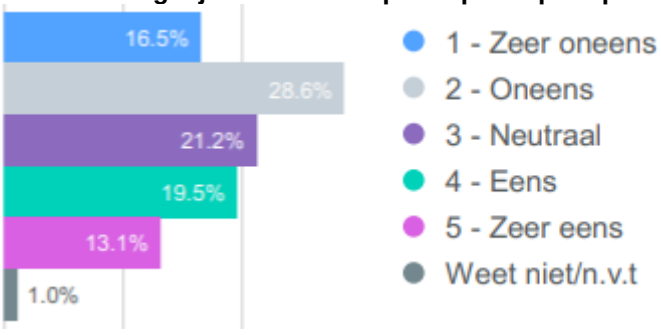
Mogelijkheid 2 – compact op een paar plekken





Alle voorzieningen komen vooral op plekken zoals Overvecht Centrum, bij het NS-station en op bedrijventerrein Nieuw Overvecht.

Reacties mogelijkheid 2 – compact op een paar plekken



Voordelen;

- alles bij elkaar
- makkelijk te vinden
- rust en groen behouden in de buurten zelf
- toezicht makkelijker
- Bedrijvigheid kan elkaar aantrekken
- Voor werken naar een andere plek gaan
- Centreren van voorzieningen voor een geconcentreerd en toegankelijk aanbod.

Nadelen;

- Minder binding met de wijk
- Avonds lege plekken
- Te druk
- Te lange reistijd

Groen

Overvecht is een van de groenste wijken van Utrecht, en dat willen we graag zo houden. Maar er zijn ook nieuwe woningen en voorzieningen nodig. Hoe zorgen we voor een goede balans met het groen?

Algemene reacties thema groen

Kwaliteit groen verbeteren:

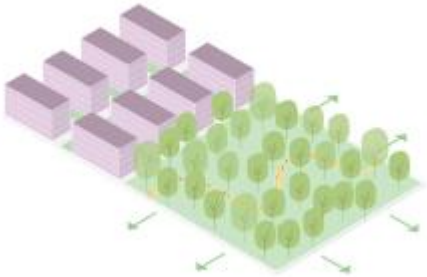
- *Klimaatredenen*:
  - *Hittestress* door de grote aanwezigheid van asfalt in de wijk een punt van aandacht. Hierbij zijn de gebieden rond de flats het meest urgent. Dit zou door de toevoeging van bomen en planten en de verandering van wegdek het verholpen kunnen worden.
  - Waterafvoer/berging: toevoeging van water in de wijk, bijvoorbeeld met waterpleinen of Wadi's. Meer water doorlatende verharding biedt voor beide klimaatpunten en een passende oplossing.
- *Esthetiek*
  Het groen dient ook een kwaliteitsimpuls in het uiterlijk te krijgen. Hierbij wordt Park de watertoren als voorbeeld genoemd. Het toevoegen van bomen, planten (meer kleurige beplanting). Dit zou tot meer eigenaarschap en betere bewaring van het groen onder inwoners kunnen leiden en de verloedering in de vorm van afval dumping tegen gaan.
- *Veiligheid*
  Veiligheid in het groen is een aandachtspunt. Volgens Visiedenkers zijn de parken te donker. Maar na expertise uitleg dat dit voor de dieren is, was er meer begrip voor. Hierbij zou een uitleg in de vorm van een bord meer begrip onder inwoners kunnen creëren.

Biodiversiteit behouden

Een deel van de Visiedenkers legt de nadruk op het behouden van de biodiversiteit i.p.v. extra voorzieningen. Andere betrokkenen vragen zich af of biodiversiteit wel relevant is voor Overvecht.

Overvecht is een Multi culti wijk. eten verbindt. Voedseltuinen geven aanleiding, gebeurt veel meer daaromheen. Denk aan plekken waar je dat goed kan faciliteren.

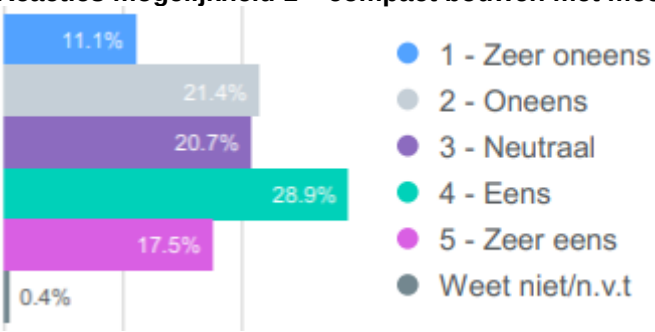
Mogelijkheid 1 - compact bouwen met meer ruimte voor groen





Nieuwe woningen komen dicht bij elkaar. Hierdoor is er meer ruimte voor groen rondom de woningen en tussen de buurten.

Reacties mogelijkheid 1 – compact bouwen met meer ruimte voor groen



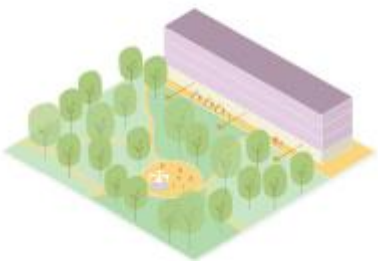
Voordelen;

- Biedt meer ruimte voor groen, wat Overvechters belangrijk vinden
- Gebouwen moeten wel mooi zijn
- Compact bouwen houdt ruimte over, en is interessant voor de aanwezigheid van voorzieningen in de omgeving.

Nadelen;

- Compact bouwen betekent waarschijnlijk hoog bouwen. Kleine kinderen uit hoogbouwwoningen kunnen nauwelijks zelfstandig buiten spelen. Dan is het groen er alleen om naar te kijken.
- De bebouwing te dicht op elkaar zonder groen. Geen verkoeling in hete zomers.

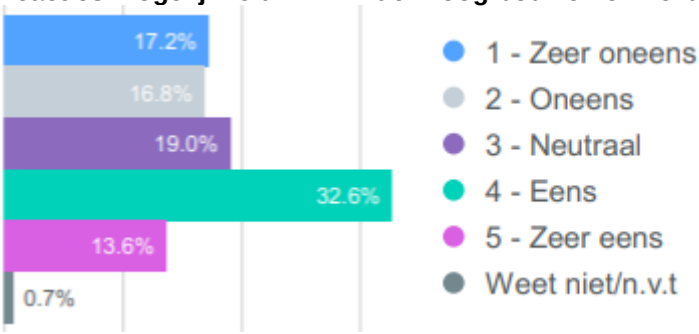
Mogelijkheid 2 - minder hoog bouwen en verbeteren groene omgeving





We bouwen minder hoog wat meer ruimte kost, waardoor er minder ruimte is voor groen. Nieuwe gebouwen sluiten aan op het bestaande groen dat we verbeteren. Bijvoorbeeld door de ruimte bij de ingang van gebouwen meer groen te maken. Of door ervoor te zorgen dat het groen beter gebruikt kan worden voor bijvoorbeeld spelen en ontmoeten.

Reacties mogelijkheid 2 – minder hoog bouwen en verbeteren groene omgeving



Voordelen;

- Er zal natuurlijk ook compact gebouwd moeten worden. Maar er is al heel veel hoogbouw. Lager bouwen geeft de bewoners makkelijker de kans om verbonden te zijn met de straat en alles wat daar gebeurd. Het geeft de sociale cohesie meer kans. Dat heeft dit stadsdeel nodig. Dus niet te veel hoogbouw. En denk ook aan groene daken of balkons .
- Minder hoogbouw betekent meer betrokkenheid van bewoners met de omgeving. De betrokkenheid met de buurt bevorderd de sociale cohesie. Er zal nog genoeg ruimte overblijven voor groen. Dit zorgt ook voor het stimuleren van innovatieve toepassingen van groen, zoals groene daken, of langs gebouwen zoals bij de jaarbeurs.
- Groen hoeft niet veel ruimte in beslag te nemen als het slim bedacht is. Groot oppervlakken gras is niet prettig in vergelijking met interessante landschappen met bomen en natuur padden waar je leuk plekken tegen komt van dichtbij. Net zoals bij de botanische tuinen.
- Het is mooi als bebouwing een groene uitstraling heeft. Dus groen tussen de woningen. Dat zorgt ook voor meer verkoeling.
- Groene gevels

Nadelen:

- Groen opofferen voor woningen geniet enkel de voorkeur als dit groen ook daadwerkelijk het leefgenot stimuleert. Dus bij voorkeur niet, tenzij er een goed plan aan ten grondslag ligt
- behoud van groen lijkt mij hier een illusie. Bomen kappen en grassprietjes of struikjes terugplaatsen, daar komt het m.i. op neer
- Laagbouw is geen oplossing voor de woningopgave. Zou bestaande laagbouw waar mogelijk juist verhogen

Meer nuancering;

- bomenkap kan soms nodig zijn, maar dan wel compenseren
- Inspirerende en uitdagende plekken om te spelen, bewegen en sporten voor verschillende leeftijdsgroepen. Skatepark, urbansports, atletiekveld etc. (sport Utrecht denkt graag mee)
- Van kijk groen naar gebruik groen

Park en natuur

Overvecht heeft 3 grote parken: Park de Watertoren, Park de Gagel en de Vechtzoom. En ook de natuur is dichtbij: de Vecht en het Noorderpark aan de rand van Overvecht. Hoe kunnen we deze parken en natuurgebieden beter maken?

Algemene reacties thema parken en natuur

- Groen verbinden; momenteel is het groen in Overvecht verspreid en kunnen voornamelijk kinderen niet veilig via groenwegen bewegen. Hierbij wordt het Groene lint (zoals in Leidsche Rijn) als voorbeeld aangehaald. Een geïntegreerde groen verbinding kan de wijk toegankelijker maken.
- Hoe bedien je een zo groot mogelijk doelgroep voor de parken
- Parken kan je aantrekkelijker maken
- Kennis van Staatsbosbeheer halen.

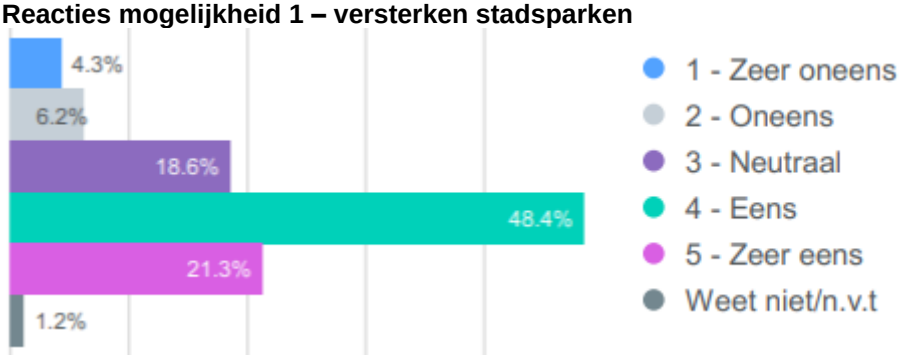
Mogelijkheid 1 - versterken stadsparken





Park de Gagel en Park de Watertoren zijn echte stadsparken die meer worden verbonden met de buurten eromheen. Bijvoorbeeld met meer groene routes naar de parken.

Reacties mogelijkheid 1 – versterken stadsparken



In het park de Gagel is de fietsroute momenteel aangelegd door het park heen. Visiedenkers zouden graag zien dat dit fietspad eromheen gaat en het groen alleen als bestemming wordt gezien. Deze verandering zou ook de onveiligheid in het groen in de avonden pogen te verhelpen. Waarbij het nu (voor de dieren) donker is in de avond en dit een onveilig gevoel kan veroorzaken bij fietsers/voetgangers.

Voordelen:

- Verlichting zodat je ook s'avonds met een veilig gevoel kan wandelen. Parken als verbinding tussen de diverse wijkdelen vind ik gaaf, mits men er veilig kan vertoeven.
- Ja, ik gebruik de groene routes graag voor een wandeling!
- Wordt veel gebruikgemaakt van de parken en dit moet gefaciliteerd blijven en worden.
- Stadsparken brengen groen én gezelligheid samen. Een park geeft meer verbondenheid en het is fijn dat mensen hierdoor in contact kunnen komen.

Nadelen:

- Op dit moment zijn alle wegen naar de parken toe, gevaarlijk. Als fietser wordt je van je sokken gereden en is de auto de koning op de weg. Stimuleer het voetgangers en fietsbeleid hier zodat

het aantrekkelijker wordt om naar deze parken toe te gaan. Op dit moment ga ik namelijk niet met mijn dochter omdat de wegen eromheen als racebanen gebruikt worden. We gaan elders met de auto heen (maximapark) omdat dit vele malen kindvriendelijker is opgezet.

- De parken worden te weinig benut en nodigen te weinig uit tot verblijven. Het verschil met bijvoorbeeld het Wilhelminapark is spectaculair.
- Dit trekt veel mensen van buiten de wijk, die vaak afval en onrust creëren in de wijk

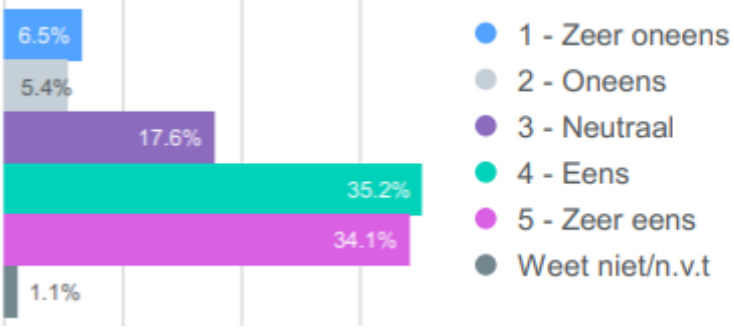
Mogelijkheid 2 - natuur verbinden met de wijk





We zorgen dat de natuur rondom Overvecht (zoals de Vecht en het Noorderpark) meer op elkaar en op de wijk aansluit. Bijvoorbeeld door het water en het meer natuurlijke groen door te trekken naar de wijk en met elkaar te verbinden.

Reacties mogelijkheid 2 – natuur verbinden met de wijk



- Noorderpark bij Overvecht betrekken. Het Noorderpark wordt als ‘goud’ bestempeld en dient voor veel Utrechters als belangrijke groenvoorziening. Hierbij is het faciliteren van een veilige oversteekplaats of verbinding in de vorm van tunnel oid een verbeterpunt.
- Slagen landschap- maak bepaalde delen natuurlijker. Sloten structuur terugbrengen. niet te snel maaien. Hoge middenbermen geeft veel kwaliteit. Bloemenmengsels. Ook goed voor biodiversiteit. Is laag hangend fruit. Voorbeeld Marnixlaan.

Voordelen:

- Door verbindingen maakt het prettig om doorheen te wandelen/ fietsen. Meer natuurlijk groen is ook goed voor de biodiversiteit.
- Moet wel eerst veiliger
- Kan als evenementengebied dienen

Nadelen:

- Houdt de natuur de natuur. Teveel mensen in de natuur leidt tot afbraak van die natuur: Vervuiling, verstoring dieren

- Er zijn al veel verbindingen, het wordt in het park en op de weg hierdoor alleen nog drukker. Als je wilt is alles al bereikbaar
- Goed idee maakt waarschijnlijk makkelijker om vanuit de wijk de natuur in te gaan

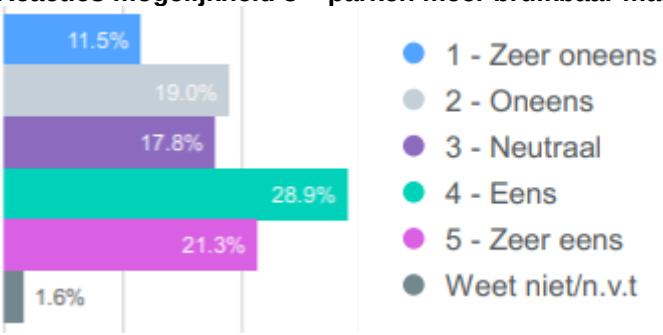
Mogelijkheid 3 - parken meer bruikbaar maken





We zorgen dat de parken vooral beter gebruikt kunnen worden. Door bijvoorbeeld voorzieningen in de parken toe te voegen, zoals plekken om te sporten, een kiosk of voedseltuinen.

Reacties mogelijkheid 3 – parken meer bruikbaar maken



Het groen in Overvecht zou extra functies kunnen krijgen volgens een groot deel van de respondenten.
Horeca in park de Gagel. Dit is een meermaals genoemde optie. De Gagel biedt hiervoor een goede gelegenheid
Sportvoorzieningen. Groen is ook voor sport en bewegen. Er zijn te weinig kwalitatief goede sport opties door de wijk heen. Daarbij zijn deze niet zelfstandig bereikbaar voor kinderen

Voordelen:

- Mooi als je hier de drempel kan verlagen om er heen te gaan. Dat je dan ook (nog) sneller verleid wordt om een rondje te gaan fietsen of lopen, of er te recreëren.
- Zowel park de Gagel en park de Watertoren hebben veel gras wat niet vaak wordt benut. Het lijkt me een uitstekend plan om deze ruimte beter te benutten door ze te voorzien van faciliteiten en meer biodiversiteit!

- Kennis van Staatsbosbeheer halen.
- Voedseltuin. Is prachtige functie om uit te breiden en eten verbindt
- meeste toegang toegevoegde waarde voor grote groep
- meest inclusief en past binnenstedelijk goed voor de sociale cohesie

Nadelen:

- Maar wel met de kanttekeningen dat we de natuur haar gang moeten kunnen laten gaan. Niet te veel willen bepalen maar wel extra voorzieningen toevoegen om gebruik te maken van de parken.
- Meer aandacht voor onderhoud en activiteiten is nodig. Het grift park is hier een mooi voorbeeld van. Dit park nodigt uit om naar toe te komen. De parken in Overvecht totaal niet. (Slecht onderhoud, niet gemaaid, hondenpoep)
- Zolang het geen mogelijkheid tot overlast biedt.
- Park verliest zijn rust eigenschap

Verkeer en bereikbaarheid voor iedereen

We willen dat Overvecht goed bereikbaar en veilig is. Zodat zoveel mogelijk mensen lopen, fietsen en gebruik maken van het openbaar vervoer om naar hun bestemming te gaan. Dit is goed voor de gezondheid, kost weinig ruimte, is verkeersveilig en is een duurzame manier van reizen. Om de stad en de wijk leefbaar te houden, zal er minder ruimte zijn voor de auto. Hoe kunnen we dit het beste doen?

Algemene reacties thema verkeer en bereikbaarheid voor iedereen

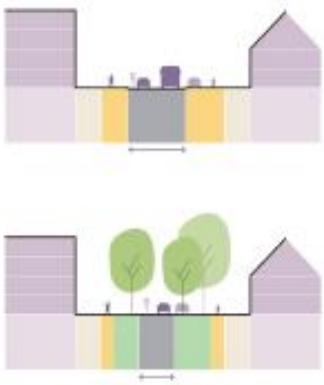
Kwetsbare groepen zoals ouderen en gehandicapten moeten aandacht krijgen in de omgevingsvisie. Dit zal de inclusiviteit en toegankelijkheid van de wijk ten goede komen. Hierbij zijn de aangeven punten:

- Alternatieven voor de auto zijn van belang voor ouderen
- Blindengeleidenstrook door Overvecht; inclusief Overvecht

Gedragsverandering. Het gebruik van de auto is in Overvecht een gewoonte en past hierdoor gevoelsmatig *bij* Overvecht. Als de inwoners in de omgevingsvisie kunnen worden gewezen op de nadelen van en vooral de toegang tot goede alternatieven worden geboden biedt dit kansen;

- Duidelijk maken wat auto kost
- Wijzen op kansen en alternatieven
- Deelauto's
- Het is een kwestie van lange adem maar erg belangrijk!

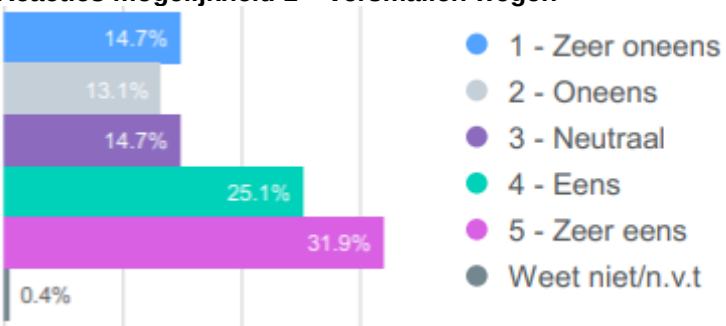
Mogelijkheid 1 - versmallen wegen





We maken de bestaande wegen smaller. Dit zorgt ervoor dat het verkeer langzamer gaat rijden. En zo is er meer ruimte voor groen, lopen en fietsen. Dat is goed voor je gezondheid en het klimaat.

Reacties mogelijkheid 1 – versmallen wegen



De infrastructuur van Overvecht is momenteel erg auto gericht en nodigt uit om hard te rijden. Dit verkleint de verkeersveiligheid en gebruik van de straat door andere vervoersmiddelen en om andere redenen.

- *Weg versmallen.* De weg naar smaller aanpassen en het invoegen van een ander wegdek kan dit gedrag ontmoedigen.
- *Visueel onaantrekkelijk.* De straten zijn nu visueel onaantrekkelijk. Met aanpassing naar meer groen en minder auto gebruik kan dit worden verbeterd en kan het straatgebruik veranderen.

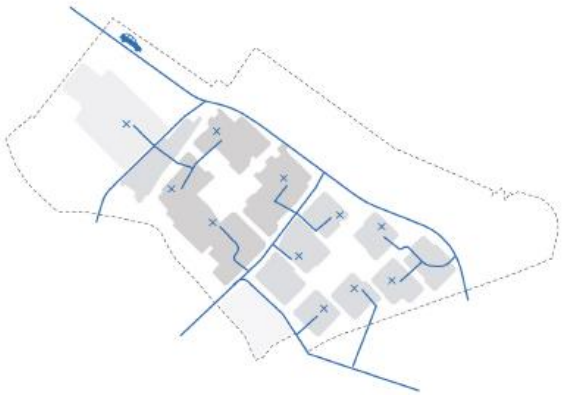
Voordelen:

- Te hard rijden is een groot probleem wat de verkeersveiligheid verslechterd
- Dit maakt het meer een woonwijk! De ruime asfaltwegen nodigen uit tot veel en hard rijdend autoverkeer en verhinderen dat kinderen op straat kunnen spelen
- Met uitzondering van de ring is het prettig als er minder hard gereden wordt en en meer ruimte komt voor wandelen en fietsen. Het stimuleert om wat vaker de fiets te pakken.
- Prima, een paar hoofdaders open houden. De rest inrichten voor auto te gast.
- Veel rust in de wijk
- Meer ruimte voor langzaam verkeer en groen

Nadelen:

- Als er woningen worden toegevoegd, komt er meer verkeer. Ook auto's! Het versmallen van wegen leidt niet tot minder auto's maar tot meer files en slechtere bereikbaarheid voor de alarmdiensten. In woonbuurten kunnen wegen misschien versmald, maar je blijft doorgaande wegen nodig hebben. Zeker nu het OV steeds minder wordt
- Niet overal versmallen, beperkt doorstroming. Kan leiden tot filevorming.
- Er zijn veel lange lijnen in Overvecht. Alleen het versmallen van wegen is daarom niet mogelijk niet genoeg

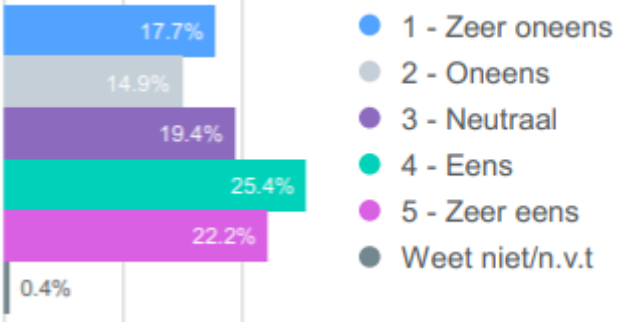
Mogelijkheid 2: minder doorgaand verkeer





Met de auto kun je maar op één manier naar de buurt gaan. Omdat er dan minder doorgaand verkeer is, komt er meer ruimte voor groen en voetgangers in de woonbuurten. En het is veiliger.

Reacties mogelijkheid 2 – minder doorgaand verkeer



- *Leefstraten.* Kleine straten kan je best leefstraten van maken of meer picknickbanken toevoegen
- *Verschil wijk verkeer en doorstroom.* Nu wordt de wijk vaak als doorstroom gebruikt omdat hardrijden mogelijk is. Hier zou dit veranderd moeten worden naar alleen bestemmingsverkeer door de snelheid te verlagen en het stratenprofiel te veranderen.

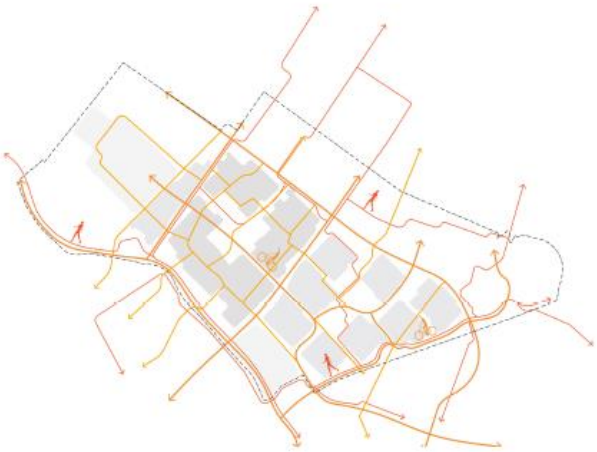
Voordelen:

- Vermindert hardrijden/racen
- Het doorgaande verkeer laten rijden via de N230
- Minder mogelijkheden voor de auto is automatisch groener/veiliger voor inwoners.
- gratis beveiligde fietsenstallingen

Nadelen:

- Mogelijkheid om de wijk te verlaten in de spits voor mensen die buiten de wijk werken en auto afhankelijk zijn
- Grote drukte en opstoppingen.
- Veel omrijden

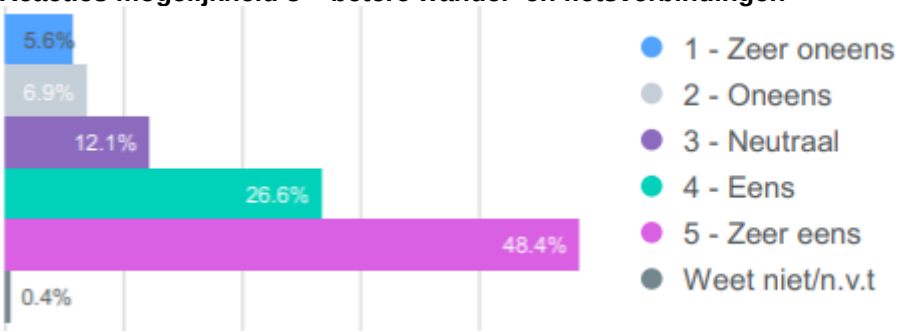
Mogelijkheid 3: betere wandel- en fietsverbindingen





Goede wandel- en fietsroutes binnen de wijk, en naar de rest van de stad. Er komen plaatsen om wegen veilig over te steken.

Reacties mogelijkheid 3 – betere wandel- en fietsverbindingen



Het gebruik van fiets biedt veel potentie in Overvecht, maar heeft daarvoor wel de nodige verandering nodig.

- *Fietspaden mogen breder.* De prioriteit moet bij de fietser komen te liggen. bijvoorbeeld brailledreef bij rwzi, marnedreef 2-richtingen
- *Vooral rondom scholen aantrekkelijk maken om te fietsen.* Vervoer voor kinderen moet veilig gemaakt worden en vooral rond de school geen tot weinig autoverkeer.
- *Doorfietsroutes.* Niet onderbroken door kruispunten. En anders de voorrang aan fietsers
- *Verschillende snelheden van fietsen.* moet worden meegenomen in het onderwerp van fietspaden. Het verschil tussen snelheid en wellicht latere regelgeving heeft meer ruimte nodig
- *Ondertunneling van fietspaden onder dreven door*

Voordelen:

- Veiliger
- Beter voor het milieu
- Ik zou graag zien dat de fiets en wandelroutes meer met groen worden gecombineerd en meer los worden getrokken van de autowegen. Zo worden ze ook aantrekkelijker.
- Combineer deze met een autocirculatiesysteem
- Oversteek wordt beter bij de smalle wegen

Nadelen:

- Vooral geen extra brug
- Veiligheidsgevoel van mensen kan veel beter

Parkeren

Overvecht is ruim opgezet, met veel ruimte voor de auto. Veel bewoners zijn gewend om een auto voor de deur te parkeren. Er zijn ook bewoners die liever meer groen zien, dan geparkeerde auto's in de straat.

Algemene reacties parkeren

De auto is voornaamst gebruikte vervoersmiddel in Overvecht en om dit te veranderen zijn een aantal belangrijke punten die in consideratie moeten worden genomen.

- *Betaald parkeren.* Als betaald parkeren wordt ingevoerd moet het OV netwerk en de fiets infrastructuur meegroeien.
- *Deel auto's.* Het gebruik van de auto zou gedeeld kunnen worden maar daar moet de infrastructuur wel passend voor zijn.

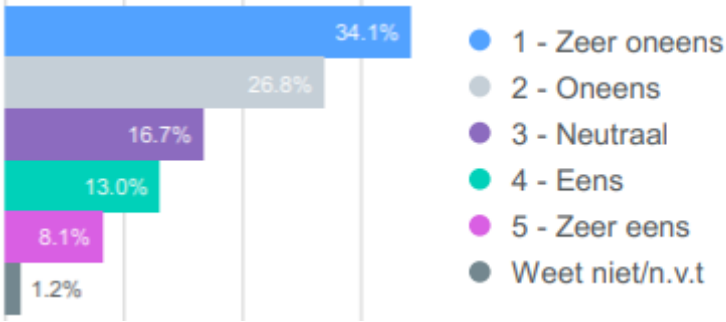
Mogelijkheid 1 - aan de rand van de buurt





We maken 'hubs' aan de rand van een buurt. Hubs zijn punten waar je gemakkelijk van het ene vervoermiddel kunt overstappen naar een ander vervoermiddel. Dit zijn bijvoorbeeld parkeergarages met auto's en deelvervoer, waar je dan met de fiets of de bus verder kunt reizen. Bewoners en bezoekers parkeren hun auto op een centrale plaats en dat is verder dan "een parkeerplek voor de deur". Hierdoor komt er in de buurt meer ruimte voor groen, om elkaar te ontmoeten en voor kinderen om te spelen.

Reacties mogelijkheid 1 – parkeren aan de rand van de buurt



Daarbij moeten de hubs wel betaalbaar zijn

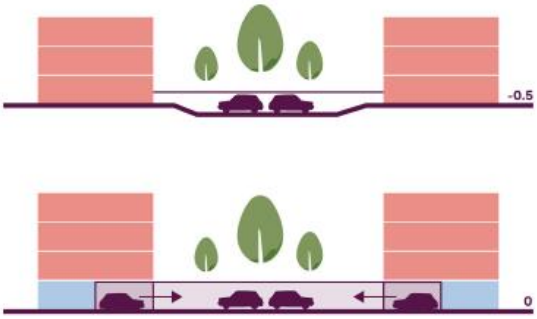
Voordelen:

- Waarom hubs aan de rand van de buurt en niet aan de rand van de wijk?
- Infrastructuur moet aansluiten hierop

Nadelen:

- Hubs zijn qua sociale veiligheid kwetsbaar, zeker in Overvecht.
- Lastig voor mensen die slecht ter been zijn
- Duur
- Liever voor de deur
- Verliest kwaliteit van auto
- Wie gaat investeren in zo'n hub?
- Gaat parkeren op afstand goed werken?

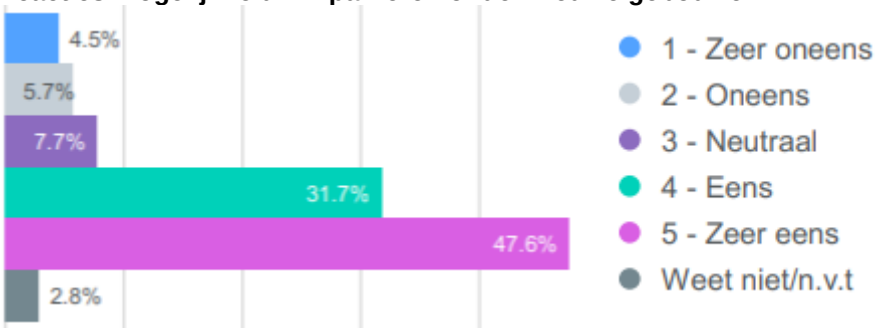
Mogelijkheid 2 - onder nieuwe gebouwen





Parkeerplekken komen zo veel mogelijk in de nieuwe gebouwen. Dan staan er weinig of geen auto's op straat geparkeerd. Daar is dan meer ruimte voor groen, om elkaar te ontmoeten en voor kinderen om te spelen.

Reacties mogelijkheid 2 – parkeren onder nieuwe gebouwen



Parkeren op straat is niet mooi en neemt veel ruimte in. Ondergronds parkeren zou voor nieuwbouw een goede optie zijn om het uit het zicht te halen.

Voordelen:

- Beste optie (50% meer dan eens)
- Meer ruimte voor groen en voorzieningen
- Veiliger
- Past in lijn met de doelen van de wijk
- parkeernorm kan omlaag als de OV en fiets verbinding verbetert

Nadelen:

- Duur, investeringen kunnen ook anders worden ingezet
- Veiligheid bewaren ook hier punt van aandacht

Openbaar vervoer

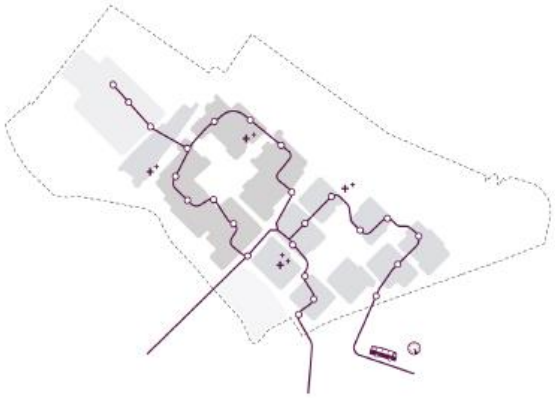
We willen het openbaar vervoer in de wijk verbeteren. Zodat de voorzieningen in de wijk en ook de omliggende wijken beter bereikbaar zijn. Wat heeft jouw voorkeur?

Algemene reacties thema openbaar vervoer

Het OV wordt erg belangrijk gevonden in Overvecht en zal alleen nog maar groeien in belang. Hierbij zijn twee hoofdpunten van belang.

- *Hoge frequentie ov.* De frequentie van het OV moet omhoog. Als dat auto wordt afgeschaald moet het OV opgeschaald worden.
- *Systeem van snelbussen en lokale bussen met veel stops*. Daarbij moet er een verschil in de routes komen en het vervoer naar het centrum via centrale wegen snel verlopen. Een voorbeeld hiervoor is de Donaudreef als centrale OV-as.
- Combineer transferia met goed openbaar vervoer.
- Vanuit grootstedelijk perspectief: deelmobiliteit wint aan populariteit, maar zijn voor laatste stukjes. Grotere afstand heb je goede verbinding nodig. Als je mag kiezen: tram het beste.
- Er is een station, is dat voldoende verbonden met de wijk?
- Je moet OV koppelen aan de gebouwde omgeving en parkeren. Er moet een goed alternatief zijn. Dan kan je de auto thuis laten.
- Oplossingen voor vraaggericht OV, die echt service bieden.

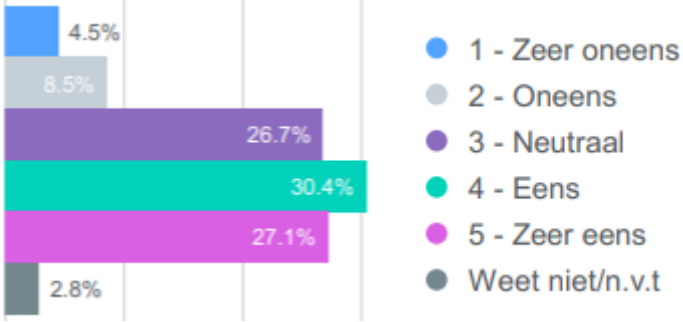
Mogelijkheid 1 - beter busnetwerk





Het huidige busnetwerk verbeteren. Bijvoorbeeld door meer routes en haltes toe te voegen, en/of door de bus vaker te laten rijden.

Reacties mogelijkheid 1 – beter busnetwerk



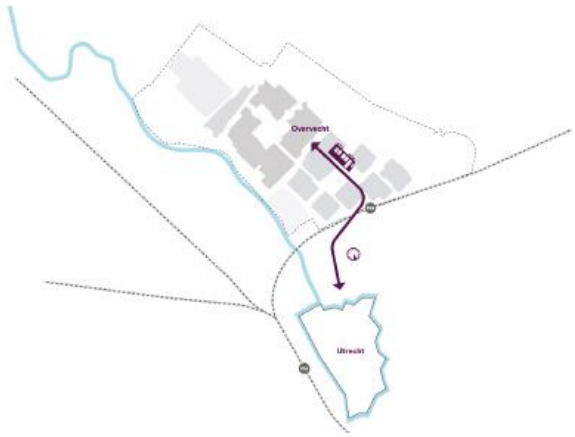
Voordelen:

- Goede OV bereikbaarheid is heel belangrijk, vooral voor ouderen
- Relatief goedkoop en flexibel in te zetten
- Dichtbij bevorderd gebruik
- Flexibeler en voordeliger dan tram

Nadelen:

- Let op betaalbaarheid
- lastig als dit in conflict komt met meer ruimte voor groen en slechts enkele invalswegen per wijkje
- Bus door de wijk is onveilig

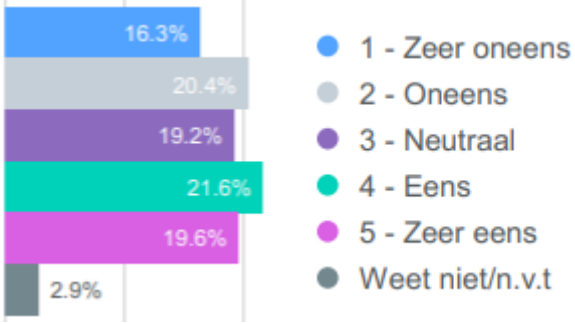
Mogelijkheid 2 - een snelle OV-verbinding





Er is één lijn in de wijk met een snelle verbinding naar station Overvecht en naar de rest van de stad, zoals bijvoorbeeld een tramverbinding.

Reacties mogelijkheid 2 – een snelle OV-verbinding



Voordelen:

- Een metro/lightrail lijn nodig door drukke gebieden maar vooral om snel in het centrum te komen.
- Sneller dan bus
- Verbindingslijnen met andere wijken worden gemist
- Met deze OV verbinding, doortrekken naar het bedrijventerrein, geef je legitimiteit aan toevoegen 5000 woningen
- Snelle verbinding zorgt voor aantrekkingskracht
- Meer mogelijkheden voor de vergroening in de buurten

Nadelen:

- Duur en inflexibel

- Te ver voor ouderen en mensen met een beperking.
- Vanaf de tramverbinding heb je dan nog apart vervoer nodig, een busnetwerk lijkt dan een betere optie.
- Het HOV profiel vergt een flinke ruimtelijke inpassing
- De tramverbinding mag niet ten koste gaan van groen in de wijk.
- Is er wel plek voor een tram remise? Dat is nog niet getekend, maar is wel een voorwaarde.

- nadeel; als je het doet moet je het goed doen. Direct richting Maarssen

7. Opbrengst fase 3

In fase 3 is een 50-70% versie van de omgevingsvisie aan betrokken Overvechters gepresenteerd. Overvechters konden op verschillende manieren laten weten wat ze van de plannen vonden en wat ze graag aangepast of aangevuld wilden hebben. In dit hoofdstuk staat een samenvatting van deze reacties, zowel vanuit de online enquête als vanuit gesprekken die we met betrokkenen hebben gevoerd.

Tijdens fase 3 zijn de volgende thema's aan bod gekomen:

1. Groen
2. Veilig en verbonden
3. Ruimte voor groei
4. Verschillend en voor iedereen

Daarnaast zijn de verschillende buurten van Overvecht aan bod gekomen:

1. Bedrijventerrein Nieuw Overvecht
2. Sportzone Overvecht Noord
3. Vechtzoom-Noord en Klopvaartbuurt
4. Tigrisdreef en omgeving
5. Vechtzoom-Zuid
6. Zambesidreef en omgeving
7. Zamenhofdreef en omgeving
8. Einsteinkwartier
9. Neckardreef en omgeving
10. Taagdreef, Rubicondreef en omgeving
11. Donaudreef, Wolgadreef en omgeving
12. Stationsgebied
13. Park de Gagel
14. Park de Watertoren

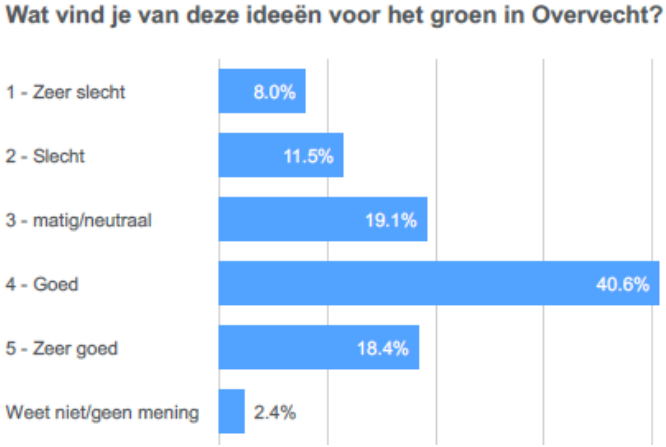
Groen

Dit staat in de 50-70% versie



“Overvechters vinden het groen in de wijk erg belangrijk. Dit moet behouden blijven en sommige plekken mogen nog wel wat groener. Het Overvecht van 2040 is groener dan nu. We willen aantrekkelijke parken om te spelen, te sporten en te ontmoeten. Op een beperkt aantal plekken, zoals bij de Carnegiedreef en de Einsteindreef, wil de gemeente bouwen in het groen. Maar op andere plekken komt er juist meer groen bij. Door straten te vergroenen en groene routes aan te leggen tussen parken. In het Noorderpark maken we ruimte voor natuur en recreatie en mogelijk voor sport, windmolen(s) en zonnepanelen. Als het kan willen we na 2040 bij de huidige rioolwaterzuivering woningen en nieuw (sport)park toevoegen.”

Reacties op thema ‘Groen’



Een meerderheid van de Overvechters vindt de ideeën voor groen over het algemeen een goed idee. De voordelen die worden genoemd zijn:

- Tegengaan van hittestress door het vele asfalt
- Groen is een belangrijk kenmerk van de wijk wat bijdraagt aan het woonplezier.
- Verbeterd uitzicht
- Tegengaan wateroverlast
- Schonere lucht
- Groen is gezond en prettig, zowel om in te sporten als voor mentale gezondheid
- Groene omgeving straalt rust en harmonie uit
- Mooie wandelroutes door het groen
- Goed voor de biodiversiteit
- Mensen zien dat het groen op sommige plekken verbeterd moet worden

Er worden ook aandachtspunten bij de ideeën voor groen genoemd. Dit zijn:

- Er is al genoeg groen
- Er komt vooral veel groen aan de rand van de wijk, terwijl het in met name de rode gebieden minder groen wordt. Dit voelt voor die bewoners oneerlijk: uitkijken op groen is anders dan groen op vijf minuten afstand, zeker als je zelf geen tuin hebt.
- Meer groen gaat ten koste van ruimte voor de auto en parkeerplaatsen. Een deel van de Overvechters vindt ruimte voor de auto belangrijker.
- Het geld dat wordt besteed aan vergroening kan beter aan iets anders besteed worden (‘zonde van het geld’). Prioriteit moet liggen bij het verminderen van de problemen in de wijk.
- Sommigen vinden dat de ruimte voor groen beter voor woningen gebruikt kan worden.
- Sociale veiligheid in het groen blijft een aandachtspunt, zoals verlichte fietspaden door/naast het groen, overlast van personen, anonimiteit door te grote groenstroken
- Niet iedereen is ervan overtuigd dat je én minimaal 5000 woningen kan bouwen, én extra groen kunt maken.
- Sommigen willen zonnepanelen alleen op daken en niet in het groen
- Mensen benoemen dat ook dieren iets aan het groen moeten hebben. Zowel wilde dieren als huisdieren, bijvoorbeeld met meer/grotere hondenuitlaatplekken.
- Sommigen noemen als idee om ook gebouwen groener te maken
- Overleg met de bewoners welk groen zij willen
- Onderhoud van het groen moet sterk verbeterd worden
- Bewoners stimuleren om voor en achtertuinen te vergroenen en stenen weg te halen
- geen bomen kappen
- er moet meer aantrekkelijk groen komen om elkaar te ontmoeten en te recreëren
- Meer diversiteit in het groen; niet alleen maar grasvelden maar ook inheemse planten en bomen
- Meer sportplekken zoals tennis en een tweede zwembad
- Meer eetbaar groen, zoals plek voor moestuinen, maar ook openbaar, zoals fruit- en notenbomen
- Er wordt niet goed uitgelegd wat ten koste gaat van meer groen

Veilig en verbonden

Prettige en veilige straten

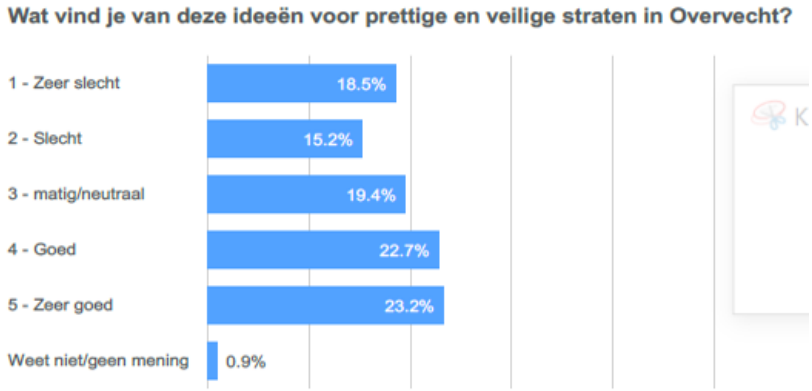
Dit staat er in de 50-70% versie





“Veel Overvechters vinden het nu fijn dat hun huis of werk zo goed te bereiken is met de auto en parkeren graag voor de deur. Maar veel Overvechters vinden ook dat de wijk verkeersveiliger moet worden. De brede dreven nodigen uit om hard te rijden, en zijn vaak moeilijk over te steken. In het Overvecht van 2040 zijn veel buurtstraten smaller en is er meer ruimte voor groen, spelen en ontmoeten. Er rijdt geen doorgaand verkeer meer door de buurten. Er rijden alleen auto’s die een bestemming in de buurt hebben. Ook zijn er veel minder parkeerplekken op straat. Auto’s parkeren aan de rand van de buurt, bijvoorbeeld in een parkeergarage.”

Reacties op ‘Prettige en veilige straten’



Betrokken Overvechters reageren verdeeld op het voorstel voor prettige en veilige straten. Voorstanders van de ideeën noemen vooral de volgende punten:

- Goed om auto’s te weren die geen bestemming in de buurt hebben, zodat er minder verkeer door de buurten rijdt. Dit heeft een positieve impact op de veiligheid op straat. Dit is fijn voor bijvoorbeeld gezinnen, kinderen en ouderen.
- Ook versmallen van wegen en snelheidsverlagende maatregelen zijn goed; er wordt op heel veel plekken veel te hard gereden. Hierdoor wordt het veiliger, en is er ook minder herrie en uitstoot in de buurten.
- Minder parkeerplekken wordt door sommigen gewaardeerd. Veel geparkeerde auto’s bij elkaar kan onveilig voelen doordat het onoverzichtelijk is. Bovendien noemen sommigen dat geparkeerde auto’s een lelijk en onvriendelijk straatbeeld geven. Een deel van de Overvechters vindt 5 minuten naar de auto lopen acceptabel.
- Op deze wijze worden buurten meer gebruikt voor spelen en buiten zitten. Men verwacht dat er een ‘betere vibe’ in de buurten komt.
- Bovendien worden de buurten op deze manier meer toekomstbestendig

Er worden ook nadelen, aandachtspunten en ideeën bij prettige en veilige straten benoemd.

Minder ruimte voor de auto

- Een deel van de Overvechters hecht veel waarde aan het bezit van een auto of heeft de auto nodig voor bijvoorbeeld werk.
- Betrouwbaar openbaar vervoer dat 24 uur per dag rijdt wordt als voorwaarde gezien voor de ideeën om het autoverkeer te verminderen. Sommigen vinden te voet, per fiets of met openbaar vervoer nooit een volwaardige vervanging voor de auto.
- Brede dreven geven een gevoel van ruimte en rust. Met smallere straten met enkele rijbaan verlies je dat gevoel van ruimte en rust.

Reguleren doorgaand autoverkeer

- De reistijd per auto wordt gemiddeld langer, dit geldt ook voor bijvoorbeeld mantelzorgers en hulpverleners

- Men verwacht dat de doorstroming voor auto's op sommige wegen, die nu soms ook al niet goed is, nog slechter wordt. Dit zorgt voor meer luchtvervuiling op die plekken en daarmee voor minder prettige plekken om te wonen. Files zorgen ook voor frustratie en agressiviteit. Daarnaast maakt men zich zorgen over verminderde bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten en het gebrek aan alternatieve routes, bijvoorbeeld wanneer er een verkeersincident ontstaat.
- Buurten worden meer geïsoleerd voor autoverkeer.

Parkeren

- Mensen maken zich zorgen als hun auto niet dichtbij staat geparkeerd. Bijvoorbeeld om in noodsituaties snel weg te kunnen. Op sommige plekken zijn er nu al te weinig parkeerplekken. Sommigen verwachten dat meer mensen thuis blijven en daardoor sneller vereenzamen.
- Men wil graag de mogelijkheid hebben om met de auto dichtbij huis te komen, bijvoorbeeld om zware boodschappen uit te laden of te verhuizen. Maar vooral ook voor mensen die slecht ter been zijn of een beperking hebben, of mensen met jonge kinderen.
- Volgens sommigen wordt Overvecht minder aantrekkelijk om te komen wonen als er minder parkeerplekken zijn en de snelle bereikbaarheid voor auto's minder wordt. Hierdoor verwachten sommigen dat de samenstelling van de wijk minder zal veranderen.
- Langer rondrijden opzoek naar een parkeerplek is slechter voor het milieu
- Men verwacht dat er (nog) meer op stoepen geparkeerd wordt als parkeerplekken op straat verdwijnen.
- Men maakt zich zorgen over het parkeren in parkeergarages. Deze worden door sommigen als onaantrekkelijk, onoverzichtelijk en onveilig ervaren, met een grotere kans op inbraken. Deze moeten daarom in ieder geval goed beveiligd worden. Ook vinden mensen het geen fijn idee om 's nachts over straat te moeten om thuis te komen.
- Sommigen vinden dat parkeergarages vooral onder nieuwbouw moet komen. Anderen wijzen hierbij op risico's van brandgevaar en brandveiligheid.
- Sommigen zien graag een onderscheid voor parkeren voor bezoekers en (nieuwe) bewoners. Bijvoorbeeld dat bezoekers op afstand moeten parkeren, vergunning parkeren voor de deur of parkeergarages alleen voor nieuwbouw.

Betaalbaarheid en financiën

- Men maakt zich zorgen over de betaalbaarheid van deze ideeën, als er betaald moet worden voor een parkeerplek en mensen meer aangewezen worden op (duur) openbaar vervoer. Zeker in een wijk als Overvecht met relatief veel minder draagkrachtige mensen.
- Sommigen vragen zich af of het geld dat moet worden besteed aan dure parkeergarages niet beter aan iets anders besteed kan worden.

Bereikbaarheid

- Men maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van bepaalde plekken, bijvoorbeeld bij de moskee rondom een drukbezochte bijeenkomst, gezondheidscentra en scholen.

Verkeersveiligheid

- Men maakt zich zorgen over de verkeersveiligheid bij smallere straten, bijvoorbeeld als er vrachtwagens of bussen doorheen rijden. Met name voor fietsers, deze gaan hierdoor vaker op de stoep rijden.
- Er moet ook meer aandacht zijn voor het veranderen van asociaal rijgedrag
- Er moeten ook andere maatregelen komen om hardrijden tegen te gaan, zoals drempels, rotondes, plantenbakken, etc.
- Straatstenen zijn tijdens regen en sneeuw gladder dan asfalt
- Sommigen noemen meer handhaving als prioriteit

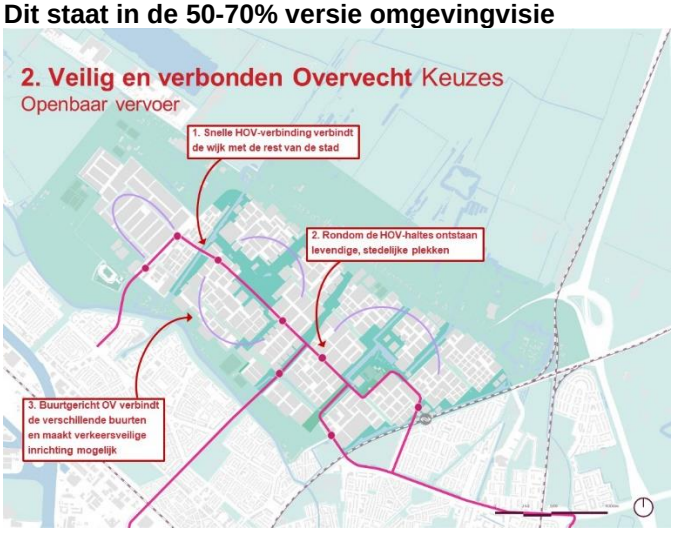
- Stoplichten voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer moeten langer op groen en er moeten meer zebrapaden komen
- Sommigen vinden dat er meer gehandhaafd moet worden
- Straten moeten meer verlicht worden

Planning en onderbouwing

- Hoe gaat er bepaald worden waar wel voor de deur geparkeerd mag worden en waar niet?
- Hoe druk worden de doorgaande wegen in en rondom Overvecht met deze plannen voor auto's?

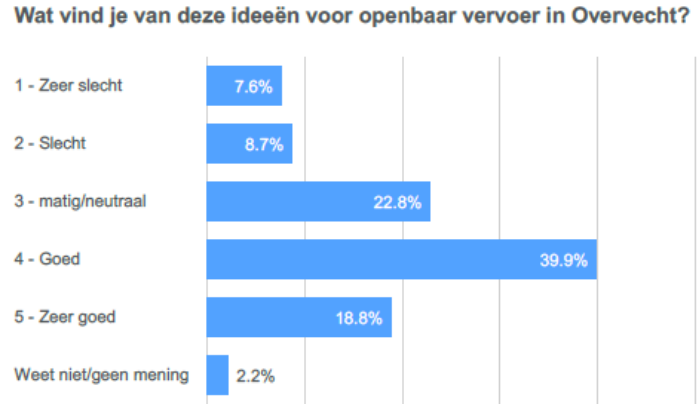
Openbaar vervoer

Dit staat in de 50-70% versie omgevingvisie



"In 2040 wonen en werken meer mensen in Overvecht. Daarom verbeteren we het openbaar vervoer in de wijk. Een betrouwbare, snelle, vaak rijdende openbaar vervoer buslijn verbindt Overvecht snel met andere delen van de stad. Door de buurten rijdt kleiner openbaar vervoer naar bestemmingen in de wijk, zoals het winkelcentrum en station Overvecht."

Reacties op 'Openbaar vervoer'



Een meerderheid van de Overvechters die hun mening heeft gegeven vindt de ideeën voor het openbaar vervoer goed tot zeer goed. Een kleine groep (16,3%) vindt het een slecht tot zeer slecht idee.
Voordelen van de ideeën die worden genoemd zijn:

- HOV lijn die Overvecht verbindt met de rest van de stad is cruciaal voor verstedelijking en de verhoogde hoeveelheid mensen. Een snelle verbinding met je stadsgenoten is een motiverende factor voor een hechte stadsgemeenschap

- Door een snellere openbaar vervoer verbinding hoef je minder vaak de auto te nemen. Dit is beter voor het milieu.
- Sommigen verwachten door de bundeling van één snelle OV route komt meer duidelijkheid en voorspelbaarheid van het openbaar vervoer
- Je komt gemakkelijk in een ander gedeelte van Overvecht als je zelf geen vervoer hebt.
- Fijn om sneller met openbaar vervoer op Utrecht Centraal en andere plekken in Utrecht te kunnen komen
- Goed openbaar vervoer is belangrijk voor Overvecht, onder andere omdat er veel mensen wonen die daarvan afhankelijk van zijn, zoals ouderen
- Een snelle openbaar vervoer verbinding maakt het aantrekkelijk voor mensen om in Overvecht te komen wonen
- Sommigen verwachten dat de veiligheid in Overvecht toeneemt omdat de levendigheid, ook in de avond toeneemt door beter openbaar vervoer

Er worden ook nadelen, aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer in Overvecht benoemd.

- Veel mensen vinden openbaar vervoer duur, en verwachten dat zij duurder uit zijn dan met de auto. Gereduceerde tarieven voor bepaalde groepen kan daarbij helpen.
- De snelle openbaar vervoerlijn komt vooral door en langs het groen. Dit is zonde van deze groene verbindingen.
- Mensen maken zich zorgen over een (snelle) buslijn door smalle buurtstraten. Dit wordt onveilig voor onder andere kinderen gevonden.
- Veel mensen vinden het huidige openbaar vervoersysteem in Overvecht prima en zien geen aanleiding om dit te veranderen.
- Openbaar vervoer is nu vaak niet betrouwbaar; bussen die zomers niet rijden, bussen die zeer regelmatig vervallen. Onder andere door personeelstekort. Mensen maken zich zorgen dat dit met deze ideeën niet verandert.
- Mensen maken zich zorgen dat bewoners die verder van de snelle OV lijn wonen een langere reistijd krijgen. Met name voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn is dit een probleem. Sommigen zijn bang dat mensen hierdoor meer geïsoleerd en eenzaam raken.
- Mensen maken zich zorgen over een toename aan overstappen om op andere plekken in de stad te komen. Met name voor mensen slecht ter been of bijvoorbeeld met kinderwagens is dit een zorg.
- Openbaar vervoer is geen volledig alternatief voor de auto. Het rijdt niet 24 uur per dag en is vaak verder lopen. Ook moet je soms wachten op de bus terwijl je met de auto (bijna) meteen kunt vertrekken
- Men maakt zich zorgen dat de HOV-lijn een extra belemmering/grens door de wijk vormt, zoals bijvoorbeeld de tramlijn naar Nieuwegein
- Het afsluiten van bepaalde routes voor auto’s en vervangen door OV gaat sommige mensen irriteren, frustreren en agressie veroorzaken
- Deze ideeën voor openbaar vervoer gaan ten koste van ruimte voor de auto. Een deel van de Overvechters vindt ruimte voor de auto belangrijker.
- Sommigen vragen zich af of het systeem van een snelle OV lijn met buurtbussen gaat werken. Op andere plekken in Nederland zijn voorbeelden dat het niet werkt.
- Sommigen vragen zich af of het buurgerichte openbaar vervoer voldoende is
- Sommigen hebben liever een tram dan een bus. Maar ook: Een tram is niet gewenst gelet op de herrie, ongelukken, onbetrouwbaarheid en kosten
- Mensen maken zich zorgen over de haalbaarheid van het voorgestelde openbaar vervoersysteem. Wat als plannen maar gedeeltelijk worden uitgevoerd en na een paar jaar sterk worden uitgekleed?

- Sommigen maken zich zorgen dat een vrije busbaan over de Carnegiedreef misbruikt wordt voor hardrijders
- Sommigen vragen zich af of het geld dat moet worden besteed aan een nieuw openbaar vervoersysteem niet beter aan iets anders besteed kan worden.
- Sommigen vinden dat de prioriteit moet liggen bij het optimaliseren van het huidige openbaar vervoer in Overvecht
- Investeer in deelmobiliteit en overstapplekken voor diensten als Tier, Cargaroo en Uber. Organiseer informatiebijeenkomsten om deelmobiliteit te stimuleren.
- Station Overvecht moet uitgebreid worden
- Zorg dat je met openbaar vervoer ook makkelijk naar andere plekken in de stad komt
- Zorg dat er ook 's nachts openbaar vervoer rijdt.
-

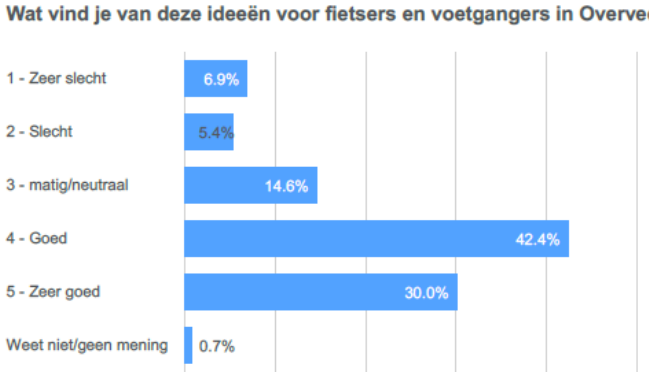
Langzaam verkeer (voetganger en fietser)

Dit staat in de 50-70% versie van de omgevingsvisie



"We willen ook de fiets- en looproutes in de wijk verbeteren. Er worden nieuwe fiets- en voetgangersverbindingen tussen buurten gemaakt, zodat je beter door de wijk kunt fietsen en lopen. Ook willen we nieuwe fiets- en voetgangersverbindingen over de Noordelijke Randweg (NRU), de Vecht en het spoor, zodat je sneller en makkelijker naar andere plekken in en buiten de stad kunt lopen en fietsen."

Reacties op ‘Langzaam verkeer (fietser en voetganger)’



Een grote meerderheid van de Overvechters die hun mening heeft gegeven vindt de ideeën voor fietsers en voetgangers goed tot zeer goed. De redenen hierbij zijn:

- Door het voor fietsers en voetgangers aantrekkelijker te maken (betere en kortere routes) gaan mensen meer lopen en fietsen. Dit is beter voor mens want het stimuleert beweging en een betere gezondheid. En het is beter voor de wereld omdat er minder uitstoot is.
- Fietsen is vervoersmiddel van steden in 10 jaar, een gedegen en veilig netwerk met prio boven autos is daarom een must
- De ideeën zijn goed voor de verkeersveiligheid van fietsers
- Kortere routes zorgen ervoor dat je makkelijker de auto laat staan

Er worden ook nadelen, aandachtspunten en ideeën voor voetgangers en fietsers benoemd.

- Sommigen willen geen extra brug(gen) over de Vecht. Redenen hiervoor zijn: geen toegevoegde waarde omdat er al voldoende bruggen zijn (weinig tijdwinst te behalen), zorgen om sociale veiligheid (o.a. bang voor hangjongeren), brug doet afbreuk aan verbindingsroute over Vechtdijk vanwege kruising, geen goede balans tussen kosten en baten, angst voor hogere verkeersonveiligheid, angst voor hogere criminaliteit, gaat ten koste van groen, meer luchtvervuiling nabij brug/route vanwege uitstoot brommers, ecologische aantasting door verlichting, belemmering voor watersporters en schepen (plezier, veiligheid), belemmering zichtlijn over de Vecht, verstoort het natuurlijke karakter van de Vecht, Natuurgebied Zuilen wordt te druk, geen/weinig draagvlak van omwonenden.
- Meer kruisingen maakt het verkeer gevaarlijker
- Hoger belasting voor groen en recreatie en woon-werk verkeer is nu al uitdagend
- Door de aanleg van extra fiets- en voetgangersverbindingen komen deze ook (deels) langs woningen te liggen. Omwonenden maken zich hierbij zorgen over de overlast die hiermee gepaard kan gaan.
- Sommigen hebben liever meer groen dan extra fiets- en voetpaden. Fiets en voetpaden breken het groen.
- De extra ruimte voor fietsers en voetgangers gaat ten koste van ruimte voor de auto. Een deel van de Overvechters vindt ruimte voor de auto belangrijker.
- Rotondes voor fietsers in twee richtingen maken maakt het onoverzichtelijk voor auto’s
- Het onderhoud van fiets- en voetpaden kan beter
- Graag aandacht voor snelle elektrische fietsen en fatbikes
- Maak liever de wegen smaller met aparte gescheiden fietspaden ernaast
- Meer en snellere voorrangssituaties voor fietsers en voetgangers. Sommigen verkiezen hierbij stoplichten boven zebrapaden.
- Betere (diervriendelijke) verlichting langs en door het groen, zodat fiets- en voetpaden ook ’s avonds veiliger zijn
- Sommigen willen alleen een fietsroute over de nu bedachte centrale HOV-route omdat dit nog veiliger is.

Verschillend en voor iedereen

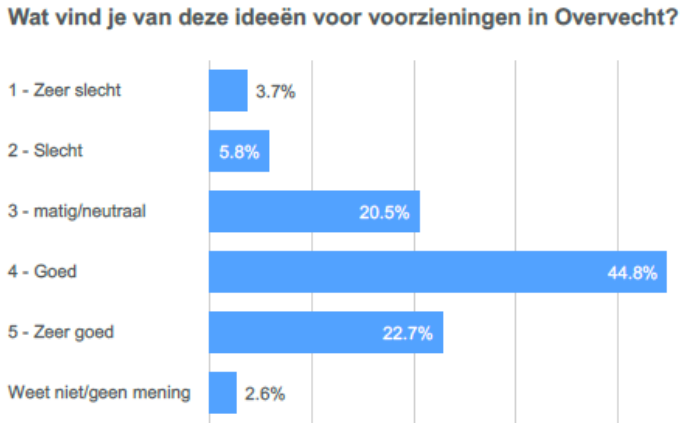
Voorzieningen

Dit staat in de 50-70% versie van de omgevingsvisie



“Veel Overvechters vinden het fijn dat voorzieningen zoals scholen, speelplekken en buurtwinkels op loopafstand zijn en willen dit graag zo houden.
In 2040 zijn lokale voorzieningen nog steeds dichtbij. Bestaande (winkel)centra worden versterkt. In de buurten komt ruimte voor werk en creativiteit. Er komen meer speelplekken en bestaande speelplekken worden verbeterd. In de parken en bij scholen komen openbare sportplekken.
Centrum Overvecht wordt een plek met veel nieuwe winkels, (grote) voorzieningen, werkplekken en woningen. Ook is er plek voor een grote culturele voorziening zoals een theater. In de wijk zoeken we ruimte voor uitbreiding van sportvelden.”

Reacties op ideeeën voor ‘voorzieningen’



Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen:

- Meer diversiteit in winkelaanbod
- Meer culturele voorzieningen
- Haalbaarheid extra winkels en voorzieningen
- Hoe haalbaar is de toename irt bijvoorbeeld online winkelen
- Winkels staan nu al veel leeg; hoe gaat dat veranderen? Er zijn nu hoge huren.
- Hogere verkeers- en parkeerdruk door aantrekken bezoekers van buiten Overvecht
- Parkeerdruk bij winkelcentrum is op zaterdag nu al hoog
- Behoud ruimte om garages met de auto in te kunnen rijden
- Bij buurtwinkelcentra is nu soms overlast/onveiligheid
- Overvecht moet niet te druk worden; waar kun je nog heen voor je rust?
- Betrek diverse culturele groepen bij planvorming cultureel centrum
- Er is al een cultureel centrum: Stefanus. Is dit niet genoeg?
- Wat voor soort werkplekken komen er en waar?
- Voorkom overlast voor de buurt met bepaalde bedrijvigheid
- Wat betekent: ‘meer ruimte voor creativiteit’?
- Betaalbare ruimtes voor workshops/evenementen/repetitie/etc.
- Fasering: eerst bestaande winkelcentra en parken opknappen/aankleden
- Plekken voor jongeren
- Investeer in lokale ondernemers
- Meer kinderopvangplekken in de wijk
- Bioscoop of theater van enige omvang

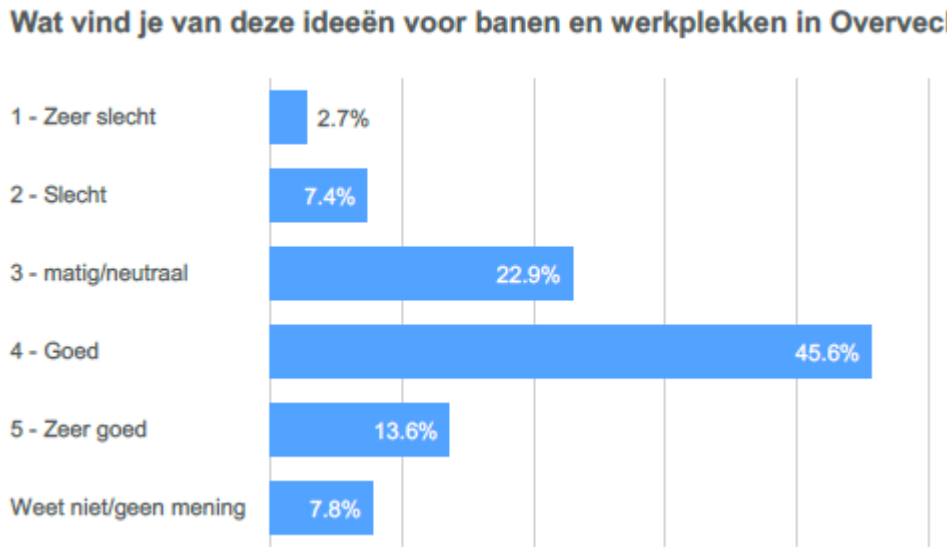
Werkplekken

Dit staat in de 50-70% versie van de omgevingsvisie



“We willen meer banen en werkplekken in Overvecht. Deze zullen vooral in Overvecht centrum en bij station Overvecht komen, gecombineerd met woningen en voorzieningen. Bedrijventerrein Nieuw Overvecht wordt meer bebouwd, groener en duurzamer en beter bereikbaar, ook met openbaar vervoer en fiets. Hier is geen ruimte voor woningbouw. In de wijk willen we meer betaalbare werkruimtes aanbieden. Samen met de buurt onderzoeken we aan welk type banen en werkruimte de meeste behoefte is.”

Reacties op ideeeën voor ‘banen en werkplekken’

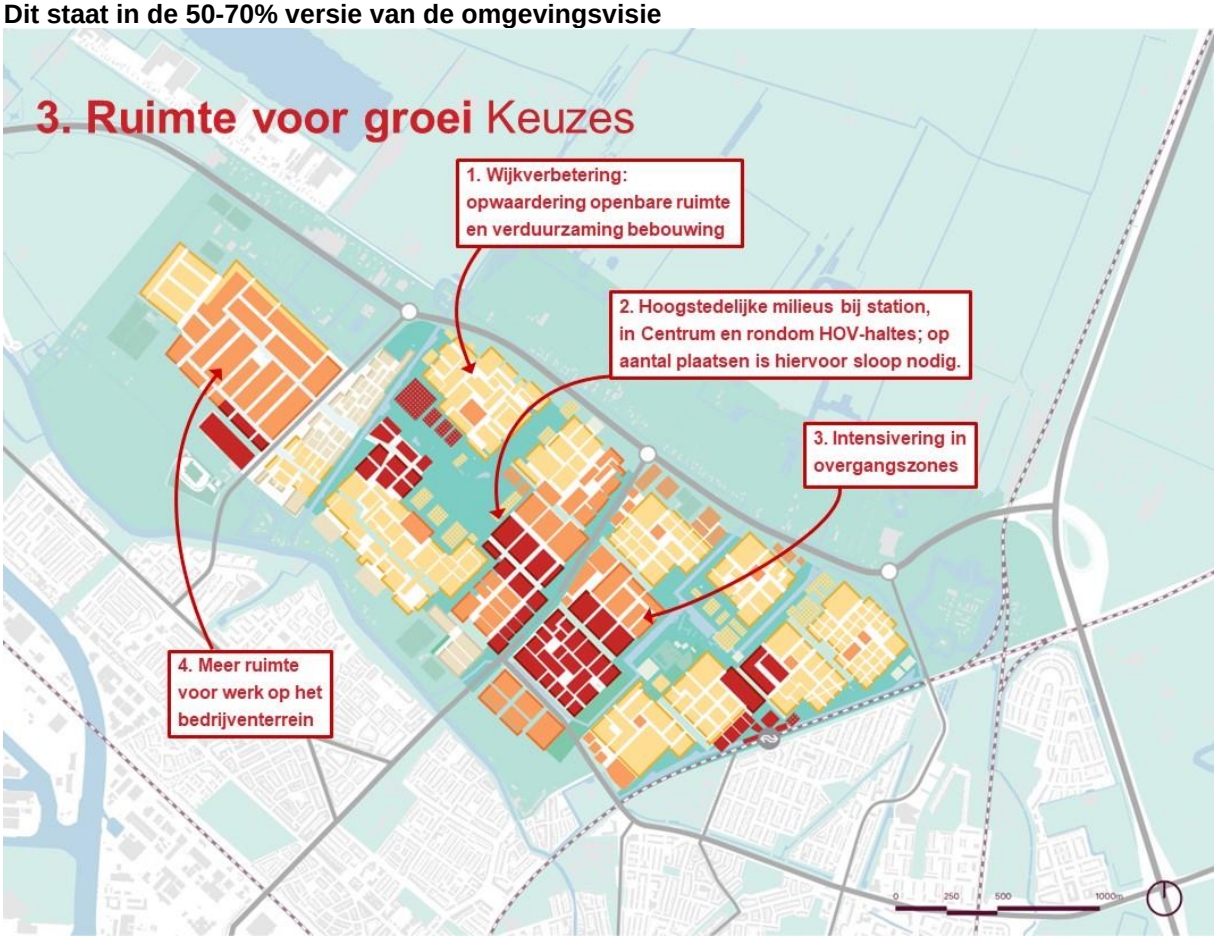


- Meer werkruimtes in de buurten betekent ook meer verkeer
- Meer drukte en overlast
- Soort banen/werkplekken:
    - Werkplekken voor Overvechters
    - Vooral hooggeschoolde banen erbij om de wijk diverser te maken
    - Mix van banen; MBO, HBO, WO
    - Leer/werkplekken
    - Werkplekken voor mensen met een beperking
- Meer kantoorpanden niet nodig vanwege toegenomen thuiswerken
- Goede parkeervoorzieningen zijn een voorwaarde bij werkplekken
- Veel behoefte aan werkplekken waar ambachtelijk kan worden gewerkt, en lawaai kan worden gemaakt.
- Veel behoefte aan muziekstudio's.
- een aantrekkelijke plek voor makers staat of valt met toegankelijkheid, uitstraling van het pand, de bereikbaarheid en veiligheid en betaalbaarheid.

Ruimte voor groei

Bouwen

Dit staat in de 50-70% versie van de omgevingsvisie



“In Utrecht, ook in Overvecht, zijn meer woningen nodig. Tot 2040 wil de gemeente minimaal vijfduizend huizen bouwen in Overvecht. Voor Overvechters die in de wijk willen blijven wonen, en voor nieuwe bewoners. Daar horen ook meer voorzieningen bij, zoals winkels, scholen en zorg. Deze extra huizen en voorzieningen plannen we vooral rondom de Carnegiedreef, Einsteindreef en Station Overvecht. Maar ook in de buurten bouwen we extra woningen. Als daarvoor op die plekken groen verdwijnt, komt dat op andere plekken in de wijk terug.”

Reacties op ideeeën voor ‘bouwen’



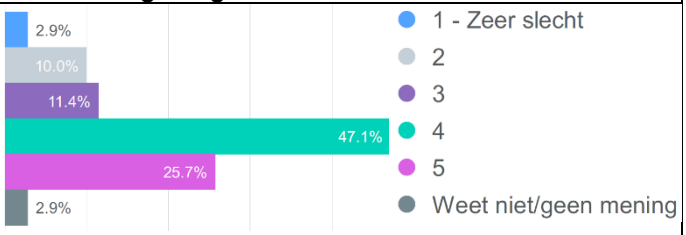
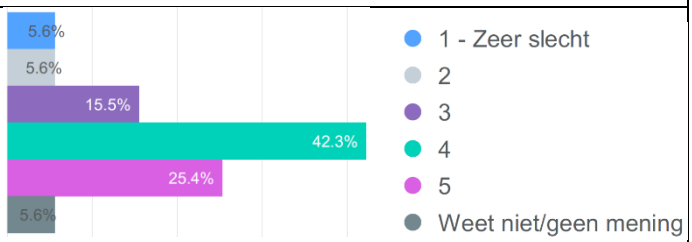
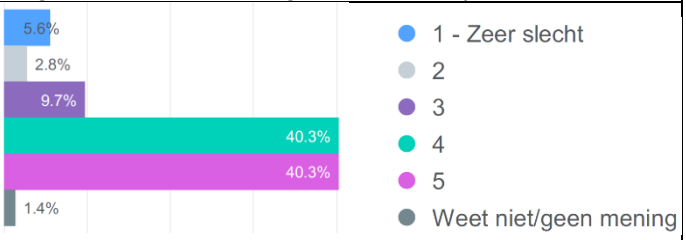
- Waarom geen woningen bouwen op het bedrijventerrein? Dit voorkomt bouwen in de wijk zelf (waardoor het nog drukker wordt) en gaat criminaliteit op bedrijventerrein tegen door levendigheid
- Geen woningen op het bedrijventerrein. Bedrijventerrein Nieuw Overvecht kent veel MKB-bedrijven en veel maakindustrie met een hogere milieucategorie. Woningen daaraan toevoegen is vragen om problemen. Niet iedereen heeft gestudeerd en dus blijven banen in de maakindustrie noodzakelijk.
- Tegen minimaal 5000 woningen bouwen, want er is al veel hoogbouw in Overvecht, Overvecht is al vol, leefbaarheid komt onder druk te staan door drukte
- Het is goed dat er minimaal 5000 woningen gebouwd worden vanwege de woningnood
- Bouwen aan Carnegiedreef en Einsteindreef: direct omwonenden krijgen de lasten, de rest van de wijk de lusten. Groen van enig formaat is nodig tussen de bebouwing, o.a. voor spelende kinderen. Daarnaast ook verlies van privacy, uitzicht, schaduwwerking, etc.
- Ruime opzet van de wijk maakt het wonen nu aantrekkelijk (kwaliteit)
- Hoe wordt omgegaan met kenmerkende, cultuurhistorische structuur van Overvecht? Wordt deze alleen behouden/versterkt? Of op sommige plekken ook aangetast?
- veel van de beoogde locaties voor verdichting zijn niet realistisch en te ambitieus
- verdichtingslocaties opgehangen aan OV-as. Wat als deze as niet haalbaar/robuust is?
- Waarom zijn nieuwe woningen goed voor de wijk?
- Veel hoogbouw zorgt voor minder sociale cohesie. Hoe wordt sociale cohesie gewaarborgd?
- Groencompensatie: oude bomen vervangen door nieuwe, jonge, is niet in verhouding. Daarnaast ook ecosysteemverstoring.
- Gewilde ééngezinswoningen dreigen gesloopt te worden
- Bouw afwisselend en met vrolijke/gekleurde architectuur
- Parkeerdruk nabij moskee wordt nog hoger als hier gebouwd wordt
- Ondertunnel de NRU en bouw daar huizen op
- Bouwen in de polders rondom Overvecht
- Bouw juist op plekken in Overvecht waar het nu ‘dunbevolkt’ is
- 'parapluwerking': tegen een hoek van 45 graden vanaf de top van het gebouw - dat gebied moet vrij blijven
- Geen anonieme hoogbouw aan de parken maar laagbouw vanwege sociale veiligheid

Bedrijventerrein Nieuw Overvecht

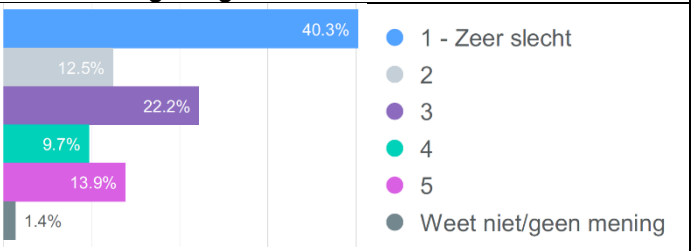
Aantal invullers online enquête: 73

Aantal aanwezigen bijeenkomst 30 oktober 2023: 15

Groen en klimaat

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Het bedrijventerrein wordt toekomstbestendig en sociaal veilig ingericht. Er komt meer groen, zoals bomen, kleine parkjes en op daken. Dit zorgt voor betere waterafvoer bij een grote regenbui en koelere plekken in de zomer.	 Een groot deel van de invullers van de online enquête vindt dit een goed idee. Redenen hiervoor zijn dat het beter voor het milieu is en beter voor de gezondheid.
 Kleine parkjes bieden een plek om te pauzeren en elkaar te ontmoeten.	 Een groot deel van de invullers van de online enquête vindt dit een goed idee. Sommigen vragen zich af of er vraag is naar zulke plekken.
 De platte daken van de bedrijven zijn een goede plek voor groen en energie opwekking.	 Het grootste deel van de invullers van de online enquête vindt dit een goed idee. Redenen hiervoor zijn omdat het goed is voor verduurzaming, tegen hittestress, en voor biodiversiteit. Een nadeel van groen op daken is dat dit niet zichtbaar is op de grond.
Aandachtspunten en ideeën voor groen	
- meer groen dat eekhoorns aantrekt en niet alleen vogels, meer heggetjes voor mussen - Zorg voor subsidie voor groene daken dat bewoners dat zelf kunnen aanleggen	

Gemotoriseerd verkeer

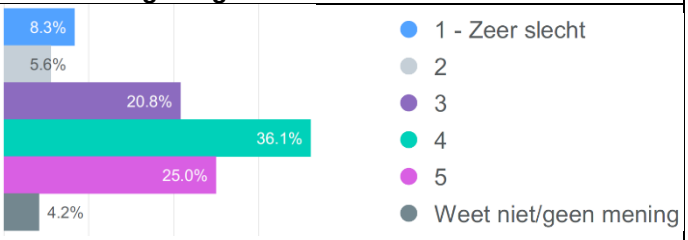
50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Parkeren kan vaak niet meer voor de deur, maar bijvoorbeeld op een centrale plek in de buurt. Bijvoorbeeld in een parkeergarage.	

	Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit geen goed idee. “Betaald parkeren: nee! Ook te duur.”

Aandachtspunten en ideeën voor gemotoriseerd verkeer

- Er is een extra parkeerhub nodig (meer dan één parkeerhub voor het hele gebied)
- Parkeergarage Netstede beter benutten. Mogelijk P+R locatie?
- Fransiscusdreef naar 2x1 rijbaan: kan dit wel als het drukker wordt?
- Behoud bereikbaarheid bedrijventerrein. Een bedrijf gaat niet investeren als deze onbereikbaar is omdat al het verkeer vast staat
- Behoud genoeg ruimte voor vrachtwagens voor draaicirkels en laden en lossen; straten niet smaller maken.
- In elke dreef staan oude auto’s die er maanden/jaren blijven staan. Er zijn autobedrijven die geen eigen parkeerterrein hebben, die bedrijven moeten ze geen vergunning meer afgeven, want alle oude auto’s komen nu op straat te staan.
- Maak op het bedrijventerrein éénrichtingsverkeer. Daarentegen denken sommigen dat dit voor veel meer verstopping en files zal zorgen met de wetenschap dat er meer bedrijven en meer mensen zullen komen.
- Extra afrit Zuilense ring
- Eigen verkeersontsluiting voor woonfunctie, zodat BTNO er geen last van heeft? Maar: afsluiten van wegen t.b.v. veilig ontsloten woningen is ongewenst voor ondernemers.

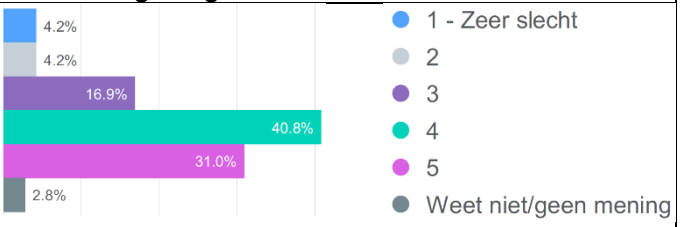
Openbaar vervoer

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Het bedrijventerrein wordt beter bereikbaar door een snelle openbaar vervoer verbinding over de Fransiscusdreef en buurt openbaar vervoer over het bedrijventerrein.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Vooral omdat het bedrijventerrein hiermee met openbaar vervoer makkelijker bereikbaar wordt.

Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer

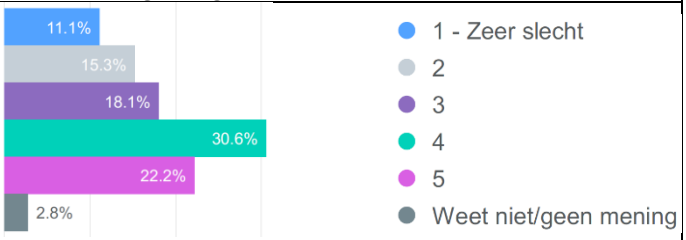
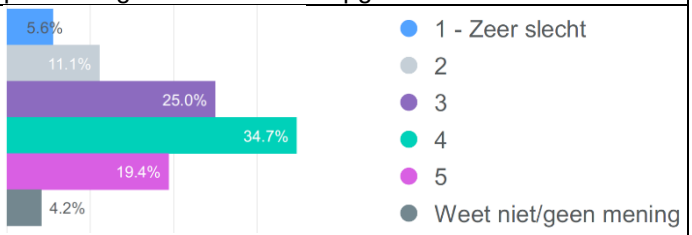
- Trek HOV door naar noordkant Bedrijventerrein
- Halte bij Franciscusdreef en Sint Laurensdreef te dicht op andere halte
- Busstation Vechtse Banen behouden als HOV halte?
- Overstappen van HOV naar buurt OV verhoogd drempel om OV te nemen.

Langzaam verkeer (fietser en voetganger)

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Vanuit het bedrijventerrein kun je straks makkelijker naar het omliggende groen lopen en fietsen door het maken van	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee.

groene fiets- en voetgangersverbindingen.	
Aandachtspunten en ideeën voor langzaam verkeer	
- Het is nu deels een stalling voor vrachtwagens waardoor uitritten niet veilig zijn. Een wandeling over het troittoir is nu niet mogelijk. - Zeer gevaarlijk kruispunt Franciscusdreef-Mississippidreef	

Ruimte voor groei

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Op het bedrijventerrein is plek voor bebouwing met meerdere lagen.	 Een kleine meerderheid van de enquête invuller vindt dit een goed tot zeer goed idee. Als opmerking wordt daarbij gemaakt dat bebouwing in meer lagen kan alleen als parkeren goed kan worden opgelost.
 Direct naast het bedrijventerrein ligt een groen gebied met sport zoals de Vechtsebanen en de atletiekvereniging. We onderzoeken of meer functies zoals, sport en (aterlier)woningen, een plek kunnen krijgen.	 Een kleine meerderheid van de enquête invuller vindt dit een goed tot zeer goed idee. Als opmerking wordt daarbij gemaakt dat volgens sommigen niet gebouwd mag worden in het groen.
Aandachtspunten en ideeën voor 'ruimte voor groei'	
- Fransiscusdreef 88 (Jumbo locatie): Er zit potentie in deze locatie voor bijvoorbeeld werken en woningen - Locatie David Lloyd Utrecht en Paekz padel Utrecht: Er zit meer potentie in deze locatie - Onderzoek of er ook woningen kunnen komen langs de Franciscusdreef en de Mississippidreef (mooi aan het groen!) en evt. Floridadreef. - Vooral groen behouden in plaats van bebouwen - Uitbreiden bedrijventerrein bij crematorium - Behoefte aan kleine bedrijfsruimtes - bestaande bedrijven of eigenaren benaderen of ze bereid zijn een milieu categorie te zakken voor ruimte of vergoeding - Er zijn al voldoende bruggen - Bij Uno aanlegsteiger	

Ruimte voor groei: wonen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
Op het bedrijventerrein is geen plek voor wonen.	Sommigen staan hier positief tegenover, want: hou bedrijventerrein voor bedrijven (waar het voor bedoeld is). Nieuwe functies, zoals woningen, beperken huidige bedrijven mogelijk in hun bedrijfsvoering. Bovendien kan

	de diversiteit van bedrijven in gevaar komen door speculerende ontwikkelaars

Aandachtspunten en ideeën voor wonen

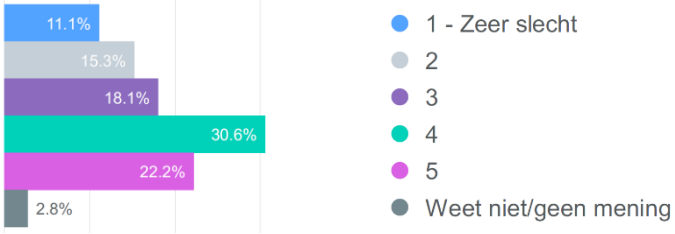
Sommigen willen juist functiemening (o.a. woningen) en verdichting voor het hele bedrijventerrein. Bijvoorbeeld functiemenging detailhandel met woningen. Redenen hiervoor zijn:

- Het is een ontwikkelkans om woningen te bouwen.
- Maatschappelijk draagvlak voor bouwen op bedrijventerrein hoger dan voor bijvoorbeeld bouwen in het groen.
- Sociale veiligheid door 'ogen op straat', ook in de avond
- Vergroten van levendigheid in het gebied, ook in de avond
- De ruimte wordt nu niet efficiënt/optimaal/economisch gebruikt
- Vermindering criminaliteit

- Advies/idee:
  - Afbakening woongebied
  - Woongebied afsluiten van verkeer naar bedrijventerrein

    Hierdoor creëer je veiligheid en ruimte voor wonen en groen en leefbaarheid voor kinderen
- Wonen aan 2 zijden Mississippidreef

Ruimte voor groei: werken/economie

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Er is ruimte voor bedrijven die op steeds minder plekken in de stad terecht kunnen. En er kan ruimte ontstaan voor andere bedrijven en werkgelegenheid.	 Een kleine meerderheid van de enquête invuller vindt dit een goed tot zeer goed idee. Als opmerking wordt daarbij gemaakt dat bebouwing in meer lagen kan alleen als parkeren goed kan worden opgelost.

Aandachtspunten en ideeën voor werken/economie

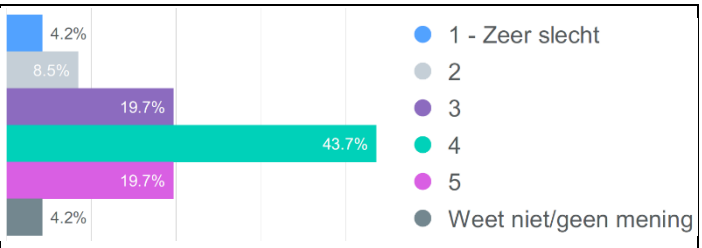
- Gevoelige functies alleen aan de randen. En/of: bedrijven benaderen met de vraag of ze een milieucategorie willen zakken, zodat er meer mogelijk is in een groter gebied daaromheen.
- Werkgelegenheid met hoge dichtheid werknemers en die (ook) op verdieping(en) faciliteren. Focus op toename aantal banen (ipv grote toename m2 voor bedrijven).
- Grote behoefte aan meer kleine bedrijfruimtes, of dat kleine ondernemers onder grote vlag een plek kunnen krijgen. Dit zorgt voor meer diversiteit en meer kansen voor jonge ondernemers
- Breng meer diversiteit op het bedrijventerrein
- Ruimte voor kunstenaars, creativiteit
- Betaalbare werkruimtes

Ruimte voor groei: voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving



Het bedrijventerrein biedt plek aan nieuwe maatschappelijke- of onderwijsfuncties



Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Opmerking hierbij is dat alleen maatschappelijke en onderwijsfuncties op bedrijventerrein mogen komen als onderbouwd is dat deze hier beter op hun plek zijn dan in de buurten. Voorzieningen voor de wijk zoveel mogelijk in de buurten behouden.

Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen

- Leuke, wat rauwere horeca toevoegen zoal db's of zoals vandestreek die er al zit
- Broedplaatsen faciliteren t.b.v. imagoverbetering en meer samenwerking

Algemeen/overig

Overige aandachtspunten en ideeën

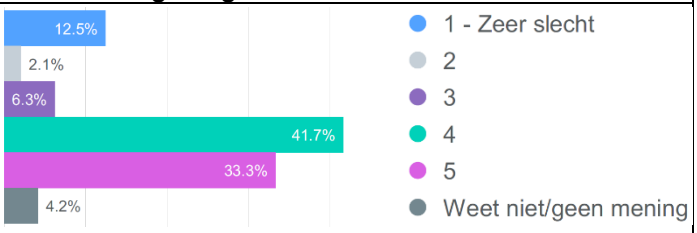
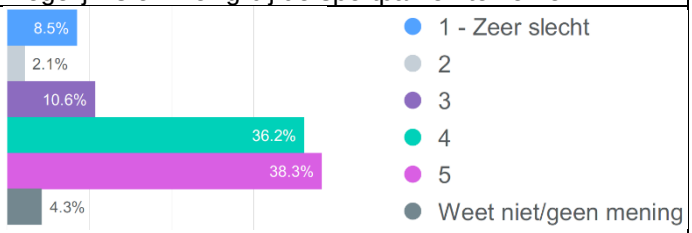
- Meer levendigheid voor gehele bedrijventerrein, ook in de avonduren, verbeter sociale veiligheid
- Zorg voor een veilig bedrijventerrein.
- Optoppen met staalbouw
- Haal inspiratie uit the Meat Packing District in Kopenhagen
- Handhaving parkeren (auto’s op stoepen, schade auto’s, aanhangwagens, containers)
- Gebouwen vernieuwen
- Mooier aangezicht van het bedrijventerrein, minder rommelig maken
- Betere controle op bedrijven. Werk met een vergunning stelsel voor bedrijven met specifieke voorschriften. Er niet aan houden is exit.

Sportgebied Overvecht Noord

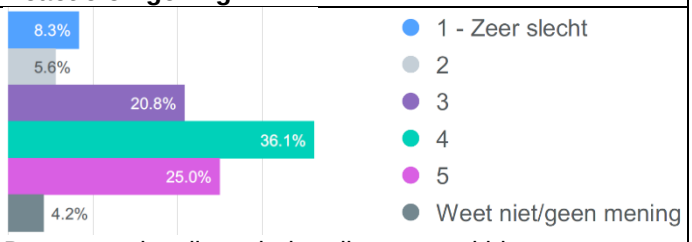
Aantal invullers online enquête: 48

Aantal aanwezigen bijeenkomst 30 oktober 2023: 15

Langzaam verkeer (fiets en voetganger)

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 We willen de verkeersveiligheid naar sportgebied Overvecht Noord verbeteren. Sommige straten worden ingericht als fietsstraat, waar de auto te gast is.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Opmerking hierbij is dat het volgens sommigen voor fietsers op meerdere manieren al mogelijk is om veilig bij de sportparken te komen.
De oversteek over de Fransiscusdreef wordt beter voor fietsers en voetgangers.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee.
Aandachtspunten en ideeën voor langzaam verkeer	
- Betere verlichting - Links en rechts van de Franciscusdreef moet levendiger, veiliger. Een stoep richting de brug met Zuilen stopt nu zomaar. Rolstoelers kunnen niet makkelijk richting Zuilen rollen. - Graag scheiding aanbrengen voor verschillende snelheden langzaam verkeer	

Openbaar Vervoer

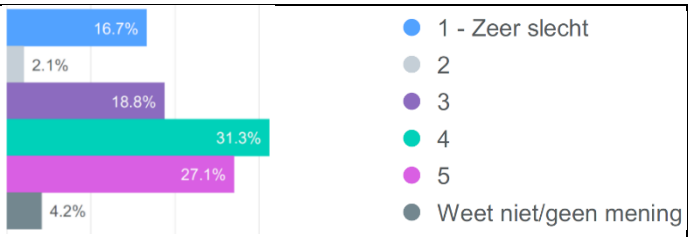
50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Het bedrijventerrein wordt beter bereikbaar door een snelle openbaar vervoer verbinding over de Fransiscusdreef en buurt openbaar vervoer over het bedrijventerrein.	 De meeste invullers vinden dit een goed idee.
Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer	
- Overstappen op HOV halte verhoogt de drempel - HOV doortrekken langs sportvelden ivm bereikbaarhei zonder overstap	

Verschillend en voor iedereen: wonen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving



Direct naast het bedrijventerrein ligt een groen gebied met sport zoals de Vechtsebanen en de atletiekvereniging. We onderzoeken of meer functies zoals, sport en (aterlier)woningen, een plek kunnen krijgen.

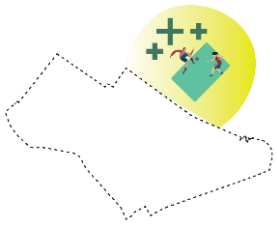
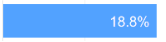
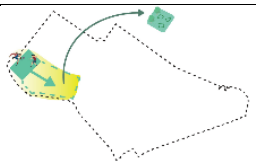


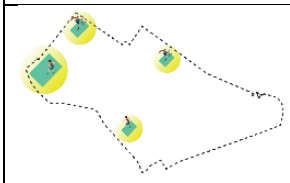
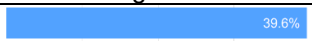
Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee . Volgens sommigen mag het groene gebied tussen de vechtsebanen en de vecht niet volgebouwd worden.

Aandachtspunten en ideeën voor wonen

- Vechtsebanen behouden en bereikbaar houden, ook voor auto's.
- Woningbouw naast crematorium
- Zorgen over bebouwing/functies Natuurgebied Zuilen. Het weiland wordt druk bezocht door ooievaars en in het voorjaar broeden er kievieten.
- Potentie voor nieuwbouw bij locatie Jumbo en dierenwinkel Jumper Utrecht

Voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Er is behoefte aan uitbreiding van sportvelden in Overvecht. Hiervoor zijn drie mogelijkheden.  A. Er komt een nieuw sportpark in het Noorderpark. Het voordeel is dat de volkstuinen kunnen blijven. Nadeel is dat het Noorderpark niet centraal ligt. Ook zijn de mogelijkheden voor een sportpark in het Noorderpark onzeker.	 18% van de invullers van de online enquête heeft een voorkeur voor deze mogelijkheid: Genoemde voordelen: - Volkstuinen hoeven niet verplaatst te worden - Decentrale ligging niet erg doordat OV beter wordt - Het noorderpark is prima bereikbaar - Er is een parkeerplaats goed bereikbaar vanaf de Gageldijk Genoemde nadelen van deze mogelijkheid: - Kost natuur, parkruimte = nodig - Het noorderpark moet vooral een recreatieve functie hebben vrij toegankelijk voor iedereen - Het Noorderpark moet ontzien worden en heeft grote waarde in zich. - verlichting van sportvelden verstoren ecologie - Het ligt te ver weg - Minder sociale veiligheid, met name 's avonds
 B. Sportpark Overvecht Noord wordt uitgebreid naar het naastgelegen volkstuincomplex. Voordeel is dat er een aaneengesloten, aantrekkelijke en goed bereikbare sportzone ontstaat. Het nadeel is dat de volkstuinen verplaatst moeten worden naar het Noorderpark of ergens anders in de wijk.	 33,3% van de invullers van de online enquête heeft een voorkeur voor deze mogelijkheid. Genoemde voordelen: • Bedrijven terrein + sportterrein parkeren combineren (parkeerhub) • Moestuinen passen beter bij Noorderpark dan sport • Bereikbaarheid is op deze plek het best • Hierbij ontstaat een groot sportcluster dat een impuls kan geven aan het hele omliggende gebied. • Mooie plek • is vanuit zuilen gezien dichter bij • Veel sportvoorzieningen bij elkaar is aantrekkelijk. Genoemde nadelen:

	• Ons Genot moet behouden blijven; hier zitten veel ouderen, ook uit de wijk. Bij de tuinen kunnen bewoners van de wijk ook leren over voedsel • Meer drukte nabij natuurpark Zuilen • Centrale ligging van sportparken is beter • Mensen hebben vaak jaren werk gestopt in eigen moestuin. • Ons genot natuurlijk de kraamkamer is voor de gewenste biodiversiteit in dit gebied • De faciliteiten die Ons Genot nu heeft zijn in het Noorderpark lastig te realiseren. • Ons Genot heeft een belangrijke recreatieve functie maar ook een belangrijke sociale functie. • De mensen terug sturen naar hun balconnetje van 3 vierkante meter is ronduit misdadig en volstrekt a-sociaal. • Om een cluster van sport te maken trek je verkeer naar 1 plek toe. Mensen zullen met de auto blijven komen, en het wordt alleen maar drukker. • Er zijn recentelijk al extra sportvelden toegevoegd aan de sportparken. Veel meer uitbreiding lijkt onnodig.
 C. De bestaande sportparken worden uitgebreid. Voordeel is dat de sportparken centraal in de wijk liggen. Nadeel is dat de ruimte voor uitbreiding klein is en ook nodig voor andere functies.	 De meeste mensen, namelijk 39,6% van de invullers van de online enquête, heeft een voorkeur voor deze mogelijkheid. Genoemde voordelen: • Centraal gelegen in de wijk • Daarmee goed bereikbaar • Goed om Noorderpark en volkstuinen te ontzien • bestaande sportvelden intensiever benutten • versterkt de wijk Genoemde nadelen: • Er zijn recentelijk al extra sportvelden toegevoegd aan de sportparken. Veel meer uitbreiding lijkt onnodig.

Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen
- Maak Ons Genot onderdeel van een groen park, maar laat de volkstuinen bestaan - Sportvelden niet bij Ons Genot maar bij sporthal de Dreef - Wel zou ik onderzoeken of je ook overdekte sportveldjes kan creëren waarbij toezicht aanwezig is, waar je dus makkelijk en snel kan voetballen, basketballen, skaten etc. Dit om mensen 365 dagen per jaar makkelijk te laten sporten. - Waarom wordt er niet gekeken naar sportvelden op de daken van de bedrijven op bedrijventerrein Overvecht. - En in het Noorderpark liggen nu al een skatebaan, basketbalveld. Bouw dat meer uit. - Suggestie voor Utrecht in het algemeen: professionele basketbalclub met arena - Open hal die is in te richten als overdekte tennisbaan en buiten dans&fitness school, zodat je tijdens regen en/of volgende covidperiode toch droog en buiten kunt sporten. - Maak open sportparken, met ruimte voor groen, recreatie en informeel sporten. - Hardloopevenement in het Noorderpark - Graag ruimte voor sport voor Overvechters, geen hockey dus! - Kunstvelden bij sportvoorzieningen zodat deze intensiever gebruikt kunnen worden. Sommigen vinden dat er juist geen kunstgras moet komen omdat dit slecht is voor het milieu.

Algemeen/overig

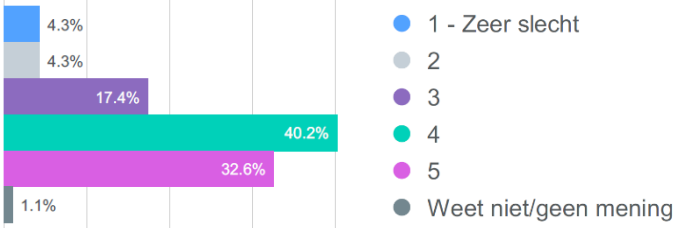
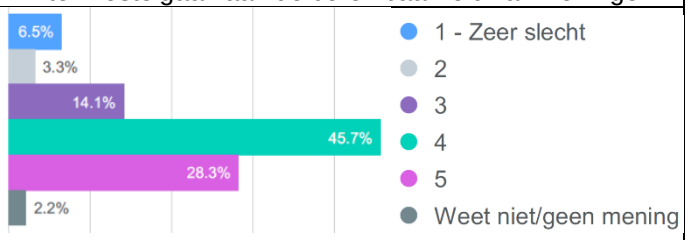
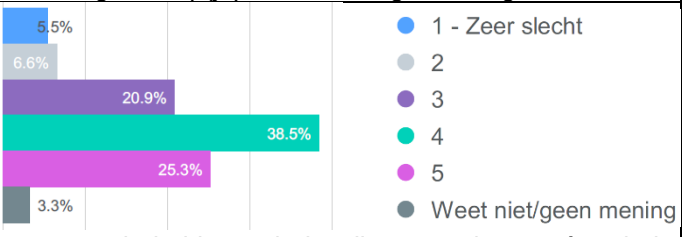
Overige aandachtspunten en ideeën
- Sociale veiligheid in gebied verbeteren: verlichting verbeteren, fietsroutes richting sportvelden

Klopvaartbuurt, Vechtzoom-Noord e.o.

Aantal invullers online enquête: 92

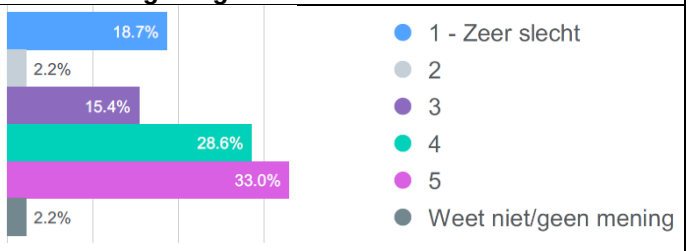
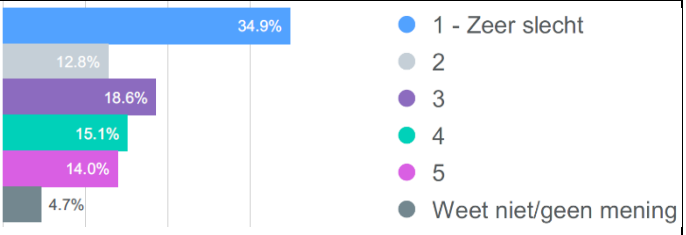
Aantal aanwezigen bijeenkomst 6 november 2023: +/- 60

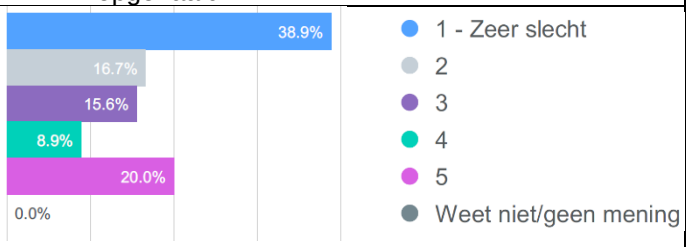
Groen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Groen is altijd om de hoek en is veilig, aantrekkelijk en goed voor klimaat en dier. We verbeteren wandel- en fietsroutes vanuit de buurten naar de parken.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Genoemde aandachtspunten hierbij zijn: • er zijn al voldoende wandel- en fietsroutes vanuit de buurten naar de parken. • Heel veel groen heeft niet echt een doel en wordt ook nauwelijks onderhouden. • Er is al voldoende groen, maar het is nu vooral onveilig • De wijk moet groener en veiliger, maar dit mag niet ten koste gaan aan de bereikbaarheid van woningen.
 We verbeteren de groenzone van Park de Gagel naar de Klopvaart. Het groen is nu versnipperd door bebouwing.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Men vraagt zich wel af wat er met het woonwagenkamp(je) aan de Gangesdreef gebeurt.
 Fort aan de Klop wordt toegankelijker.	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Opmerkingen die hierbij gemaakt zijn: • Het is juist mooi dat het verscholen ligt. Verbetering is dus niet nodig. • Het is al toegankelijk • Je kan niet nog meer toegangswegen tot het fort maken, dat haalt echt het historische van het fort weg. • Wat wordt bedoeld met Fort ad Klop toegankelijker? Nu kun je er prima lopend en fietsend heen. Het is er vaak druk dus men weet het toch al te vinden?

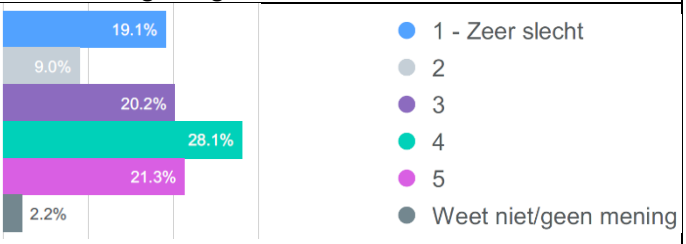
	• Autoparkeerplaats bij de brug kan wel beter, camera's en evt betaald parkeren, bewaakt fietsstallen. • Beter bereikbaar fort de klop graag alleen voor fiets en voet.
Aandachtspunten en ideeën voor groen	
- Fort a/d/ Klop is groot deel van het jaar dicht; laat hier groepen vergaderen, congressen - Oversteekbaarheid van Fort de Klop naar de weilanden verbeteren - Maak van het Zandpad een leuke recreatieplek aan de Vecht. - Meer groen voor dieren - Marowijnedreef vergroenen en daarmee de Trinidaddreef (Experimente flat) samen te voegen met de andere Experimentele flats. Daarnaast heeft de Marowijnedreef ook een 'ventweg'. Dit ruimte kan beter benut worden. Zeker na compartimenteren verdwijnt de functie van de Marowijnedreef en komt er ruimte voor andere functies. Spelen, boomgaard, moestuinen	

Prettige straten en autoverkeer

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Buurtstraten worden groener en verkeersveiliger. Autoverkeer rijdt 30 of 15 kilometer per uur. Sommige straten worden ingericht als fiets- en voetgangerstraat, waarbij auto's en/of openbaar vervoer te gast is.	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee, hoewel er ook een groep is die het een zeer slecht idee vindt. Benoemde aandachtspunten hierbij zijn: • fietsstraten niet veilig voor fietsers; automobilisten geïrriteerd, gevaarlijk inhalen, ruimte beperkt • 30km is langzaam genoeg. En de hele wijk moet ook niet een grote 30km zone worden. • Mensen gaan elkaar niet meer ontmoeten als de auto weg is uit de straat. Dit omdat veel mensen langer onderweg zijn van en naar werk/ huis omdat de auto verder weg staat. • Je jaagt nu mensen de stad uit • Nood- en hulpdiensten minder snel op locatie • Openbaar vervoer door de straten waar je net fietsstraten van hebt gemaakt is onveilig
Met de auto kun je de buurt Vechtzoom-Noord alleen via de Japuradreef in- en uitrijden.	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een slecht tot zeer slecht idee. Opmerkingen hierbij zijn:

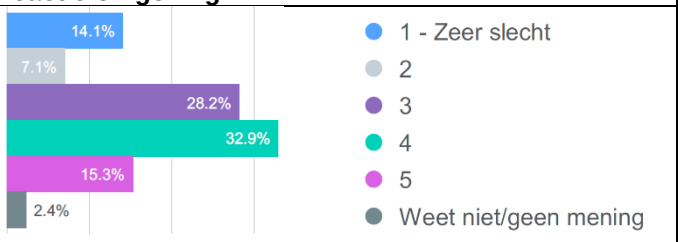
	• Aan de ene kant wordt er bij gebouwd en aan de andere kant wordt de ontsluiting steeds slechter. • Verkeersknip super ver omrijden naar Overvecht Centrum en Zuid (Tamarinde bijvoorbeeld). • Dit maakt wonen in Overvecht minder aantrekkelijker en is niet goed voor mensen die bijvoorbeeld slecht ter been zijn. • als al het verkeer over 1 route moet loopt alles vast. • de bus rijd niet 24 uur per dag dus in noodgevallen kun je 's nachts niet snel weg, bijvoorbeeld richting ziekenhuis. • Alleen een ontsluiting en toegang via de Japura dreef is onveilig, de ontsluiting via Edmontondreef/Franciscusdreef is en blijft noodzakelijk • Zorg dat auto's ook fatsoenlijk de wijk in en uit kunnen • NRU eerst op orde voordat er wordt gecompartimenteerd. • Veel wegen zijn daadwerkelijk regelmatig racebanen (rio branco dreef) in de ochtend en avond spits moeilijk over te steken omdat de scholen uitgaan en velen met de auto worden opgehaald
 Bij nieuwe ontwikkelingen komen parkeerhubs: centrale plek(ken) in de buurt waar auto's geparkeerd worden. Hierdoor is er meer ruimte voor groen en ontmoeten op straat, maar moet je verder lopen naar de auto.	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een slecht tot zeer slecht idee. Opmerkingen hierbij zijn: - Verder lopen naar de auto is zeker geen probleem - Parkeergarages zijn geen aantrekkelijke plekken. - Parkeerhubs waar dan? - Parkeerhubs klinken goed als ze dichtbij je woning liggen, maar zijn een slecht idee als je 20 minuten moet lopen. - Sommige mensen zijn afhankelijk van de auto, bijvoorbeeld vanwege gezondheid. - Onveilig om ´s avonds of ´s nachts ver te lopen naar auto - Parkeren in hubs alleen als ook kort parkeren mogelijk is bij je huis (zware boodschappen, mantelzorg).
Aandachtspunten en ideeën voor straten en autoverkeer	
- maak dan van al die grote parkeer terreinen bij de 10 hoog flats een ondergronds parkeergarage. Waar je dus op straat nivo waar nu de auto's staan groen kunt creëren - Vermeerderen van het aantal laadpalen om elektrisch rijden te stimuleren.	

Langzaam verkeer (fiets en voetganger)

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Er komt een extra fiets- en/of voetgangersbrug over de Vecht richting Zuilen. Waar deze komt te liggen moeten we nog onderzoeken.	 Bijna de helft van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee, hoewel er ook een groep is die het een zeer slecht idee vindt. Benoemde aandachtspunten hierbij zijn: • Geen toegevoegde waarde, ook niet voor voorzieningen • Niet veilig te maken (o.a. hangjongeren, 's avonds, etc) • Er zit nu maar een kilometer tussen de bruggen en 300 meter tussen de aanlandingen • Brug doet afbreuk aan verbindingsroute over Vechtdijk vanwege kruising • Tijdswinst max 3 minuten • Disbalans kosten/baten • Hogere verkeersonveiligheid • Hogere criminaliteit • Gaat ten koste van groen • Meer luchtvervuiling in nabijheid brug/route • Ecologische aantasting door verlichting • Belemmering voor watersporters en schepen (plezier, veiligheid) • Belemmert zichtlijn over de Vecht • Natuurgebied Zuilen wordt te druk • Geen/weinig draagvlak van omwonenden

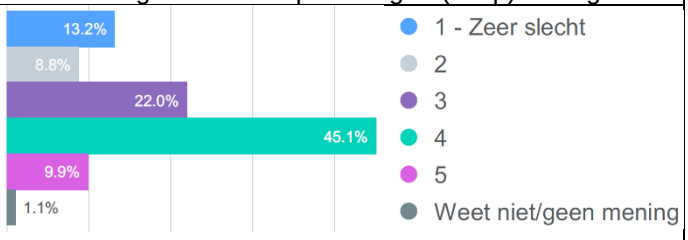
Aandachtspunten en ideeën voor langzaam verkeer (fiets en voetganger)
- Aantrekkelijker maken Torontodreef voor langzaam verkeer - Géén fietspad door het park bij de experimentele flats. Het is nu dichtgegroeid wat zorgt voor sociale veiligheid, wanneer het een voet of fietspad wordt is het onveilig want dan gaat het dichte gevoel weg

Openbaar vervoer

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 De nieuwe snelle openbaar vervoerverbinding loopt langs de buurt Vechtzoom-Noord en door de Klopvaartbuurt. Door de buurt rijdt frequent buurtgericht openbaar vervoer.	 Bijna de helft van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee, hoewel er ook een groep is die het een zeer slecht idee vindt. Benoemde aandachtspunten hierbij zijn:

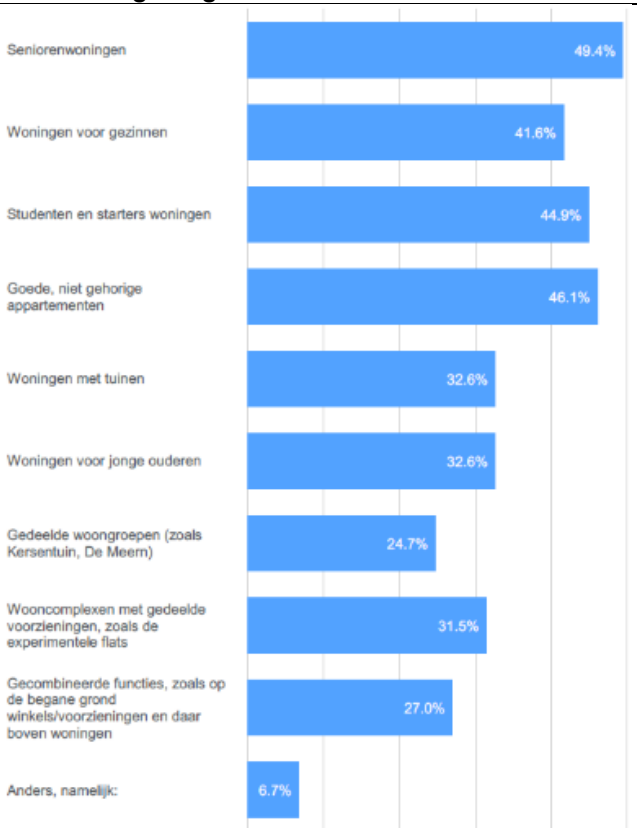
	• HOV lijn is voor de meeste bewoners veel te ver • extra overstapverbindingen • verdichten hov doodslag voor buurtbus, zal niet na 19.00 uur meer rijden • Behoefte aan een garantie voor een werkend optimaal buurtbussen systeem
Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer	
- Meer buslijnen die elk minder omrijden - Buslijn 3 weer naar station Overvecht	

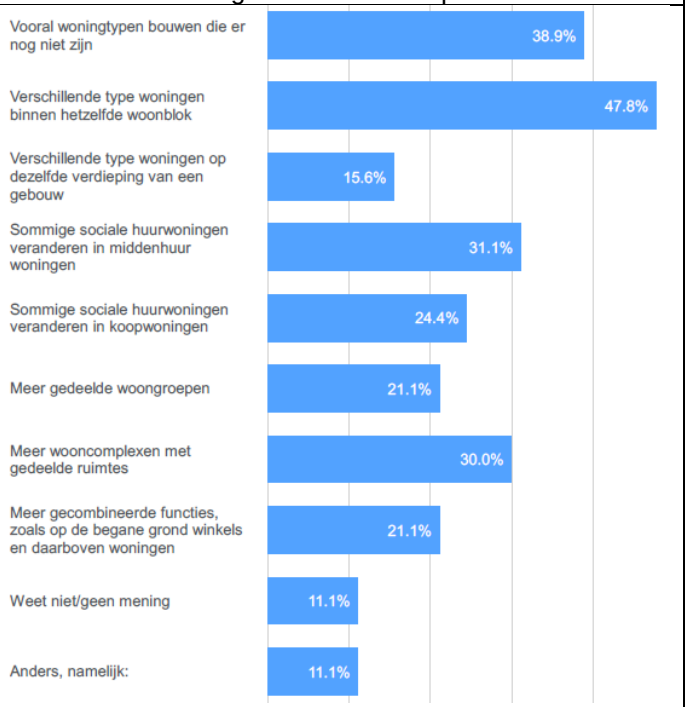
Ruimte voor groei

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Hoogstedelijk gebied: dicht bebouwd met een mix van diverse soorten woningen, werkplekken en voorzieningen. We bouwen daarbij vooral op onbebouwde plekken, aan- of op bestaande bebouwing en op strategische plekken door bebouwing te slopen en in hoge(re) dichtheid terug bouwen.	 De meningen over hoogstedelijke bebouwing in de buurt zijn verdeeld; een grote groep (38,1%) vindt het een slecht tot zeer slecht idee. Een andere groep (37%) vindt het juist een goed tot zeer goed idee. Benoemde aandachtspunten hierbij zijn: • Woningen toevoegen waar het kan ter verbetering van sociale veiligheid • Huidige dichtheid van de bebouwing is al een probleem • Haalbaarheid verdichting uiterst twijfelachtig omdat veel gewilde woningen particulier eigendom zijn • in de wijk staan vooral gigantische flats waardoor het aantal mensen per m2 hoog is • Slopen eengezinswoningen waar mensen juist naar willen verhuizen slecht idee. • waar we nu bomen voor ons raam hebben, gaan we straks direct op de drukke Carnegiedreef uitkijken • valwinden door hoogbouw • Zorgen over sloop van eigen (koop)woning
 In de Overvechtse buurten behouden we wat sterk is en vernieuwen we wat nodig is. Dit doen we door: • Woningen, werkplekken of voorzieningen toe te voegen aan bestaande gebouwen. • Optoppen: woningen vergroten of woningen	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee.

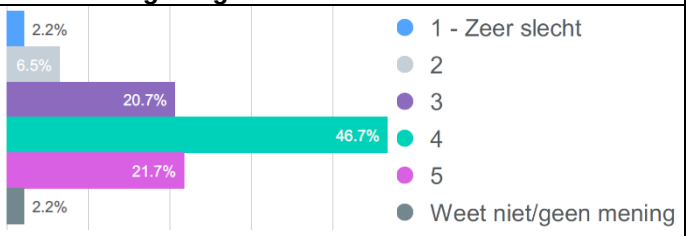
bovenop bestaande gebouwen maken. • (Heel) soms bijbouwen of sloop/nieuwbouw, maar alleen als de buurt hier (veel) beter van wordt.	
Aandachtspunten en ideeën voor bouwen	
- Geen bebouwing in dit groene, rustige gebied in het park bij de experimentele flats - geen extra woningen in het groene gebied rondom st. eustatiusdreefdreef - Geen sloop/nieuwbouw van eengezinswoningen in buurtje Japura-Jamaica-Bonairedreef - Bouwen op locaties waar gebouwen staan die niet meer hun originele bestemmingsplan uitvoeren zoals de oude OBO scholen - Bouw woningen naast Vechtsebanen - Bouw woningen op de NRU - Bouw woningen aan de rand van de Fransiscusdreef	

Verschillend en voor iedereen: wonen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
Type woningen Welk type woningen moet vooral in deze buurt gebouwd worden?	 • Senioren appartementen met gezamenlijke ruimte, fitness voorziening en een logeerappartement (kortstondig te huren als de ouders aan het einde van hun leven zijn en kinderen in de buurt willen zijn). • woonvormen waar voorzieningen gedeeld worden en er gestreefd wordt naar meer sociale cohesie. • gedeelde groenvoorziening waar de bewoners eigenaarschap over hebben, bv. door onderhouden van eigen (moes)tuin. niet meer hoogbouw!

	• Woningen met mogelijkheden tot atelierruimte of werkruimte aan huis • woningen in combinatie met mantelzorg. • mogelijkheden voor Tiny houses, Japanse kleinere huizen • waterwoningen in combi met park en natuur
Gemengde wijk We willen van Overvecht een meer gemengde wijk maken, met meer verschillende woningen. Hoe kunnen we het beste een gemengde buurt maken van deze buurt?	 • Bij betaalbare seniorenwoningen komt er een doorschuifsysteem waardoor en woningen voor gezinnen vrijkomen en vervolgens de woningen voor starters. • Eerst verbeteren wat er al staat: kijkt naar de flats en woningen die er al zijn en verbeter die. • Laat bewoners zelf kiezen wie ze toelaten
Aandachtspunten en ideeën voor wonen	
- Waarom moet Overvecht gemengder worden? Volgens mij was er vooral een tekort aan sociale huurwoningen? - de vraag is hoe zorg je ervoor dat gezinnen hun kinderen hier op school willen laten gaan - wonen in appartementen voor gezinnen niet aantrekkelijk - geen sociale huurwoningen schrappen - Het bouwen van dure koopwoningen zorgt vooral voor een groter klasseverschil	

Verschillend en voor iedereen: voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 In de buurt is ruimte voor (meer) aantrekkelijke speelplekken.	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee.
Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen	
-	

Algemeen/overig

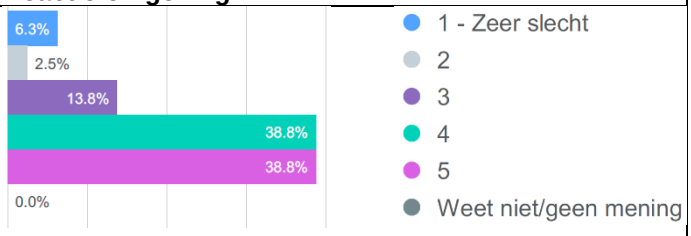
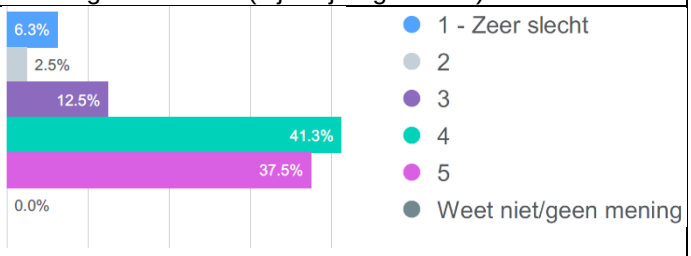
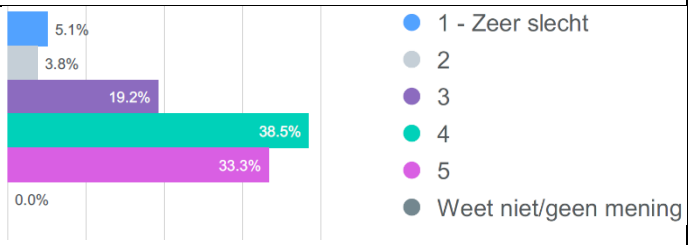
Overige aandachtspunten en ideeën
- Normen en waarden verbeteren - Minder afval - Aanpak criminaliteit - Minder geluidsoverlast - Stralingsvrije ruimtes om even uit te rusten - Vluchtheuvel op Jamaicadreef voor voetgangers die willen oversteken - Voedselbos

Tigrisdreef e.o.

Aantal invullers online enquête: 80

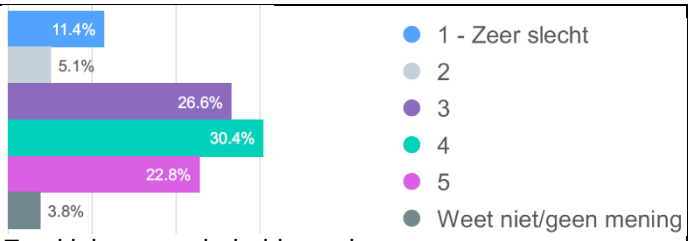
Aantal aanwezigen bijeenkomst 6 november 2023: +/- 60

Groen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Groen is altijd om de hoek en is veilig, aantrekkelijk en goed voor klimaat en dier. We verbeteren wandel- en fietsroutes vanuit de buurten naar de parken.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Genoemde aandachtspunten hierbij zijn: • Groen niet om de hoek maar bij de huizen • Er is meer behoefte aan veilige parkeerplaatsen langs de straten (bijv Nijl-Tigrisdreef)
 We verbeteren de groenzone van Park de Gagel naar de Klopvaart. Het groen is nu versnipperd door bebouwing. Ook behouden en versterken we het Klopvaartpark.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee.
We zorgen voor een robuuste groene verbinding tussen Park de Gagel en het Noorderpark	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Genoemde aandachtspunten hierbij zijn: - Noorderpark is vlak bij dus genoeg groen - Verbinding is al goed zoals die nu is



We maken aantrekkelijke en sociaal veilige routes en ingangen naar Park de Gagel. De (nieuwe) bebouwing staat met de voorkant aan het park, waarmee we de sociale veiligheid en toegangen verbeteren.



Een kleine meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een goed tot zeer goed idee.
Genoemde aandachtspunten hierbij zijn:

- Geen fietspad door Park de Gagel
- Door extra routes worden dieren verstoord
- Er zijn al voldoende routes
- Versnippering groen door paden aan te leggen

Aandachtspunten en ideeën voor groen en klimaat

- Riolering stroomt over als het hard regent
- Jammer als grote bomen verdwijnen

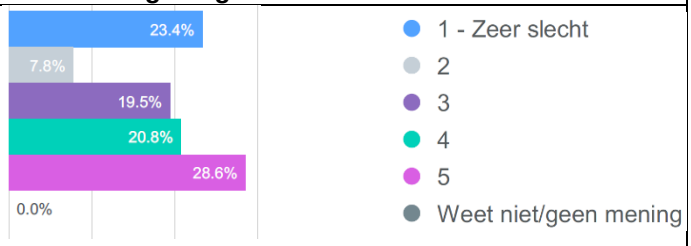
Prettige straten en autoverkeer

50-70% versie omgevingvisie



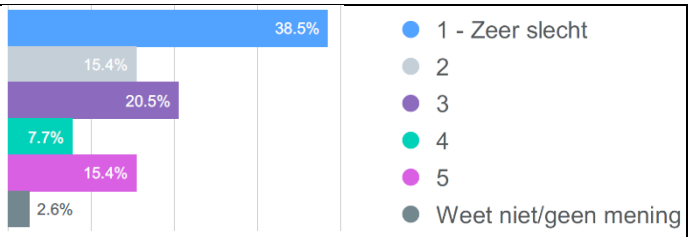
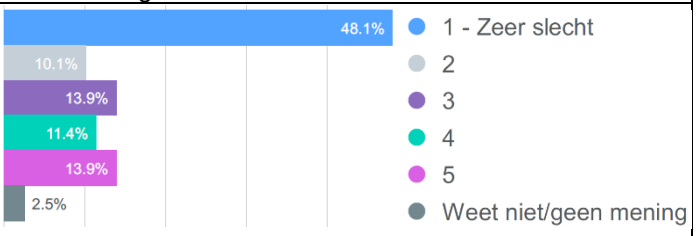
Buurtstraten worden groener en verkeersveiliger. Autoverkeer rijdt 30 of 15 kilometer per uur. Sommige straten worden ingericht als fiets- en voetgangerstraat, waarbij auto's en/of openbaar vervoer te gast is.

Reactie omgeving



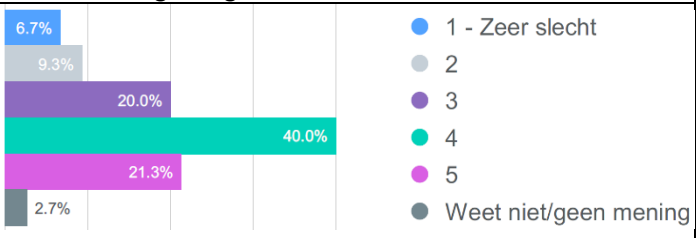
Bijna de helft van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee, hoewel er ook een relatief grote groep is die het een zeer slecht idee vindt.
Benoemde aandachtspunten hierbij zijn:

- Straten afsluiten voor auto's verslechterd de doorstroom in de wijk
- Gangesdreef afsluiten zorgt voor langere route voor hulpdiensten
- Gangesdreef afsluiten zorgt ervoor dat de school minder goed bereikbaar is
- Afsluiten straten zorgt voor meer verkeer in andere straten
- Meer onveilig verkeer door agressie omdat je maar twee kanten op kan
- Carnegiedreef is al druk
- Verbindingen tussen subbuurtjes kunnen worden geknipt
- 30 km is langzaam genoeg, niet nog meer 30 km zones

Met de auto kun je de buurt rondom de Tigrisdreef alleen via de Tigrisdreef bij de Carnegiedreef in- en uitrijden.	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een slecht tot zeer slecht idee. Opmerkingen hierbij zijn: • De doorstroom met de auto wordt slechter • Brandweer, ambulance, huisarts en politie komen niet/moeizaam bij woningen • Hulpdiensten komen moeizaam door het verkeer heen als er maar twee wegen zijn en die vol staan met auto's tijdens spits • Huizen worden minder waard doordat ze niet bereikbaar zijn • Er kan niets bezorgd worden tenzij je meer betaald voor de extra af te leggen afstand te voet • Opstoppingen bij de in-en uitgang, vooral tijdens spits • Een huis dient altijd bereikbaar te zijn • Singaporedreef niet autovrij maken, is rustige straat die alleen door bewoners wordt gebruikt • Volledig afsluiten Singaporedreef slecht idee; je moet kunnen verhuizen en grote goederen kunnen bestellen • Door direct aan het park te wonen gaat het privé weg
 Bij nieuwe ontwikkelingen komen parkeerhubs: centrale plek(ken) in de buurt waar auto's geparkeerd worden. Hierdoor is er meer ruimte voor groen en ontmoeten op straat, maar moet je verder lopen naar de auto.	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een slecht tot zeer slecht idee. Opmerkingen hierbij zijn: - Niet meer kunnen parkeren voor de deur - Ouderen kunnen niet met boodschappen lopen, hebben auto nodig - Mensen met kinderen, gehandicapten en ouderen moeten in de avond in het donker door de wijk lopen = gevaarlijk -> hiermee sluit je ouderen 's avonds op in hun woning (eenzaamheid) - Verder parkeren niet handig voor ouderen

	- Mensen zijn juist in deze wijk komen wonen omdat je kan parkeren voor de deur - Parkeergarages langs rand van de wijk maakt wonen hieraan ongezond en onaantrekkelijk door toegenomen verkeer - Bewoners Tigrisdreef zitten dan tussen twee vervuilende straten (Tigrisdreef en Noordelijke Randweg) - Ver weg parkeren voor ouders met kleine kinderen belastend en gevaarlijk - Mantelzorgers en hulpverleners zijn meer tijd kwijt om bij het huis te komen - Gehandicapten kunnen niet voor de deur parkeren - Onveilig voor vrouwen om 's nachts ver naar hun auto te lopen - Veel mensen die nachtdiensten hebben en moeten dan ver naar auto lopen - Inbraakgevoelig - Kan auto niet in de gaten houden - Invalide mevrouw kan niet met OV, dus kan door afsluiten wegen het huis niet meer uit kunnen - Zieke mevrouw moet shuttlebus pakken om van de parkeerhub naar haar flat te gaan - Vrijheidsbeperking
Aandachtspunten en ideeën voor straten en autoverkeer	
- Zorg dat de in en uitrij routes ingericht zijn op de drukte - In deze buurt liggen meer straten voor autoverkeer dan noodzakelijk is; deze kunnen een fietspad worden - Straten maak je veiliger door maatregelen, niet door auto te weren - Parkeergarages ondergronds - Auto moet voor de deur geparkeerd kunnen blijven - Singaporedreef doodlopende weg maken, bewoners moeten nog wel kunnen parkeren - Klinkers ipv asfalt - Geluidswal NRU	

Openbaar vervoer

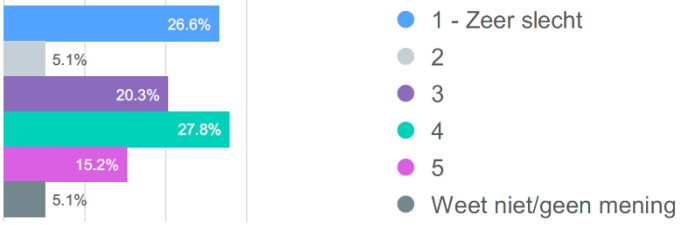
50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Door de buurt rondom de Tigrisdreef rijdt buurtgericht frequent openbaar vervoer.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Genoemde aandachtspunten hierbij zijn:

	• Veel meer overstappen is belastend voor senioren (met boodschappentrolley) en ouders met kinderwagens • Geen garantie dat die bus wel rijd • Als buurtbus niet rijd is het een te grote afstand van HOV halte naar huis voor senioren • OV rijd niet 24/7 per dag, dus mensen zijn afhankelijk van de auto • OV is duurder dan met auto • Liever directe busverbinding met de stad door tekort aan chauffeurs • Niet gewenst dat route door woonwijk gaat
Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer	
- Er moeten meerdere directe lijnen komen - Buurtbus moet een halte hebben bij NS Overvecht	

Langzaam verkeer (fietser en voetganger)

Aandachtspunten en ideeën voor langzaam verkeer (fietser en voetganger)
- De loop/fietsbrug bij het Shanghai park wordt bijna niet gebruikt

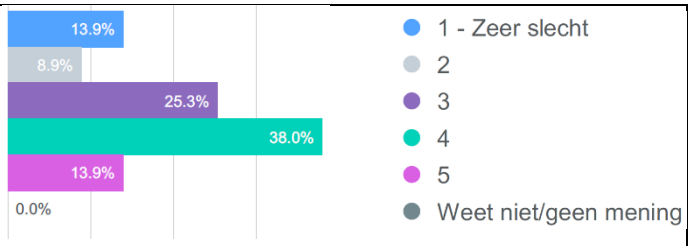
Ruimte voor groei

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Hoogstedelijk gebied: dicht bebouwd met een mix van diverse soorten woningen, werkplekken en voorzieningen. We bouwen daarbij vooral op onbebouwde plekken, aan- of op bestaande bebouwing en op strategische plekken door bebouwing te slopen en in hoge(re) dichtheid terug bouwen.	 De meningen over hoogstedelijke bebouwing in de buurt zijn verdeeld; een groep (31,6%) vindt het een slecht tot zeer slecht idee. Een andere groep (43%) vindt het juist een goed tot zeer goed idee. Benoemde aandachtspunten hierbij zijn: • Woningen toevoegen waar het kan ter verbetering van sociale veiligheid • Huidige dichtheid van de bebouwing is al een probleem • Haalbaarheid verdichting uiterst twijfelachtig omdat veel gewilde woningen particulier eigendom zijn • in de wijk staan vooral gigantische flats waardoor het aantal mensen per m2 hoog is • Slopen eengezinswoningen waar mensen juist naar willen verhuizen slecht idee. • waar we nu bomen voor ons raam hebben, gaan we straks direct op de drukke Carnegiedreef uitkijken • valwinden door hoogbouw • Zorgen over sloop van eigen (koop)woning of garage



In de Overvechtse buurten behouden we wat sterk is en vernieuwen we wat nodig is. Dit doen we door:

- Woningen, werkplekken of voorzieningen toe te voegen aan bestaande gebouwen.
- Optoppen: woningen vergroten of woningen bovenop bestaande gebouwen maken.
- (Heel) soms bijbouwen of sloop/nieuwbouw, maar alleen als de buurt hier (veel) beter van wordt.

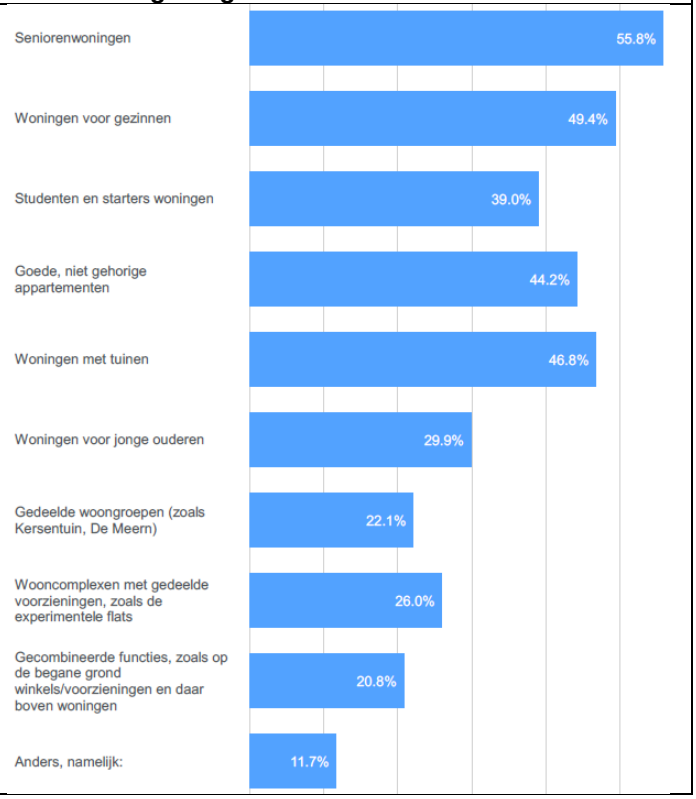


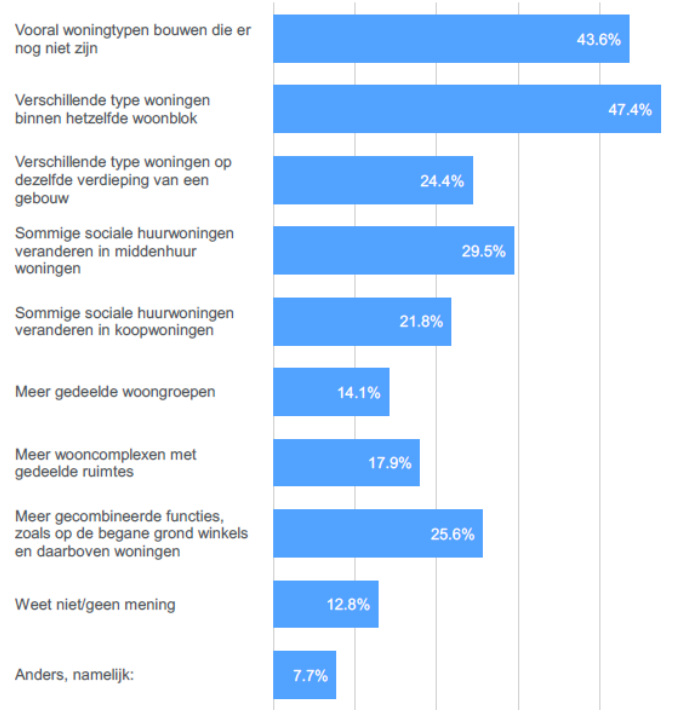
Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee.

Aandachtspunten en ideeën voor bouwen

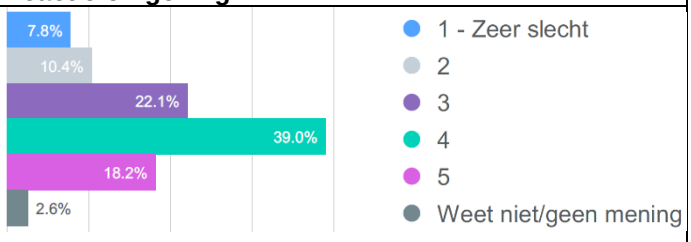
- Geen extra bebouwing rondom het park, wel extra verlichting
- Nieuwbouw zorgcentrum Careyn Rosendeal:
  - Bouwen hier een goed idee maar onder voorwaarde dat het een groen gebouw wordt.
  - Kans voor een buurthuis met maatschappelijk werk

Verschillend en voor iedereen: wonen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
Type woningen Welk type woningen moet vooral in deze buurt gebouwd worden?	

	• Koopwoningen zorgen voor betere leefbaarheid in de wijk • Huisbezitters van koopwoningen zorgen beter voor woning, tuin en omgeving • Goedkope starterswoningen • Woningen voor ouderen en groepswonen is goed want groeiend aantal oude mensen
Gemengde wijk We willen van Overvecht een meer gemengde wijk maken, met meer verschillende woningen. Hoe kunnen we het beste een gemengde buurt maken van deze buurt?	 • Variatie aan soorten woningen en type mensen is nodig voor gezonde wijk • 10 hoog flats veranderen in middenhuur en koopwoningen
Aandachtspunten en ideeën voor wonen	
- Moet de wijk meer gemengd? Of is er vooral een tekort aan sociale huurwoningen en komen die erbij?	

Verschillend en voor iedereen: voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Het centrum van de buurt aan de Gangesdreef wordt versterkt en beter bereikbaar gemaakt. Doordat er meer mensen komen wonen, zijn er ook meer klanten en bezoekers voor de winkels en voorzieningen.	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee.
Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen	
- Buurthuis met maatschappelijk werk	

Algemeen/overig

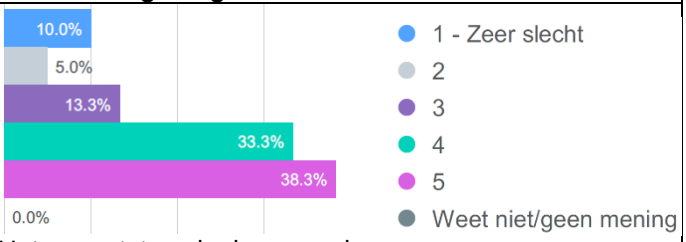
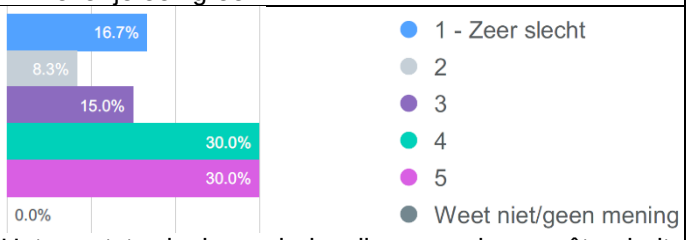
Overige aandachtspunten en ideeën
- Er is behoefte aan veiligheid en terugdringen criminaliteit - Probeer samenscholing in huidige grote flats te doorbreken; dit zorgt voor meer criminaliteit

Vechtzoom-Zuid

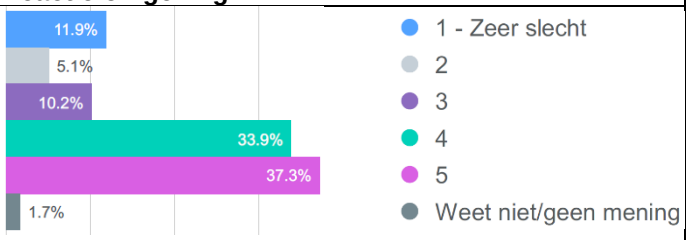
Aantal invullers online enquête: 60

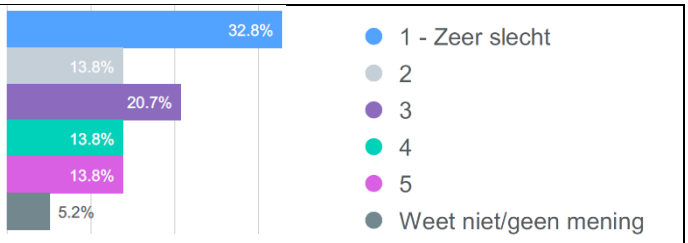
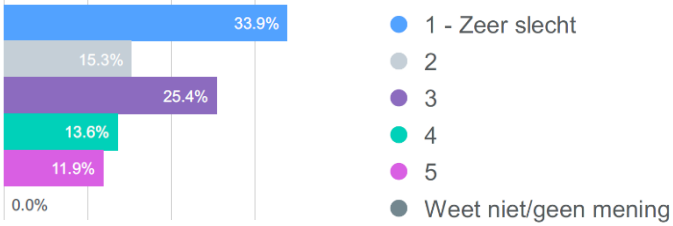
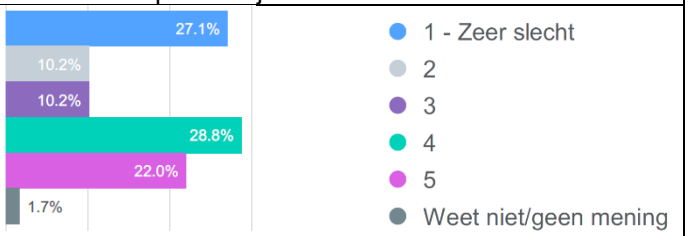
Aantal aanwezigen bijeenkomst 9 november 2023: +/- 70

Groen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Groen is altijd om de hoek en is veilig, aantrekkelijk en goed voor klimaat en dier. We verbeteren wandel- en fietsroutes vanuit de buurten naar de parken.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Genoemde aandachtspunten hierbij zijn: • Geen fietspaden door de parken, worden misbruikt door brommers • Fietspaden door parken breekt de kleine parkjes op • Als groen verdwijnt bij woning en elders groen komt, lever je ook groen in
 Er komt een robuuste groene verbinding tussen Vechtzoompark en Park de Gagel, zonder kruisend autoverkeer.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee.
Aandachtspunten en ideeën voor groen en klimaat	
- Bij park Vechtzoom ook een aantrekkelijke oever van Vecht en een kano aanlegsteiger	

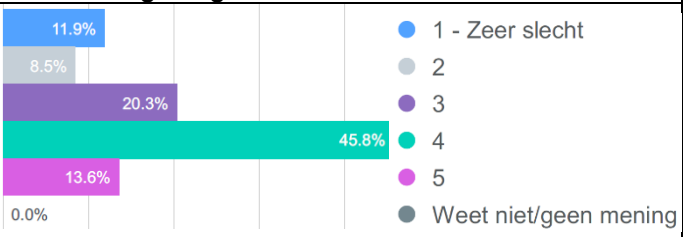
Prettige straten en autoverkeer

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Buurtstraten worden groener en verkeersveiliger. Autoverkeer rijdt 30 of 15 kilometer per uur. Sommige straten worden ingericht als fiets- en voetgangerstraat, waarbij auto's en/of openbaar vervoer te gast is.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee.

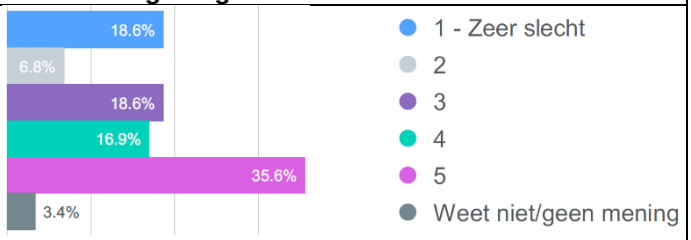
Met de auto kun je de buurt Vechtzoom-Zuid alleen via de Japuradreef en de Paranadreef in- en uitrijden	 Bijna de helft van de invullers van de enquête vindt dit een slecht tot zeer slecht idee. Opmerkingen hierbij zijn: • Door wijk af te sluiten/twee kanten verkeerstroom zorgt voor agressie in verkeer • Wijk niet goed bereikbaar voor hulpdiensten • Opgesloten gevoel • Wordt te druk op de Einsteindreef
 Bij nieuwe ontwikkelingen komen parkeerhubs: centrale plek(ken) in de buurt waar auto's geparkeerd worden. Hierdoor is er meer ruimte voor groen en ontmoeten op straat, maar moet je verder lopen naar de auto.	 Bijna de helft van de invullers van de enquête vindt dit een slecht tot zeer slecht idee. Opmerkingen hierbij zijn: - Vrouwen willen 's nachts niet een stuk naar de auto lopen (niet veilig) - Nachtwerkers 's nachts naar auto lopen (niet veilig) - OV rijd niet 24 uur per dag dus afhankelijk van de auto om naar werk te gaan - Vechten om een plekje bij de auto hub, zorgt voor stress - Tillen van boodschappen en kinderen van en naar de auto wordt te zwaar - Voor oudere moet de afstand naar parkeerhub behapbaar blijven
 De Carnegiedreef wordt een autovrije, groene stadsboulevard, waar fietsers en voetgangers ruimte krijgen en een nieuwe, snelle openbaar vervoerverbinding wordt aangelegd.	 Een groot deel van de invullers van de online enquete vindt dit een goed idee (50,8%). Een ander deel vindt dit juist een slecht tot zeer slecht idee (37,3%). Opmerkingen hierbij zijn: - Paranadreef komt toch uit op de Carnegiedreef waar je niet door kunt? - Carnegiedreef 's avonds niet sociaal veilig voor voetgangers en fietsers
Aandachtspunten en ideeën voor straten en autoverkeer	

- Verkeerd geparkeerde auto's aanpakken; ze parkeren in bochten, op stoepen en soms op straat (winkelcentrum de Klop) - Parkeergarages ondergronds met daarboven groen - Parkeren moet gecontroleerd worden dat bewoners er mogen parkeren en buitenstaanders niet - Er is dus geen knip bij bus sluis Amazonedreef?

Openbaar vervoer

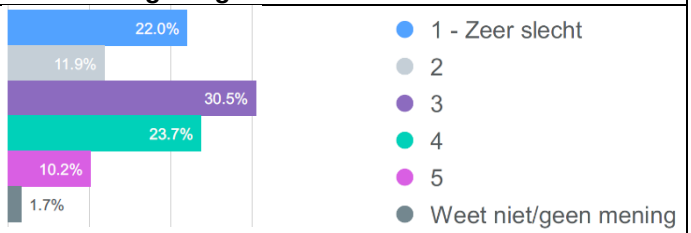
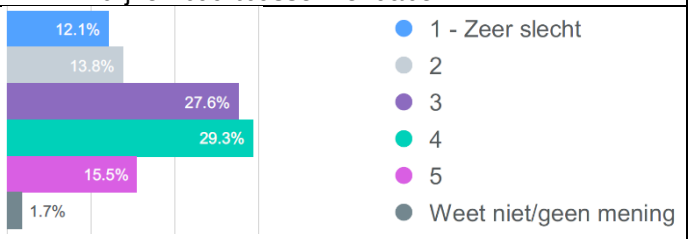
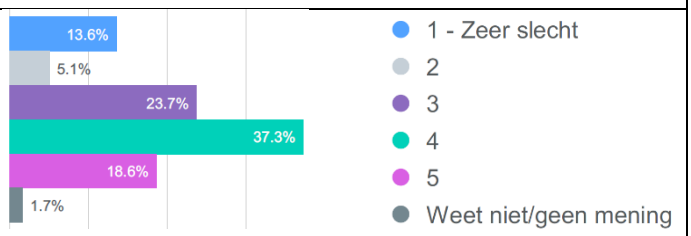
50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Door de buurt Vechtzoom-Zuid rijdt frequent buurtgericht openbaar vervoer.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Genoemde aandachtspunten hierbij zijn: • OV is duur • Nog langere reistijd • Nog langere wachttijd • Overstappen vervelend
Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer	
- Er moeten meerdere directe lijnen komen - Buurtbus moet een halte hebben bij NS Overvecht	

Langzaam verkeer (fietser en voetganger)

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Er komt een extra fiets- en/of voetgangersbrug over de Vecht richting Zuilen. Waar deze komt te liggen moeten we nog onderzoeken.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Genoemde aandachtspunten hierbij zijn: • Extra fietsbrug kan er voor zorgen dat die niet wordt gebruikt (zie voetgangersbrug Gageldijk) • Verstoort het natuurlijke karakter van de Vecht • Er zijn al twee verbindingen met Zuilen, extra fietsroutes is overbodig
Fietspad nabij experimentele flats	Sommigen zijn tegen een fietspad nabij de experimentele flats, want: • Dit is een monumentaal park met monumentale woningen. • De bewoners onderhouden het park. • Een fietspad kan prima via de doorgaande weg.

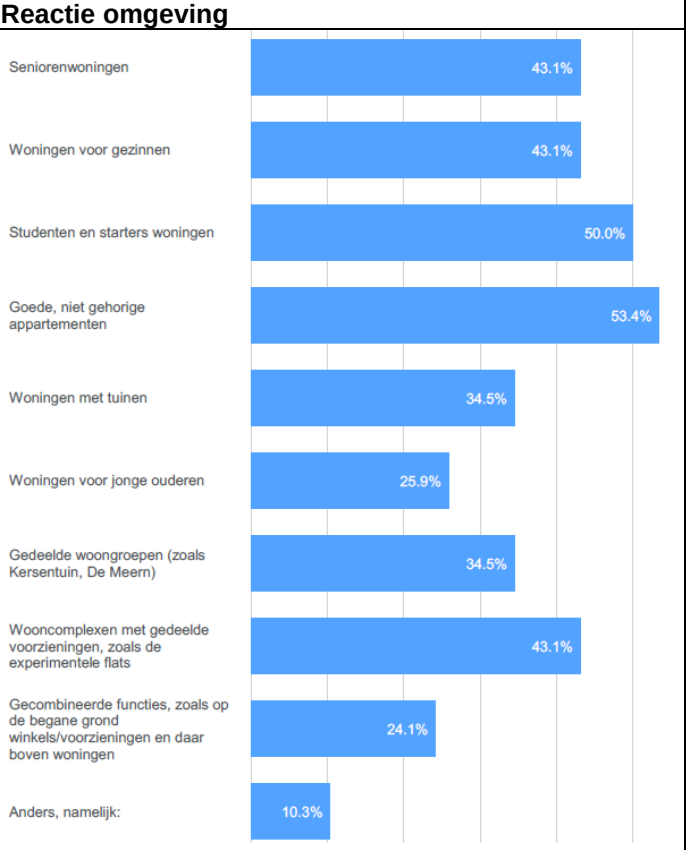
	• Dit is een gebied wat voor veel bewoners voor recreatie en ontspanning zorgt • Bewoners onderhouden zelf het groen
Aandachtspunten en ideeën voor langzaam verkeer (fietser en voetganger)	
- Fietspad voorgesteld: van Carnegiedreef -> Amazonedreef via Rio Negrodreef	

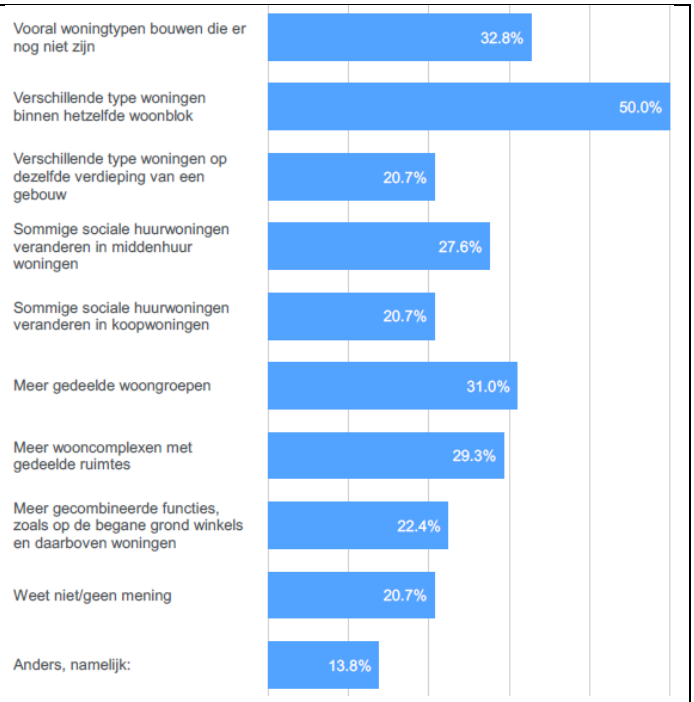
Ruimte voor groei

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Hoogstedelijk gebied: dicht bebouwd met een mix van diverse soorten woningen, werkplekken en voorzieningen. We bouwen daarbij vooral op onbebouwde plekken, aan- of op bestaande bebouwing en op strategische plekken door bebouwing te slopen en in hoge(re) dichtheid terug bouwen.	 De meningen over hoogstedelijke bebouwing in de buurt zijn verdeeld; een groep (33,9%) vindt het een slecht tot zeer slecht idee. Een andere groep (33,9%) vindt het juist een goed tot zeer goed idee. Benoemde aandachtspunten hierbij zijn: • Niet bouwen op Carnegiedreef • Verdichting kan ook verder van HOV as, dan blijven buurtbussen rendabel
 Stedelijk gebied als overgangszone tussen het hoogstedelijke Centrum Overvecht en de buurt rondom de Japuradreef. Met diverse soorten woningen en aantrekkelijke openbare ruimte. We bouwen daarbij vooral: op onbebouwde plekken, aan- of op bestaande bebouwing en op strategische plekken door bebouwing te slopen en in hoge(re) dichtheid terug bouwen	 De meeste mensen die de online enquete hebben ingevuld (44,8%) vinden ideeën voor een stedelijke overgangszone een goed tot zeer goed idee. De groep mensen die het een slecht tot zeer slecht idee vindt (25,9%) is bijna even groot als de groep die neutraal heeft gestemd.
 In de Overvechtse buurten behouden we wat sterk is en vernieuwen we wat nodig is. Dit doen we door: • Woningen, werkplekken of voorzieningen toe te voegen aan bestaande gebouwen. • Optoppen: woningen vergroten of woningen	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee.

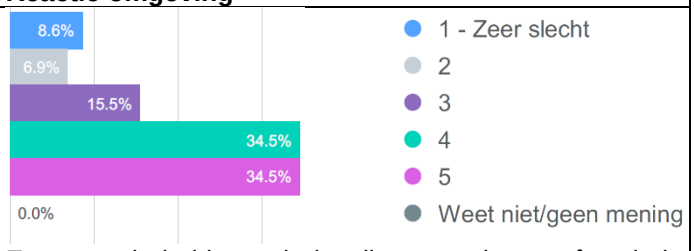
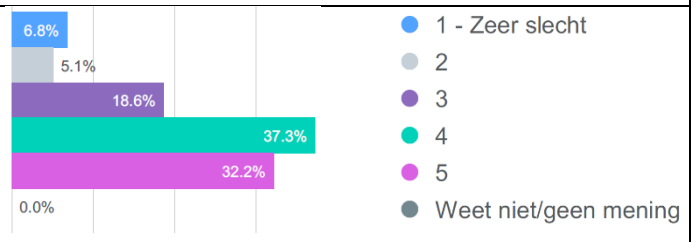
	bovenop bestaande gebouwen maken. • (Heel) soms bijbouwen of sloop/nieuwbouw, maar alleen als de buurt hier (veel) beter van wordt.	
Aandachtspunten en ideeën voor bouwen		

Verschillend en voor iedereen: wonen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
Type woningen Welk type woningen moet vooral in deze buurt gebouwd worden?	 • Koopwoningen zorgen voor betere leefbaarheid in de wijk • Huisbezitters van koopwoningen zorgen beter voor woning, tuin en omgeving • Goedkope starterswoningen • Woningen voor ouderen en groepswonen is goed want groeiend aantal oude mensen

Gemengde wijk We willen van Overvecht een meer gemengde wijk maken, met meer verschillende woningen. Hoe kunnen we het beste een gemengde buurt maken van deze buurt?	 • Goed kleurenpalet met meer woningen voor midden inkomens en studenten • Meer sociale huurwoningen, wachtlijsten zijn al zo lang
Aandachtspunten en ideeën voor wonen	
- Moet de wijk meer gemengd? Of is er vooral een tekort aan sociale huurwoningen en komen die erbij?	

Verschillend en voor iedereen: voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Centrum de Klop wordt versterkt, groener en krijgt een meer aantrekkelijke uitstraling. Doordat er meer mensen komen wonen, zijn er ook meer klanten en bezoekers van de winkels en voorzieningen.	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een goed tot zeer goed idee.
 In de buurt is ruimte voor (meer) aantrekkelijke speelplekken.	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een goed tot zeer goed idee.
Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen	
- Verzorg/verpleeghuizen moeten er komen - Meer cafés, gewone snackbar, drogist, apotheek in winkelcentrum de Klop	

- Winkelcentrum de Klop: nu 4 kappers, 2 tandartsen en 2 bakkerijen. Kroeg is weg, drogist is weg, apotheek is weg, terwijl dit het dichtstbijzijnde winkelcentrum voor 2 bejaardentehuizen is. Slijter zou fijn zijn en een snackbar ook
- Zorg voor eenvoudig contact in de buurt en wijk door sporten en bewegen
- Winkelcentrum de Klop heeft onaantrekkelijke winkels
- Benut hoek Japuradreef (bij Incadreef)

Algemeen/overig

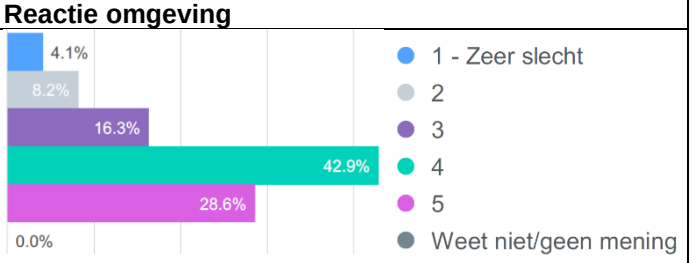
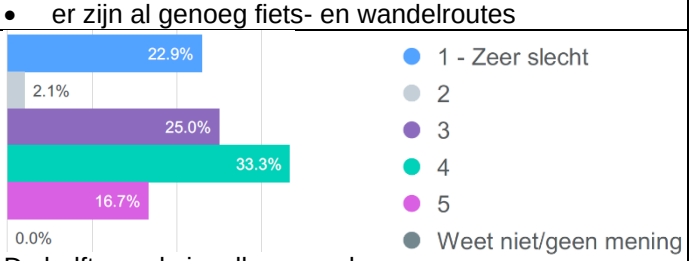
Overige aandachtspunten en ideeën
- Zorg voor sociale veiligheid, o.a. voor meisjes, pubers, jonge vrouwen, oude vrouwen - Voorkom eenzaamheid doordat ze niet veilig op de fiets kunnen en geen bizar hoge parkeerkosten kunnen betalen en daardoor altijd maar thuis zitten en veel lichamelijke en geestelijke klachten krijgen - Los criminaliteit op en pak drugskoeriers aan - Beter betrekken van de bewoners

Zambesidreef en omgeving

Aantal invullers online enquête: 49

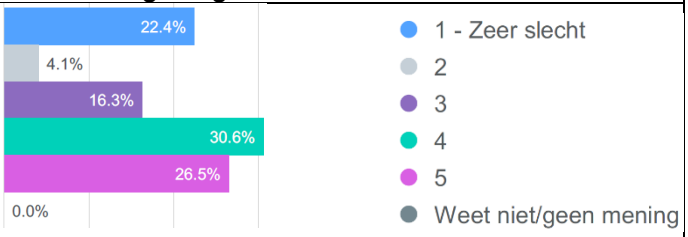
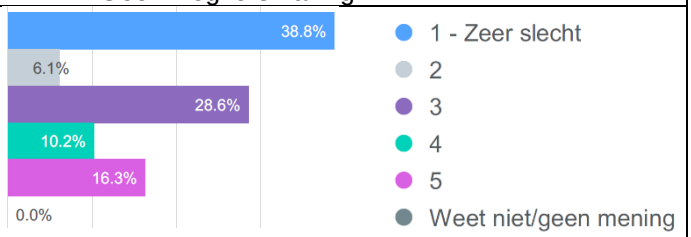
Aantal aanwezigen bijeenkomst 9 november 2023: +/- 70

Groen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Groen is altijd om de hoek en is veilig, aantrekkelijk en goed voor klimaat en dier. We verbeteren wandel- en fietsroutes vanuit de buurten naar de parken.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. veel groen is fijn en groen zorgt voor verkoeling. Genoemde aandachtspunten hierbij zijn: • geen groen om de hoek in een park, maar bij je flat. Bewoners hebben al geen tuin, dus het beetje groen bij de flat moet behouden blijven • er zijn al genoeg fiets- en wandelroutes
 In Park de Gagel verbeteren we bestaande plekken voor ontmoeten, spelen en sporten. De (nieuwe) bebouwing staat met de voorkant aan het park, waarmee we de sociale veiligheid en toegangen verbeteren. Op het stuk Tigrisdreef dat door het park gaat rijden geen auto's meer.	 De helft van de invullers van de enquête vindt dit een goed tot zeer goed idee. Er is ook een relatief grote groep (22,9%) dat het een zeer slecht idee vindt. Opmerkingen hierbij zijn: - Bebouwen in Park de Gagel mag niet - Park de Gagel moet in tact blijven

	- Nieuwe bebouwing niet bij al bestaande flats; er wordt dan letterlijk in je achtertuin gebouwd - Laat de parkeerplekken hier met rust - Er moet meer groen komen op elke hoek, net zoals in de rest van de plannen van Overvecht - Niet een 'moet' park - Te weinig groen voor bewoners
Aandachtspunten en ideeën voor groen en klimaat	
- Betere oversteek maken voor voetgangers en fietsers bij Park de Gagel - Bestrating mag groener en vriendelijker - Gagelhof mag beter uitgedacht worden; meer ontmoeten in de wijk door toevoegen horeca en kinderdagverblijf	

Prettige straten en autoverkeer

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Buurtstraten worden groener en verkeersveiliger. Autoverkeer rijdt 30 of 15 kilometer per uur. Sommige straten worden ingericht als fiets- en voetgangerstraat, waarbij auto's en/of openbaar vervoer te gast is.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed tot zeer goed idee. Er is ook een relatief grote groep (22,4%) die het een zeer slecht idee vindt. Opmerkingen hierbij zijn: - Afsluiten kleinere verbindingen positief - Positief dat er meer oversteekmogelijkheden naar Ruigoord, Groenekan etc. komen - Geen wegversmalling
Met de auto kun je de buurt Vechtzoom-Zuid alleen via de Japuradreef en de Paranadreef in- en uitrijden	 Een grote groep (44,9%) van de invullers van de enquête vindt dit een slecht tot zeer slecht idee. Opmerkingen hierbij zijn: • Wanneer hier meer auto's komen op de Oranjerivierdreef komt er meer lucht vervuiling dan dat er nu al is • Agressie in het verkeer als je maar twee kanten op kan rijden • De wijk is dan niet goed bereikbaar voor hulpdiensten door stilstaand verkeer • Op de ringweg is het nu al druk, wordt op deze manier nog drukker • Onnodig veel drukte op deze weg

<table>
<tr><td></td><td>

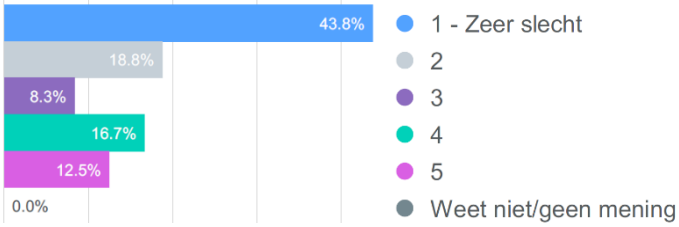
- Plannen zijn niet gebaseerd op de gemiddelde Overvechter; dit zijn mensen die in de avond werken, in een fabriek of magazijn. Zij zijn afhankelijk van de auto

</td></tr>
<tr><td>



Bij nieuwe ontwikkelingen komen parkeerhubs: centrale plek(ken) in de buurt waar auto's geparkeerd worden. Hierdoor is er meer ruimte voor groen en ontmoeten op straat, maar moet je verder lopen naar de auto.

</td><td>



Een ruime meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een slecht tot zeer slecht idee. Opmerkingen hierbij zijn:

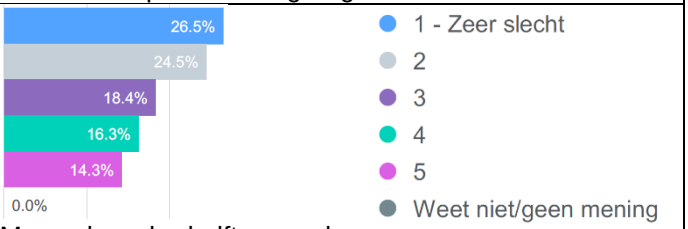
- Mensen moeten 's nachts naar hun werk en vrouwen willen niet 's nachts naar hun auto lopen -> onveilig
- OV rijd niet 24 uur per dag dus mensen zijn afhankelijk van de auto
- Iedereen wil dicht bij huis parkeren
- Geen groen bij parkeerhubs; wordt grote hangplek en potentie op nog meer auto inbraken; het is en blijft Overvecht
- Er zijn andere mogelijkheden om de autodruk op straat te verlagen
- Sommigen maken zich zorgen over de veiligheid van parkeren in garages

</td></tr>
<tr><td>



De Carnegiedreef wordt een autovrije, groene stadsboulevard, waar fietsers en voetgangers ruimte krijgen en een nieuwe, snelle openbaar vervoerverbinding wordt aangelegd.

</td><td>



Meer dan de helft van de invullers van de online enquete vindt dit een slecht idee (51%). Slechts 30,3% vindt het een goed tot een zeer goed idee. Opmerkingen hierbij zijn:

- Te rigoureuze beslissing
- Juist het tuig dat te hard rijd gaat misbruik maken van de vrije busbaan
- Wanneer deze weg wordt afgesloten wordt de rest van de wijk te druk

</td></tr>
<tr><td colspan="2">

Aandachtspunten en ideeën voor straten en autoverkeer

- Bestraten met klinkers
- Idee: fietstunnel van Overvecht naar Ruigoord, vermijden van drukke rotonde en/of gevaarlijk oversteken
- Van Bankokdreef naar Singaporedreef gevaarlijk rijgedrag
- Singaporedreef doodlopend maken
- Kasaidreef/Zambesidreef prettig met verhogingen en voorrangsborden, dit is goed
- Zorg dat de hoofdroutes de drukte aankunnen
- Parkeergarages ondergronds met daarboven groen om te spelen/gezamenlijke tuin

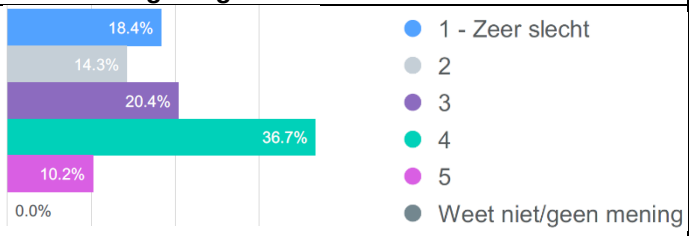
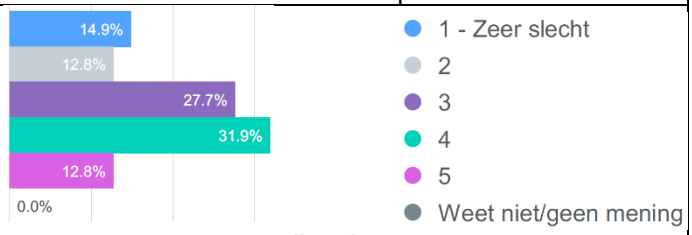
</td></tr>
</table>

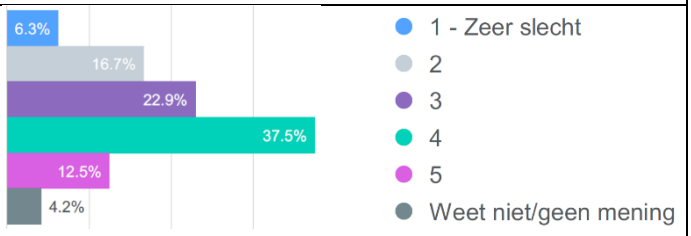
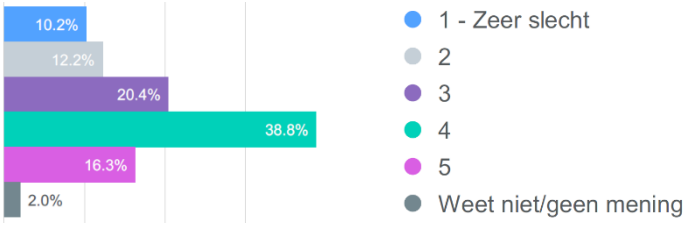
- Maak een 30 km zone van Carnegiedreef met autoverkeer. Leg er drempels neer en een flitspaal - Hoe denk je al die mensen uit de auto te krijgen? - Er wordt nu al niet gehandhaafd, waarom dan wel? - 30 km is langzaam genoeg, niet nog meer 30 km zones - Bij de Pretoriadreef staan vaak auto's verkeerd geparkeerd op de weg. - Drempel op Faraodreef uit te rijden is onveilig want als je op de drempel staat kan je niet goed de straat in kijken

Openbaar vervoer

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
HOV-as met buurtgericht openbaar vervoer	• Niemand wil extra overstappen
Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer	
- Meer directe OV lijnen die naar het centrum gaan ipv overstappen - Leg een tram aan - Meer busbanen - Minder stoplichten	

Ruimte voor groei

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Hoogstedelijk gebied: dicht bebouwd met een mix van diverse soorten woningen, werkplekken en voorzieningen. We bouwen daarbij vooral op onbebouwde plekken, aan- of op bestaande bebouwing en op strategische plekken door bebouwing te slopen en in hoge(re) dichtheid terug bouwen.	 Een grote groep (46,9%) vindt het bouwen van een hoogstedelijk gebied in deze buurt een goed tot zeer goed idee. Een andere groep (32,7%) vindt het juist een goed tot zeer goed idee. Benoemde aandachtspunten hierbij zijn: • Het is al hoogstedelijk en de openbare ruimte is al zo vol • Bouwen gaat ten koste van de leefbaarheid en natuur • Hier staan monumentele panden
 Stedelijk gebied als overgangszone tussen het hoogstedelijke Centrum Overvecht en de buurt rondom de Japuradreef. Met diverse soorten woningen en aantrekkelijke openbare ruimte. We bouwen daarbij vooral: op onbebouwde plekken, aan- of op bestaande bebouwing en op strategische	 De meeste mensen die de online enquete hebben ingevuld (43,7%) vinden ideeën voor een stedelijke overgangszone een goed tot zeer goed idee. De groep mensen die het een slecht tot zeer slecht idee vindt (27,7%) is even groot als de groep die neutraal heeft gestemd. Genoemde opmerkingen zijn:

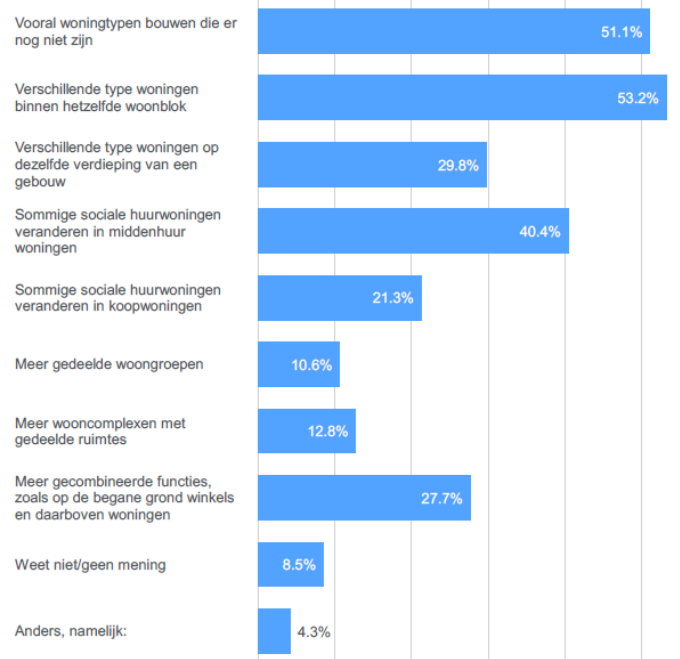
plekken door bebouwing te slopen en in hoge(re) dichtheid terug bouwen	- Geen hoogbouw meer; veel schaduw, weinig groen
 In de Overvechtse buurten behouden we wat sterk is en vernieuwen we wat nodig is. Dit doen we door: • Woningen, werkplekken of voorzieningen toe te voegen aan bestaande gebouwen. • Optoppen: woningen vergroten of woningen bovenop bestaande gebouwen maken. • (Heel) soms bijbouwen of sloop/nieuwbouw, maar alleen als de buurt hier (veel) beter van wordt.	 Bijna de helft van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. 23% van de invullers vindt het een slecht tot zeer slecht idee.
We verbeteren het gebied rondom de Zambesi-, Oranjerivier en Grote Trekdreef, met ruimte voor een nieuwe middelbare school en nieuwe woningen. Het schoolplein kan buiten schooltijden gebruikt worden door bewoners.	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Opmerkingen hierbij zijn: - Goed idee middelbare school, wel graag HAVO en VWO want dat is er nu niet - Waar dan? Het is al zo druk - Sommigen maken zich zorgen om de grote hoeveelheid leerlingen die in de buurt komen - Het is hier te druk voor een school; beter woningen toevoegen dan een school

Aandachtspunten en ideeën voor bouwen

- Flats slopen zoals de oorspronkelijke plannen waren
- Niet bijbouwen maar vervangen
- kleine gezinswoningen ook uitbreiden/hoger maken ivm zorg en criminaliteit die mede ontstaat door niet leefbare huissituaties
- Geen extra woningen rond Carnegiedreef, doe deze in minder dicht bevolkte gebieden
- Niet meer mensen
- Zorg er voor dat de huizen niet te duur worden zodat de bestaande bewoners niet weg hoeven
- Lange tijd bouwerkzaamheden voor de deur
- Het gebied en de bewoners in het gebied Einsteindreef-Carnegiedreef krijgen vooral de lasten (verdwijnen van groen, extra huizen dus beton, verstedelijking) en de rest van de wijk

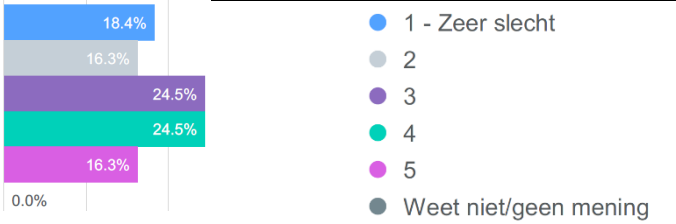
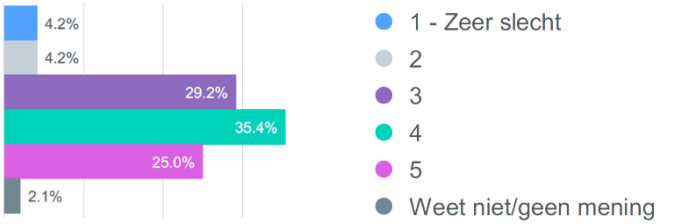
de lusten (meer groen en extra (cultuur) voorzieningen heel dichtbij). Dat wordt als oneerlijk ervaren.

Verschillend en voor iedereen: wonen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
Type woningen Welk type woningen moet vooral in deze buurt gebouwd worden?	 • kleinschalig woonvorm voor ouderen.Wat ook tevens een buurtfunctie heeft.
Gemengde wijk We willen van Overvecht een meer gemengde wijk maken, met meer verschillende woningen. Hoe kunnen we het beste een gemengde buurt maken van deze buurt?	 • Meer sociale huurwoningen

	• Verander sociale huurwoningen in middenhuur woningen
Aandachtspunten en ideeën voor wonen	
- Leegstaand gebouw Grote Trekdreef vervangen door nieuwbouw met woningen	

Verschillend en voor iedereen: voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Centrum Gagelhof wordt versterkt door meer groen, het (deels) weghalen van parkeerplekken, het versmallen van de busroute en betere wandelroutes. Doordat er meer mensen komen wonen, zijn er ook meer klanten en bezoekers van de winkels en voorzieningen.	 De meningen over ideeën voor Centrum Gagelhof zijn verdeeld; een groep (34,7%) vindt het een slecht tot zeer slecht idee. Een andere groep (40,8%) vindt het juist een goed tot zeer goed idee, terwijl 24,5% neutraal is. Benoemde aandachtspunten hierbij zijn: - Voorzieningenclusters hebben veel last van zwerfvuil - Voorzieningenclusters zijn erg stenig
 In de buurt is ruimte voor (meer) aantrekkelijke speelplekken.	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een goed tot zeer goed idee.
Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen	
- Functies die verstopt binnen de bebouwingsclusters liggen, aan de doorgaande wegen situeren - Singaporedreef is een sportcontainer gekomen en daar is de sfeer ’s avonds niet goed want er is ook geen verlichting - Laat Pierenbadjes met rust	

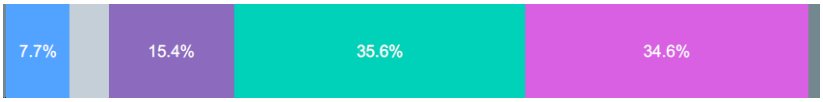
Algemeen/overig

Overige aandachtspunten en ideeën
- Alle plannen zijn gemaakt voor studenten/jong volwassenen. Voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn/invalide is dit niet te doen - Criminaliteit/hangjongeren moet opgelost worden

Zamenhofdreef

Aantal invullers online enquête: 110
Aantal aanwezigen bijeenkomst 9 november 2023: +/- 70

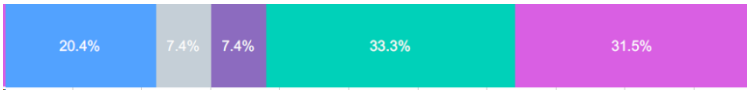
Groen en klimaat

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Groen is altijd om de hoek en is veilig, aantrekkelijk en goed voor klimaat en dier. We verbeteren wandel- en fietsroutes vanuit de buurten naar de parken.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee, onder andere doordat er dan meer groene hardlooproutes komen. Genoemde aandachtspunten zijn: - Hofjes ontbreken - Fijn dat er groen bij komt maar niet ten koste van de bereikbaarheid
 Er komt een robuuste groene verbinding tussen Vechtzoompark en Park de Watertoren, zonder kruisend autoverkeer. Een deel van het terrein van de rioolwaterzuivering wordt een parkstrook langs de Vecht met ruimte voor natuur, recreatie, water en sport.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Opmerkingen hierbij zijn:

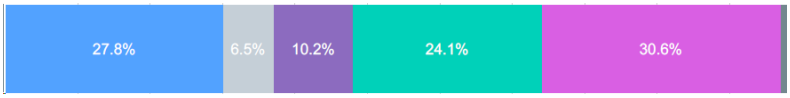
Aandachtspunten en ideeën voor groen
Kwangodreef niet het kleine stukje groen rondom de flat bij de Antilopedreef/Carnegiedreef weghalen; is een achtertuin van de bewoners van de flat (hebben zelf geen tuin), warmt in de zomer niet verder op.
Winkelcentrum mag meer groen ook op parkeerplaats
Verplaats verbouwing die momenteel groenstructuren belemmert zoal WWC in park de Watertoren
Zorgen dat het groen tussen de flats Kretadreef en Theemsdreef openbaar toegankelijk is. Nu is het met hekken afgesloten

Gemotoriseerd verkeer

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving

<table>
<tr><td>
Buurtstraten worden groener en verkeersveiliger. Autoverkeer rijdt 30 of 15 kilometer per uur. Sommige straten worden ingericht als fiets- en voetgangerstraat, waarbij auto’s en/of openbaar vervoer te gast is.</td><td>

Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed tot zeer goed idee. Opmerkingen hierbij zijn:
- Einsteindreef naar 30 km/u is perfect
- Autoverkeer onder de 30 km/u rijden is geen optie

- Onhandig want je boodschappen wil je met de auto kunnen halen
- Ernstige zorgen over delen ruimte voor fietsers en bevoorradingsverkeer (grote vrachtwagens met blinde hoek)</td></tr>
<tr><td>Minder/niet parkeren voor de deur</td><td>- Parkeren voor de deur moet kunnen voor mensen met mobiliteitsproblemen, denk aan scootmobielen, rollators, rolstoelen
- Voorkom parkeeroverlast</td></tr>
<tr><td>
De Carnegiedreef wordt een autovrije, groene stadsboulevard, waar fietsers en voetgangers ruimte krijgen en een nieuwe, snelle openbaar vervoerverbinding wordt aangelegd.</td><td>

Meer dan de helft van de invullers van de online enquete vindt dit een goed tot zeer goed idee. Opmerkingen hierbij zijn:
- Bereikbaarheid hulpdiensten en bezorgdiensten wordt een uitdaging
- Dit wordt een onbereikbaar gebied
- Huidige groene eenbaansrichting voelt dorps en veilig en ontmoedigt hard rijden
- Het is nu een alternatieve route voor de NRU
- Je kan geen hoofdader voor auto’s dicht doen
- Carnegie verbind nu Overvecht zuid met Noord en Zuilenn, dan is dat niet het geval
- Filevorming op de Theemsdreef, Humberdreef, Einsteindreef, Oranjerivierdreef en grote delen van Overvecht Noord
- Vrijheid van de mens wordt ontnomen</td></tr>
<tr><td colspan="2">Aandachtspunten en ideeën voor gemotoriseerd verkeer</td></tr>
<tr><td colspan="2">Liever autoluw</td></tr>
<tr><td colspan="2">15 km/u alleen in woonerven of zeer nauwe straten maar eigenlijk niet</td></tr>
<tr><td colspan="2">Meer rotondes en stoplichten i.p.v. 30 km zone</td></tr>
</table>

Openbaar vervoer

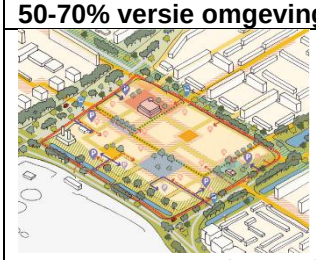
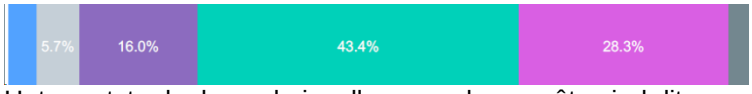
50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
HOV -as met buurtgericht openbaar vervoer	- Voor bijna iedereen te ver naar de hoofdader dus moet ver omreizen - Nog langere reis- en wachttijd - Geen HOV door woonwijk heen - Veel overstappen voor senioren en ouders met kinderwagens belastend

	- Als buurtbus niet rijd moeten ouderen ver lopen naar HOV - Een snelle en vaak rijdende openbaar vervoer buslijn via de Marnedreef zal een positieve uitwerking hebben op het Shoppingcentrum Overvecht
Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer	

Langzaam verkeer (fietser en voetganger)

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Aandachtspunten en ideeën voor langzaam verkeer	
Stoplicht bij winkelcentrum bij kruising Zamenhofdreef en Theemsdreef voor voetgangers gevaarlijk om over te steken want bij ‘groen’ scheuren auto’s gewoon door	
Het vernieuwde kruispunt voor het winkelcentrum Roelanddreef is onoverzichtelijk voor fietsers	
Vergeet fietstoegang naar winkelcentrum Overvecht niet, die is nu gevaarlijk	

Ruimte voor groei

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Centrum Overvecht ontwikkelt tot hét hart van de wijk Overvecht. Er is ruimte voor minimaal 2000 woningen en plek voor winkels, ontmoeting, markt en cultuur. Dit wordt uitgewerkt in project ‘Masterplan Centrum Overvecht’.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vind dit een goed tot zeer goed idee. Opmerkingen hierbij zijn: - Hele stad moet hoogstedelijk gebied zijn met hoge dichtheid. Er kunnen veel meer dan 2000 woningen in dit gebied gebouwd worden - Overvecht centrum heeft veel potentie als er minder parkeerplek komt en meer groen - Als stadsboulevard hetzelfde wordt als degene die nu aangelegd wordt; veel te gevaarlijk omdat hulpdiensten nauwelijks vooruit kunnen op een éénbaansweg met hoge stoepranden
 Hoogstedelijk gebied: dicht bebouwd met een mix van diverse soorten woningen, werkplekken en voorzieningen. We bouwen daarbij vooral op onbebouwde plekken, aan- of op bestaande bebouwing en op strategische plekken door bebouwing te slopen en in hoge(re) dichtheid terug bouwen.	 - Geen hoge dichtheid bebouwing, niet mooi en zorgt niet voor een gemixte bevolking - Overmatige verdichting bij Centrum Overvecht, dus niet de binnentuinen ook al volbouwen - Overmatige verdichting niet aantrekkelijk voor bestaande en nieuwe bewoners
	 - Er is genoeg hoogbouw - Geen hoogbouw in Molenwieken



Stedelijk gebied als overgangszone tussen het hoogstedelijke gebied en de buurt. Met diverse soorten woningen en aantrekkelijke openbare ruimte. We bouwen daarbij vooral: op onbebouwde plekken, aan- of op bestaande bebouwing en op strategische plekken door bebouwing te slopen en in hoge(re) dichtheid terug bouwen.

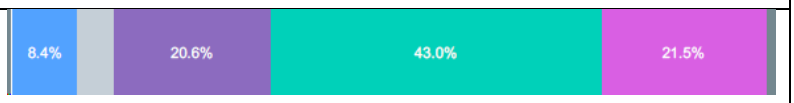
- Woningbouw in Noorderpark
- Heel mooi, sloop maar wat nodig is en maak er wat moois van



In de Overvechtse buurten behouden we wat sterk is en vernieuwen we wat nodig is. Dit doen we door:

- Woningen, werkplekken of voorzieningen toe te voegen aan bestaande gebouwen.
- Optoppen: woningen vergroten of woningen bovenop bestaande gebouwen maken.

(Heel) soms bijbouwen of sloop/nieuwbouw, maar alleen als de buurt hier (veel) beter van wordt.



- Zo snel mogelijk renoveren want het is een getto aan het worden (criminelen hebben vrij spel en er is geen fatsoenlijke winkel) kijk naar winkelcentrum Bisonspoor
- Inbreuk op bestaand woongenot voor scheefbouw aan woningen (klein en duur)
- Tot maximaal 4 woonlagen
- Alleen winkels en werkplekken toevoegen die er echt iets toevoegen, geen fastfood keten -> is slecht voor gezondheid en verpest het straatbeeld met afval



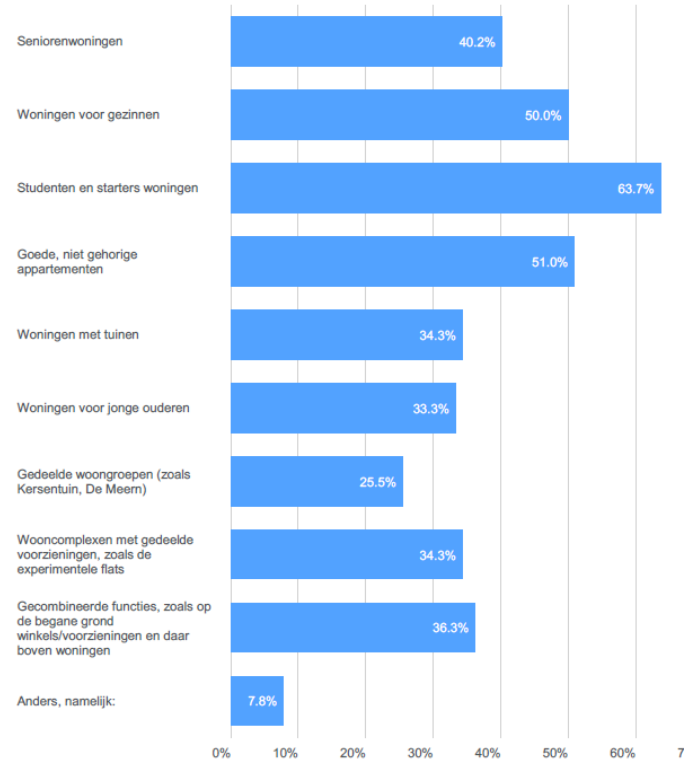
Het terrein van de rioolwaterzuivering ontwikkelt op lange termijn tot een hoogstedelijk gebied dat aansluit bij Overvecht Centrum.

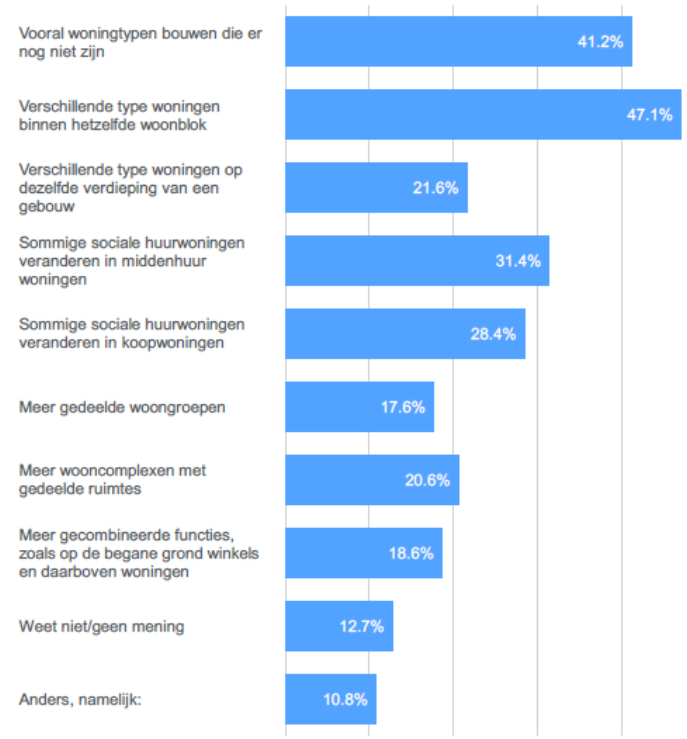


- RWZI bebouwen goed idee; kan dit niet al eerder?
- Verplaats de stinkplek ergens waar we het niet zien
- Niet nog meer woningen bouwen bij de RWZI
- Huidige RWZI werkt niet goed, ruikt met regelmaat naar poep
- RWZI niet bebouwen want alle rioolbuizen in de hele stad moeten aangepakt worden als de zuivering verplaatst wordt en de bomen om het gebied geven een bosrijke illusie en is zonde als het verloren gaat

Daarnaast is er plek voor natuur, recreatie en sport.	-
Aandachtspunten en ideeën voor 'ruimte voor groei'	
Bouwen in Overvechtse historische architectuur, zoals bij Zijdebalen	
Duurzame nieuwbouw	
Houd de waardevolle ontworpen ruimtelijke structuur van Overvecht in ere	
Parkeren ondergronds, daarboven park en terrassen	
Fietsenstallinggarage bij het winkelcentrum	
In ieder geval woningen die zorgen voor contact (sociale cohesie)	
50 tot 70 meter de lucht in bouwen is horizonvervuiling voor bestaande hoogbouw	
RWZI veranderen in een sportpark	
Bouw voor doorstroom uit de wijk zodat daar meer gezinnen kunnen en willen wonen in de rustigere delen	
Verdichtingsmogelijkheid op Androsdreef en Milosdreef	

Ruimte voor groei: wonen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Type woningen: Welke type woningen moeten vooral in deze buurt gebouwd worden?	 - Levensbestendige woningen, groepswoningen en saamhorigheid - Seniorenwoningen - Woningen voor alleenstaanden - Appartementen in het luxe segment - Alle woningen toegankelijk voor ouderen en mensen in rolstoelen, want die laatste groep kunnen niet bij iedereen op visite - Betaalbare koopwoningen - Woningen met grote balkons - Meer sociale huurwoningen in diverse grootte

Gemengde wijk: We willen van Overvecht een meer gemengde wijk maken, met meer verschillende woningen. Hoe kunnen we het beste een gemengde buurt maken van deze buurt?	 - Geen bebouwing direct aan Zamenhofdreef - Geen bebouwing binnen tuinen Patmos-Naxos Theemsdreef - Verschillende soorten mensen een huis toewijzen dit heeft niets te maken wat voor huis het is - Overvecht is al gemengd genoeg
Aandachtspunten en ideeën voor wonen	
Architectuur die verwijst naar de wijk	
Belangrijk voor succesvolle woongroepen; ownership, dus niet van bovenaf aansturen	

Ruimte voor groei: voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Speelplekken in de buurt worden aantrekkelijker	- Voorkomen dat dit hangplekken worden die overlast geven - Alle restaurants (met terras) en winkels ook rolstoelvriendelijk - De winkels die er nu zijn moeten weg, de winkels die er voor de buitenlandse winkels zaten terughalen - Kleine groepjes winkels op de Theemsdreef is goed - Winkelcentrum verbeteren i.p.v. groter maken; het is slecht onderhouden
Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen	
Kleine winkelgebieden laten groeien i.v.m. minder bereikbaarheid shoppingcentre Overvecht	
Denk ook aan bankjes, niet iedereen is goed ter been, langs voetgangersroutes en bij Grootwinkelcentrum	
Oude Opelgarage mag weg, staat al minstens 20 jaar leeg	
Lichte tegelvloer in winkelcentrum geeft uitstraling, verruiming en meer winkelplezier	

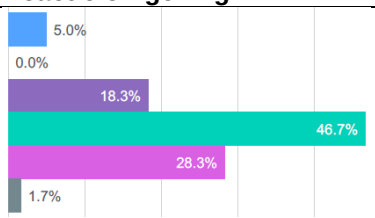
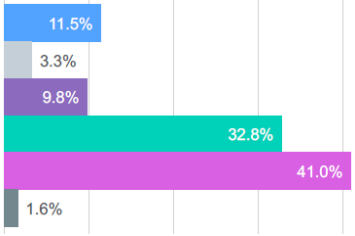
Algemeen/overig

Overige aandachtspunten en ideeën
In de plannen wordt geen rekening gehouden met 65+ en dat is wel de categorie die in Overvecht groot is en groter wordt
Laat alles zo als het nu is en blijf van onze wijk af
Pak criminaliteit aan
De naam Overvecht schrikt mensen af, maar er zijn ook goede buurten in Overvecht. Verdeel de wijk dus opnieuw op

Einsteindreef

Aantal invullers online enquête: 61
Aantal aanwezigen bijeenkomst 9 november 2023: +/- 70

Groen en klimaat

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
Er worden verschillende mogelijkheden voor de inrichting van de Einsteindreef onderzocht. Het groene karakter blijft in alle opties behouden.	 Een groot deel van de invullers van de online enquête vindt dit een goed idee.
Groene verbinding – De ecologische groenstrook langs de Einsteindreef, toegankelijk voor fietser en voetganger, verbindt het Noorderpark met de Vechtzoom.	 Een groot deel van de invullers van de online enquête vinden dit een goed idee. Een aandachtspunt hiervoor is wel dat het groen biodiverser mag zijn; niet alleen bomen en gras.
Aandachtspunten en ideeën voor groen	

Gemotoriseerd verkeer

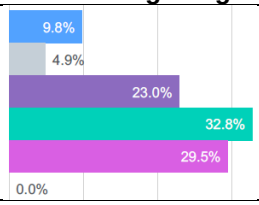
Aandachtspunten en ideeën voor gemotoriseerd verkeer
Wegen niet versmallen
Parkeren voor de deur
Filevorming op plekken die nu al druk zijn
Het is belangrijk dat hulpdiensten gemakkelijk en snel toegang houden
Uitstoot van auto's omhoog als het éénbaans is, zie Marnixbrug
Einsteindreef: Minimaal 4 banen nodig, anders komt er file
Einsteindreef: 1 baans en 30 km/u

Einsteindreef: Hier wordt geraced, maak de weg ondergronds, een betere oversteekplaats of een tunnel
Onnodig omrijden als Carnegiedreef wordt afgesloten
De ring, Brailledreef en Einsteindreef wordt overbelast
Zamenhofdreef verbreden, profiel van de Carnagiedreef doortrekken

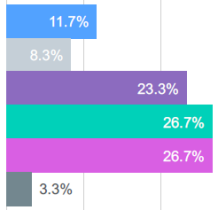
Openbaar vervoer

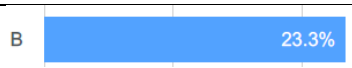
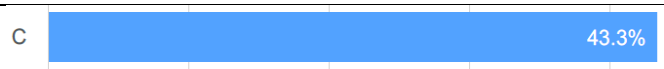
Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer
- Laat de bus over de Ring rijden
- Gebruik de bestaande brede wegen (Einsteindreef, Brailledreef) voor de bussen

Langzaam verkeer (fietser en voetganger)

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Een nieuwe groene oversteek voor de openbaar vervoerlijn, fietsers en voetgangers	
Aandachtspunten en ideeën voor langzaam verkeer	
De wachttijd bij het kruispunt bij de Einsteindreef/Carnegiedreef moet verbeterd worden	
Een groene oversteek voor fietsers en voetgangers met zicht op de weg	
Niet meer beton, meer op de fiets en wandelaar gericht	

Ruimte voor groei

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Vergroten van het centrumgebied – door de nieuwe kruising over de Einsteindreef wordt Centrum Overvecht beter verbonden met de noordkant en ontstaat hier ruimte voor nieuwe ontwikkelingen.	 De meningen van de invullers van de online enquête zijn hierover verdeeld. Aan de ene kant wil men niet meer bebouwing, het is al massaal. Bovendien zorgt te dichte bebouwing voor hittestress en sterke luchtstromen en zal er voor de appartementen gebrek aan bezonning aan beide kanten zijn.
Wat voor stadsentree wordt de Einsteindreef? Daarvoor zijn verschillende mogelijkheden:	
	 uit de enquête is gebleken dat dit het tweede beste idee was. Aan de ene kant wordt aangegeven dat er niet zoveel groen nodig, aan de andere kant moeten de oude bomen niet gekapt worden. Het moet ook niet ten koste gaan van het auto/brommer verkeer. Ook moet de Einsteindreef niet dichtgebouwd worden. Over de doorgaande weg wordt aangegeven dat het levensgevaarlijk wordt om over te steken en dat het geluidsoverlast geeft.

a. Nieuwe bebouwing aan de Einsteindreef Voordelen: groen en bomen kunnen grotendeels behouden blijven Nadelen: Geluidsoverlast van Einsteindreef voor nieuwe woningen	Over de groenstreook wordt gezegd dat dit beter voor de dieren verbonden moet worden met elkaar. Dieren moeten zich kunnen blijven verstoppen en mensen hoeven niet overal te komen.
 b. Nieuwe bebouwing aan de noordkant Voordelen: groene buffer tussen Einsteindreef en Einsteinkwartier Nadelen: deel van het bestaande groen gaat verloren	 Dit is het minst gewaardeerde idee voor de nieuwe stadsentree. Het nieuwe groen kan beter aansluiten bij de veiligheid met betrekking tot verkeer en fietsroutes.
 c. Nieuwe bebouwing aan de kant van Centrum Overvecht Voordelen: groen en bomen kunnen grotendeels behouden blijven Nadelen: moeilijk om bebouwing aan sluiten op Centrum Overvecht	 Op dit idee zijn de meeste stemmen gekomen.Een reden hiervoor is dat de bomen en groen behouden kunnen blijven. Een verdere opmerking wordt daarbij gemaakt dat de bebouwing aan de kant van Overvecht centrum nu al meegenomen dient te worden in het masterplan. Een idee is om de weg te verdiepen en daarop te bouwen. Aan de woningen kunnen een groene uitstraling gegeven worden

Aandachtspunten en ideeën voor 'ruimte voor groei'
Ga versterken/verbouwen i.p.v. vergroten, scheelt groen
Bouw op huidige parkeerplekken

Ruimte voor groei: wonen

Aandachtspunten en ideeën voor wonen
Hoek Humberdreef + Einsteindreef zijn oudere gebouwen. Dit is geschikt voor verdichting
Minder hoge flats
Hoogbouw werkt criminaliteit in de hand
Niet op de binnentuinen bouwen
Geen hoogbouw bij Buurthuis de Bram
Gebruik kleuren van bouwmaterialen (bijvoorbeeld kleur voor kozijnen). Straatnamen zijn immers Zuid-Amerikaans/Afrikaans

Ruimte voor groei: voorzieningen

Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen
Horecavoorzieningen
Gevarieerd winkelaanbod
Meer ontmoetingsplekken
Meer en betere verblijfskwaliteit

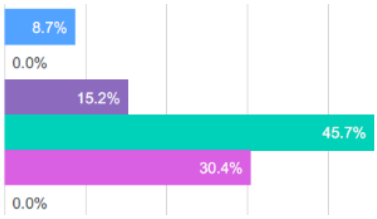
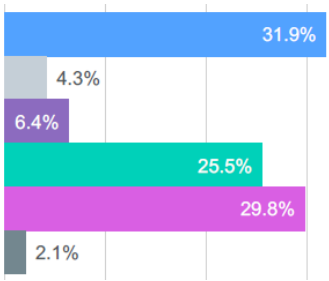
Algemeen/overig

Overige aandachtspunten en ideeën
Verplaats het politiebureau naar de hoek van de Brailledreef/Einsteindreef; de huidige plek is nu een 30 km zone.
Fort Blauwkappel ontbreekt in alle plannen
Vergeten locatie is dek van de Humberdreef/Einsteindreef
Enquête niet te doen op de telefoon
Denk in zones, niet in bouwblokken
Veiligheid door handhaving
Zon/schaduw studie

Neckardreef

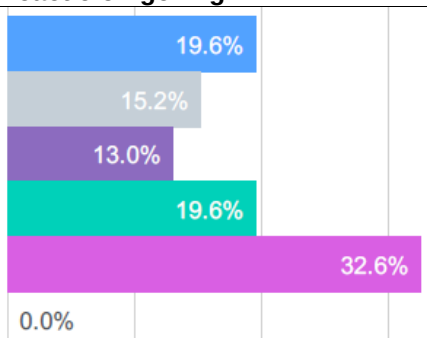
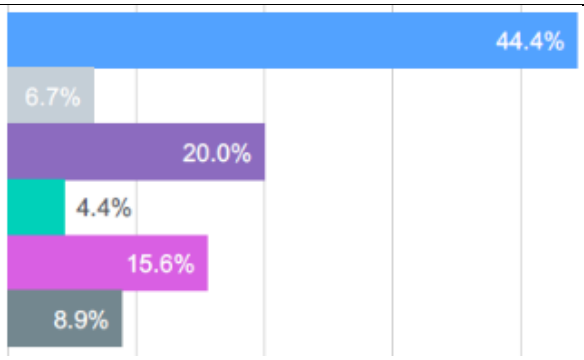
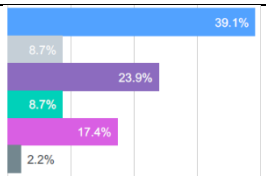
Aantal invullers online enquête: 47
Aantal aanwezigen bijeenkomst 2 november 2023: +/- 35

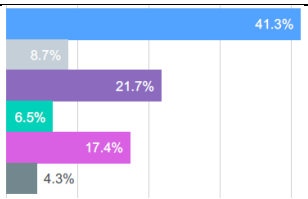
Groen en klimaat

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Groen is altijd om de hoek en is veilig, aantrekkelijk en goed voor klimaat en dier. We verbeteren wandel- en fietsroutes vanuit de buurten naar de parken.	 Het gros van de enquête invullers vindt dit een goed idee. Toch wordt er genoemd dat er nu al voldoende groen op straat aanwezig is dus dat er niet meer groen nodig is.
 Er komt een robuuste groene verbinding tussen Park de Watertoren en het Noorderpark en langs de Noordelijke Randweg (NRU). Er rijdt geen autoverkeer meer op het stuk van de Neckardreef dat deze zone doorkruist.	 De mening van de enquete invullers is hierover sterk verdeeld. Met name over het verwijderen van

	autoverkeer op een deel van de Neckardreef stuit op weerstand.

Gemotoriseerd verkeer

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Buurtstraten worden groener en verkeersveiliger. Autoverkeer rijdt 30 of 15 kilometer per uur. Sommige straten worden ingericht als fiets- en voetgangerstraat, waarbij auto's en/of openbaar vervoer te gast is.	 Hierbij is de mening erg verdeeld. Er wordt genoemd dat de automobilist de dupe wordt van dit plan.
Met de auto kun je de buurt alleen via de Humberdreef en de Oderdreef in- en uitrijden.	 Veel mensen die de enquete hebben ingevuld vinden dit geen goed idee. Redenen hiervoor zijn namelijk dat men voor de deur wil blijven parkeren en dat er een mogelijkheid moet zijn om met je auto bij je huis te komen, onder andere met zware boodschappen. Ook voor ouderen zou dit niet ideaal zijn. Bovendien zou de milieuvervuiling zich naar één plek centraliseren. Ook wordt genoemd dat dit de doorstroming van het autoverkeer verminderd. Doordat de wegen drukker worden wordt het oversteken hierbij nog lastiger. Ook zijn er zorgen geuit over de bereikbaarheid van hulpdiensten.
 Er rijden geen auto's door Park de Watertoren. De Marne- en Moezeldreef zijn niet langer een autoverbinding naar winkelcentrum Overvecht. De nieuwe openbaar vervoerverbinding loopt langs de rand van het park.	 De meeste mensen zijn het niet eens met dit idee. Redenen hiervoor zijn dat omrijden milieuonvriendelijk is. Ook zijn er zorgen over de veiligheid in het park die af zal nemen als er minder mensen langsrijden. Wel wordt

	genoemd dat het positief is dat er minder auto's door het park rijden.
 Bij nieuwe ontwikkelingen komen parkeerhubs: centrale plek(ken) in de buurt waar auto's geparkeerd worden. Hierdoor is er meer ruimte voor groen en ontmoeten op straat, maar moet je verder lopen naar de auto.	 De meerderheid is het niet eens met dit idee. Parkeerhubs zijn gevoelig voor inbraak en criminaliteit, en ouderen en invaliden moeten te ver lopen. Bovendien wordt genoemd dat het bestaande parkeerbeleid niet gehandhaafd wordt met vooral foutparkeren en gevaarlijke situaties. Dit zal bij de parkeerhub niet anders zijn.
Aandachtspunten en ideeën voor gemotoriseerd verkeer	
Voor de deur parkeren	
Maak straten toegankelijk voor bestemmingsverkeer	
Men maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van het complex aan Arabelladreef en kampje	
Wat zijn de plannen voor de NRU van en naar het winkelcentrum?	
Het moet voor alle bewoners mogelijk blijven om de buurt in en uit te rijden	
Brede wegen door de hele wijk	
Waarom niet ook Neckardreef met een knip erin?	
Een directe verbinding met de rondweg vanuit de wijk	

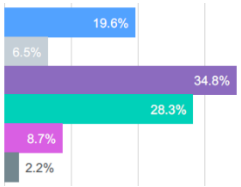
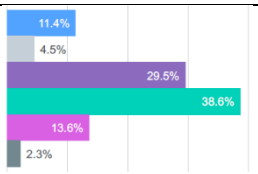
Openbaar vervoer

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Door de buurt rijdt frequent buurtgericht openbaar vervoer.	Bewoners maken zich zorgen over de veiligheid van de busbaan.
HOV lijn en buurtgericht openbaar vervoer	Invullers van de enquête noemen extra overstappen en wachten storend.
Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer	
Mensen van buiten de stad stimuleren met o.v. te komen , zoals schoolleerlingen van r.o.c	
meerdere directe buslijnen die elk minder omrijden zijn nodig	
Bushalte bij school en Abrona locatie; cliënten zijn afhankelijk van het openbaar vervoer	
De kans is groot dat de vervoerder niet gaat investeren in HOV	

Langzaam verkeer (fietser en voetganger)

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
- Een nieuwe groene oversteek voor de openbaar vervoerlijn, fietsers en voetgangers	
Aandachtspunten en ideeën voor langzaam verkeer	
-	

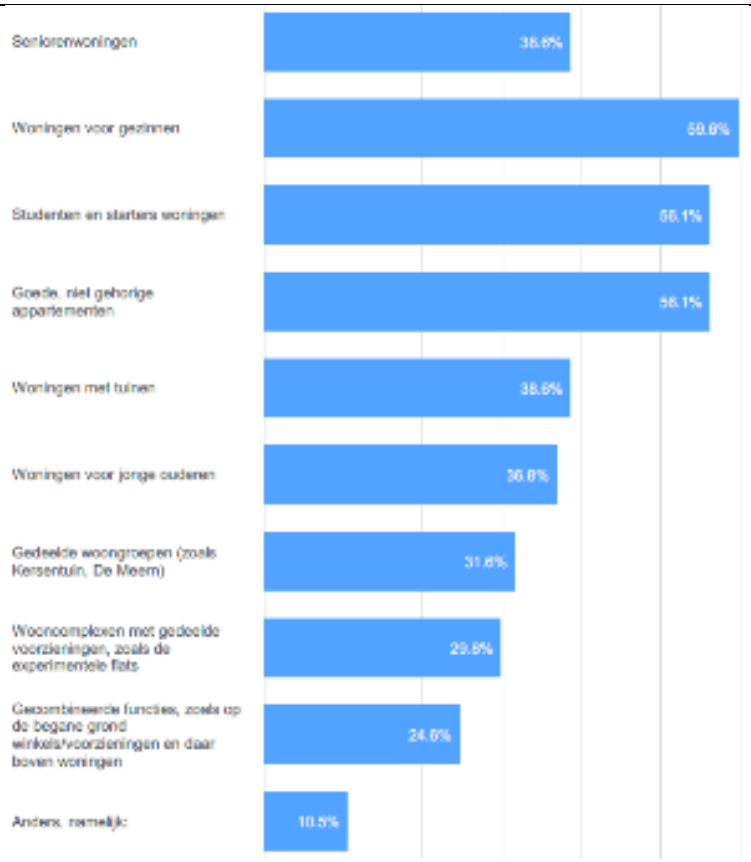
Ruimte voor groei

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Stedelijk gebied als overgangszone tussen het hoogstedelijke gebied en de buurt. Met diverse soorten woningen en aantrekkelijke openbare ruimte. We bouwen daarbij vooral: op onbebouwde plekken, aan- of op bestaande bebouwing en op strategische plekken door bebouwing te slopen en in hoge(re) dichtheid terug bouwen.	 De meeste invullers van de enquête zijn hier neutraal in.
 In de Overvechtse buurten behouden we wat sterk is en vernieuwen we wat nodig is. Dit doen we door: • Woningen, werkplekken of voorzieningen toe te voegen aan bestaande gebouwen. • Optoppen: woningen vergroten of woningen bovenop bestaande gebouwen maken. (Heel) soms bijbouwen of sloop/nieuwbouw, maar alleen als de buurt hier (veel) beter van wordt.	 De meeste invullers van de enquête zijn het eens met dit idee.
Aandachtspunten en ideeën voor ‘ruimte voor groei’	

Ruimte voor groei: wonen

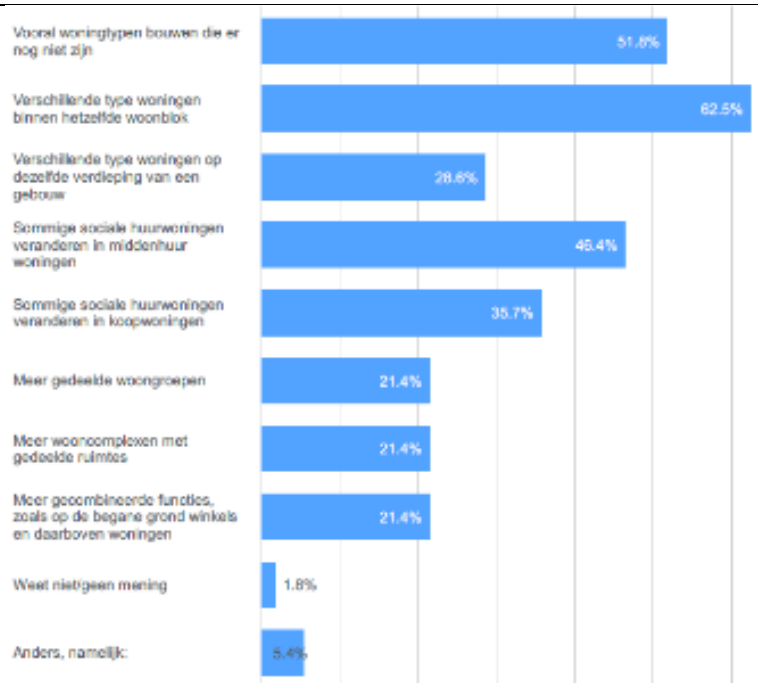
50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving

Type woningen
Welk type woningen moet vooral in deze buurt gebouwd worden?



Andere genoemde ideeën zijn woningen in het duurdere segment, dit zorgt voor evenwichtige bevolingsopbouw. Ook worden seniorenwoningen genoemd maar vooral dat woningen betaalbaar blijven. Ook wordt een woon/werk/winkel combinatie genoemd en meer sociale huurwoningen. Tot slot wordt er ook genoemd dat er niet te veel hoogbouw bij moet komen.

Gemengde buurten
We willen van Overvecht een meer gemengde wijk maken, met meer verschillende woningen. Hoe kunnen we het beste een gemengde buurt maken van deze buurt?



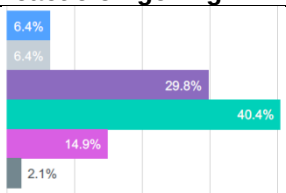
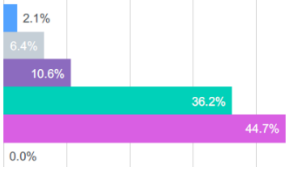
Aandachtspunten en ideeën voor wonen

Verder moeten onze bewoners de ruimte krijgen om kleur in de straten te brengen door zelf te mogen kiezen wat de kleur van hun voordeur is.
Terughoudend zijn met het bouwen van woningen met tuinen; tuinen worden slecht onderhouden en vaak betegeld. Dit is onaantrekkelijk en niet klimaatbestendig.

Ruimte voor groei: werken/economie

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Aandachtspunten en ideeën voor werken/economie	
-	

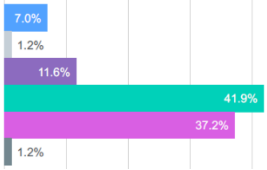
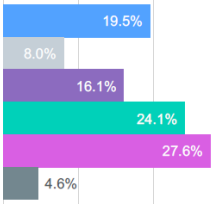
Ruimte voor groei: voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Het centrum van de buurten aan de Theemsdreef en Wezerdreef worden versterkt. Hier is ruimte voor nieuwe voorzieningen en functies en voor het toevoegen van speciale woonvormen zoals woningcoöporaties.	 De meeste invullers van de enquête zijn het hiermee eens.
 De omgeving van sportcomplex De Dreef is een bijzondere plek voor kinderen en jongeren, waar sporten en leren samenkomen. Dit willen we versterken.	 De meeste mensen vinden dit een goed idee en zelfs een erg goed idee.
Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen	
Er is behoefte aan meer werkplekken, ontmoetingsplekken, bar/café	
Opkapbeurt van winkelcentrum Theemsdreef	

Taagdreef, Rubicondreef e.o.

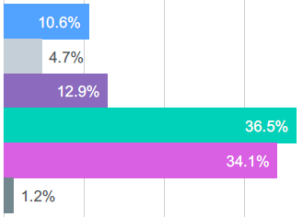
Aantal invullers online enquête: 88
Aantal aanwezigen bijeenkomst 2 november 2023: +/- 35

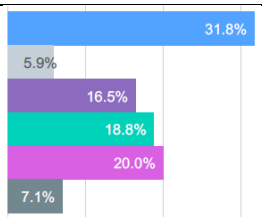
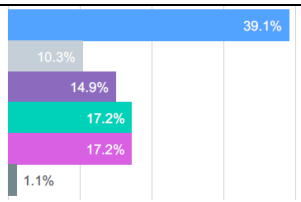
Groen en klimaat

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Groen is altijd om de hoek en is veilig, aantrekkelijk en goed voor klimaat en dier. We verbeteren wandel- en fietsroutes vanuit de buurten naar de parken.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Groen is nodig voor CO2 opslag en klimaatadaptatie.
 Er komt een robuuste groene verbinding tussen Vechtzoompark en Park de Watertoren. Er rijdt geen autoverkeer meer op het stuk van de Rhonedreef dat deze groenzone doorkruist.	 De meeste invullers vinden dit een goed idee. Er zijn wel zorgen over het woonwagenkamp en over de sociale veiligheid in Park de Watertoren. Ook dienen de groenstroken voor dieren beter te zijn, en niet alleen voor vogels.

Aandachtspunten en ideeën voor groen
een parkvisie ingebed in de andere functies van de openbare ruimte, van verbonden groen met hier en daar een rustige kruising waar veilig kan worden overgestoken (zoals bij de bocht Moezel>Marne: op het zebrapad van het rustige stuk Moezel kun je altijd veilig over).
verbind de groenzone Keggedreef met groene Zamenhofdreef en Marnedreef
opwaarderen van de groenstrook tussen spoor en Van Brammendreef

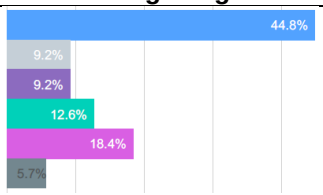
Gemotoriseerd verkeer

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Buurtstraten worden groener en verkeersveiliger. Autoverkeer rijdt 30 of 15 kilometer per uur. Sommige straten worden ingericht als fiets- en voetgangerstraat, waarbij auto's en/of openbaar vervoer te gast is. Door de buurt rijdt frequent buurtgericht openbaar vervoer.	 Het grootste deel van de invullers van de enquete zijn het eens met dit idee.

Met de auto kun je de buurt alleen via de Taagdreef en de Arnodreef in- en uitrijden.	 Veel invullers van de enquête zijn verdeeld over dit idee. Zij maken zich zorgen over de toenemende files, onder andere de Arnodreef, Kardinaal de Jongweg en het Eijkmanplein. Ook maken zij zich zorgen over de bereikbaarheid van het Winkelcentrum Overvecht. Tijdens moskeetijden zal de wijk vastlopen en er zijn zorgen over de bereikbaarheid van hulpdiensten. De buurt wordt gezien als een eiland. Ook zijn er zorgen dat er tijdens werkzaamheden of blokkades geen alternatief is om de wijk in en uit te komen.
Bij nieuwe ontwikkelingen komen parkeerhubs: centrale plek(ken) in de buurt waar auto's geparkeerd worden. Hierdoor is er meer ruimte voor groen en ontmoeten op straat, maar moet je verder lopen naar de auto.	 Over het algemeen zijn de meeste mensen het niet eens met dit idee. Vergroenen van de wijk kan ook met behouden van parkeerplaatsen. Er is momenteel voldoende groen in de straten. Ook wordt genoemd dat het moeizaam is om boodschappen thuis te brengen, het ver lopen is naar de auto, het niet geschikt is voor minder mobielen, het duur is, en dat er zorgen zijn over de veiligheid in en rondom de parkeerhubs. Er is geen zicht op de auto's wat kan zorgen voor criminaliteit, vandalisme en inbraken. Ook zou dit onhandig zijn voor ouders met kinderen. Ook wordt aangegeven dat de parkeerhubs aantrekkelijk moeten zijn; niet te hoog. Ook moet het mogelijk zijn om toch (kortstondig) voor het huis te kunnen parkeren ivm verhuizen, boodschappen, laden en lossen en voor mantelzorg. Ook dienen de parkeerhubs niet te ver weg te zijn. Toch wordt ook genoemd dat het goed is dat het autogebruik hierdoor voor kleine afstanden minder wordt.
Aandachtspunten en ideeën voor gemotoriseerd verkeer	
- Aanpassingen rondom Faustdreef zijn nodig	
Kleine auto's kunnen dwars parkeren.	
Bouw parkeerhubs ondergronds, zo behoud je groen.	
Behoefte aan meer deelvervoer	

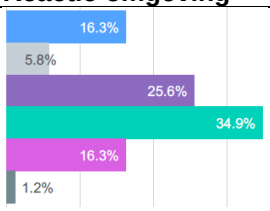
Bewoners willen nog wel met de auto bij de supermarkt komen. Is dit mogelijk met paaltjes, pasjes of slimme camera's met kentekenherkenning?
Rubicondreef bereikbaar houden vanaf Moldaudreef
liever de Moezeldreef verbreden voor OV en auto
Let op de bereikbaarheid van de scholen langs het spoor (Cleophas en OBO). Met name op de Cleophas zitten kinderen uit de hele wijk, niet alleen de buurt.
Alleen twee of meer auto's laten betalen

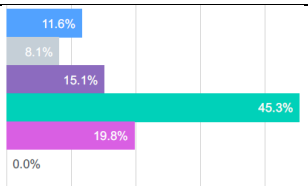
Openbaar vervoer

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Er rijden geen auto's door Park de Watertoren. De Marne- en Moezeldreef zijn niet langer een autoverbinding naar winkelcentrum Overvecht. De nieuwe openbaar vervoerverbinding loopt langs de rand van het park.	 Bewoners vinden dit idee over het algemeen erg slecht. De nieuwe HOV route breekt in in een bestaande wijk. Voor bewoners aan de La Bohèmedreef is dit onprettig en onveilig. Verder zijn er zijn zorgen over de toegankelijkheid van het park door het oversteken over de HOV route en een HOV route voor een school is onveilig. Ook wordt genoemd dat de Marnedreef en Moezeldreef nu prachtig groen zijn en je er prima kunt wandelen langs de bomen of het water. Verder wordt aangegeven dat als je minder goed ter been bent de haltes te ver weg zijn

Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer
Beter om de HOV route over de bestaande wegen te laten rijden
HOV route langs een speeltuin wordt als onveilig gezien
De looproute van het station naar het winkelcentrum is door de HOV verbinding onderbroken
Busbaan op enige afstand van woningen plaatsen
Denk aan sociale veiligheid als park groter/aaneengesloten wordt
Bussen zijn heel druk; meer of grotere bussen
Maak HOV lijn ondergronds
Meer OV direct naar het centrum

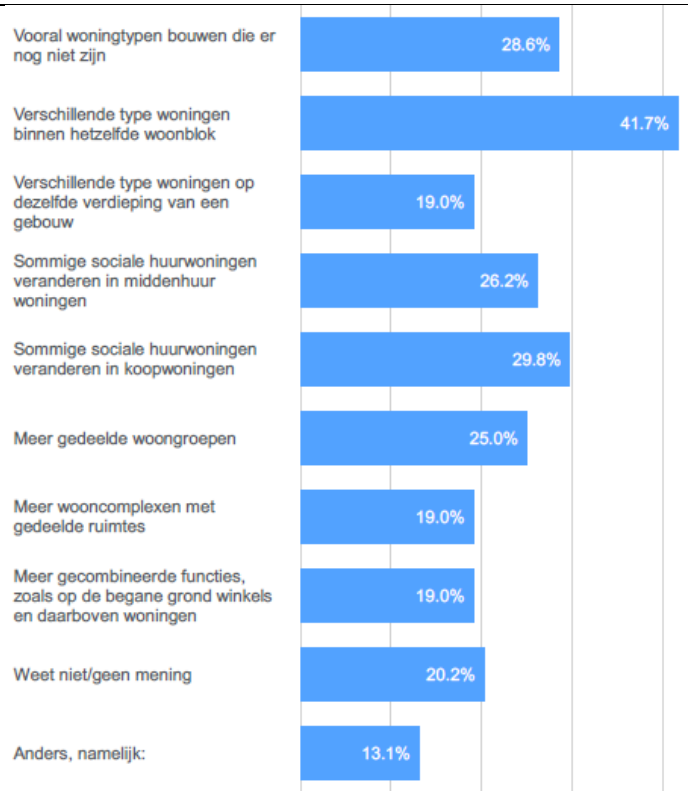
Ruimte voor groei

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Hoogstedelijk gebied: dicht bebouwd met een mix van diverse soorten woningen, werkplekken en voorzieningen. We bouwen daarbij	 De meeste mensen zijn het eens met de stelling.

vooral op onbebouwde plekken, aan- of op bestaande bebouwing en op strategische plekken door bebouwing te slopen en in hoge(re) dichtheid terug bouwen.	
 In de Overvechtse buurten behouden we wat sterk is en vernieuwen we wat nodig is. Dit doen we door: • Woningen, werkplekken of voorzieningen toe te voegen aan bestaande gebouwen. • Optoppen: woningen vergroten of woningen bovenop bestaande gebouwen maken. (Heel) soms bijbouwen of sloop/nieuwbouw, maar alleen als de buurt hier (veel) beter van wordt.	 De meeste mensen die de enquête hebben ingevuld vinden dit idee goed. Een opmerking is sloop slechte huurwoningen voor een mix aan sociale huur, middenhuur en koop
Aandachtspunten en ideeën voor 'ruimte voor groei'	
Parkeergarage tussen de flats aan de Faust/Rubicon weghalen en met de buurt een nieuwe bestemming geven.	

Ruimte voor groei: wonen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Type woningen Welk type woningen moet vooral in deze buurt gebouwd worden?	

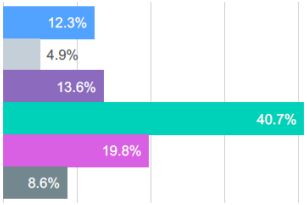
	- Een bedrijfsverzamelgebouw voor start-ups met woningen voor studenten en starters - Meer sociale huurwoningen - Geen woningen erbij
Gemengde buurt We willen van Overvecht een meer gemengde wijk maken, met meer verschillende woningen. Hoe kunnen we het beste een gemengde buurt maken van deze buurt?	 - Eengezinswoningen met tuin, zoals Antoniuskwartier - Koopwoningen - Het is al divers - Bij het station meer hoogbouw - Er is geen behoefte aan dure huurders, maar wel aan kopers die een band krijgen met de buurt

Aandachtspunten en ideeën voor wonen
Woningen op de Arnodreef zijn momenteel bouwkundig erg slecht
Veel ouderen wonen nu in een grote woning
Sociale woningen moderniseren
Ownership bij woongroepen. Het is heel duurzaam als je je eigen keuzes mag maken. Dus vastleggen in het bestemmingsplan (ook al verliest de gemeente dan grondwaarde)
Mensen maken zich zorgen over dat de geclusterde nieuwbouw niet voor meer kwaliteit voor huidige bewoners zal zorgen
Huizen niet slopen
Woonwagenkamp verplaatsen is een zeer slecht idee

Ruimte voor groei: werken/economie

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Aandachtspunten en ideeën voor werken/economie	
-	

Ruimte voor groei: voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Het centrum van de buurt aan de Taagdreef (Impulzz) wordt versterkt.	 De meeste invullers van de enquête vinden dit een goed idee. Wel wordt genoemd dat er geen hoogbouw mag komen vanwege schaduwwerking.

Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen
Meer hoogwaardige horeca
Koffietentjes voor een breder publiek zorgen voor meer buurtgevoel
Voorzieningen die het aantrekkelijk maken voor bewoners elders uit de stad om hier te komen
Graag de voetbalkooi aan de Van Brammendreef weg maken (geeft overlast en last van verlichting in de avond)
Een mooi sport/ fitness gedeelte in het park hoogte Nabuccudreef Winterboeidreef zou de wijk verenigen en sportende/ vitale mensen bij elkaar brengen
oude Opel garage bij SC Overvecht daar mag ook wel eens wat mee gebeuren (slopen)
de samenhang vergroten, meer gemeenschapszin door kleine buurtprojecten te organiseren.
Meer sportvoorzieningen voor ‘grote’ kinderen

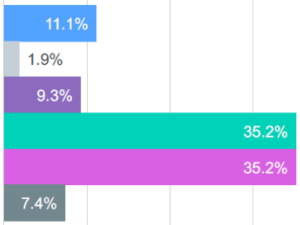
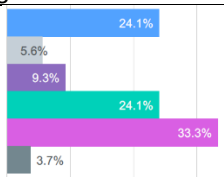
Algemeen/overig

Overige aandachtspunten en ideeën
Mensen maken zich zorgen om de bereikbaarheid van het complex Arabelladreef en het woonwagenkamp.
Grofvuil sneller ophalen
Stimuleer afval opruimen. Ook met blikjes ophaalplekken voor zwervers
Behoud van kleine detailhandel
Beter beheer en onderhoud, sociale veiligheid en verkeersveiligheid

Donaudreef, Wolgadreef e.o.

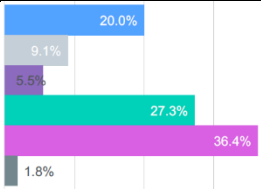
Aantal invullers online enquête: 57
Aantal aanwezigen bijeenkomst 2 november 2023: +/- 35

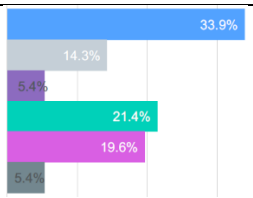
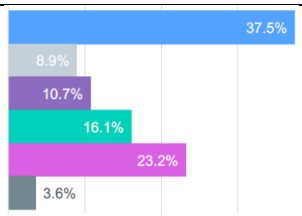
Groen en klimaat

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Groen is altijd om de hoek en is veilig, aantrekkelijk en goed voor klimaat en dier. We verbeteren wandel- en fietsroutes vanuit de buurten naar de parken.	 Het grootste gedeelte van de enquête deelnemers vinden dit een goed idee. Groen zorgt voor verkoeling en een groene kwaliteit wordt als belangrijk gezien.
 Er komt een robuuste groene verbinding tussen Park de Watertoren en het Noorderpark en langs de Noordelijke Randweg (NRU). Er rijdt geen autoverkeer meer op het stuk van de Berezinadreef en Wolgadreef dat deze zone doorkruist.	 De mening is hierover verdeeld. Groenvoorzieningen worden over het algemeen gewaardeerd, echter wordt het weghalen van rijdend autoverkeer over het algemeen niet als positief beschreven.

Aandachtspunten en ideeën voor groen
Knippen Donaudreef om robuuste doorgaande groenstructuur te versterken.
ook voor dieren meer verbindingen maken tussen groenstroken en langs barrières als spoorlijnen
Graag meer opties voor eigen zonne-energie opwekken, zonnepanelen en groene wanden/ verticale tuinen, groene daken en mogelijkheid tot zonwering.
Groener en duurzamer bouwen
Groen en water tussen nieuwbouw

Gemotoriseerd verkeer

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Buurtstraten worden groener en verkeersveiliger. Autoverkeer rijdt 30 of 15 kilometer per uur. Sommige straten worden ingericht als fiets- en voetgangerstraat, waarbij auto's	 Het grootste deel van de enquête invullers vinden dit een goed idee; het zorgt voor verkoeling, waterberging en de lucht wordt schoner.

en/of openbaar vervoer te gast is. Door de buurt rijdt frequent buurtgericht openbaar vervoer.	
Met de auto kun je de buurt alleen via de Donaudreef en de Wolgadreef in- en uitrijden.	 Dit is een erg verdeeld idee. Enerzijds vinden mensen het een goed idee omdat dit veiligere situaties oplevert op straat. Anderzijds worden er zorgen geuit over de onveiligheid van de straten, de bereikbaarheid van de winkels en toenemende drukte op de Donaudreef.
Bij nieuwe ontwikkelingen komen parkeerhubs: centrale plek(ken) in de buurt waar auto's geparkeerd worden. Hierdoor is er meer ruimte voor groen en ontmoeten op straat, maar moet je verder lopen naar de auto.	 Een groot deel van de invullers van de enquete zijn het niet eens met dit idee. Zij maken zich zorgen over de parkeerkosten die hiermee gepaard gaan. Ook vinden sommigen het lastiger om met zware boodschappen thuis te komen en voor bewoners die de auto voor werk nodig hebben zien dit ook als niet prettig.
Aandachtspunten en ideeën voor gemotoriseerd verkeer	
Inwoners in Overvecht hebben hun auto nodig voor werk	
Indien een (hoofd) weg geblokkeerd is vanwege een ongeluk, verhuiswagen of vuilniswagen dient er een andere route beschikbaar te zijn	
Er is juist meer behoefte aan parkeerplaatsen	

Openbaar vervoer

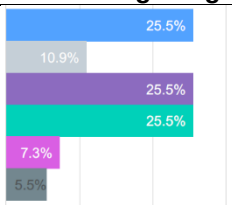
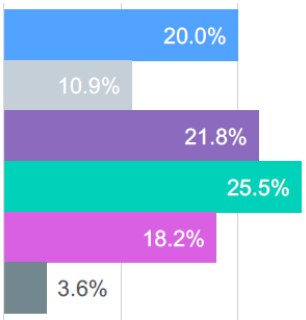
50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
HOV lijn en buurtgericht OV	Er wordt genoemd dat er liever geen HOV door het groen gaat rijden en voor de meeste mensen is het overstappen niet voordelig
Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer	
Een bussluis op de Donaudreef om zo de afsnijroute van mensen naar de rondweg via de Donaudreef te blokkeren	
de grootte van de wijk wijst op 3 hoofdbusroutes en niet 1	

Langzaam verkeer (fietser en voetganger)

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Extra fiets- en voetgangerverbindingen richting Tuinwijk	Enerzijds zorgt dit voor een betere bereikbaarheid, anderzijds wordt genoemd dat Tuindorp niet gebouwd is voor doorgaand (fiets) verkeer
Aandachtspunten en ideeën voor langzaam verkeer	
Gratis bewaakte fietsenstallingen	

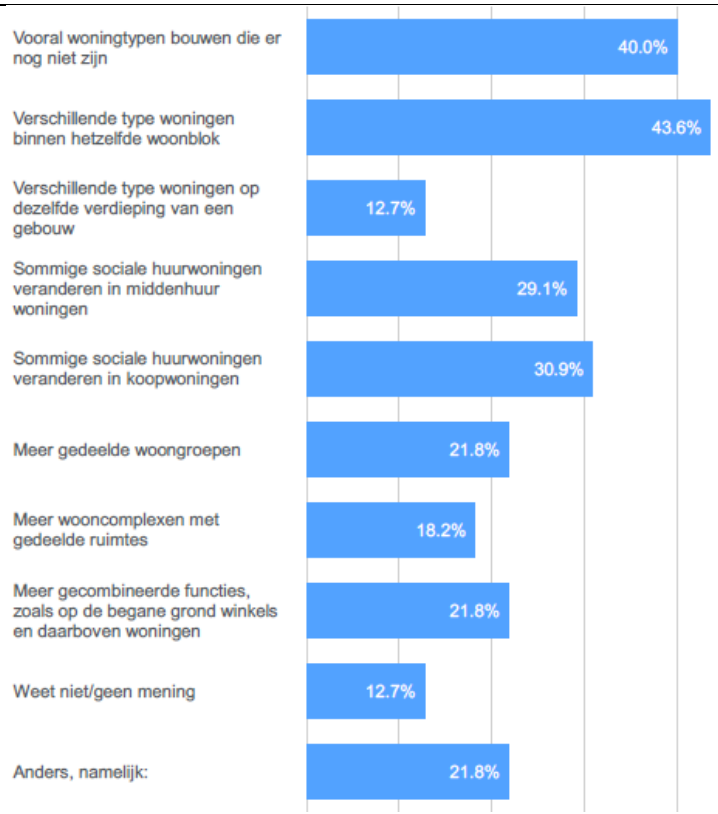
Donaudreef en Wolgadreef zijn nu gevaarlijk. Fietsen gaat daar nu niet goed. Het is nog onduidelijk voor bewoner hoe dit verbeterd wordt

Ruimte voor groei

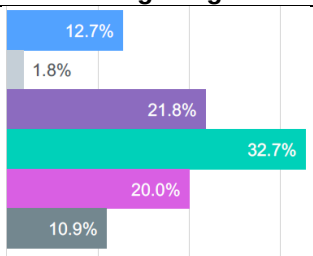
50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Hoogstedelijk gebied: dicht bebouwd met een mix van diverse soorten woningen, werkplekken en voorzieningen. We bouwen daarbij vooral op onbebouwde plekken, aan- of op bestaande bebouwing en op strategische plekken door bebouwing te slopen en in hoge(re) dichtheid terug bouwen.	 De mening over dit idee is verdeeld. Sommigen vinden dat er niet meer bij gebouwd moet worden.
 *Op de begane grond van de flats komen woningen en/of voorzieningen.*  *Bovenste verdieping op flat geplaatst.* In de Overvechtse buurten behouden we wat sterk is en vernieuwen we wat nodig is. Dit doen we door: • Woningen, werkplekken of voorzieningen toe te voegen aan bestaande gebouwen. • Optoppen: woningen vergroten of woningen bovenop bestaande gebouwen maken. (Heel) soms bijbouwen of sloop/nieuwbouw, maar alleen als de buurt hier (veel) beter van wordt.	 Ook bij dit idee zijn de meningen verdeeld. Sloop-nieuwbouw wordt door sommigen als rigoureus gezien omdat mensen daar fijn wonen. Anderzijds wordt genoemd dat de oude hoogbouw vervangen mag worden door vriendelijke laagbouw.
Aandachtspunten en ideeën voor 'ruimte voor groei'	
Kleurrijke stenen voor een kleurrijke wijk	

Ruimte voor groei: wonen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
Type woningen Welk type woningen moet vooral in deze buurt gebouwd worden?	 Anders, namelijk: sociale huur tot 2 personen, villa's, kleinschalige woonvorm voor ouderen met een buurtfunctie en eengezinswoningen.

Gemengde buurten We willen van Overvecht een meer gemengde wijk maken, met meer verschillende woningen. Hoe kunnen we het beste een gemengde buurt maken van deze buurt?	 Anders, namelijk: (dure) koopwoningen, slechte woningen vervangen door nieuwe woningen, vrijstaande woningen met tuinen, geen hoogbouw, geen clusters in dezelfde flat/apartementen met mensen met dezelfde etniciteit en sociale huur veranderen naar middenhuur wanneer mensen er langer willen wonen.
Aandachtspunten en ideeën voor wonen	

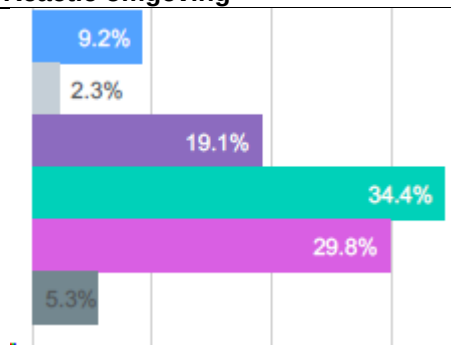
Ruimte voor groei: voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Het centrum rondom de Kassandradreef en Burezina worden versterkt. Hier is ruimte voor nieuwe (welzijns)voorzieningen en functies en voor het toevoegen van speciale woonvormen zoals woningcoöporaties.	 Over het algemeen vinden de invullers van de enquête dit een goed idee.
Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen	
Geen overlast van de voorzieningen, om 21.00 uur graag stilte in de buurt	
Parkeren en voorzieningen bij Overkapel	
Waarom ontbreekt het winkelcentrum Overkapel in de tekst? Hebben we hier geen ambities?	
Ecologische tuinen	
Nieuwe plek voor pingpongclub	

Stationsgebied

Aantal invullers online enquête: 133
Aantal aanwezigen bijeenkomst 2 november 2023: +/- 35

Groen en klimaat

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
Met het spoorpark is het groen in de buurt	 Het grootste deel van de enquete invullers is het eens met dit idee. Het motiveert sporten en bewegen. Verdere opmerkingen hierbij zijn: - Het spporpark mag groener, zolang het maar open en overzichtelijk blijft - Het is al groen

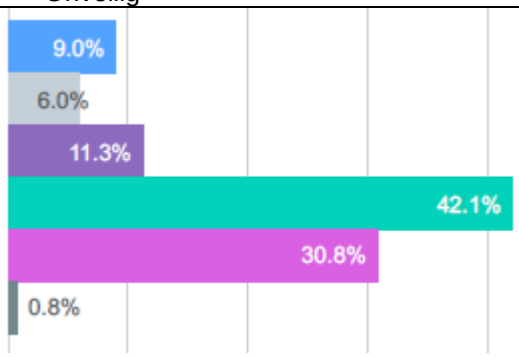
Aandachtspunten en ideeën voor groen
Spoorzone ontwikkelen als groene long in de stad
Groen ook voor zoogdieren met elkaar verbinden en niet alleen vogels
Meer heggetjes voor mussen
Eisen aan tuinen, minder betegelen en beter verzorgen
Het groen nu is niet aantrekkelijk; rommelig en eenzijdig

Gemotoriseerd verkeer

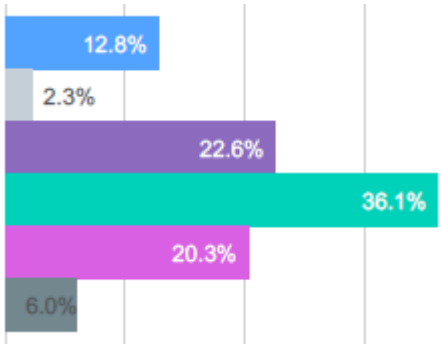
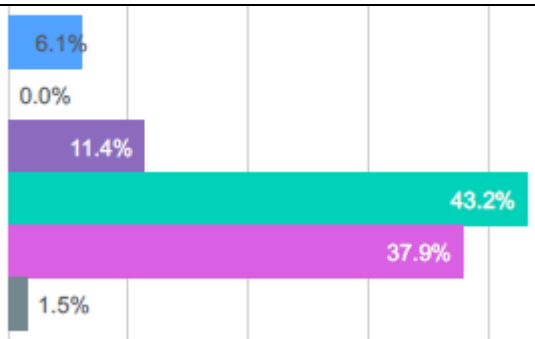
Aandachtspunten en ideeën voor gemotoriseerd verkeer
Het staat nu al geregeld helemaal vast met gevaarlijke situaties met in en uitparkeren bij de winkels
De wijk wordt minder aantrekkelijk als de auto wordt verdreven
Denk aan parkeerplekken bij moskee
Parkeervoorzieningen verbeteren
P+R parkeergarage

Openbaar vervoer

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
HOV-lijn	Opmerkingen over de HOV-lijn zijn: - Spoor is nu een grote barrière - Het verbindt Overvecht met de rest van de stad - Geen HOV door het groen - Veel te grootschalig - 1 hoofd-OV-route is te weinig voor een supergrote wijk als Overvecht. Meer directe bussen nodig

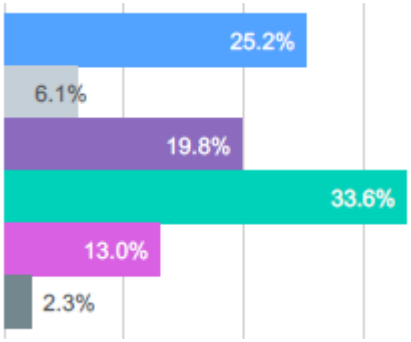
	- Er zijn al voldoende busverbindingen - Onveilig
 In het stationsgebied komt een halte voor de snelle openbaar vervoer verbinding. Hierdoor is een snelle overstap tussen trein en bus mogelijk.	 Het grootste gedeelte van de invullers van de enquête zijn het eens tot zeer eens met dit idee. Opmerkingen hierover zijn: - Snelle overstap is nu al mogelijk - Nu is de doorstroom van het autoverkeer soms beperkt door hoeveelheid busvervoer rondom station
Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer	
Het autoverkeer en de openbaarvervoerverbindingen moeten elkaar niet in de weg staan	
OV betaalbaar maken	

Langzaam verkeer (fietser en voetganger)

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 De Moezeldreef wordt dé entree naar Overvecht dankzij ruime fiets-, wandel- en openbaar vervoer verbindingen. Door de aangrenzende winkels, horeca en woningen is het een levendig gebied.	 Het grootste gedeelte van de enquete invullers is het eens met dit idee. Opmerkingen hierover zijn: - Maak de entree mooier en aantrekkelijker. - Spreid levendigheid door de hele wijk
 Een doorgaand fietspad langs het spoor verbindt de stad met Fort Blauwkapel en het Noorderpark.	 Het grootste deel van de enquete invullers is het eens tot zeer eens met dit idee. Opmerkingen hierover zijn: - Zonde om hierin te investeren; geen prioriteit

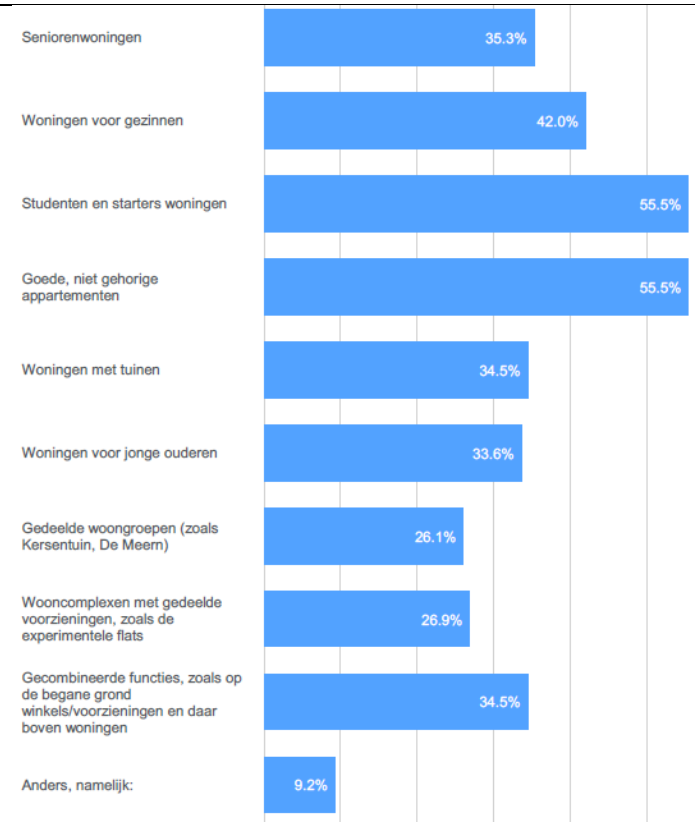
	- Er ligt al een fietspad - Niet ten koste van ruimte en groen
Fiets- voetgangerstunnel richting Tuindorp	Opmerkingen hierover zijn: - Voor Tuindorpers biedt Overvecht groen, speeltuinen, Overkappel, moestuinen etc. - Overvechters kunnen veiliger naar het centrum en de Gaard - Dit is echt een snelle, simplele manier om de sociale cohesie tussen de wijken te vergroten
Aandachtspunten en ideeën voor langzaam verkeer	
Maak het veilig	

Ruimte voor groei

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Hoogstedelijk gebied: dicht bebouwd met een mix van diverse soorten woningen, werkplekken en voorzieningen. We bouwen daarbij vooral op onbebouwde plekken, aan- of op bestaande bebouwing en op strategische plekken door bebouwing te slopen en in hoge(re) dichtheid terug bouwen.	 De meningen over dit idee zijn erg verdeeld. Ook zijn veel invullers van de enquête hierover neutraal. Opmerkingen over het idee zijn: - Taagdreef en Arnodreef bebouwing ja, maar niet hoger boven de winkels - Oude bebouwing vervangen of upgraden is prima. Maar binnen de wijk moet de rest van de ruimte gekoesterd worden en het groep i.p.v. bebouwing geïntensiveerd worden - Verlies van uitzicht - Sloop van bestaande woningen (zorgen hierover) - Verlies aan privacy (ook in Tuindorp)
Aandachtspunten en ideeën voor 'ruimte voor groei'	
Meer vergroening in nieuwbouw (groene wanden, hoge en veel bomen, waterberging)	
Niet bouwen in het groen	

Ruimte voor groei: wonen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**

Type woningen Welk type woningen moet vooral in deze buurt gebouwd worden?	 Andere woningen: - Sociale huurwoningen - Geen nieuwe betonnen gebouwen - Klimaatbestendige woningen - Niet nog meer hoogbouw - Woningen voor middenklasse - Koopwoningen
Gemengde buurt We willen van Overvecht een meer gemengde wijk maken, met meer verschillende woningen. Hoe kunnen we het beste een gemengde buurt maken van deze buurt?	

	 Andere ideeën: - Sloop en nieuwbouw - Huizen in het duurdere segment - Zorg voor doorstroming
Aandachtspunten en ideeën voor wonen	
Zolang de nieuwe woningen geen impact hebben op zonlicht in de tuin van de bestaande woningen en zonnepanelen	
Geen sloop van koopwoningen	

Ruimte voor groei: voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
	Opmerkingen over de voorzieningen: - Er staan al veel winkels leeg, dus niet nog meer winkels - Behoud de glijbaan bij het station - Niet te veel voorzieningen in het natuurgebied. We hebben Maarseveense plassen al en gepaste hoeveelheid voorzieningen. Dingen als Pancake in the park en een golfbaan is niet iets dat hoort bij de grootste behoeftes van de huidige bewoners - De verrommeling van het winkelaanbod stoort me enorm daar. Alle winkels verkopen min of meer hetzelfde. De panden zijn lelijk en oud en rommelige uitstraling is vervelend
Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen	
Station Overvecht beter met het grote winkelcentrum verbinden	
Een volwaardige supermarkt bij het winkelcentrumpje bij het station is nodig	
Maak dat amfitheater iets dat breder gebruikt wordt voor kunst	

Liefst een Albert Hein erbij
Het op de stoep uitstallen van koopwaar behalve groente en fruit echt verbieden
Let bij het aanbod van winkels er wel een beetje op dat het niet allemaal dezelfde winkeltjes worden. Belwinkels en telefoonverkopers hebben we al genoeg
Het winkelcentrum bij het station kan een mooie plek worden, dat is nu mistroostig
Muziek, kunst en cultuur ontmoetingsplekken en oefenruimte

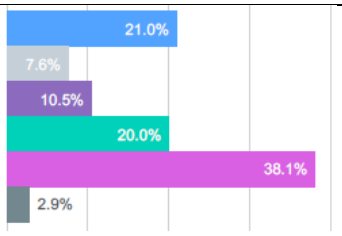
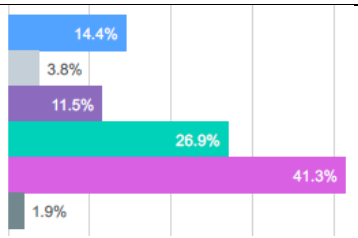
Algemeen/overig

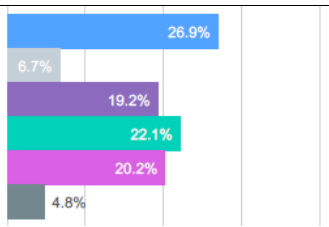
Overige aandachtspunten en ideeën
Verminder criminaliteit
Verbeteren sociale veiligheid (onder andere overlast van jongeren)
Afval handhaving

Park de Gagel

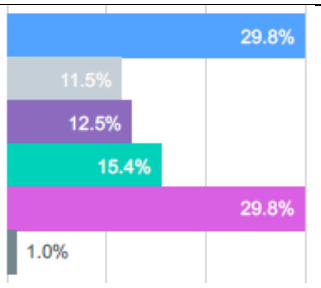
Aantal invullers online enquête: 107
Aantal aanwezigen bijeenkomst 6 november 2023: +/- 60

Groen en klimaat

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 We verbeteren de groenzone van Park de Gagel naar de Klopvaart. Het groen is nu versnipperd door bebouwing.	Bewoners maken zich zorgen over de mogelijkheid dat de bebouwing weggaat voor groen.
 Er komt een robuuste groene verbinding tussen Vechtzoompark en Park de Gagel, zonder kruisend autoverkeer.	 De meeste invullers van de enquête zijn het eens met dit idee. Wel maken mensen zich zorgen over het weren van autoverkeer.
We zorgen voor een robuuste groene verbinding tussen Park de Gagel en het Noorderpark.	 De meeste invullers van de enquête zijn het eens met dit idee. Echter wordt wel genoemd dat het groen ook voor dieren bescherming moet bieden

 De (nieuwe) bebouwing staat met de voorkant aan het park, waardoor de sociale veiligheid en toegangen verbeterd worden.	 De meningen van de invullers van de enquête zijn hierover verdeeld. Argumenten hiertegen zijn namelijk dat het wonen geen groen moet opofferen en het Gagelpark er ook voor de rust is.
Aandachtspunten en ideeën voor groen	
Er zou wat meer water in het park mogen	
Hondenommetjes, zorgen voor sociale cohesie en veiligheid	
Tussen Vechtzoompark en Park de Gagel een looptunnel maken, laat het autoverkeer en parken met rust in de wijk	
Verbeteren van de huisvesting die er nu is	
Middenberm van de Carnegiedreef is nu alleen kijk groen, hier is een kans	
Binnentuinen behouden tussen de hoogbouw; dit zijn de tuinen en ontmoetingsplekken van de mensen	
Extra paden in het park moeten niet het park voor dieren versplinteren	

Gemotoriseerd verkeer

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 De Carnegiedreef wordt een autovrije, groene stadsboulevard, waar fietsers en voetgangers ruimte krijgen en een nieuwe, snelle openbaar vervoerverbinding wordt aangelegd.	 De mening van de enquete invullers is sterk verdeeld. Nadelen die genoemd worden zijn; de NRU staat nu al vast, het is te ver omrijden, er gaat sluipverkeer richting het bedrijventerrein, de Carnegiedreef is een belangrijke ader voor het winkelcentrum, onvriendelijk voor oudere mensen en als er een ongeluk gebeurd staat alles vast.
Aandachtspunten en ideeën voor gemotoriseerd verkeer	
Sommige wegen met paaltjes voorzien die alleen gebruikt worden door bewoners, hierdoor wordt er niet meer gedeald. De ruimte blijft voor bewoners en niet voor hangjongeren	
Geen betaald parkeren	
Behoud van huidig aantal parkeerplekken	

Openbaar vervoer

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving

Over de Carnegiedreef rijdt Hoogwaardig Openbaar Vervoer	
Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer	
Een grote buslijn is te weinig voor een wijk zo groot als Overvecht	
HOV niet door een woonwijk laten lopen	
Te veel overstappen (belastend voor ouders met kinderwagens of ouderen)	
Geen garantie dat buurtbussen rijden	
Afstand HOV tot andere plek is te ver voor ouderen om te wandelen	

Langzaam verkeer (fietser en voetganger)

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Aandachtspunten en ideeën voor langzaam verkeer	
Fietspaden en parken beter verlichten	
Ook wordt genoemd dat er geen fietspad door Park de Gagel wordt gewenst. Dit geeft overlast van e-bikes en scooters en het zou gevaarlijk zijn voor spelende kinderen.	

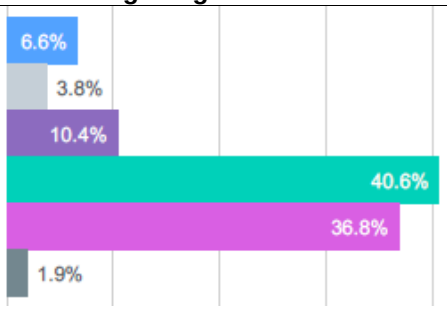
Ruimte voor groei

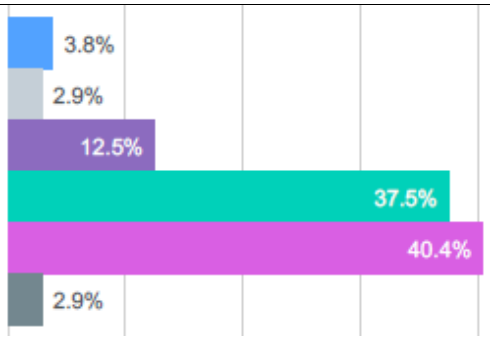
50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Aandachtspunten en ideeën voor 'ruimte voor groei'	
Niet meer sociale woningbouw	
Koopwoningen niet van het gas af zonder subsidie	
Verbetering van de huisvesting die er reeds is	

Ruimte voor groei: werken/economie

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Aandachtspunten en ideeën voor werken/economie	
Als er mensen uit andere steden komen werken in Overvecht is dat extra verkeer	

Ruimte voor groei: voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
In Park de Gagel verbeteren we bestaande plekken voor ontmoeten, spelen en sporten.	 Het grootste gedeelte van de online enquête invullers zijn het eens met dit idee. Een voorbeeld hiervoor is een plek voor de jongeren tussen de 12 en 30 jaar waar zij elkaar kunnen ontmoeten zonder overlast voor de mensen die er wonen.

Gagelsteede is het hart van het park. Deze plek wordt verbeterd als ontmoetingsplek.	 De meeste online enquête invullers zijn het eens met dit idee.

Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen
Hondenuitlaatplekken toevoegen
Horeca met terrassen bij Park de Gagel, eventueel bij Gagelstede die dan niet de hekken om 17 uur sluiten
Meer ruimte voor initiatieven zoals de voedseltuin
Behoud en verbeter spetterbadjes, die worden bij de warme dagen zeer goed gebruikt
Verkoeling voor volwassenen in het park

Algemeen/overig

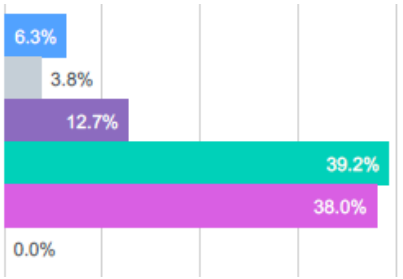
Overige aandachtspunten en ideeën
Meer toezichthouders op straat
Rondom de ondergrondse containers staat veel vuilnis. Dit zorgt voor ongedierte en onveilige situaties op de stoep en weg
Parkwachters voor toezicht en handhaving
Bangkokdreef is momenteel erg donker
Oversteek Tigrisdreef-Rio Brancodreef moet beter

Park de Watertoren

Aantal invullers online enquête: 80

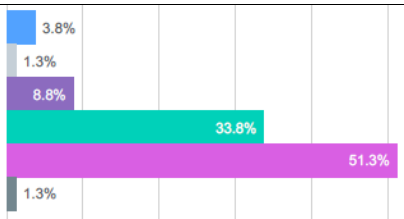
Aantal aanwezigen bijeenkomst 2 november 2023: +/- 35

Groen en klimaat

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Er komen robuuste groene zones tussen Vechtzoompark, Park de Watertoren en het Noorderpark met ruimte voor voetgangers en fietsers.	 De meeste invullers van de enquete zijn het eens met dit idee. Argumenten voor de groene zones zijn minder auto's, meer wandelpaden en fijn om meer verbonden te zijn met groen in de wijk.



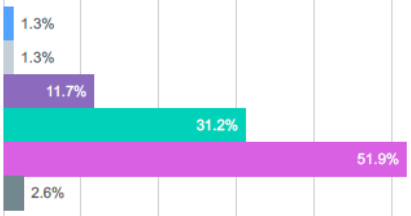
Het water binnen Overvecht wordt met elkaar verbonden. Dit is goed voor recreatie, verschillende soorten planten en dieren en er kan extra water worden opgevangen als het veel regent.



De meeste invullers van de enquête zijn het eens met het idee. Een argument tegen het idee is dat een waterverbinding veel ruimte in beslag neemt en het vorm een barrière met de rest van het park aan de kant van de Theemsdreef. Ook moet er iets gedaan worden aan de ratten als er meer water bijkomt.



Ecologische oevers en meer verschillende plantensoorten versterken de biodiversiteit.



De meeste invullers van de enquête zijn het eens met het idee.

Aandachtspunten en ideeën voor groen

Verbind de groene delen ook voor dieren

Wateroverlast in park de Watertoren is enorm, naast de geplande wateropvang boven de bodem van de ijsbaan is er geen stukje droog gras te vinden, alles staat onder water

Water verbinden is een goed idee, maar het is de vraag of dit langs de watertoren moet gaan. Als er wordt gecompartimenteerd voor autoverkeer, kun je dan niet beter een verbinding maken bij de Moldaudreef (nabij de Moezeldreef). En als je een betere waterverbinding hebt bij de Moezeldreef (bij de Korfoedreef), dan heb je mooie waterverbinding naar centrum Overvecht.

Trek groen door in gebouwen, industrie en parkeerplaatsen

Er liggen daklozen onder de bomen

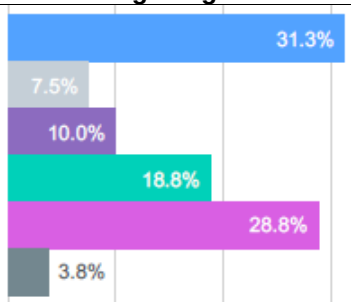
Gemotoriseerd verkeer

50-70% versie omgevingvisie



Er rijden geen auto's door Park de Watertoren. De Marne- en Moezeldreef zijn niet langer een autoverbinding naar winkelcentrum Overvecht. De nieuwe openbaar vervoerverbinding loopt langs de rand van het park.

Reactie omgeving



De meningen over dit idee zijn verdeeld onder de enquête invullers. Argumenten tegen het idee zijn dat het winkelcentrum goed bereikbaar moet zijn met zowel de auto, bus als lopend en dat bewoners normaal door de wijk moeten kunnen rijden zonder om te rijden.

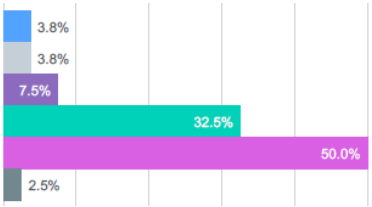
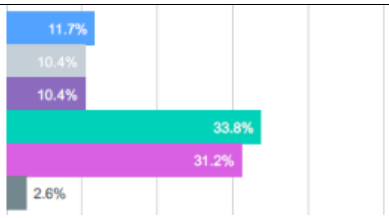
Aandachtspunten en ideeën voor gemotoriseerd verkeer

Meer parkeerplaatsen voor de deur

Openbaar vervoer

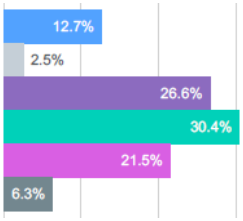
Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer
Een grote buslijn is te mager voor deze grote wijk
Nog vaker overstappen is geen oplossing voor het nu al omrijden
Onnodig mensen op kosten jagen door ze te dwingen met het openbaar vervoer te moeten gaan
Leg geen tram/busbaan aan door ons park. Laat verkeer en bus/tram gewoon over bestaande brede wegen rijden ipv ze door het groen aan te leggen
In dit voorstel moeten veel mensen hun huis uit. Dit is een buslijn langs de balkons van ruim 100 voordeuren.
Geen HOV door la Bohemedreef; nu nog rustig straatje

Langzaam verkeer (fietser en voetganger)

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Er komen nieuwe verbindingen over de Noordelijke Randweg (NRU) voor fietsers en voetgangers.	 Het meerendeel van de invullers van de enquete zijn het eens met dit idee. Wel moet erop gelet worden dat deze situatie de dieren niet verstoord.
Fietsers, scootmobielgebruikers, rolschaatsers en skateboarders gebruiken de verharde paden. Voetgangers lopen over zand- of schelpenpaden.	 Het merendeel van de invullers van de enquete zijn het met dit idee eens. Wel worden zorgen geuit over het niet wenselijk bereiden van het schelpenpad voor rolstoelgebruikers en dat mensen niet graag op een schelpenpad lopen als deze smal is. Hierdoor kunnen mensen op het fietspad gaan lopen. Daarentegen worden ook zorgen geuit over het asfalteren van het fietspad wat er voor zorgt dat elektrische fietsen hier met hoge snelheid op fietsen.
Aandachtspunten en ideeën voor langzaam verkeer	
Het schelpenpad en het 'wilde' bijhorende deel van het park zou uitgebreid kunnen worden naar het naastliggende braakliggende veldje, als de voetbaldoelen anders georiënteerd zouden worden, waardoor dat parkdeel beter benut kan worden.	

Ruimte voor groei

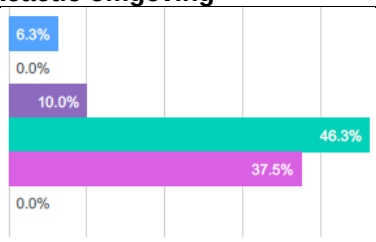
50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**

 De (nieuwe) bebouwing staat met de voorkant aan het park, waardoor de sociale veiligheid en toegangen verbeterd worden.	 Het meerdere deel van de invullers van de online enquête zijn het eens met dit idee. Een aandachtspunt bij het park is de kwaliteit van de randen (oriëntatie, bebouwing, uitstraling en doorlaatbaarheid). Het wordt als fijn ervaren dat er niet zoveel gebouwen rondom het park zijn. Daardoor is de zichtlijn intact en voelt het als een wandeling in de natuur zonder al te veel afleiding van de stad.

Ruimte voor groei: wonen

Aandachtspunten en ideeën voor wonen
Natuur inclusieve gebouwen
Waardevermindering koopwoningen
Herstel van de zichtlijn over het water in het park (water parallel aan de Neckardeef). Weg halen bebouwing (woonwagens) in het park.

Ruimte voor groei: voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 In Park de Watertoren verbeteren we plekken voor ontmoeten, spelen en sporten. Er is ruimte voor tijdelijke activiteiten en voorzieningen die vanuit de wijk kunnen groeien (bijvoorbeeld een kiosk in de zomermaanden).	 De meeste invullers van de enquête zijn het eens met dit idee. Sportplekken worden als ‘top’ beschreven zolang het maar wel leuk speels blijft. Wel zijn zorgen geuit over de velen elektrische stept en skates op bestaande sportplekken.

Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen
Wat gebeurt er met de watertoren? Het zou leuk zijn als die eigenaar er iets mee zou doen. Toch een leuk gebouw in de wijk. Snap ook dat dit niet echt aan de gemeente is als dit privébezit is.
Bestaande sportveldjes (Cruiff court) lijkt nu meer op een saaie grasmat
Maak permanente horeca
Maak de speeltuin de watertoren aantrekkelijker voor de rest van de stad
Een unieke fontein in de vorm van een watertoren

Algemeen/overig

Overige aandachtspunten en ideeën
Meer veiligheid/bewaking in de buurt
Lawaaimakende bestuurders van voertuigen
Afval naast de container

Met buurtbewoners praten! Zorgen dat ze goed geïnformeerd worden door diverse groepen op diverse wijzen te benaderen! Waar blijven de dag-bijeenkomsten, evt. met tolken? Waar zijn de maquettes? Is er al info via buurthuis, kinderopvang, huisartsencentra, scholen, kerk en moskee verspreid om mee bewoners te betrekken?

Kleinschalige horeca in de plinten van de garageboxen

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2024, NUMMER 114

Datum	29 augustus 2024
Van	College B&W
Behandeld door	Irmo Kaal
Doorkiesnummer	14030
E-mailadres	irmo.kaal@utrecht.nl
Kenmerk	12549165
Beleidsveld	Ruimtelijke projecten: Overvecht

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2024 nummer 114 van Gert Dijkstra (EénUtrecht), Yvonne Hessel (Utrecht Solidair), Mirac Urac (DENK) en David Bosch (UtrechtNu!) van 5 juni 2024 over ‘Omgevingsvisie Overvecht; Mag Overvecht nog wel Overvecht blijven?’. De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1

1. BLOEMKOOLWIJK
   In de voorliggende Omgevingsvisie wordt Overvecht een ‘bloemkoolwijk’ waar je met de auto langs één route een buurt in en uit kunt rijden, waardoor het doorgaande autoverkeer in de gehele wijk fors wordt beperkt. Deze oplossing is aangedragen door de gemeente.
   a. Is het inderdaad zo dat deze oplossing van de ‘bloemkoolwijk’ niet het resultaat is van het participatieproces (in fase 1 en 2) en er in principe geen autoverbindingen meer zijn *tussen* de buurten?
   b. Zo nee, op welke manier is dit in het proces naar voren gekomen en hoe is het draagvlak aangetoond?
   c. Zo ja, Klopt het dat deze oplossing inderdaad is afgewezen door een grote meerderheid van de bewoners (in fase 3)?
   d. Waarom wordt dan toch aan deze oplossing vastgehouden en is er niet geprobeerd om tot een tussenoplossing te komen met wel beter draagvlak in de wijk, waarin je wel van buurt naar buurt kunt met de auto maar waarbij het wegprofiel zodanig wordt aangepast dat het geen doorgaand verkeer aantrekt, de snelheid geremd wordt en de aanblik wordt verbeterd?
   e. Is de oplossing van de ‘bloemkoolwijk’ wel verkeerstechnisch haalbaar gelet op het feit dat je hier altijd een goed functionerende rondweg voor nodig hebt (zoals in Houten) en dat bij Overvecht absoluut niet het geval is met een ‘vastlopende’ Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) het tot stadsboulevard (2x1 rijstrook) ombouwen van de Einsteindreef en de Franciscusdreef (Zuiddeel)?
   f. Zo ja, kan dat overtuigend worden toegelicht met cijfers en kaarten?

g. In hoeverre verhoudt de onderbouwing voor de keuze van een bloemkoolwijk bestaande uit het veiliger en groener maken van de buurten met de PlanMER waarin staat dat ook zonder deze verregaande ingreep de buurten minstens in dezelfde mate groener en veiliger gemaakt kunnen worden?

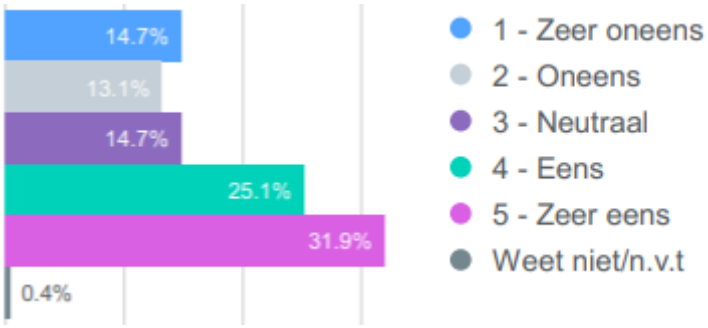
Antwoord 1

A - De vergelijking met een "bloemkoolwijk" wordt onterecht gemaakt. De bloemkoolwijk is de stedenbouwkundige stroming ná de naoorlogse wijken zoals Overvecht. Bloemkoolwijken hebben beduidend andere kenmerken met woonerven. Voor Overvecht geldt dat de wijk destijds juist sterk rond de auto is ontwikkeld. We ervaren nu de nadelen daarvan, bijvoorbeeld op het vlak van verkeersveiligheid.

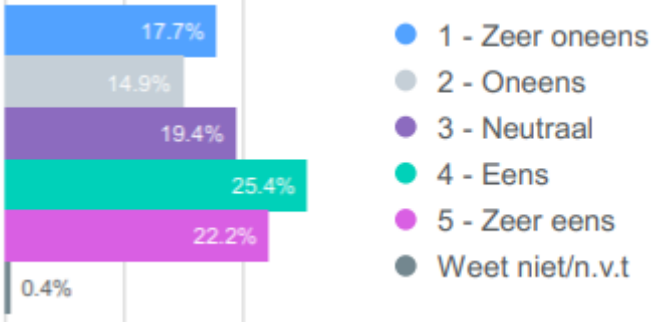
Uit het participatieproces (in fase 1 en 2) is verkeersveiligheid als nummer 1 verbeterpunt naar voren gekomen. Er wordt in Overvecht vaak hard gereden en het oversteken van veel brede dreven wordt als onprettig ervaren. Om de verkeersveiligheid (=doel) te verbeteren hebben we in de uitwerking van de ontwerp Omgevingsvisie onder andere ervoor gekozen om een aantal verbindingen tussen buurten voor autoverkeer te knippen (=middel). Hierdoor rijdt er in de buurten minder (doorgaand) autoverkeer (=beoogd resultaat). De verkeersveiligheid substantieel verbeteren zonder ingrepen in het verkeerssysteem is niet mogelijk.

Dat de vergelijking met een 'bloemkoolwijk' wordt gemaakt, betreft alleen het principe van in- en uitgang van de buurten ten gunste van groen en verblijfskwaliteit in de buurten en de parken. De beoogde ruimtelijke uitvoering ervan is niet te vergelijken met de "bloemkoolwijk".

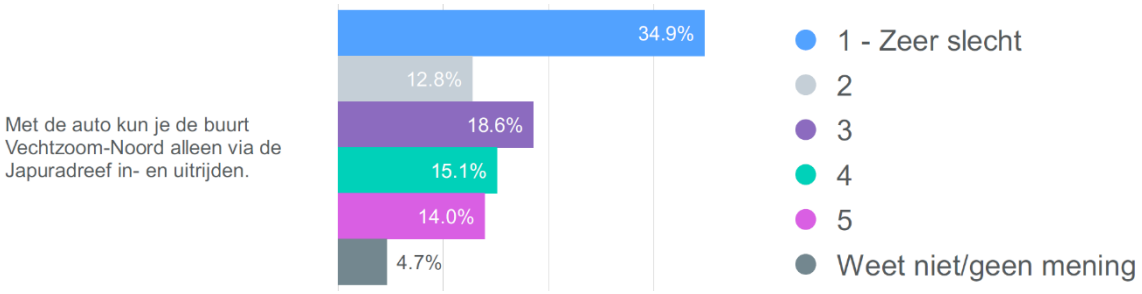
B - Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten op verschillende manieren mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de Omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. We hebben onder andere gepeild wat Overvechters vinden van het versmallen van buurtstraten voor verkeersveiligheid en vergroening. Hiervoor blijk het draagvlak redelijk groot:



Daarnaast hebben we gepeild wat Overvechters vinden van minder doorgaand verkeer in de buurten. De meningen hierover waren verdeeld, waarbij wel meer mensen het eens waren met het voorstel met minder doorgaand verkeer door de buurten



Ook hebben we het afsluiten van doorgaande wegen door knips gepeild. Hiervoor blijkt dat bijna de helft van degene die mee hebben gedaan aan de peiling het afsluiten van doorgaande wegen in Overvecht geen goed idee vinden. Zie pagina 100 tot en met 162 van het Participatieverslag '101 Waarden van Overvecht



Figuur 1 – Voorbeeld van wat geënquêteerden vinden van de voorgestelde 'knips', in dit geval in de buurt 'Vechtzoom-Noord'. Online enquête fase 3 (november 2023).

1. *Zeer slecht, 2. Slecht, 3. Matig/neutraal, 4. Goed en 5. Zeer goed.*

C - Uit de participatie en de ingediende zienswijzen blijkt dat veel Overvechters geen voorstander zijn van de knips voor autoverkeer. Tegelijk zien we ook dat een deel van de Overvechters de voorstellen voor prettige en veilige straten en ideeën over verbeteringen voor voetgangers en fietsers goed tot zeer goed vindt. Hier zit dus een tegenstelling. We hebben in de ontwerp Omgevingsvisie gekozen voor de knips voor autoverkeer. Dit om de buurtstraten veiliger en groener te maken en bereikbaar te houden als er straks meer mensen wonen en werken.

D - Een dergelijke tussenoplossing geeft, zeker met de groei van Overvecht, onvoldoende effect op de hoeveelheid autoverkeer in de buurten en heeft daarmee onvoldoende positief effect op inrichtingsmogelijkheden en verkeersveiligheid. Daarom zijn in de ontwerp Omgevingsvisie de knips voorgesteld die naar verwachting wel effect hebben op de hoeveelheid autoverkeer en daarmee op de verkeersveiligheid. Met minder autoverkeer kunnen straten veiliger en aantrekkelijker worden ingericht. Wij hechten, ook in aansluiting op wat we tijdens de participatie veelvuldig hebben gehoord, veel waarde aan het verbeteren van de verkeersveiligheid in Overvecht. Opgemerkt wordt dat ook uit de inwonersenquête gemeente Utrecht blijkt dat bewoners van Overvecht in vergelijking met andere wijken in Utrecht relatief zeer ontevreden zijn over verkeersveiligheid.

E - Naast de Omgevingsvisie werken we aan plannen voor de toekomstige Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Hierbij wordt rekening gehouden met de voorgestelde maatregelen in Overvecht uit de ontwerp Omgevingsvisie en de voorstellen voor de A27 (Alternatief Ring Utrecht, ARU). Doel is een goed functionerende NRU, die past bij de Omgevingsvisie voor Overvecht. Plannen voor de NRU, de Einsteindreef en Franciscusdreef worden pas op termijn uitgevoerd. Ook de knips voor autoverkeer tussen de buurten staan niet voor de korte termijn in de planning van de ontwerp omgevingsvisie (zie antwoord 1D). Precieze fasering en uitvoering moet uiteraard in samenhang worden bepaald.

F - In deel B, (pagina 168 en verder) wordt ingegaan op de voor- en nadelen van de onderzochte varianten. De knips in alternatief 1 zorgen voor een toename van autoverkeer op de NRU. Maar ook in alternatief 2, zonder de knips tussen de buurten, neemt het autoverkeer op de NRU (in iets mindere mate) toe. Bij deze berekeningen is uitgegaan van meer woningen dan nu opgenomen in de

Omgevingsvisie. Op dit moment wordt in het project NRU verder onderzoek gedaan naar het functioneren van verschillende opties voor de NRU.

G- In de PlanMER (pagina 79) staat dat de netwerkaanpassingen van alternatief 1 (het alternatief uit de MER met knips) leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie. Bij alternatief 2 (met verbindingen tussen de buurten en dus meer doorgaand autoverkeer) is de effectbeoordeling negatief ten opzichte van de referentiesituatie *(huidige situatie en de autonome ontwikkeling)*

Vraag 2

In de voorliggende Omgevingsvisie staan diverse gebieden rood en oranje ingekleurd, waar bewoners rekening moeten houden met sloop van de eigen woning (rood) of een eventuele kans daarop (oranje). Het gaat dan om ca. 40 tot 50% van alle woningen in Overvecht. Kortom, een groot deel van de wijk wordt mogelijk gesloopt, ondanks afspraken in de coalitie dat sloop alleen in uiterste nood aan de orde mag zijn.

a. Wat zijn de redenen voor het college om zo prominent op zo een grote schaal dit slooprisico in beeld te brengen?
b. Is het college zich bewust van het feit dat dit veel bewoners onaangenaam heeft verrast?
c. Is het college met ons van mening dat bij nader inzien het zeer onverstandig en ongewenst is om bewoners uit te nodigen op een inloopavond die daar dan ter plekke moeten ontdekken, na veel zoeken op een kaartje, dat hun woning mogelijk wordt gesloopt?
d. Kan het college uitleggen hoe dit zo heeft kunnen gebeuren?

Antwoord 2

A - De ontwerp Omgevingsvisie suggereert niet dat er 40/50% van de woningen gesloopt gaat worden. We zijn in de ontwerp Omgevingsvisie juist terughoudend met sloop/nieuwbouw (zie o.a. pagina 34 en verder). In de gele gebieden gaat het met name om behoud, verbeteren en verduurzamen van bestaande bebouwing, met mogelijkheden voor kleine toevoegingen. Bij de oranje gebieden gaat het voornamelijk om transformatie van bestaande bebouwing door renoveren, optoppen, aanbouwen, bijbouwen. Bij rode gebieden gaat het voornamelijk om het verdichten van plekken door meer bebouwing toe te voegen op bijvoorbeeld parkeerterreinen en hoven.
Bij de oranje en de rode gebieden geven we wel aan dat mogelijk sloop-nieuwbouw kan worden overwogen, mits dit bijdraagt aan bredere doelen voor buurtverbetering, zoals woningmix, leefbaarheid, voorzieningen en de openbare ruimte (oranje) of mits dit kansen biedt voor significante verdichting, een goede woningmix, verbeterde wijkstructuur en menging van functies. In deze gebieden is sloop niet het vertrekpunt zoals uw opmerking over 40-50% procent doet suggereren. We zijn ook in deze gebieden terughoudend met sloop, en stellen bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdraagt aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. Het Masterplan Overvecht Centrum is hier een voorbeeld van.
In de ontwerp Omgevingsvisie hebben we op pagina 101 aangegeven wat de Omgevingsvisie betekent voor huiseigenaren en huurders. Voor de meeste zaken in de Omgevingsvisie zijn nog stappen en besluiten nodig om dit ook daadwerkelijk mogelijk te maken. Als er in de toekomst plannen komen die het eigendom van een ander raken, is altijd medewerking nodig van de eigenaren. Het uitgangspunt is dat we daarover in gesprek gaan en onderhandelen over aan-/verkoop. Op basis van deze Omgevingsvisie kan geen onteigeningsprocedure worden opgestart.
Als een woning gehuurd wordt van een woningcorporatie zal de woningcorporatie contact zoeken als er plannen zijn voor renovatie, sloop of andere wijzigingen. Ook voor deze plannen is altijd medewerking nodig van de huurders. Voor renovatie bijvoorbeeld moet 70% van de bewoners instemmen. Voor sloop geldt dat er een draagvlakmeting moet worden gehouden waarbij 60% van de

bewoners instemt. Op basis van deze Omgevingsvisie kan er dus geen woning worden gesloopt; er zijn altijd andere besluiten voor nodig.

B - Ja, wij zijn ons ervan bewust dat mogelijke sloop grote zorgen geeft bij bewoners. Een Omgevingsvisie is een relatief abstract ruimtelijk document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de Omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat met name in fase 1 en 2 de impact op Overvechters te weinig duidelijk werd. In het bijzonder wanneer de impact een mogelijke sloop zou kunnen betekenen. De gesprekken gingen toen vooral over wijkbrede onderwerpen en modellen, zoals geclusterd of gespreid bouwen. In fase 3 en tijdens de inspraakperiode werden de ideeën meer concreet op buurtniveau besproken. We hebben zo zorgvuldig en concreet mogelijk gecommuniceerd tijdens bijeenkomsten, in (online) berichten en in gesprekken met Overvechters. Desondanks heeft het sommige bewoners onaangenaam verrast. Wij hebben onderschat wat het effect van de ontwerp Omgevingsvisie op sommige bewoners is geweest.

C - Nee, wij denken dat het goed is om op buurtniveau met elkaar in gesprek te zijn en willen daar ook transparant over zijn. Ook vóór de inloopavonden in april en mei 2024 hebben we in fase 3 (oktober/november 2023) al gesprekken op buurtniveau gehad. Het kan zijn dat mensen die bij de inloopavonden waren, niet eerder aanwezig zijn geweest en dat zij zich daardoor overvallen voelden. Bij een Omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt. Vanaf fase 3 werden de ideeën concreter op buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten met tafelgesprekken per buurt zijn deze ideeën met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor deze bijeenkomsten duidelijker hadden kunnen zijn over de status en duiding van de voorgestelde ideeën voor de buurten, waaronder mogelijke sloop van woningen.

D – Met name de bijeenkomsten in oktober/november 2023 (totaal ongeveer 200 bezoekers) en de laatste online enquête (bijna 1500 keer ingevuld) hebben een relatief hoge betrokkenheid. Op de inloopbijeenkomsten tijdens de inspraakperiode zijn bijna 300 bezoekers geweest.
Naast de georganiseerde bijeenkomsten hebben we in het kader van het spoor 'bij u' ongeveer 250 gesprekken in de wijk gevoerd met bewoners en andere betrokkenen.
Ook hebben we bijeenkomsten voor 'visiedenkers' georganiseerd. Visiedenkers zijn gevraagd door onder andere een uitnodiging naar 800 middels loting bepaalde visiedenkers en een uitnodiging naar bij de gemeente bekende contactpersonen te sturen.

Voor het maken van de ontwerp Omgevingsvisie hebben we geprobeerd zoveel mogelijk Overvechters te betrekken. Dit is aan bepaalde kaders gebonden, zoals beschikbare tijd, mensen en middelen zodat we ook binnen het participatieproces keuzes hebben moeten maken. Binnen die kaders denken we voldoende Overvechters te hebben gesproken om in beeld te hebben wat Overvechters belangrijk vinden en wat ze van bepaalde ideeën vinden.

In de door uw raad d.d. 16 mei 2023 vastgestelde Uitgangspuntennotitie omgevingsvisie Overvecht is op pagina 12 en 13 het beoogde participatieproces weergegeven. Dit proces is gevolgd en waar nodig en gevraagd, aangevuld.

Vraag 3
In fase 1 en 2 van de participatie zijn meningen opgehaald. Het is onduidelijk in welke mate deze zijn verwerkt op een aantal zeer cruciale onderdelen in de 50-70% versie. Deze versie is in fase 3 getoetst (ofwel gepeild) bij de Overvechters. Dat is geen burgerparticipatie maar meningen peilingen. In die fase 3 zijn oplossingen bedacht die, zo lijkt het, niet van de bewoners komen, maar ook voorafgaand al bekend moeten zijn geweest bij de gemeente, zoals de bloemkoolwijk met beperkt doorgaand autoverkeer en het grootschalig slopen van woningen om te kunnen verdichten. Daarmee lijkt het erop alsof er sprake is van een sturende communicatie.

a. Herkent het college dat de participatie bij de Omgevingsvisie Overvecht een sturend karakter heeft?
b. Zo neen, hoe kan het dan dat er in fase 3 van de participatie oplossingen zijn voorgelegd die niet door bewoners zijn voorgesteld?
c. Waarom zijn de bloemkoolwijk met de afsluitingen van de buurten en de sloop van woningen niet bij de start heel expliciet als mogelijke oplossingen van de gemeente gepresenteerd?
d. Ziet het college dat de omgevingsvisie voor Overvecht door veel Overvechters wordt gezien als een verslechtering van hun woongenot, inperking van hun bewegingsvrijheid en toekomstig hen veel hinder en stress zal veroorzaken in hun dagelijks leven (*zoals door de langere reistijden in hun buurt naar dagelijkse bestemmingen*)?
e. Zo ja, waarom houdt men dan aan deze conceptvisie vast?
f. Zo nee, welke belangen maken dat het college hieraan vasthoudt?

Antwoord 3
A – Wij herkennen het geschetste beeld niet dat de participatie bij de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht een sturend karakter heeft. Het bij de door uw raad vastgestelde Uitgangspuntennotitie omgevingsvisie Overvecht weergegeven participatieproces is gevolgd, waarbij stap voor stap, rekening houdende met wat Overvechters belangrijk vinden, is toegewerkt naar een ontwerp Omgevingsvisie. Zie ook het Participatieverslag. In fase 1 zijn gesprekken gevoerd met Overvechters over wat zij belangrijk vinden voor de toekomst van hun wijk, zoals bijvoorbeeld verkeersveiligheid. In fase 2 zijn, mede op basis van wat Overvechters belangrijk vinden, oplossingsrichtingen bedacht en besproken met Overvechters. In fase 3 is mede op basis van wat Overvechters belangrijk vinden een 50-70% versie van de Omgevingsvisie gemaakt en voorgelegd aan Overvechters. Het resultaat van fase 3 is verwerkt in de ontwerp Omgevingsvisie die ter inzage heeft gelegen en waarop eenieder een zienswijze kon indienen (fase 4).

B – Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de ontwerp Omgevingsvisie aangepast op wat mensen in Overvecht belangrijk vinden. In het participatieverslag is te lezen hoe we daarmee zijn omgegaan. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen. Of omdat vanuit het gemeentelijke en externe expertteam keuzes zijn gemaakt rekening houdende met de toekomstbestendigheid van de wijk. Over de brede belangenafweging, waar de opbrengst vanuit participatie een deel van is, zijn wij altijd transparant geweest.

C – Bij de start van de totstandkoming van de Omgevingsvisie waren oplossingsrichtingen (zoals het opknippen van bepaalde routes en het concentreren van woningen langs een centrale as) nog niet in beeld. Tijdens de bijeenkomsten van fase 1 is, op basis van de door uw raad vastgestelde Uitgangspunten, opgehaald welke kansen en dilemma's Overvechters zien voor Overvecht in 2040 en wat zij belangrijk vinden voor de wijk. Mede op basis hiervan, maar ook op basis van vakinhoudelijk ontwerp en onderzoek, zijn verschillende oplossingsrichtingen uitgewerkt. In fase 2 hebben we opgehaald wat zij van de verschillende oplossingsrichtingen vonden en welke ideeën ze aanvullend op de oplossingsrichtingen hadden. Tijdens fase 2 zijn mogelijke oplossingsrichtingen zoals het

opknippen van bepaalde routes en het concentreren van woningbouw langs een centrale as besproken.

D – Ja, wij zien dat er Overvechters zijn die de ontwerp Omgevingsvisie als een verslechterering van hun woongenot zien. Men laat zich hierbij met name leiden door soms langere reistijden met de auto voor verplaatsingen binnen Overvecht. Bij weinig drukte (buiten de spits) gaat het daarbij om enkele minuten extra reistijd. Dit is echter maar één aspect. Met de ontwerp Omgevingsvisie zorgen we ook voor meer woningen (met daarbij nadrukkelijk de mogelijkheid tot kunnen doorstromen binnen Overvecht), meer ontmoetingsplekken, meer levendigheid, en een verbetering van het groen en de openbare ruimte. Verbeteringen die ons inzien juist nodig zijn om de wijk (en het woongenot) op langere termijn structureel te verbeteren. Dat vraagt soms ook om lastige keuzes.

E - Op dit moment zijn we alle circa 630 zienswijzen aan het beantwoorden. De zienswijzen gaan we inhoudelijk goed bekijken. Zoals gebruikelijk nemen we de zienswijzen mee in eventuele aanpassingen. Het is daarom nog te vroeg om aan te geven of we voorstellen om volledig vast te houden aan deze conceptvisie.

F - Zie het antwoord op vraag 3e

Vraag 4. Participatie
Er is heel veel geld aan besteed. Er zijn heel veel Overvechters benaderd. Maar dat wil niet zeggen dat de participatie goed is gegaan. Sterker nog, veel Overvechters zijn hier zeer kritisch over, omdat zij vinden dat de deelname te weinig divers was en grote groepen geheel niet zijn gehoord noch bereikt.
De diversiteit en onder de deelnemers is te klein (op achtergrond/herkomst, leeftijd en/of opleidingsniveau). Daarnaast is ook de representativiteit te laag. Een te klein deel (het percentrage betrokken Overvechters komt op fase 3 na niet boven de 1,63% van de 35.000 Overvechters uit) van de relevante groep Overvechters heeft actief meegedaan in de participatie.

a. Deelt het college deze mening over het gebrek van diversiteit en aan representativiteit van Overvechters?
b. Zo nee, waarom niet?
c. Waarom is er niet actief gehandeld toen bewoners de gemeente erop wezen dat de diversiteit onder de deelnemers te beperkt was?
d. Kan het zijn dat de weinig inspirerende en niet wervende tekst van de wijkberichten (zeer lang vaak met daarin verstopt de belangrijke wijzigingen relevant voor de Overvechter) ervoor heeft gezorgd dat heel veel Overvechters het belang van deelname niet heeft gezien?
e. Zou het college bij nader inzien de wijkberichten en uitnodigingen laagdrempeliger, uitnodigender, inspirerender en doeltreffender hebben willen formuleren?
f. Op welke punten is de aanpak voor Overvecht afwijkend geweest van andere participatieprocessen?
g. Is de wethouder van mening dat het uitgegeven bedrag recht doet aan het behaalde resultaat en percentage deelnemende Overvechters?
h. Zo ja, waarom?
i. Zo nee, wat gaat het college de volgende keer anders doen?
j. Is het college op de hoogte dat veel bewoners zich misleid voelden door de communicatie over de omgevingsvisie door op de brieven (met plattegrond) in hun brievenbus alleen maar de veranderingen van hun eigen buurt kregen te zien, maar niet de veranderingen wijkbreed? Is dit bewust gedaan? Zo ja, met welke reden is dit gedaan?

k. Uit een zienswijze die ook al met de raad gedeeld is blijkt dat wanneer Overvechters zelf langs de deuren gaan ze veel meer respons krijgen dan in het officiële proces. Op welke wijze zijn Overvechters betrokken bij het vormgeven van het participatieproces?

Antwoord 4

A - Nee, we delen niet dat er een gebrek aan diversiteit en representativiteit was. De inloopbijeenkomsten geven niet een representatief beeld van wie we allemaal hebben gesproken over de ontwerp Omgevingsvisie. Met een veelzijdige participatieaanpak hebben we geprobeerd zoveel mogelijk verschillende mensen te benaderen en te spreken. Naast de bijeenkomsten die zijn georganiseerd tijdens de ter inzageperiode, zijn er tijdens het participatieproces 15 bijeenkomsten georganiseerd. Daarnaast zijn er 250 gesprekken in de wijk gevoerd op verschillende momenten en plekken. Naast de fysieke bijeenkomsten zijn er veel reacties opgehaald met online enquêtes. In totaal zijn er 2.433 enquêtes ingevuld.

B - We weten dat een typische 'participatiebijeenkomst' past bij een bepaalde groep bewoners, en lang niet voor iedereen een aantrekkelijke manier is om mee te denken. Bij de bijeenkomsten was de diversiteit aan culturele achtergronden – zoals verwacht - niet groot. Daarom hebben we gekozen voor een brede mix van manieren dat bewoners mee konden denken. Bijvoorbeeld plaats- en tijdonafhankelijk via online enquêtes en in via een meer 'outreachende' aanpak op straat en met gesprekken in de wijk. De diversiteit bij de gesprekken in de wijk in het kader van spoor 'bij u' was groter dan de diversiteit bij de grote bijeenkomsten die we in het kader van het spoor 'bij ons' organiseerden. Van de online enquête invullers hebben we geen gegevens over culturele achtergrond. Ten behoeve van het vergroten van de diversiteit hebben we o.a. geflyerd bij de Omar-al-Farouk moskee en het winkelcentrum. Daarnaast waren de wijkberichten vertaald in het Arabisch en Engels. Tijdens het flyeren kregen wij vaak de reactie dat het wijkbericht goed ontvangen was. Terugkijkend was nog meer inzet op de al gevoerde 250 gesprekken in de wijk en aansluiten bij bijeenkomsten en evenementen waar Overvechters van diverse achtergronden aanwezig zijn, een overweging waard. Toch denken we met de opbrengst die er nu ligt dat we een goed beeld hebben van wat Overvechters belangrijk vinden en welke voorstellen uit de ontwerp Omgevingsvisie ze goed of juist niet goed vinden.

C - Zie het antwoord bij 4a. Wij zijn er door bezoekers van de bijeenkomsten op gewezen dat de diversiteit van de bijeenkomsten laag was. Dit klopte, en was ook naar verwachting. Juist door daarnaast ook gesprekken in de wijk te voeren en mogelijk ook door de online enquête, hebben we een bredere en meer diverse groep Overvechters betrokken. Dit was conform het participatieplan dat gelijktijdig met de Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht met de raad is gedeeld en met het wijkplatform en bewonersplatform is besproken.

D - Dat is niet uit te sluiten. Bij de communicatie over de ontwerp Omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken, binnen de beschikbare middelen. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid, inspirerend of wervend genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. Het is hierbij altijd zoeken naar een balans. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek).

E - In fase 3 kregen wij van enkele Overvechters te horen dat het wijkbericht volgens hen te weinig informatie bevatte. Daarom hebben wij in fase 4 een uitgebreid wijkbericht verstuurd waarin we geprobeerd hebben Overvechters zo goed en duidelijk mogelijk te informeren, zonder hen tegelijkertijd teveel te overladen met informatie.

F - De samenwerkingsprincipes en de participatieparagraaf zoals we die met de partners van het Wijkakkoord hebben afgesproken, zijn uitgangspunt voor de samenwerking, de participatie en communicatie geweest. Per project en per gebied worden participatieprocessen op maat ontworpen. Het participatieproces voor de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht is daardoor per definitie afwijkend van andere participatieprocessen.

G - Ja, dat zijn wij van mening.

H – Zie het antwoord bij 4B. Onze verwachting is niet dat als we nog meer mensen hadden gesproken, de grote lijnen van de opbrengst anders zou zijn geweest.

I - Een volgende keer gaat er gebruikt gemaakt worden van de bij de Omgevingsvisie Overvecht opgedane ervaringen. Hiervoor hebben wij ook bij Overvechters naar hun ervaringen bij het participatieproces en tips voor toekomstige participatieprocessen gevraagd. Ook voor het participatieproces van de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht hebben wij gebruik gemaakt van bij de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk opgedane ervaringen (zoals het organiseren van visiedenkers door middel van loting (uitnodiging visiedenkers naar 800 Overvechters), het gebruiken van flitspeilingen en het toepassen van het breed-smal-breed principe waarbij breed wordt opgehaald, dan smal in een kleinere vertegenwoordiging meer de diepte wordt opgezocht om deze vervolgens weer breed te toetsen.

J - Bij de communicatie over de ontwerp Omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. Daarbij is er juist voor gekozen om in het wijkbericht ten behoeve van de bijeenkomsten in de inspraakperiode de veranderingen per buurt te laten zien, mede met als doel het belang van de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht duidelijker te laten zijn. Ieder wijkbericht was voorzien van een QR code en een link naar de digitale volledige versie van de ontwerp Omgevingsvisie, een film over de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht en een overzicht van meest gestelde vragen.

K - Het wijkplatform is al vroeg meegenomen in de ontwikkeling van het participatieproces. Waar mogelijk zijn hun adviezen overgenomen. Ook hebben voorafgaand aan het participatieproces twee bijeenkomsten plaatsgevonden met Overvechters die een netwerk hebben in de wijk, zoals sleutelfiguren, wijkambassadeurs, stichting Al-Amal, stichting JoU, stichting DOCK en woonconsulenten van woningcorporaties. Zij hebben geadviseerd over het participatieproces, waaruit voornamelijk de veelzijdige aanpak van het spoor 'bij u' (gesprekken in de wijk) is uitgewerkt. Bij het wijkbericht over de ontwerp Omgevingsvisie in de inspraakperiode zijn de adviezen van het wijkplatform grotendeels meegenomen, zoals bijvoorbeeld de uitleg van de kleuren in de kaarten. Dit mede naar aanleiding van opmerkingen over eerdere wijkberichten.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen: Omgevingsvisie Overvecht; Mag Overvecht nog wel Overvecht blijven?

5 juni 2024

Gemeente Utrecht organiseert een traject om te komen tot een Omgevingsvisie voor de wijk Overvecht (2023/24). De kosten daarvan bedragen maar liefst € 1,2 miljoen. Dat geld wordt uitgegeven voor (i) het betrekken van een lange lijst “stakeholders” waarvan de Overvechters zelf er slechts één van zijn, (ii) het ophalen van meningen en (iii) het uitschrijven van de conclusies in een Omgevingsvisie, die uiteindelijk op advies van het college al dan niet aangepast wordt vastgesteld in de gemeenteraad. Op dit moment wordt de inspraak voor de Omgevingsvisie Overvecht (inclusief Participatieverslag) verwerkt. Vele Overvechters hebben laten weten (helemaal) niet tevreden te zijn met de voorliggende tekst en ook niet met de manier waarop de participatie was georganiseerd. Vandaar alvast de volgende vragen.

Vragen:

1. BLOEMKOOLWIJK
   In de voorliggende Omgevingsvisie wordt Overvecht een ‘bloemkoolwijk’ waar je met de auto langs één route een buurt in en uit kunt rijden, waardoor het doorgaande autoverkeer in de gehele wijk fors wordt beperkt. Deze oplossing is aangedragen door de gemeente.

   a. Is het inderdaad zo dat deze oplossing van de ‘bloemkoolwijk’ niet het resultaat is van het participatieproces (in fase 1 en 2) en er in principe geen autoverbindingen meer zijn *tussen* de buurten?
   b. Zo nee, op welke manier is dit in het proces naar voren gekomen en hoe is het draagvlak aangetoond?
   c. Zo ja, Klopt het dat deze oplossing inderdaad is afgewezen door een grote meerderheid van de bewoners (in fase 3)?
   d. Waarom wordt dan toch aan deze oplossing vastgehouden en is er niet geprobeerd om tot een tussenoplossing te komen met wel beter draagvlak in de wijk, waarin je wel van buurt naar buurt kunt met de auto maar waarbij het wegprofiel zodanig wordt aangepast dat het geen doorgaand verkeer aantrekt, de snelheid geremd wordt en de aanblik wordt verbeterd?
   e. Is de oplossing van de ‘bloemkoolwijk’ wel verkeerstechnisch haalbaar gelet op het feit dat je hier altijd een goed functionerende rondweg voor nodig hebt (zoals in Houten) en dat bij Overvecht absoluut niet het geval is met een ‘vastlopende’ Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) het tot stadsboulevard (2x1 rijstrook) ombouwen van de Einsteindreef en de Franciscusdreef (Zuiddeel)?
   f. Zo ja, kan dat overtuigend worden toegelicht met cijfers en kaarten?

g. In hoeverre verhoudt de onderbouwing voor de keuze van een bloemkoolwijk bestaande uit het veiliger en groener maken van de buurten met de PlanMER waarin staat dat ook zonder deze verregaande ingreep de buurten minstens in dezelfde mate groener en veiliger gemaakt kunnen worden?

2. SLOOP
In de voorliggende Omgevingsvisie staan diverse gebieden rood en oranje ingekleurd, waar bewoners rekening moeten houden met sloop van de eigen woning (rood) of een eventuele kans daarop (oranje). Het gaat dan om ca. 40 tot 50% van alle woningen in Overvecht. Kortom, een groot deel van de wijk wordt mogelijk gesloopt, ondanks afspraken in de coalitie dat sloop alleen in uiterste nood aan de orde mag zijn.

a. Wat zijn de redenen voor het college om zo prominent op zo een grote schaal dit slooprisico in beeld te brengen?
b. Is het college zich bewust van het feit dat dit veel bewoners onaangenaam heeft verrast?
c. Is het college met ons van mening dat bij nader inzien het zeer onverstandig en ongewenst is om bewoners uit te nodigen op een inloopavond die daar dan ter plekke moeten ontdekken, na veel zoeken op een kaartje, dat hun woning mogelijk wordt gesloopt?
d. Kan het college uitleggen hoe dit zo heeft kunnen gebeuren?

3. STURENDE COMMUNICATIE
In fase 1 en 2 van de participatie zijn meningen opgehaald. Het is onduidelijk in welke mate deze zijn verwerkt op een aantal zeer cruciale onderdelen in de 50-70% versie. Deze versie is in fase 3 getoetst (ofwel gepeild) bij de Overvechters. Dat is geen burgerparticipatie maar meningen peilingen. In die fase 3 zijn oplossingen bedacht die, zo lijkt het, niet van de bewoners komen, maar ook voorafgaand al bekend moeten zijn geweest bij de gemeente, zoals de bloemkoolwijk met beperkt doorgaand autoverkeer en het grootschalig slopen van woningen om te kunnen verdichten. Daarmee lijkt het erop alsof er sprake is van een sturende communicatie.

a. Herkent het college dat de participatie bij de Omgevingsvisie Overvecht een sturend karakter heeft?
b. Zo neen, hoe kan het dan dat er in fase 3 van de participatie oplossingen zijn voorgelegd die niet door bewoners zijn voorgesteld?
c. Waarom zijn de bloemkoolwijk met de afsluitingen van de buurten en de sloop van woningen niet bij de start heel expliciet als mogelijke oplossingen van de gemeente gepresenteerd?
d. Ziet het college dat de omgevingsvisie voor Overvecht door veel Overvechters wordt gezien als een verslechtering van hun woongenot, inperking van hun bewegingsvrijheid en toekomstig hen veel hinder en stress zal veroorzaken in hun dagelijks leven (*zoals door de langere reistijden in hun buurt naar dagelijkse bestemmingen*)?
e. Zo ja, waarom houdt men dan aan deze conceptvisie vast?
f. Zo nee, welke belangen maken dat het college hieraan vasthoudt?

4. PARTICIPATIE
   Er is heel veel geld aan besteed. Er zijn heel veel Overvechters benaderd. Maar dat wil niet zeggen dat de participatie goed is gegaan. Sterker nog, veel Overvechters zijn hier zeer kritisch over, omdat zij vinden dat de deelname te weinig divers was en grote groepen geheel niet zijn gehoord noch bereikt. De diversiteit en onder de deelnemers is te klein (op achtergrond/herkomst, leeftijd en/of opleidingsniveau). Daarnaast is ook de representativiteit te laag. Een te klein deel (het percentrage betrokken Overvechters komt op fase 3 na niet boven de 1,63% van de 35.000 Overvechters uit) van de relevante groep Overvechters heeft actief meegedaan in de participatie.

   a. Deelt het college deze mening over het gebrek van diversiteit en aan representativiteit van Overvechters?
   b. Zo nee, waarom niet?
   c. Waarom is er niet actief gehandeld toen bewoners de gemeente erop wezen dat de diversiteit onder de deelnemers te beperkt was?
   d. Kan het zijn dat de weinig inspirerende en niet wervende tekst van de wijkberichten (zeer lang vaak met daarin verstopt de belangrijke wijzigingen relevant voor de Overvechter) ervoor heeft gezorgd dat heel veel Overvechters het belang van deelname niet heeft gezien?
   e. Zou het college bij nader inzien de wijkberichten en uitnodigingen laagdrempeliger, uitnodigender, inspirerender en doeltreffender hebben willen formuleren?
   f. Op welke punten is de aanpak voor Overvecht afwijkend geweest van andere participatieprocessen?
   g. Is de wethouder van mening dat het uitgegeven bedrag recht doet aan het behaalde resultaat en percentage deelnemende Overvechters?
   h. Zo ja, waarom?
   i. Zo nee, wat gaat het college de volgende keer anders doen?
   j. Is het college op de hoogte dat veel bewoners zich misleid voelden door de communicatie over de omgevingsvisie door op de brieven (met plattegrond) in hun brievenbus alleen maar de veranderingen van hun eigen buurt kregen te zien, maar niet de veranderingen wijkbreed? Is dit bewust gedaan?
   k. Zo ja, met welke reden is dit gedaan?
   l. Uit een zienswijze die ook al met de raad gedeeld is blijkt dat wanneer Overvechters zelf langs de deuren gaan ze veel meer respons krijgen dan in het officiële proces. Op welke wijze zijn Overvechters betrokken bij het vormgeven van het participatieproces?

Gesteld door:

- Gert Dijkstra, EenUtrecht
- Yvonne Hessel, Utrecht Solidair
- Mirac Urac, DENK
- David Bosch, UtrechtNu!

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040

Beleidsveld	Overvecht
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Twan Seton/Wieb Hendrix/Irmo Kaal
Kenmerk	12601890
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 vast te stellen als kader voor ontwikkelingen in de wijk, waarin we een toekomstbeeld beschrijven voor 2040 dat we voor ogen houden als we richting geven aan de ontwikkelingen van Overvecht, met als belangrijkste onderdelen:
   a) Er komt een centrale as als het hart van een vernieuwd Overvecht waarbij de wijk van station tot het bedrijventerrein verbonden is door een groene boulevard en waarbij een snelle bus op een vrije busbaan rijdt waarlangs extra woningen, voorzieningen en werk komen;
   b) Groen verbeteren en versterken:
      i. 57 hectare kwalitatief hoogwaardig groen extra;
      ii. Bestaand groen wordt kwalitatief verbeterd;
   c) Veilig en verbonden:
      i. De buurten richten we opnieuw in met straten die veilig en aantrekkelijk zijn, met minder autoverkeer;
      ii. Centrale as wordt grotendeels autovrij. Op de autovrije delen krijgt het HOV een vrije busbaan;
      iii. Een fijnmaziger fiets- en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk en verbetering van bestaande routes;
      iv. Opschaling van het openbaar vervoer met een centrale snelle bus (HOV) en buurtgericht openbaar vervoer volgens een dienstregeling;
      v. Minder parkeren op straat om ruimte te maken voor onder andere groen, spelen en lopen;
   d) Ruimte voor groei:
      i. De groei van Overvecht levert een bijdrage aan de leefbaarheid en verblijfskwaliteiten van de buurten;
      ii. De woonopgave met ten minste 5.000 woningen extra concentreren we met name in het centrumgebied en het station. Verdere verdichting komt langs de Centrale as. In de buurten komen alleen transformaties en kleinschalige nieuwbouw;
      iii. De werkopgave van 3.000 werkplekken realiseren we door intensivering van het bedrijventerrein, in het stationsgebied, het centrumgebied, langs de centrale as en kleinschaliger in de buurten. Geen toevoeging van woningbouw op het bedrijventerrein;
   e) Verschillend en voor iedereen:
      i. Inzet op een groter en gemengd woningaanbod door nieuwbouw én door wijzigingen in de bestaande voorraad. Er wordt gebouwd voor de Overvechter om wooncarrière te maken en voor de woningvraag van buiten de wijk. We zetten in op woonvormen waarbij het vormen van gemeenschappen centraal staat;

ii. Voorzieningen groeien mee met de toename van woningen, zijn passend en zijn op loopafstand van de woningen;

f) Duurzaam en toekomstbestendig:
   i. De openbare ruimte wordt groen en klimaatadaptief ingericht;
   ii. Veel aandacht voor duurzaam en natuurinclusief bouwen bij nieuwbouw of renovatie;
   iii. We passen duurzame energie en warmte toe.

2. De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 op te nemen in de ‘Omgevingsvisie Utrecht’, als onderdeel van het gebiedsbeleid van de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ door toevoeging aan het overzicht ‘Lijst beleidsdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht’ en de internetpagina https://omgevingsvisieutrecht.nl.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Met dit besluit stelt de raad de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 vast. Deze visie is de leidraad voor de gewenste ontwikkelrichting van Overvecht tot aan 2040 en zal het kompas zijn voor de groei en transformatie van de wijk voor de komende jaren.
Met de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 dragen we vanuit het ruimtelijke perspectief bij aan de wijkaanpak Samen voor Overvecht. De visie schetst een toekomst waarin we inzetten op een structurele wijkverbetering op het gebied van wonen, werken, voorzieningen, mobiliteit, groen en gezondheid. Deze groei willen we op een goede manier en in balans inpassen. We geven hiermee invulling aan de ambities in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 voor de wijk Overvecht, zoals het toevoegen van woningen, werkplekken en groen.

Context

Aanleiding
Op 16 mei 2023 stelde de gemeenteraad de Uitgangspuntennotitie omgevingsvisie Overvecht vast. Hierin zijn de doelstellingen voor de omgevingsvisie Overvecht verwoord.
Van 8 april 2024 tot 20 mei 2024 lag de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, de planMER met aanvulling PlanMER en ambtelijke wijzigingen is de omgevingsvisie op onderdelen aangepast.

Leeswijzer Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040
De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 bestaat uit de volgende onderdelen:
- De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 waarin de visie voor Overvecht is beschreven. Ook zijn risico's en monitoringsafspraken benoemd en is de verbinding gelegd met de gemeentebegroting;
- De Reactienota omgevingsvisie Overvecht 2040, met daarin de beantwoording van de reacties van belanghebbenden op de ontwerp omgevingsvisie
- Ter informatie zijn bijgevoegd:
    g) De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 die bestaat uit uitwerkingen en verduidelijkingen van de hoofdthema's uit de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040. Deze Verdieping heeft het college vastgesteld onder voorbehoud van vaststelling van de omgevingsvisie door de raad;
    h) Het participatieverslag 'De 101 waarden van Overvecht' met daarin ook een evaluatie van het participatieproces;
    i) Het planMER met bijbehorende aanvulling planMER.

Juridische context
Op grond artikel 3.1 lid 1 van de Omgevingswet ligt de bevoegdheid tot het vaststellen van een omgevingsvisie bij de gemeenteraad. De omgevingsvisie bevat op grond van artikel 3.2 van de Omgevingswet een beschrijving van de hoofdlijnen van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, de hoofdlijnen van voorgenomen ontwikkelingen, het gebruik, het beheer, de bescherming en het behoud van het grondgebied en de hoofdzaken van het voor de fysieke leefomgeving te voeren integrale beleid. In de omgevingsvisie moet daarbij ook staan hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere bestuursorganen bij de voorbereiding betrokken zijn. En wat de resultaten daarvan zijn. Deze motiveringsplicht is geregeld in artikel 10.7 van het Omgevingsbesluit

Voor de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 is een milieueffectrapport (planMER) opgesteld omdat de omgevingsvisie het kader vormt voor later te nemen besluiten over de ontwikkeling van de wijk.

Het ontwerp van de omgevingsvisie is samen met het planMER ter inzage gelegd. De zienswijzen op de beleidsnota en het planMER zijn met een gemeentelijke reactie opgenomen in een reactienota welke ter informatie is toegevoegd bij dit voorstel om de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 vast te stellen. Op de planmer is de procedure 3.4 awb van toepassing. De procedure van het planmer is gekoppeld aan de procedure van het plan of programma, in dit geval de (beleidsnota) omgevingsvisie. In de Omgevingswet wordt niet verzocht om een besluit te nemen over het planmer. Dit is ook logisch, want een planmer laat alleen milieueffecten zien, maar besluit niets. Wel staat in artikel 16.41 Omgevingswet dat het bevoegd gezag het plan of programma niet mag vaststellen als het plan of programma redelijkerwijs niet ten grondslag kan worden gelegd aan het besluit. Oftewel, het bevoegd gezag moet het planmer wel betrekken in de besluitvorming, maar hoeft het niet vast te stellen.

De procedure van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 eindigt nadat conform artikel 3:40 Awb het vaststellingsbesluit is bekend gemaakt (gepubliceerd). Tegen een omgevingsvisie staat geen beroep open. Wel is een omgevingsvisie referendabel. Gelet op de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht treedt de omgevingsvisie Overvecht vijf weken na de dag van publicatie van het vaststellingsbesluit in werking.

De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 vormt het beleidsmatige uitgangspunt en biedt een ruimtelijk kader op hoofdlijnen, maar schept geen verplichtingen voor particulieren. Wel is het zelfbindend. Als een nieuw initiatief afwijkt van het geldende omgevingsplan, wordt het getoetst aan de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040.

Beslistermijn
Er is geen specifieke beslistermijn voorzien.

Beoogd effect
Met de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 beogen we vanuit het ruimtelijke perspectief bij te dragen aan een structurele wijkverbetering van Overvecht op het gebied van wonen, werken, voorzieningen, mobiliteit, groen en gezondheid en de groei op een goede manier en in balans in te passen. Ook geven we hiermee invulling aan de ambities in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 voor de wijk Overvecht, zoals het toevoegen van woningen, werkplekken en groen.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Raadsbrief Stand van zaken Omgevingsprogramma Overvecht en verlenging Haalbaarheidsonderzoeken THEMA-dreven en TiZA-dreven dd. 15 maart 2022
- Raadsbrief Evaluatie Startnotities Omgevingsvisies Deelgebieden dd. 1 november 2022
- Concept Omgevingsprogramma Overvecht dd. 2 februari 2022
- Raadsbrief Ruimtelijke opgave Overvecht 12 januari 2023
- Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht raadsbesluit 16 mei 2023
- Raadsbrief Omgevingsvisie Overvecht vrijgave voor inspraak dd. 8 april 2024

In de beleidsnota en de verdieping zijn de amendementen, moties en toezeggingen als volgt verwerkt:

A2021-68 Ambitie voor de Einsteindreef: In het najaar van 2023 zijn verschillende varianten voor verbetering van de Einsteindreef en het gebied daaromheen ter hoogte van Overvecht Centrum gelijkwaardig gepresenteerd tijdens het participatieproces, zoals ook besproken met de vertegenwoordigers van het wijkplatform en bewonersplatform. Uiteindelijk blijkt dat de optie waarbij de Einsteindreef direct langs Overvecht Centrum ligt, met daarnaast een groenstrook met bomen en nieuwe bebouwing aan de zijde van de Kaaphoordreef, de best haalbare optie is. Hiermee verminderen we de barrièrewerking van de Einsteindreef en verbetert de aantrekkelijkheid van het gebied. Dit is echter niet 1-op-1 het voorstel van de bewoners waarnaar verwezen wordt in dit amendement. Zie ook de buurtkaart Hart van de Wijk in de Verdieping.

A2023-21: Toekomstbestendig Overvecht: De onderbouwing staat beschreven in hoofdstuk B6 Duurzaam en toekomstbestendig (pagina 68 en 69).

A2023-23: studenten in Overvecht: Studenten zijn 1 van de vier specifieke doelgroepen die benoemd zijn voor het woonprogramma (zie pagina 61). We zien hiervoor met name ruimte in Overvecht Zuid, bij het station. Ook maken we ruimte voor speciale woonvormen en wooncoöperaties, zie hierbij de paragraaf Bouwen aan gemeenschappen op pagina 40.

M2020-430: Altijd digitale participatie: Met spoor 3 ‘Online’ is invulling gegeven aan deze motie.

M2021-20: Begin bij Overvecht, verzilver het goud: In het participatieproces hebben we in het spoor ‘bij U’ zo veel mogelijk aangesloten bij bestaande initiatieven en overleggen. Dat ging niet om de besteding van financiële middelen waar de motie toe oproept. Bij uitvoering van de omgevingsvisie volgen we indien van toepassing de werkwijze die hiervoor is afgesproken in Overvecht.

M2021-227: Jongeren doen mee: Binnen het participatieproces is hier op verschillende manieren invulling aan gegeven. In november 2023 heeft er in samenwerking met Stichting JOU een bijeenkomst plaats gevonden waar 25 jongeren in de leeftijd 15-20 jaar in gesprek gingen over de omgevingsvisie. Ook de online enquêtes en flitspeilingen zijn een middel geweest om jongeren te bereiken.

M2022-387: Eenduidig in de omgevingsvisie: De beleidsnota omgevingsvisie is gebiedsbeleid voor de wijk Overvecht, waarin het thematisch beleid is vertaald naar het gebiedsniveau. Daar waar de gebiedsuitwerking afwijkt van thematisch beleid, staat dit uitgelegd. Dit is het geval bij groen. We hebben gestreefd naar een compact document dat ook voldoet aan het format voor een beleidsnota.

M2022-411: Meer goedkope en betaalbare woningen in Overvecht: In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is de genoemde ambitie om expliciet in te zetten op het toevoegen van meer goedkope en betaalbare koopwoningen. In het middensegment hebben we aandacht voor middenhuur én betaalbare koop. In de buurtkaarten in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht geven we per buurt aan welke toevoeging wenselijk is in relatie tot het al aanwezige programma.

M2023-122: Levendigheid in Overvecht: Aan deze motie is invulling gegeven door tijdens participatiemomenten vragen te stellen over levendigheid en ontmoeting. Zie ook het participatieverslag. In hoofdstuk B5 (zie pagina 64-65) is het belang van passende voorzieningen beschreven. Deze groeien mee met de groei van de wijk en er is opgenomen voor welke voorzieningen ruimte gezocht wordt. In verdere planvorming worden bewoners betrokken volgens de afspraken van Samen Stadmaken en het Wijkakkoord Overvecht.

M2023-123: Meer bedrijvigheid en meer arbeidsplaatsen in Overvecht: In de omgevingsvisie zijn de kaders opgenomen waarmee het mogelijk wordt om 3.000 extra arbeidsplaatsen te realiseren. Welke bedrijven er zich willen vestigen en of dat grote economische trekkers zijn, moet blijken in verdere uitwerking. De kaders voor Nieuw Overvecht zijn in overleg met ONO (Ondernemersvereniging Nieuw Overvecht) opgesteld. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht is in Hoofdstuk 7 een Samenvatting visie werken opgenomen. Op pagina 234 en 235 staan de ambities voor Nieuw Overvecht. De koppeling tussen een verbeterde bereikbaarheid van de wijk middels de HOV-verbinding is o.a. omschreven in B1 Overvecht 2040 (pagina 20 en 21) van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht.

M2024-20: Laat omgevingsvisie echte verbetering zijn voor Overvecht: In de raadsbrief van 14 juni bij de voortgangsrapportage Samen voor Overvecht is beschreven hoe invulling is gegeven aan deze motie. Dit was ten tijde van de ontwerp omgevingsvisie. In aanvulling daarop is zijn aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen toegelicht in de reactienota.

Toezegging 2022-299: De scan en toets zijn gedaan. De omgevingsvisie bevat nog geen concrete bouwplannen, maar geeft wel aan waar bouwen gevolgen heeft voor de hoofdgroenstructuur. Op pagina 25 van de beleidsnota staat: *Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied, bij de Ankaradreef en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk in de hoofdgroenstructuur omdat dit kansen biedt voor een belangrijke kwaliteitsverbetering voor de omgeving van Overvecht Centrum, het station en de omgeving van de HOV haltes (zie ook de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, waarin dit verder wordt toegelicht)*. En: *Ook buiten de hoofdgroenstructuur staan grote bomen die we zo veel mogelijk koesteren. Bij een (hoog)stedelijke ontwikkeling geven we woningen prioriteit boven bomen'.*

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 vast te stellen als kader voor ontwikkelingen in de wijk, waarin we een toekomstbeeld beschrijven voor 2040 dat we voor ogen houden als we richting geven aan de ontwikkelingen van Overvecht, met als belangrijkste onderdelen:

	a) Er komt een centrale as als het hart van een vernieuwd Overvecht waarbij de wijk van station tot het bedrijventerrein verbonden is door een groene boulevard en een snelle bus op een vrije busbaan rijdt waarlangs extra woningen, voorzieningen en werk komen; b) Groen verbeteren en versterken: i. 57 hectare kwalitatief hoogwaardig groen extra; ii. Bestaand groen wordt kwalitatief verbeterd; c) Veilig en verbonden: i. De buurten richten we opnieuw in met straten die veilig en aantrekkelijk zijn, met minder autoverkeer; ii. Centrale as wordt grotendeels autovrij. Op de autovrije delen krijgt het HOV een vrije busbaan. iii. Een fijnmaziger fiets- en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk en verbetering van bestaande routes; iv. Opschaling van het openbaar vervoer met een centrale snelle bus (HOV) en buurtgericht openbaar vervoer volgens een dienstregeling. v. Minder parkeren op straat om ruimte te maken voor onder andere groen, spelen en lopen; d) Ruimte voor groei: i. De groei van Overvecht levert een bijdrage aan de leefbaarheid en verblijfskwaliteiten van de buurten; ii. De woonopgave met ten minste 5.000 woningen extra concentreren we met name in het centrumgebied en het station. Verdere verdichting komt langs de Centrale as. In de buurten komen alleen transformaties en kleinschalige nieuwbouw; iii. De werkopgave van 3.000 werkplekken realiseren we door intensivering van het bedrijventerrein, in het stationsgebied, het centrumgebied, langs de centrale as en kleinschaliger in de buurten. Geen toevoeging van woningbouw op het bedrijventerrein; e) Verschillend en voor iedereen: i. Inzet op een groter en gemengd woningaanbod door nieuwbouw én door wijzigingen in de bestaande voorraad . Er wordt gebouwd voor de Overvechter om wooncarrière te maken en voor de woningvraag van buiten de wijk. We zetten in op woonvormen waarbij het vormen van gemeenschappen centraal staat; ii. Voorzieningen groeien mee met de toename van woningen, zijn passend en zijn op loopafstand van de woningen; f) Duurzaam en toekomstbestendig: i. De openbare ruimte wordt groen en klimaatadaptief ingericht; ii. Veel aandacht voor duurzaam en natuurinclusief bouwen bij nieuwbouw of renovatie; iii. We passen duurzame energie en warmte toe.
Argumenten	
1.1	<u>Met de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 wordt bijgedragen aan structurele wijkverbetering.</u>
	Al lange tijd wordt er in een brede wijkaanpak Samen voor Overvecht gewerkt aan het inlopen van achterstanden. Om de wijk structureel te verbeteren, zijn fysieke verbeteringen noodzakelijk. Het bouwen van extra woningen is een kans om de woningvoorraad meer divers te maken en zo voor Overvechters om wooncarrière te maken. Het herinrichten van de openbare ruimte leidt tot meer (verkeers)veiligheid en is randvoorwaardelijk om de wijk te verdichten. De groei van de wijk leidt ook tot extra draagvlak voor voorzieningen. Werk groeit mee.
1.2	<u>Met de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 wordt invulling gegeven aan de meeste doelstellingen uit de Ruimtelijke Strategie Overvecht.</u>

	Dit betreffen doelstellingen zoals het toevoegen van minimaal 5.000 woningen, 3.000 werkplekken, 3 à 4 sportvelden, uitbreiding onderwijs, zorg en cultuurvoorzieningen (5.000 m2) en het toevoegen van 57 ha (in plaats van 80 ha) groen.
1.3	<u>De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 geeft invulling aan de door de raad vastgestelde Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht.</u>
	De uitgangspuntennotitie heeft de basis gevormd voor het opstellen van de omgevingsvisie. De 6 stadsprofielen zijn in de omgevingsvisie met input vanuit de participatie verder ingekleurd. Het overgrote deel van de uitgangspunten is verwerkt naar doelstellingen in de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040. Andere worden uitgewerkt in een volgende fase. Slechts twee doelstellingen worden niet behaald. Dit zijn de groendoelstelling van toevoegen van 80 hectare groen en de doelstelling dat voor elke woning een nieuwe boom wordt geplant. Een compleet overzicht van alle doelstellingen met risico's en maatregelen staat in deel C3 van de beleidsnota.
1.4	<u>De Centrale as is een belangrijke drager van veel ambities/doelstellingen in de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 en onderbouwing voor keuzes die in de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 zijn gemaakt.</u>
	Deze route is de drager voor de wijkverbetering, de verdichting, de verbinding noord-zuid, het groen en mobiliteit (HOV en langzaam verkeer). We kiezen hiervoor omdat: • Het toevoegen van 5.000 woningen alleen kan met relatief minder auto's in combinatie met een hoogwaardig aanbod voor fiets en openbaar vervoer; • Langs de Centrale as ruimte is om te verdichten en we woningen kunnen bouwen met een lagere parkeernorm door de nabijheid van HOV; • Er ruimte is om groen toe te voegen en zo Park de Watertoren en Park de Gagel beter met elkaar te verbinden. Er ontstaat hiermee een nieuwe parkzone; • Een autovrije as nodig is voor betrouwbaar en snel openbaar vervoer en om ruimte te bieden voor kwalitatief hoogwaardige leefomgeving met veel groen, wandelen en fietsen; • We hiermee noord en zuid Overvecht met elkaar verbinden en zo een nieuw stuk Overvecht maken; • Door op deze plekken de verdichting te concentreren, de hoofdgroenstructuur grotendeels intact blijft én we bestaande buurten groener en meer leefbaar kunnen maken. Uit de ingediende zienswijzen blijkt dat het concept van de Centrale as onvoldoende was uitgelegd. De Centrale as heeft daarom een prominentere plek in de omgevingsvisie gekregen.
1.5	<u>Het groen in Overvecht wordt met 57 ha extra kwalitatief en kwantitatief verbeterd en groene gebieden verbinden we voor mens en dier</u>
	De hoofdgroenstructuur wordt versterkt, diverser en beter verbonden. De parken worden groter en autovrij. We verbeteren de groen-blauwe verbindingen binnen de wijk en naar het buitengebied, voor mens en dier. De barrières van de NRU, het spoor en de Vecht overbruggen we met nieuwe wandel-, fiets- en faunaverbindingen. In de buurten wordt verkeersruimte (parkeervelden en straten) verkleind ten gunste van groen. Dit draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt bovendien het water langer vast en zorgt voor verkoeling op warmere dagen. Om de wijk in het Noorderpark en Natuurgebied Zuilen worden respectievelijk 22 ha en 14 ha extra groen toegevoegd.
1.6	<u>Overvecht wordt voor fietsen, lopen en openbaar vervoer beter verbonden binnen de wijk en met de rest van de stad.</u>
	We maken een fijnmazig netwerk met herkenbare, comfortabele en veilige fiets- en wandelroutes door de wijk. De barrièrewerking van de grote dreven, Vecht, het spoor en de NRU wordt verminderd door bijvoorbeeld toevoeging van

	nieuwe tunnels en bruggen. Aantal en precieze locatie van nieuwe verbindingen moet nog bepaald worden. De grote bussen worden gebundeld en gaan rijden over een goed ingepaste Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)- as centraal door de wijk. Het HOV over de centrale as zorgt voor een snelle, frequente en herkenbare verbinding tussen Overvecht en andere delen van de stad. In de buurten zal ook een reguliere bus volgens dienstregeling (blijven) rijden. Dit is nodig om alle bestemmingen in de buurten goed bereikbaar te houden en de loopafstand naar bushaltes te beperken.
1.7	De verkeersveiligheid wordt verbeterd
	Om de verkeersveiligheid te verbeteren gaan we de woonbuurten opnieuw inrichten. Deze krijgen een veilige en aantrekkelijke inrichting als standaard buurtstraat (30 of 15 km/uur), waarbij er meer ruimte komt voor groen, spelen, lopen en fietsen. Om dit voor alle buurtstraten mogelijk te maken, gaan de grote bussen rijden over de Centrale as. In de buurten gaat het openbaar vervoer rijden met standaard bussen of kleiner volgens een dienstregeling. Door de herinrichtingen wordt rijden door de buurten steeds minder logisch voor doorgaand autoverkeer.
1.8	Op basis van de zienswijzen over mobiliteit is de omgevingsvisie aangepast door knips tussen de buurten te vervangen voor mogelijke aanvullende maatregelen.
	Uit de reacties blijkt dat veel mensen de knips te ingrijpend vinden. Om te werken aan de mobiliteitstransitie, en tegelijk tegemoet te komen aan de reacties over de knips en autobereikbaarheid hebben we de strategie en de precieze maatregelen in de omgevingsvisie aangepast. Buurtstraten krijgen een nieuwe verkeersveiligere inrichting waarbij er meer ruimte komt voor groen, spelen, lopen en fietsen en juist minder ruimte voor de auto (rijdend en stilstaand). Door de herinrichtingen wordt rijden door de buurten steeds minder logisch voor doorgaand autoverkeer. De Centrale as wordt grotendeels autovrij gemaakt. We gaan de hoeveelheid autoverkeer in de buurten van Overvecht monitoren en indien nodig nemen we aanvullende maatregelen om de hoeveelheid autoverkeer te beperken. Wanneer de mobiliteitstransitie niet snel genoeg gaat en er vanuit verkeersveiligheid en leefbaarheid te veel autoverkeer door de buurten rijdt (max. 2.000-4.000 mvt/etmaal, afhankelijk van type/locatie buurtstraat, grens samenrijden fiets en auto) gaan we na herinrichtingen onderzoeken welke maatregelen (type, locatie) er nodig zijn om de hoeveelheid autoverkeer door de buurten te verminderen. Bij deze aanvullende maatregelen kan, op volgorde van ‘invloed’, gedacht worden aan: meer snelheidsremmende maatregelen zoals bijvoorbeeld drempels, instellen 1-richtingsverkeer, toepassen filters waarbij bepaalde groepen toch door mogen of knips voor al het autoverkeer.
1.9	Op basis van de zienswijzen is de ligging van de HOV baan in Park de Watertoren aangepast.
	De HOV baan wordt door indieners van zienswijzen gezien als een nieuwe barrière tussen het park en de buurt van de Taagdreef en Rubicondreef e.o. Er zijn zorgen over de veilige bereikbaarheid van de ijsbaan, speellocatie en de waterspeelplek vanuit de woonbuurten. Veel jonge kinderen en gezinnen maken gebruik van dit deel van het park. Het tracé van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer in Park de Watertoren is aangepast. De HOV-baan komt op afstand van de woningen aan onder andere de La Bohémedreef. Speelvoorzieningen worden verplaatst, zodat gebruikers de HOV-baan niet hoeven over te steken om deze te bereiken.
1.10	Er komt minder autoparkeren op straat
	De invoer van betaald parkeren, deelmobiliteit en het verbeteren van HOV, fiets en voetgangersverbindingen zal voor een afname van de vraag naar parkeerplaatsen zorgen. Tegelijk mogen nieuwbouwontwikkelingen in de wijk in principe niet tot meer parkeerdruk op straat leiden. Bij grotere nieuwbouw

	worden daarom gebouwde parkeervoorzieningen gemaakt die collectief gebruikt kunnen worden. Kleinere ontwikkelingen in de buurten (bijvoorbeeld het optoppen van bestaande flats) zien we als maatwerk. Parkeren wordt hier in principe ook niet in de openbare ruimte opgelost, omdat dit het realiseren van de groenambitie bemoeilijkt. Verminderen van parkeerplaatsen wordt per buurt verder onderzocht. Zoals in heel Utrecht, blijft het voor mensen die slecht ter been zijn mogelijk om dichtbij huis te parkeren.
1.11	Zeven gebiedstypen zijn van elkaar onderscheiden omdat per gebiedstype een verschillende aanpak en mate van verdichting nodig is..
	De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 kent zeven typen gebieden: 1. Woonbuurten, 2. Stedelijke buurten, 3. Centrale as, 4. Hoogstedelijk gebied (centrum en station), 5. Intensief bedrijventerrein, 6. Gemengde zone bedrijventerrein, 7. Groene buurtranden). Voor deze gebiedstypen zijn spelregels gemaakt over ontwikkeling, structuur, hoogte, architectuur, programma, woonmix, parkeren en groen en openbare ruimte.
1.12	Op basis van de zienswijzen is de omgevingsvisie aangepast door een extra gebiedstype toe te voegen, met heldere spelregels, ook op gebied van sloop/nieuwbouw.
	Sommige indieners spreken hun zorg uit over sloop van woningen. Woningcorporaties vreesden juist voor te weinig ruimte voor ontwikkelingen in gele gebieden. Daarnaast zijn er reacties gekomen over de dichte bebouwing in rode gebieden en de impact van hoogbouw op de leefbaarheid. Indieners geven aan dat groene hoven niet mogen verdwijnen, en dat het toevoegen van bebouwing kan leiden tot een gebrek aan sociale cohesie en een vermindering van de sociale veiligheid. Ook vraagt men zich af of de wijk Overvecht het toevoegen van 5.000 woningen aan kan. In het hoofdstuk ‘Ruimte voor groei’ is een nuancering in het rode gebied (hoogstedelijk gebied) aangebracht: rood blijft het stationsgebied en Overvecht centrum. De rode gebieden langs de centrale as krijgen een rood/oranje arcering. In deze gebieden is ruimte voor verdichting waarbij wordt ingespeeld op de bestaande en toekomstige stedenbouwkundige context (structuur stedelijke hoven, begeleiding hoofdwegen, functies). Per kleur wordt duidelijk aangegeven wat de uitgangspunten zijn met betrekking tot sloop. De regels per kleur over hoogbouw, bouwhoogte, groen, parkeren en woningmix zijn verduidelijkt.
1.13	Het woningaanbod wordt diverser met kansen voor Overvechters om wooncarrière te maken en voor woningzoekenden uit de stad
	We zorgen voor een divers woningaanbod door toevoeging van nieuwe woningtypen/-segmenten, met speciale aandacht voor een aantal specifieke groepen. Het aanbod sociale huur blijft hierbij gelijk. Voor heel Overvecht streven we voor de lange termijn naar een verdeling van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector. We geven kansen aan Overvechters om wooncarrière te maken en bouwen voor de woonvraag uit de stad. De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 beschrijft hoe toekomstige bouwprojecten bijdragen aan de gemeenschap. Daarnaast worden er in de wijk specifieke woonvormen voor bepaalde doelgroepen ontwikkeld, zoals wooncoöperaties.
1.14	Werkgelegenheid en voorzieningen groeien mee met de toename van woningen.
	Om ervoor te zorgen dat Overvecht echt een gemengde wijk blijft, moeten er voldoende plekken zijn voor bewoners om elkaar te ontmoeten. Voorzieningen

	groeien daarom mee met de toename van woningen en deze zijn op loopafstand van de woningen. Overvecht Centrum wordt een modern centrum met winkels en voorzieningen. Langs de Zamenhofdreef en Carnegiedreef komt werkruimte voor kleinere ondernemers die de economie in de wijk versterken. Station Overvecht wordt een gemengde, stedelijke buurt met wonen, werken en voorzieningen. Op het bedrijventerrein vindt verdichting van werkgelegenheid plaats. Om hindergevende bedrijven te kunnen behouden, komen hier geen woningen.
1.15	Als gevolg van de zienswijzen kiezen we ervoor om de locatie van volkstuinvereniging Ons Genot niet meer specifiek als tweede zoeklocatie te benoemen
	Noorderpark blijft de eerste zoeklocatie voor 3 á 4 extra sportvelden. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen.
1.16	Overvecht wordt hiermee duurzaam en toekomstbestendig
	Dit bereiken we door de openbare ruimte groen in te richten en waar het kan ook te benutten voor waterberging, veel aandacht voor duurzaam en natuurinclusief bouwen bij nieuwbouw en renovatie, de energietransitie, een flexibele, toekomstbestendige woningvoorraad, het aanleggen van een gescheiden rioolsysteem en inzet op circulariteit bij vervanging van verharding.
1.17	De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 bevat een nadere uitwerking van de Stedenbouwvisie die in ontwikkeling is.
	De concept-Stedenbouwvisie heeft van 4 oktober tot en met 17 november 2024 ter visie gelegen voor inspraak. Hierin staat dat het beleid voor hoogbouw verder dient te worden uitgewerkt in gebiedsbeleid. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 is dit gedaan in het hoofdstuk ‘Ruimte voor groei’, namelijk in de zeven gebiedstypen en de spelregels die daarbij horen.
Kanttekeningen/Risico’s	
1.1	Op een beperkt aantal plekken wordt bouwen in de hoofdgroenstructuur toegestaan
	Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied, de Ankaradreef en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk omdat dit kansen biedt voor een significante kwaliteitsverbetering voor de omgeving van Overvecht Centrum, het station en de omgeving van de HOV haltes. Waar de hoofdgroenstructuur wordt geraakt, stellen we hoge voorwaarden, zoals goede inpassing in het groen, zodat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding behouden blijft. In de groenberekening hebben we hiermee rekening gehouden door 2,5 ha als verlies van groen op te nemen.
1.2	Buiten de hoofdgroenstructuur kunnen bomen worden gekapt voor bouwontwikkelingen
	In de hoogstedelijke gebieden en de stedelijke buurten staat groen dat geen onderdeel uit maakt van de hoofdgroenstructuur. Het gaat hier ook om oude en grote bomen. Als gevolg van de gewenste verdichting moet dit groen mogelijk (deels) wijken.
1.3	Het vergroenen van straten is afhankelijk van ambitieuze keuzes op het gebied van mobiliteit, parkeren en bouwen en financiële middelen

	Het verminderen van het aantal straatparkeerplekken, versmallen van wegen en de beschikbaarheid van middelen om straten integraal her in te richten zijn nodig om de straten te vergroenen.
1.4	De kwantitatieve doelstelling uit de RSU van toevoeging van 80 ha groen wordt niet gehaald.
	Zowel op stedelijk groen als wijk- en buurtgroen halen we de doelstelling niet. Voor het stedelijk groen zit het grootste verschil in Natuurgebied Zuilen. Hier wordt conform het Startdocument Natuurgebied Zuilen (vastgesteld in de raad op 26 september 2024) 14 ha in plaats van 25 ha toegevoegd. Het verschil van 11 ha zal elders in de stad toegevoegd moeten worden. Willen we dichterbij de doelstelling komen dan zullen we ook moeten overgaan tot het verwijderen van bebouwing zoals woningen in parken en groene uitlopers en tot het verwijderen van nog meer parkeerplaatsen op maaiveld. Rekening houdende met draagvlak voor de omgevingsvisie vinden we dit geen realistisch voorstel. Overigens zijn er hoge ambities opgenomen voor het vergroenen van daken en gevels. Deze extra m^2 groen zijn niet meegenomen in de groenberekening.
1.5	De doelstelling uit het coalitieakkoord om voor iedere nieuwe woning een nieuwe boom te planten lijkt niet haalbaar
	In het coalitieakkoord 2022 – 2026 staat ‘Ook willen we dat er voor elke nieuwe woning een nieuwe boom in de stad komt.’. Dit betekent dat voor de 5.000 toe te voegen woningen in Overvecht er ook 5.000 bomen moeten komen. Op het abstractieniveau van de omgevingsvisie kunnen wij dit niet waar maken. Bij de uitwerking van de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040 in verschillende plannen zal dit wel een uitgangspunt blijven, maar op het totaal van de wijk zal dit naar verwachting niet optellen tot 5.000 bomen extra.
1.6	Belangrijk onderdeel van de vernieuwing van Overvecht is de integrale aanpak van de openbare ruimte. Hiervoor zijn nog niet voldoende middelen beschikbaar.
	Het herinrichten van de openbare ruimte is randvoorwaardelijk voor het toevoegen van 5.000 extra woningen en voor het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid. Om met de vervangingsopgave van riolering en wegverharding de openbare ruimte meteen in één keer goed aan te leggen en daarmee de gemeentelijke doelstellingen op het gebied van energie, klimaat, groen en mobiliteit te behalen zijn er toekomstige aanvullende middelen binnen de programmabegroting nodig. Deze middelen zijn nog niet beschikbaar.
1.7	De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 geeft ruimte voor ontwikkelingen op gronden die niet in eigendom van de gemeente zijn.
	Met alleen ontwikkelingen op gemeentegrond zijn de opgaves uit de RSU voor Overvecht niet te realiseren. (Hoogstedelijke) verdichting is daarom ook voorzien op gronden die niet van de gemeente zijn, maar bijvoorbeeld van corporaties of particuliere eigenaren. Een aantal huiseigenaren heeft bij de gemeente aangegeven dat ze zich zorgen maken, onder andere over waardedaling van hun woning. De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 laat zien waar we welke kansen zien voor de toevoeging van woningen, werkplekken en voorzieningen. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners.
1.8	Om de opgave van toevoeging van 5.000 woningen te halen, is sloop/nieuwbouw nodig
	In de RSU 2040 is de ambitie benoemd om in Overvecht 5.000 woningen te bouwen. Vanwege de beperkte ruimte die hiervoor beschikbaar is, zal op een beperkt aantal plekken sloop nodig zijn om de doelen te behalen. Wij zien echter ook de gevoeligheden en nadelen van sloop, waardoor we daar heel zorgvuldig mee om gaan. De Utrechtse leidraad bij sloop of renovatie is daarbij

	leidend. Per gebiedstype hebben we toegevoegd wat het uitgangspunt is om te kiezen voor sloop of renovatie.
1.9	Noorderpark is nu de eerste zoeklocatie voor uitbreiding van sportvoorzieningen, maar de haalbaarheid van de inpassing van sport in het Noorderpark lijkt moeilijk als gevolg van UNESCO erfgoed, technische eisen (verlichting, hekwerken, parkeren) in relatie tot de inrichting van het Noorderpark.
	Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste aangewezen zoeklocatie. Het areaal van het Noorderpark breiden we uit met ongeveer 22 ha. Het Noorderpark is echter een cultuurhistorisch en waardevol natuur- en recreatiegebied dat sinds kort de status Unesco werelderfgoed heeft. Inpassing van sport kan lastig worden.
1.10	De realisatie van de doelstellingen en het tempo daarvan is mede afhankelijk van de beschikbare middelen.
	Om de in de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 benoemde doelstellingen te kunnen realiseren, zijn middelen benodigd. Voor het merendeel van de doelstellingen is het nog niet duidelijk of er voldoende middelen beschikbaar komen. De gemeente Utrecht staat bovendien net als vele andere gemeentes voor forse financiële vraagstukken. De besluiten die hieruit volgen kunnen effect hebben op een deel van de activiteiten die we in het kader van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 willen uitvoeren. De ambitie en de gestelde doelen blijven dan echter staan.
1.13	Voor uitvoering van de verschillende doelstellingen en maatregelen zijn veel verschillende partijen nodig.
	Het gaat hier onder andere om bewoners, marktpartijen (ontwikkelaars, beleggers etc.), woningcorporaties, ondernemers en organisaties uit de wijk. Of de doelstellingen zoals vermeld in de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 behaald gaan worden is mede afhankelijk van deze partijen.
1.14	Het participatieproces heeft veel losgemaakt in de wijk
	We hebben een intensief participatieproces doorlopen en veel verschillende mensen gesproken. Dat heeft veel informatie opgeleverd maar ook tegengestelde belangen. Ook hebben veel bewoners hun zorgen geuit over met name de gevolgen van de mobiliteitstransitie en de verdichting. Het heeft geleid tot 622 zienswijzen. Daaruit spreekt een grote betrokkenheid, maar ook veel zorgen. Ook is er de petitie ‘Stop de vernietiging van Overvecht met de omgevingsvisie’ aangeboden. In het participatieverslag ‘De 101 waarden van Overvecht’ is een evaluatie van het participatieproces opgenomen.
1.15	De woningzoekende heeft weinig stem gehad in het participatieproces
	Het participatieproces heeft zich primair gericht op de wijk, en in mindere mate op omliggende buurten. Er is goed geluisterd naar wensen en zorgen van Overvechters en deze zijn gewogen. Echter, we hebben weinig gehoord over de grote vraag naar woningen, terwijl we weten dat er bijvoorbeeld een grote vraag is onder jongeren die nog thuis wonen.
Beslispunt	
2	De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 op te nemen in de ‘Omgevingsvisie Utrecht’, als onderdeel van het gebiedsbeleid van de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ door toevoeging aan het overzicht ‘Lijst beleidsdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht’ en de internetpagina https://omgevingsvisieutrecht.nl.

Argumenten	
2.1	Op deze manier leggen we de Beleidsnota als onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht vast.
	In lijn met De Utrechtse Standaard heeft dit beleidsstuk de status van beleidsnota. De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 is onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht omdat het beleid gaat over het fysieke domein.

Financiën

Programmabegroting
De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 draagt bij aan de doelstellingen van de volgende programma's in de programmabegroting: Ontwikkelen en wonen voor iedereen, Klimaatvriendelijke stad, Duurzame bereikbaarheid, Aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed, Veilige stad, Werk, toekomstbestendige economie en bestaanszekerheid, Kansrijk Opgroeien en Levendige en gezonde stad. De realisatie van de doelstellingen in deze beleidsnota en het tempo daarvan is mede afhankelijk van de beschikbare middelen in de programmabegroting.

MPR
De uitvoering van doelstellingen opgenomen in deze beleidsnota gaan gepaard met een grote publieke investeringsopgave. Voor ruimtelijk beleid verloopt de toekenning van financiële middelen voor een belangrijk deel via de integrale afweging in het MPR, als onderlegger bij de Voorjaarsnota. Daarnaast werkt ruimtelijk beleid ook als een handelingsperspectief voor initiatiefnemers in het fysiek domein. De investeringen die hiermee gepaard gaan zijn vooraf niet te garanderen bij vaststelling van deze beleidsnota. Een definitieve dekking is vaak niet (volledig) mogelijk. In de toekomst zal steeds per project en opgave moeten worden afgewogen. Daarbij is het op dat moment beschikbare financieel kader, zoals opgenomen in de meerjaren programmabegroting randvoorwaardelijk. Projecten starten pas op het moment dat er voldoende financiële middelen voor het project voorhanden zijn.

Investeringsopgave
Uitvoering van de RSU gaat gepaard met een grote publieke investeringsopgave, ook in de fasen 1 tot en met 3 (de periode tot circa 2035). Voor een deel van deze investeringsopgave is in de meerjaren programmabegroting al financiële ruimte bestemd. Voor het ander deel is nog geen dekking beschikbaar. Voor *uitbreidingsinvesteringen na 2030* zijn er nog geen middelen in de programmabegroting opgenomen. Ook is er nog geen informatie beschikbaar over de mogelijkheden van de inzet van de Nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen en groeimiddelen voor toekomstige projecten. De enige nu specifieke beschikbare inkomstenbron die ingezet kan worden om uitgaven te dekken zijn de middelen voor de vervangingsopgave riolering en wegonderhoud.
Om de resterende opgave te overbruggen passen we diverse strategieën toe, die per opgave en per project op verschillende manieren kunnen worden gecombineerd.

De voornaamste strategieën zijn (in willekeurige volgorde):
- Baathebbers betalen mee (gebruikers en/of ontwikkelende partijen, bijvoorbeeld via kostenverhaal voor bovenwijkse voorzieningen)
- Inzet van toekomstige extra inkomsten uit gemeentefonds en ozb (“Groeikader”)
- Inkomsten uit woningbouw en gebiedsontwikkeling (denk aan: grondexploitaties, erfpacht)
- (Aanvullende) bijdragen van andere overheden
- Bijsturing in projecten en/of combineren van investeringen met andere opgaven (bijvoorbeeld werk met werk).
- Temporiseren van ambities en investeringen door prioritering en afwegen van keuzes.

Derden
De realisatie van de doelstellingen is naast de gemeentelijke beschikbare middelen ook afhankelijk van de mate en snelheid waarin door initiatiefnemers ontwikkeld wordt. Daarnaast verkennen we permanent de mogelijkheden om een beroep te doen op subsidies van Rijk, provincie en Europa. De Wijkaanpak Samen voor Overvecht is onderdeel van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid (NPLV). Het Rijk is een partner in de wijk. Dit biedt kansen om aanspraak te maken op Rijkssubsidies en een lobby op te organiseren.

Grondbeleid
We zullen proactief kansen moeten signaleren en benutten die aan het behalen van de opgaven bijdragen, juist ook op het vlak van ruimtelijke ontwikkelingen en nieuwe woonconcepten. Actief grondbeleid speelt daarin een cruciale rol. Het kan invulling geven aan de noodzakelijke gemeentelijke regierol. We zullen proactief de instrumenten in het grondbeleid gebruiken om de doelstellingen van de beleidsnota te realiseren. We verwachten dat voor toekomstig te openen grondexploitaties financiële ruimte nodig is om geprognosticeerde tekorten te kunnen dekken, dan wel voor de benodigde cofinanciering in relatie tot Rijkssubsidies.

Vervolg
De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 wordt na vaststelling opgenomen in het gebiedsgerichte beleid van de Omgevingsvisie Utrecht. Zij geldt daarna als het ruimtelijk kader voor alle nieuwe (bouw)plannen in de wijk. Deze omgevingsvisie is geen uitvoeringsplan met een budget. Het is een toekomstvisie die de kansen en ambities beschrijft voor de doorontwikkeling van de wijk. De visie maakt deze (bouw)plannen planologisch nog niet mogelijk. De visie verplicht de grondeigenaren en de gemeente dan ook niet om de verschillende onderwerpen uit de visie uit te voeren. Aan elk (bouw)plan dat past binnen de bedoeling van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 en een bijdrage levert aan de uitvoering van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040, kan het college en of de raad haar medewerking geven. De ontwikkeling volgt dan zoals gebruikelijk het Utrechts Planproces waarvan participatie onderdeel uitmaakt.

Participatie
Bij het maken van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 is een intensief participatietraject doorlopen. Hierbij is gebruik gemaakt van de participatieleidraad ‘Samen stad maken’.
Dat deden we omdat we het belangrijk vinden om de meningen, reacties, zorgen en wensen vanuit de inwoners en betrokkenen mee te nemen in de omgevingsvisie.
In de participatie zijn drie sporen gevolgd:
- Spoor 1: bij U: hierbij is de gemeente naar de bewoners en bedrijven gegaan om informatie, meningen, ideeën en zorgen op te halen;
- Spoor 2: bij Ons: de gemeente heeft participatiebijeenkomsten georganiseerd, zowel breed als met een kleinere groep visiedenkers;
- Spoor 3: Online: met online enquêtes en flitspeilingen is nog meer input opgehaald.
- Deze drie sporen zijn twee keer doorlopen: de eerste keer in mei 2023 om eerste input op te halen, en in oktober/november 2023 om de contour omgevingsvisie te toetsen en voor deelgebieden verder uit te werken.

Daarnaast is input vanuit de participatie op het eerdere concept omgevingsprogramma Overvecht gebruikt als vertrekpunt/inspiratie voor de omgevingsvisie.

Gebleken is dat de omgevingsvisie speelt in de wijk. De 622 zienswijzen laten grote betrokkenheid zien, maar ook tegenstand op onderdelen. Er zijn ook veel zienswijzen binnengekomen over het participatieproces. Deze hebben we in het participatieverslag meegenomen als reflectie op het participatieproces.

In het Participatieverslag ‘De 101 waarden van Overvecht’ is het participatieproces, de resultaten en een analyse hiervan uitgebreider beschreven.

Inspraak
De ontwerp omgevingsvisie Overvecht 2040 en het bijbehorende planMER lagen ter inzage van 8 april tot 20 mei 2024. De stukken werden gepubliceerd op Project: Omgevingsvisie Overvecht | de gemeente Utrecht en lagen op papier in het wijkbureau Overvecht en op het stadskantoor. Ook is er een korte film gemaakt over de omgevingsvisie.
Belanghebbenden konden in de periode hun zienswijze indienen via de mail of per post. Daarnaast zijn er ook drie inloopbijeenkomsten in de wijk gehouden op 22, 23 en 25 april 2024. Hier kon ter plekke een reactieformulier worden ingevuld.

Er zijn in totaal 622 zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn in een reactienota opgenomen en beantwoord. Op basis van de zienswijzen is een aantal wijzigingen doorgevoerd in de Omgevingsvisie, die staan beschreven in de Reactienota.

Een aantal essentiële reacties leidde niet tot aanpassing van de omgevingsvisie Overvecht 2040.

1. Verzoek om autovrije zone loslaten
   Voor betrouwbaar HOV is het noodzakelijk om de bus over een autovrije busbaan te laten rijden. Deze is ook onderdeel van de Centrale as, die essentieel is voor het bereiken van andere doelstellingen uit de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040. Uit de peilingen blijkt bovendien dat de opvattingen over mobiliteit zeer verdeeld zijn. Verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid hebben voor veel bewoners prioriteit.

2. Verzoek om geen sloop/nieuwbouw particulier eigendom
   Met alleen ontwikkelingen op gemeentegrond zijn de opgaves uit de RSU voor Overvecht niet te halen. Wel hebben we per gebiedstype aangegeven hoe we omgaan met sloop/nieuwbouw en we zijn hier terughoudend in. We volgen de ‘Utrechtse leidraad bij sloop/nieuwbouw’.

3. Verzoek om wonen op bedrijventerrein toe te staan
   Woningbouw toestaan op het bedrijventerrein zal leiden tot een bedrijventerrein waar geen ruimte meer zal zijn voor bepaalde type bedrijven. Bovendien is er uit de RSU een opgave om het bedrijventerrein te intensiveren. Ook is het de vraag of het haalbaar is om een voldoende aantrekkelijk en toekomstbestendig woonmilieu te realiseren op het bedrijventerrein.

Het participatieproces heeft zich primair gericht op de wijk, en in mindere mate op omliggende buurten. Er is goed geluisterd naar wensen en zorgen van Overvechters en deze zijn gewogen. Echter, we hebben weinig gehoord over de grote vraag naar woningen, terwijl we weten dat er bijvoorbeeld een grote vraag is onder jongeren die nog thuis wonen.

Communicatie

Het vaststellingsbesluit van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 wordt gepubliceerd in het gemeenteblad van de gemeente Utrecht. Indieners van een zienswijze krijgen persoonlijk antwoord op hun zienswijze. De definitie Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 wordt gepubliceerd op de internetpagina https://omgevingsvisieutrecht.nl.

(Niet)Referendabel

De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming
- Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040

Bijlagen informatief
- Omgevingsvisie Overvecht 2025-2040 Verdieping
- Participatieverslag ‘De 101 waarden van Overvecht’
- Reactienota omgevingsvisie Overvecht 2040
- PlanMER met aanvulling planMER

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2025 – 2040’

Beleidsveld	Overvecht
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Twan Seton/Wieb Hendrix/Irmo Kaal
Zaaknummer	12601890
Jaargang en nummer	2025, nr. 27
Vergaderdatum Raad	20 februari 2025
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 vast te stellen als kader voor ontwikkelingen in de wijk, waarin we een toekomstbeeld beschrijven voor 2040 dat we voor ogen houden als we richting geven aan de ontwikkelingen van Overvecht, met als belangrijkste onderdelen:

a) Er komt een centrale as als het hart van een vernieuwd Overvecht waarbij de wijk van station tot het bedrijventerrein verbonden is door een groene boulevard en waarbij een snelle bus op een vrije busbaan rijdt waarlangs extra woningen, voorzieningen en werk komen;

b) Groen verbeteren en versterken:
   i. 57 hectare kwalitatief hoogwaardig groen extra;
   ii. Bestaand groen wordt kwalitatief verbeterd;

c) Veilig en verbonden:
   i. De buurten richten we opnieuw in met straten die veilig en aantrekkelijk zijn, met minder autoverkeer;
   ii. Centrale as wordt grotendeels autovrij. Op de autovrije delen krijgt het HOV een vrije busbaan. De raad besluit pas na introductie van de HOV-bus in welke mate het autoverkeer op de Carnegiedreef wordt beperkt;
   iii. Een fijnmaziger fiets- en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk en verbetering van bestaande routes;
   iv. Opschaling van het openbaar vervoer met een centrale snelle bus (HOV) en buurtgericht openbaar vervoer volgens een dienstregeling;
   v. Minder parkeren op straat om ruimte te maken voor onder andere groen, spelen en lopen;

d) Ruimte voor groei:
   i. De groei van Overvecht levert een bijdrage aan de leefbaarheid en verblijfskwaliteiten van de buurten;
   ii. De woonopgave sluit waar mogelijk aan op de bestaande structuur van de wijk en neemt daarvoor de volgende uitgangspunten bij ‘Ontwikkeling’ op per soort buurt als het gaat om sloop van vastgoed met de bestemming wonen.”
      - Bij Woonbuurten wordt de zin *“Uitgangspunt voor sloop-nieuwbouw is ‘nee, tenzij’ (conform de 'Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie’).”* gewijzigd naar *“Uitgangspunt is geen sloop.”*.
      - Bij Stedelijke buurten wordt de zin: “*Mogelijk sloop-nieuwbouw, mits dit bijdraagt aan bredere doelen voor buurtverbetering, zoals woningmix, leefbaarheid, voorzieningen en de openbare ruimte. Uiteraard geldt hierbij ook de 'Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie’.”* en bij Groene buurtranden wordt de zin “*Sloop-*

nieuwbouw is hierbij mogelijk, mits dit aan bovengenoemde buurtverbetering bijdraagt." gewijzigd naar "*Uitgangspunt voor sloop-nieuwbouw is 'nee, tenzij' (en volgt de 'Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie')."*

- Bij Centrale as worden de zinnen: "*Sloop-nieuwbouw is mogelijk als dit kansen biedt voor significante verdichting, een goede woningmix, verbeterde wijkstructuur en menging van functies*." en "*Vervanging van lage gebouwen door hogere bebouwing is dan het meest voor de hand liggend*." en bij Hoogstedelijk gebied worden de zinnen "*Om de gebiedsopgave te realiseren is op sommige plekken sloop-nieuwbouw nodig*" en "*Dat kan door bijvoorbeeld lage bebouwing te vervangen voor hogere.*" gewijzigd naar "*Sloop-nieuwbouw wordt terughoudend toegepast en is alleen mogelijk als dit kansen biedt voor significante verdichting, een goede woningmix, verbeterde wijkstructuur en menging van functies en als er draagvlak is onder bestaande bewoners en zij op een fatsoenlijke manier kunnen terugkeren in de nieuwbouw*."

iii. De woonopgave met ten minste 5.000 woningen extra concentreren we met name in het centrumgebied en het station. Verdere verdichting komt langs de Centrale as. In de buurten komen alleen transformaties en kleinschalige nieuwbouw;

iv. De werkopgave van 3.000 werkplekken realiseren we door intensivering van het bedrijventerrein, in het stationsgebied, het centrumgebied, langs de centrale as en kleinschaliger in de buurten. Geen toevoeging van woningbouw op het bedrijventerrein;

e) Verschillend en voor iedereen:

i. Inzet op een groter en gemengd woningaanbod door nieuwbouw én door wijzigingen in de bestaande voorraad. Er wordt gebouwd voor de Overvechter om wooncarrière te maken en voor de woningvraag van buiten de wijk. We zetten in op woonvormen waarbij het vormen van gemeenschappen centraal staat;

ii. Voorzieningen groeien mee met de toename van woningen, zijn passend en zijn op loopafstand van de woningen;

iii. In Overvecht wordt ruimte vrijgemaakt voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden;

f) Duurzaam en toekomstbestendig:

i. De openbare ruimte wordt groen en klimaatadaptief ingericht;

ii. Veel aandacht voor duurzaam en natuurinclusief bouwen bij nieuwbouw of renovatie;

iii. We passen duurzame energie en warmte toe.

g) met dien verstande dat:

i. Als het in het Noorderpark niet lukt gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies. Bij die keuzes wordt de biodiversiteit zoveel als mogelijk gespaard.

ii. Pagina 65 en pagina 83 in het document Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040, als zodanig wordt aangepast. En daarmee de zin :
"Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen."
wordt vervangen door:
"Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies. Bij die keuzes wordt de biodiversiteit zoveel als mogelijk gespaard."

h) Onderdeel van de Omgevingsvisie is dat jongerenwoningen, zoals friendswoningen en (onzelfstandige) studentenwoningen, verspreid worden over de gehele wijk Overvecht, en niet uitsluitend in Overvecht-Zuid. Bij elk nieuwbouw- of transformatieproject dient expliciet te worden overwogen om deze woningsoorten te realiseren. Indien dit niet mogelijk is, dient dit gemotiveerd te worden. De voortgang en spreiding van deze woonvormen, inclusief absolute

aantallen per project en per wijkdeel, worden jaarlijks bij de MPR gerapporteerd aan de gemeenteraad.

i) Binnen de wijk Overvecht stimuleren we bij nieuwe projecten en bestaande voorzieningen de toevoeging van flexwerk- en studieplekken, zodat studenten, starters en ondernemers binnen de wijk over voldoende faciliteiten beschikken.

2. De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 op te nemen in de ‘Omgevingsvisie Utrecht’, als onderdeel van het gebiedsbeleid van de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ door toevoeging aan het overzicht ‘Lijst beleidsdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht’ en de internetpagina https://omgevingsvisieutrecht.nl.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 20 februari 2025.

De griffier,

Miguel Israel

De voorzitter,

Sharon A.M. Dijksma

Signed By: Dijksma, Sharon <s.dijksma@utrecht.nl>
03/03/2025 15:03:46 CET
ID: 0b78639e-2943-4fc9-88ba-a215049199ec
Auth: Scribble

Signed By: Israel, Miguel <miguel.israel@utrecht.nl>
21/02/2025 17:24:47 CET
ID: 0b78639e-2943-4fc9-88ba-a215049199ec
Auth: Scribble

Omgevingsvisie Overvecht 2040



Gemeente Utrecht

Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040

maart 2025







Inhoudsopgave

A

Inleiding **4**
A.1 Introductie 6
A.2 Ambities 10
A.3 Doelstellingen 12

B

Visie **14**
B.1 Overvecht 2040 16
B.2 Groen & blauw verbeteren en versterken 24
B.3 Veilig en verbonden 30
B.4 Ruimte voor groei 38
B.5 Verschillend en voor iedereen 60
B.6 Duurzaam en toekomstbestendig 68
B.7 Samenhang met het MER 70

C

C. Monitoren sturen en verantwoorden **72**
C.1 Inleiding 74
C.2 Indicatoren 75
C.3 Risico’s 78
C.4 Financiën 85

A

Inleiding

A1 Introductie

Overvecht is een ruim opgezette, groene stadswijk van Utrecht. De wijk kent veel kwaliteiten, maar ook problemen. De wijk groeit mee met de stad. We willen Utrecht én Overvecht gezond, groen en prettig leefbaar houden. En tegelijk bouwen we aan meer woningen, voorzieningen, werkgelegenheid, sportvelden en een groene, veilige en prettige buitenruimte. Met de wijkaanpak Samen voor Overvecht werken we hard aan het versterken van de kwaliteiten en het aanpakken van de problemen. Zo bouwen we samen aan een betere wijk. Waar mensen met plezier wonen en werken, waar kansen zijn voor jongeren en waar het veilig is. Een wijk waar je trots op bent.

De stad Utrecht krijgt meer inwoners. Het klimaat verandert. Mensen willen graag een huis, maar kunnen dat niet altijd vinden. We willen graag dat Utrecht ook in 2040 een aantrekkelijke, gezonde stad is voor iedereen. Hoe kunnen we dat samen bereiken?



Een antwoord op die vraag staat in een document met de titel Ruimtelijke Strategie Utrecht (hierna: RSU). De RSU geeft richting aan de ontwikkeling van de hele stad tot 2040. Utrecht blijft 'Utereg me stadsie'; een prachtige stad met een lange en rijke geschiedenis. Maar het moet ook een stad zijn die goed in kan spelen op klimaatverandering en de wooncrisis. Een stad waarin alles wat je nodig hebt dichtbij is; op tien minuten afstand. Genoeg huizen, scholen, parken, voorzieningen en sportvelden. Waar ook voldoende ruimte is voor ondernemers en initiatiefnemers. Dat wil de gemeente graag voor en met inwoners, ondernemers en andere betrokken partijen bereiken met de RSU. Wat voor de stad geldt, geldt ook voor Overvecht. Dus als we aan de slag willen om Utrecht gezond, groen en prettig leefbaar te houden, nu en in 2040, doen we dat ook voor Overvecht.

In deze beleidsnota omgevingsvisie Overvecht beschrijven we de toekomst voor Overvecht. We werken hier in stappen naar toe. We behouden wat goed is en laten zien waar we de wijk kunnen veranderen en versterken. Bijvoorbeeld waar we willen bouwen en waar meer groen komt en hoe we die voorstellen voor verschillende buurten in Overvecht verder uitwerken. Op die manier beschermen we de wijk ook tegen ontwikkelingen die we niet willen. Als we met elkaar in de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht afspreken dat een plek groen blijft, mag je daar niet gaan bouwen.

De Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht bouwt voort op bestaande beleidskaders en strategische plannen van de gemeente Utrecht. Deze Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht is gebaseerd op een uitgebreide uitgangspuntennotitie, waarin de belangrijkste beleidsdocumenten en strategische richtlijnen zijn opgenomen die richting geven aan de toekomstige ontwikkeling van de wijk. Deze uitgangspunten vormen de basis voor het maken van afgewogen keuzes over woningbouw, mobiliteit, groenstructuren en de versterking van de leefomgeving.

Waarom een beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040

Op 16 mei 2023 stelde de gemeenteraad de ‘Uitgangspunten omgevingsvisie Overvecht’ vast. Vanaf hier spreken we van de ‘Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040‘. Voor ruimtelijk beleid geldt vaak een lange doorlooptijd om ambities te realiseren. Daarom wordt in deze beleidsnota een doorlooptijd van meer dan 10 jaar gehanteerd.



We beschrijven in deze beleidsnota de toekomst voor Overvecht in 2040. Niemand weet hoe de toekomst er echt uit zal zien, het is dus geen foto van de toekomst. Daarom is enige mate van flexibiliteit nodig. De beleidsnota omgevingsvisie Overvecht schept kaders en benoemt belangrijke waarden maar is geen blauwdruk. De visie helpt wel om ons voor te bereiden op de toekomst en keuzes te maken. Niet alles gaat in één keer: we werken stap voor stap en de beleidsnota geeft ons daarbij de richting. Voor de uitvoering is de gemeente altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren en bewoners. Als bij uitwerking blijkt dat bepaalde zaken niet kunnen of er initiatieven strijdig zijn met bepaalde waarden dan zal gekeken worden in hoeverre maatwerk mogelijk is. Vertrekpunt zijn de waarden en principes die in de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht zijn geformuleerd. Er zal vervolgens een integrale afweging moeten worden gemaakt waarbij alle belangen worden gewogen.

Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen in de beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht zijn veel verschillende partijen nodig. Naast de gemeente gaat het hierbij onder andere om bewoners, marktpartijen (ontwikkelaars, beleggers etc.), woningcorporaties, ondernemers en organisaties uit de wijk. Samenwerking tussen deze partijen is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen. Het is ook een uitnodiging aan partijen om gezamenlijk te bouwen aan de toekomst van Overvecht.

Wat vind je in dit document
De gemeente maakte deze beleidsnota omgevingsvisie Overvecht, maar deed dit niet alleen. Dit document is het resultaat van het werk van de gemeente en van de suggesties, ideeën en voorstellen van veel inwoners, eigenaren en ondernemers uit de wijk. Overvechters konden in mei en in oktober/ november 2023 hun stem laten horen tijdens bijeenkomsten, op verschillende plekken in de wijk of reageren op voorstellen via een online vragenlijst. Van 8 april tot 20 mei 2024 heeft de ontwerp omgevingsvisie Overvecht ter inzage gelegen. De ontwerp omgevingsvisie is naar aanleiding daarvan op verschillende punten aangepast. In de reactienota staat een samenvatting van de wijzigingen.

Ook is een milieueffectrapport (planMER) opgesteld omdat de beleidsnota omgevingsvisie het kader vormt voor later te nemen besluiten over de ontwikkeling van de wijk. Het ontwerp van de beleidsnota omgevingsvisie is samen met het planMER ter inzage gelegd. De zienswijzen op de beleidsnota en het MER zijn met een gemeentelijke reactie opgenomen in de reactienota.

Het advies van de Commissie mer op het planMER is verwerkt in een aanvulling planMER. In deze aanvulling is onder andere een aantal milieuonderwerpen verder uitgediept met meer gegevens over de huidige situatie en de verwachte milieueffecten en is de verbinding gelegd tussen de beleidsnota omgevingsvisie en het planMER. Met de onderzoeksresultaten kunnen gemaakte keuzes in de Beleidsnota omgevingsvisie onderbouwd worden. Mobiliteit is daarbij een belangrijk aandachtspunt.

Bij de opstelling van een omgevingsvisie is op grond van art. 3.3. Omgevingswet rekening gehouden met de (Europese) milieubeginselen. Deze beginselen zijn afkomstig uit het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VwEU).

Wat betekent deze visie voor huiseigenaren en huurders?
Plannen of projecten die nu al in het omgevingsplan (dat is de nieuwe naam voor bestemmingsplan) passen kunnen al worden uitgevoerd. Het gaat bijvoorbeeld om het herinrichten van een straat of een dakopbouw. Voor de meeste zaken in deze omgevingsvisie zijn nog stappen en besluiten nodig om dit ook daadwerkelijk mogelijk te maken en is aanpassing van het omgevingsplan nodig. Voor grotere plannen zijn meer stappen en besluiten nodig en volgen we het Utrechts Planproces Gebiedsontwikkeling. Dat geldt ook voor plannen die de gemeente zelf heeft op plekken die van de gemeente zijn. Voor alle vervolg stappen geldt dat dit samen met bewoners, eigenaren en omwonenden gebeurt.

<u>Eigenaar van een woning of bedrijfspand</u>
Eigenaren van een woning of een bedrijfspand kunnen zelf met plannen komen als men iets wil veranderen. Bijvoorbeeld voor een opbouw. Een andere mogelijkheid is dat anderen met plannen of projecten komen die het eigendom van een ander raken. Om dergelijke plannen uit te kunnen voeren is altijd medewerking nodig van de eigenaren. Het uitgangspunt is dat daarover het gesprek gevoerd wordt en onderhandeld over aan-/ verkoop. Op basis van deze omgevingsvisie kan geen onteigeningsprocedure worden opgestart. Hiervoor zijn altijd andere besluiten nodig.

<u>Huurder van een woning</u>
Huurders van een woning van een woningcorporatie worden door de corporatie benaderd als er plannen zijn voor renovatie, sloop of andere wijzigingen. Ook voor deze plannen is altijd medewerking nodig van de huurders. Voor renovatie bijvoorbeeld moet 70% van de bewoners instemmen. Voor sloop geldt dat er een draagvlakmeting moet worden gehouden waarbij 60% van de bewoners instemt. Op basis van deze beleidsnota omgevingsvisie kan er dus geen woning worden gesloopt; er zijn altijd andere besluiten nodig.

Een fundamenteel recht voor elke huurder (dus ook als huurder bij een andere partij dan een woningcorporatie) is huurdersbescherming. Dit recht zorgt ervoor dat men niet zomaar uit een woning kan worden gezet. Wel kan de verhuurder het contract beëindigen met een goede reden.

Leeswijzer ‘Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040’
In de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040 staan de kaders voor de ruimtelijke ontwikkeling van Overvecht tot 2040.
De Beleidsnota bestaat uit een drietal hoofdstukken:

- A: Inleiding, met daarin de introductie, ambities en doelstellingen
- B: Visie waarin de doelstellingen worden uitgewerkt
- C: Monitoren, sturen en verantwoorden

De volgende bijlagen zijn informatief:

- Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. In dit document worden aanvullend op de ‘Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040’ onderbouwingen en toelichtingen gepresenteerd ter ondersteuning en versterking van de in de ‘Beleidsnota omgevingsvisie 2040’ weergeven doelstellingen. Ook zijn hier de buurtkaarten en de uitvoeringsstrategie met fasering te vinden.
- Reactienota omgevingsvisie Overvecht 2040. In deze reactienota staan de opmerkingen van bewoners, vastgoedeigenaren, ondernemers en andere belanghebbenden, plus onze antwoorden daarop.
- Participatieverslag ‘De 101 waarden van Overvecht’. We beschrijven in dit verslag hoe we Overvechters hebben betrokken bij het maken van de omgevingsvisie. En welke waarden en belangen de verschillende Overvechters hebben bij de ruimtelijke toekomst van hun wijk. Daarbij laten we zien wat Overvechters vinden van voorgestelde ideeën. En wat we vervolgens met die opbrengst hebben gedaan. We vertellen wat we hebben meegenomen en wat niet, met een uitleg waarom. Daarmee geven we inzicht in hoe we met elkaar een omgevingsvisie voor Overvecht hebben gemaakt.
- PlanMER met aanvulling planMER. Voor de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040 is een planMER opgesteld waarbij de mogelijke effecten van de ontwikkelingen zijn onderzocht. Aanvullend daarop is een aanvulling PlanMER gemaakt.

A2 Ambities voor Overvecht

Overvecht is een veelzijdige wijk, met sterke kanten en minder sterke kanten:

Krachten en kansen van Overvecht:

- Eén van de groenste wijken van Utrecht
- Goede voorzieningen, zoals een station en het winkelcentrum
- Dichtbij de binnenstad van Utrecht én het landelijke buitengebied
- Diversiteit aan bewoners
- Cultureel erfgoed
- Ruimte voor bedrijvigheid

Uitdagingen voor Overvecht:

- Verkeer: barrières en onveiligheid
- Gezondheid: laagste score in Utrecht
- Woningen: weinig divers aanbod
- Veiligheid: veiligheidsgevoel op straat is laag
- Leefbaarheid: laagste score in Utrecht



Samen voor Overvecht

Samen voor Overvecht

Samen met bewoners, professionals en ondernemers begon een paar jaar geleden de wijkaanpak ‘Samen voor Overvecht’. Deze wijkaanpak staat voor het werken aan een wijk waar bewoners samen prettig leven. Die aantrekkelijk is voor (nieuwe) bewoners, bezoekers en ondernemers. Een wijk waar iedereen meetelt en mee kan doen. De wijkaanpak betekent onder andere dat we extra geld steken in onderwijs, werk, zorg, veiligheid en de openbare ruimte.

De Omgevingsvisie Overvecht past bij Samen voor Overvecht. De omgevingsvisie wil bijvoorbeeld iets doen voor een van de doelen van de wijkaanpak: plezierig wonen in een meer gemengde wijk.

We willen graag dat bewoners het beter krijgen. Dat doen we door te houden wat goed is en te verbeteren wat dat nog niet is. ‘Plezierig wonen’ betekent bijvoorbeeld dat je een woning kunt vinden die bij je past, dat je kunt verhuizen als je een groter of kleiner huis nodig hebt, en dat je, zodra je de voordeur uitgaat, in een prettige omgeving bent waar je je veilig voelt.

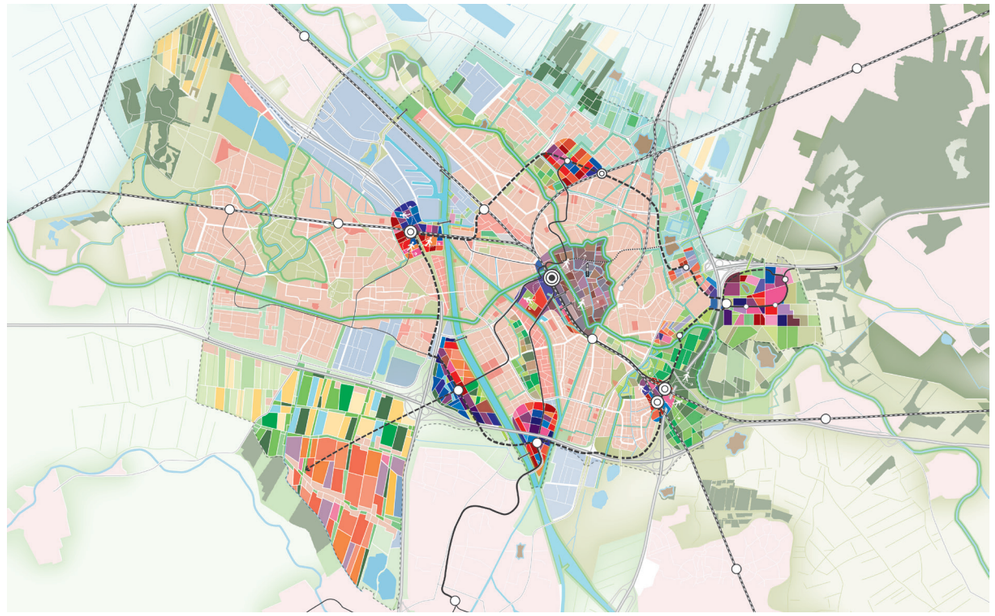
A3 Doelstellingen voor Overvecht

Opgave vanuit de stad

Utrecht groeit. Van een stad met 368.000 inwoners in 2023 naar ongeveer 450.000 inwoners in 2040. Dat betekent ook voor Overvecht dat er meer nodig is. De omgevingsvisie legt ambities voor de wijk vast. Dat zijn:

- Toevoeging van minimaal 5000 woningen
- Toevoeging van minimaal 3000 werkplekken
- Uitbreiden, verbeteren en versterken van 80 hectare groen
- Klimaatadaptief en toekomstbestendig maken van Overvecht
- Uitbreiding sport- en speelvoorzieningen met 3 à 4 voetbalvelden
- Uitbreiding onderwijs, zorg en cultuurvoorzieningen (groeien mee met het aantal woningen)
- Betere verbindingen binnen de wijk en met de rest van de stad
- Iedereen (jong en oud) kan veilig deelnemen aan het verkeer
- Verandering naar aardgasvrij en circulair bouwen





De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (RSU). Daarvan zullen 5.000 woningen landen in Overvecht (Visiekaart uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht).

Wat willen we bereiken?

De omgevingsvisie geeft richting aan de ontwikkeling van Overvecht tot 2040. Wat we graag willen bereiken:

- Overvecht beschikt over verschillende soorten huizen en draagt bij aan de groei van de stad. Zo kunnen mensen uit Overvecht makkelijker een passende woning vinden en van een kleine naar een grote woning of van een grote woning naar een kleine woning verhuizen. Hierdoor is er ruimte voor andere mensen die een woning zoeken.
- Overvecht heeft ruimte voor (nieuwe) bedrijven en het is aantrekkelijk voor ondernemers om zich hier te vestigen. Zo kunnen Overvechters werken en ondernemen in de wijk.
- Overvecht is de groenste wijk van Utrecht. Het klimaat verandert, en Overvecht verandert mee. De wijk bereidt zich voor op warmere droge zomers en plotselinge stortbuien.
- Overvechters voelen zich gezonder en veiliger. De omgeving biedt voldoende ruimte om te sporten, spelen en bewegen.
- Overvecht blijft een prettige en inclusieve wijk voor iedereen, met extra aandacht voor voorzieningen, ouderen, kinderen en zorgbehoevenden. De culturele diversiteit van Overvecht blijft een kracht.
- Overvecht is een belangrijk onderdeel van Utrecht, door goede verbindingen voor mens en dier wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden.
- Overvecht is een verkeersveilige wijk waar je prettig kan lopen, fietsen en spelen.
- Overvecht wordt op een duurzame manier verwarmd. Waar mogelijk wordt er circulair gebouwd. Wegen, pleintjes, groen en parken worden zoveel mogelijk ingericht en onderhouden door gebruik te maken van bestaand materiaal.

B

Visie

B1 Overvecht 2040

We weten dat er spanning tussen de verschillende ambities en doelstellingen zit. We willen bijvoorbeeld het groen behouden maar ook veel woningen bouwen. Of we willen verkeersveilige dreven maar ook overal met de auto naar toe kunnen. Dat betekent keuzes maken. Om de verbetering en groei van Overvecht mogelijk te maken:

Behouden en verbeteren we de kwaliteit van het groen en maken we het aantrekkelijker voor sporten, spelen en ontmoeten.

Maken we meer klimaatadaptief groen door asfalt, brede trottoirs, parkeerplekken en bebouwing te vergroenen.

Maken we ruimte voor nieuwe woningen en werkplekken door nieuw te bouwen, bestaande gebouwen te transformeren en op een aantal plekken te slopen.

Bouwen we verschillende woningen voor verschillende doelgroepen: het aantal sociale huurwoningen blijft minimaal gelijk en we voegen woningen toe in het midden en hogere segment.

Leggen we een snelle OV-verbinding met de rest van Utrecht centraal door de wijk, met ondersteunend OV door de buurten. Rondom de haltes van het snelle OV maken we nieuwe stedelijke buurten.

Zetten we de fietser en voetganger op 1 en passen we de autostructuur aan.

Versterken we de buurtcentra door maatschappelijke voorzieningen en winkels te clusteren.

Pakken we de (ruimtelijke) opgaven in samenhang aan. En streven we naar een optimale indeling van de boven- en ondergrond.

Deze keuzes leggen we hierna in de volgende hoofdstukken verder uit:

- Groen en blauw verbeteren en versterken
- Veilig en verbonden
- Ruimte voor groei
- Verschillend en voor iedereen
- Duurzaam en toekomstbestendig



B1 Overvecht 2040

Deze kaart geeft de themakaarten uit deze omgevingsvisie zoveel mogelijk samen in een afbeelding weer. In dit hoofdstuk wordt de kaart stap voor stap toegelicht.

B1 Overvecht 2040

In 2040 is Overvecht een diverse, veilige, groene en levendige wijk. Er is voldoende afwisseling tussen rustige woonbuurten en levendige plekken met voorzieningen en werkgelegenheid. De buurten zijn onderling goed met elkaar verbonden voor voetgangers, fietsers en met het OV. De Centrale as is daarin het hart van de ontwikkelingen.

De Centrale as als hart van de ontwikkelingen
Van het station Overvecht in het zuiden tot het bedrijventerrein in het Noorden: de Centrale as zorgt voor verbinding en is het hart van het vernieuwde Overvecht. Het is de plek in de wijk waar de grootste ontwikkelingen zoals het nieuwe Overvecht Centrum en het stationsgebied aan liggen. Er is ruimte voor wonen, werken en voorzieningen in een groene en autovrije omgeving waar je kunt wandelen, fietsen en elkaar ontmoeten. En waar je makkelijk op een snelle bus stapt.

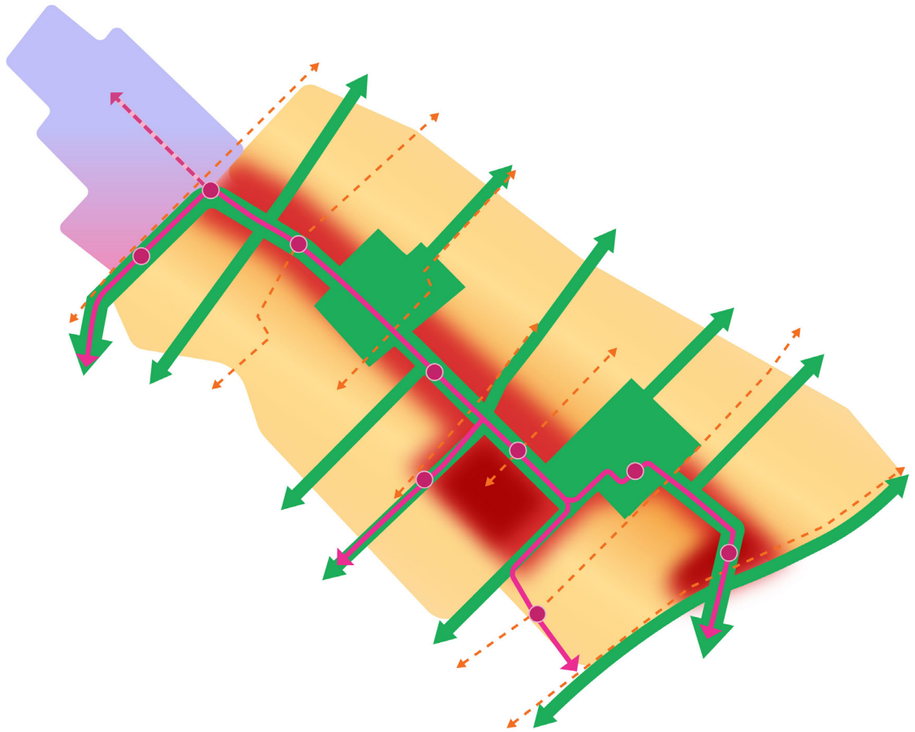
Deze route is daarmee de drager voor de wijkverbetering, de verdichting, de verbinding noord-zuid, het groen en mobiliteit (HOV en langzaam verkeer). We kiezen hiervoor omdat:

- Het toevoegen van 5.000 woningen alleen kan met een mobiliteitstransitie naar gezonde, schone en ruimte-efficiënte vervoerswijzen. De Centrale as wordt een prominente en aantrekkelijke verbinding midden door Overvecht voor hoogwaardig openbaar vervoer, fietsen en lopen.
- Langs de Centrale as ruimte is om te verdichten en we woningen kunnen bouwen met minder parkeerplaatsen door de nabijheid van HOV.
- Er ruimte is om groen toe te voegen en zo Park de Watertoren en Park de Gagel beter met elkaar te verbinden en er een nieuwe parkzone ontstaat.
- Een grotendeels autovrije as nodig is voor betrouwbaar en snel openbaar vervoer en ruimte biedt voor kwalitatief hoogwaardige leefomgeving met veel groen, wandelen en fietsen.
- We hiermee noord en zuid Overvecht met elkaar verbinden en zo een nieuw stuk Overvecht maken.
- Door op deze plekken de verdichting te concentreren, de hoofdgroenstructuur grotendeels intact blijf én we bestaande buurten groener en meer leefbaar kunnen maken.

Woonbuurten
De meeste nieuwe woningen en werkplekken bouwen we dus rondom de best bereikbare plekken langs de Centrale as. Dat betekent dat in de omliggende woonbuurten we de aandacht richten op kleinschalige verbeteringen, die bijdragen aan een fijne en prettige woonomgeving. De herinrichting van de openbare ruimte speelt daarbij een belangrijke rol.

Ruimte voor groen
Een groenstructuur ligt centraal in de wijk en het groen is vanuit iedere woning dichtbij. Er wordt veel gebruik gemaakt van de parken voor wandelen, sporten, ontspannen, spelen en ontmoeten. Robuust groen zorgt voor schaduw en verkoeling waardoor de openbare ruimte in alle seizoenen een prettige plek is om je doorheen te bewegen of te verblijven.

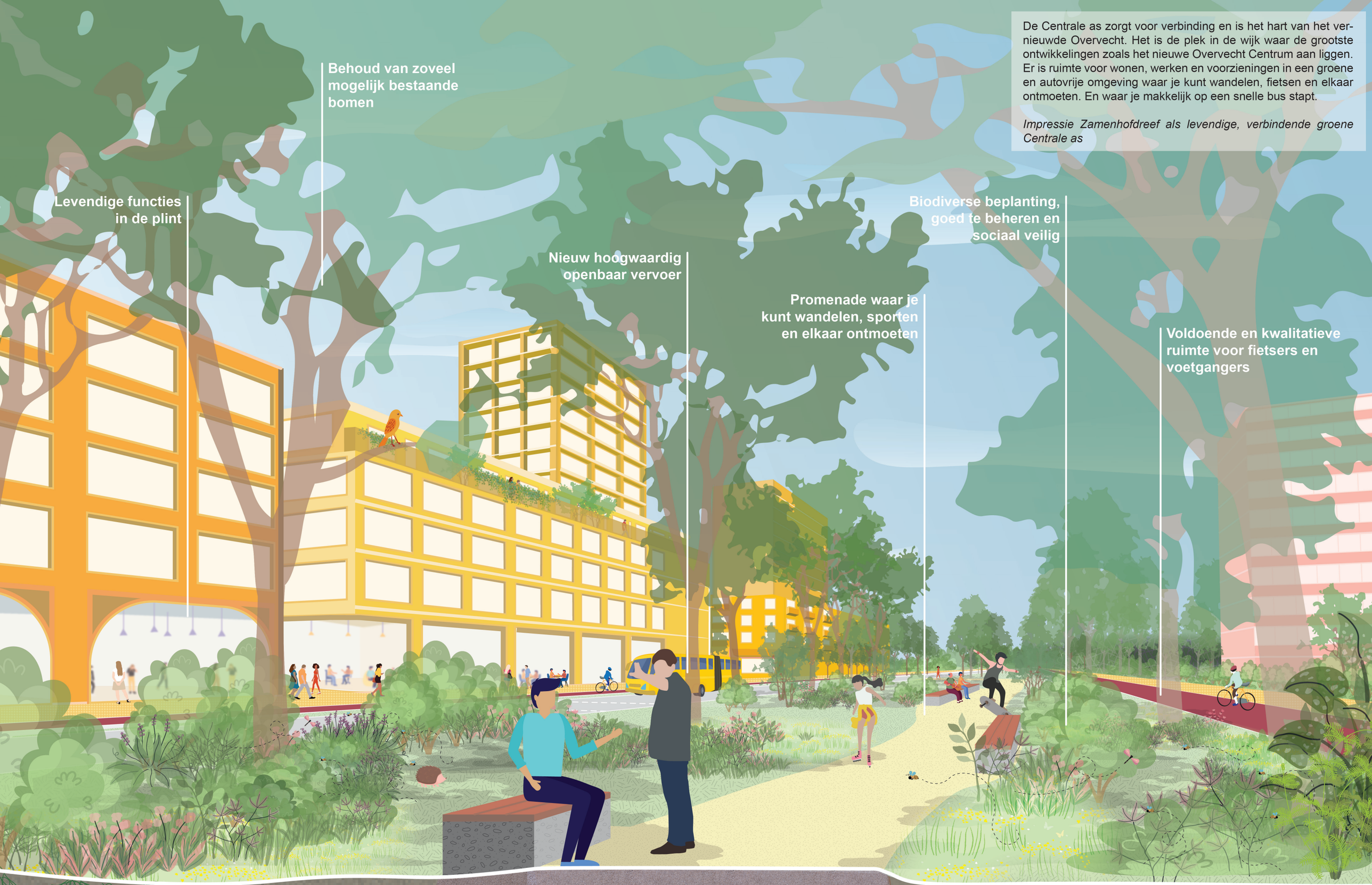
Veilig en verbonden
Door de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen is het huidige verkeerssysteem niet meer houdbaar. Verkeersveiligheid is door bewoners van Overvecht bovendien als belangrijkste verbeterpunt genoemd. Daarom is de verkeersstructuur voor de auto, openbaar vervoer, fiets en voetganger aangepast.



Carnegiedreef - Zamenhofdreef: levendige groene promenade
De Carnegiedreef – Zamenhofdreef is in 2040 een aantrekkelijke en levendige groene autovrije promenade die de bestaande en nieuwe buurten met elkaar verbindt. De ruggengraat van Overvecht van noord naar zuid, met goed openbaar vervoer en nieuwe hoogstedelijke bebouwing.

De Centrale as zorgt voor verbinding en is het hart van het vernieuwde Overvecht. Het is de plek in de wijk waar de grootste ontwikkelingen zoals het nieuwe Overvecht Centrum aan liggen. Er is ruimte voor wonen, werken en voorzieningen in een groene en autovrije omgeving waar je kunt wandelen, fietsen en elkaar ontmoeten. En waar je makkelijk op een snelle bus stapt.

Impressie Zamenhofdreef als levendige, verbindende groene Centrale as



Deze impressie is een product van de gemeente Utrecht.

B2 Groen en blauw verbeteren en versterken

Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. We leveren samen onze maximale bijdrage om Overvecht aan het veranderende klimaat aan te passen. Groen speelt daarbij een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen in de Overvechtse buurten komen wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen (en minder autoverkeer) in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen en minder verharding in de buurt houden water vast waar het valt en zorgen voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten inheemse beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 staat in hoofdstuk 4 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden.



De bestaande groene kwaliteit wordt behouden en beschermd.



De parken en groenzones krijgen een diverse programmering en zijn aantrekkelijk voor alle leeftijden.



Meer mensen in de wijk vraagt om meer aantrekkelijke groene ruimte.



De ontwikkelingen houden rekening met groen erfgoed, zoals de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Aantrekkelijke parken om te spelen, sporten en ontmoeten

We vergroten de parken en maken ze autovrij. We richten de parken in met meer diverse beplanting die er aantrekkelijk uit ziet en biodiversiteit stimuleert. Het park is een plek om te sporten en spelen maar ook om van de rust te genieten. Groene ommetjes en sportrondjes verbinden de parken en de wijk. Bij het verbeteren van de parken is goed (licht)ontwerp belangrijk, waarbij we rekening houden met de sociale veiligheid en de ecologische kwaliteit. Bovendien zorgen we ervoor dat er altijd alternatieve routes zijn. We zetten in op beter gebruik van het groen door samen met de buurt te ontwerpen en aan de slag te gaan.

Robuuste groen-blauwe verbindingen binnen en buiten de wijk

We verbeteren de groen-blauwe verbindingen binnen de wijk en naar het buitengebied, voor mens en dier. De barrières van de NRU, het spoor en de Vecht overbruggen we met nieuwe wandel-, fiets- en faunaverbindingen. We zetten in op groene straten, een goede groeiplaats voor nieuwe en bestaande bomen, natuurlijke oevers, veenweide herstel, meer struiken, nestgelegenheid in gebouwen en het verbeteren van de ecologische verbindingen. Met de Centrale as verbinden we Park de Gagel met Park de Watertoren.

Beschermen en versterken hoofdgroenstructuur

De hoofdgroenstructuur wordt versterkt, diverser en beter verbonden. Door tientallen hectaren verharding te vergroenen en verbindingen toe te voegen ontstaat een doorlopende structuur van de Vecht tot het Noorderpark. Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied, bij de Ankaradreef en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk in de hoofdgroenstructuur omdat dit kansen biedt voor een belangrijke kwaliteitsverbetering voor de omgeving van Overvecht Centrum, het station en de omgeving van de HOV haltes (zie ook de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, waarin dit verder wordt toegelicht). We zorgen ervoor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding behouden blijft en versterkt. Ook buiten de hoofdgroenstructuur staan grote bomen die we zo veel mogelijk koesteren. Bij een (hoog)stedelijke ontwikkeling geven we woningen prioriteit boven bomen.

Versterken waterberging en beleefbaarheid water

Een herinrichting van boven- en ondergrond maakt ruimte voor (verlaagd) groen en waterberging. Het uitbreiden van de hoeveelheid water draagt bij aan waterberging en water is ook plezierig en mooi om naar te kijken. We willen dat de waterkwaliteit goed is. Met de kano is het mogelijk om op de Klopvaart te varen en het aanleggen van natuurvriendelijke oevers verbetert de waterkwaliteit en de biodiversiteit.

Koesteren en versterken Nieuwe Hollandse Waterlinie, Vechtlandschap en Natuurnetwerk Nederland

Het Noorderpark-Ruigenhoek is een cultuurhistorisch waardevol natuur- en recreatiegebied dat sinds kort de status Unesco Werelderfgoed heeft. De Nieuwe Hollandse Waterlinie, het Vechtlandschap en Natuurnetwerk Nederland binnen en buiten de wijk worden gekoesterd en versterkt. Het verbinden van deze gebieden is goed te combineren met de zoektocht naar meer oppervlaktewater, waarin water kan worden opgevangen. De ontwikkeling van het tuincentrum Steck tot groene ontmoetingsplek draagt bij aan het versterken van deze kwaliteiten.

B2 Groen en blauw verbeteren en versterken

Groentypologieën in Overvecht

In hoofdstuk 4 van de Verdieping omgevingsvisie Overvecht staat uitgelegd wat er moet gebeuren om dit toekomstbeeld te bereiken.





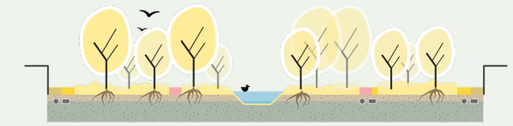


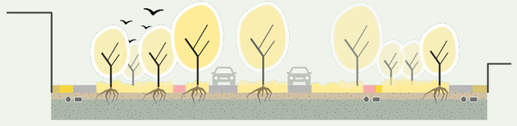
1. Het Groen om de stad aan de rand van Utrecht Overvecht (Noorderpark Ruigenhoek) is een bijzonder natuur- en recreatiegebied dat in 2021 als Unesco Werelderfgoed is benoemd. Stad en landschap zijn hier met elkaar vervlochten. Dit gebied vervult met een mix van recreatie, sport, natuurbeleving en water een belangrijke rol als groen om de stad voor Overvecht en Utrecht.

2. De Vechtscheg is een landschappelijke structuur met betekenis voor de stad en de regio op het vlak van ecologie en recreatie: stad aan de rivier. Het gebied wordt gevormd door de Vechtdijk met lager gelegen karakteristieke (waardevolle) lintbebouwing op grote groene percelen.



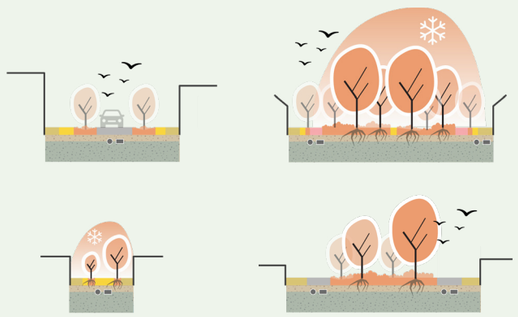
3. De stadsparken zijn groene stedelijke parkruimtes met hoogwaardige verblijfskwaliteit. In de parken is voldoende ruimte voor ontspanning, buitensport, spelen en natuur. De parken zijn het domein van de voetganger, fietser, flora en fauna en dus autovrij.







4. De groenblauwe verbindingen zijn aaneengesloten landschappelijke verbindingen en routes voor fietsers, voetgangers en dieren. Ze verbinden de woonbuurten met het omliggende landschap. Er is ruimte voor sport, bewegen en natuur. Barrières voor dieren worden geslecht met faunapassages boven of onder de weg.



5. Groene buurten. Overvecht wordt gezien als een groene wijk, maar veel woonstraten en (voor)tuinen zijn verhard en er is vergroening noodzakelijk. Er komen meer mensen wonen in de verschillende buurten waardoor de behoefte voor meer groen om te ontmoeten, spelen en verblijven nodig is. Een goede balans tussen groen en verdichten is noodzakelijk.

B2 Groen en blauw verbeteren en versterken



LEGENDA

- Noorderpark/Polderlandschap
- Vechtscheg
- Park de Gagel, Park de Watertoren, Vechtzoompark
- Klopvaart, NRU, Spoorzoompark
- Franciscusdreef, Einsteindreef, Braille dreef
- Carnegiedreef, Zamenhofdreef
- Groene voegen en groene ommetjes
- Woonstraten, Woonerven en plantsoenen
- Molenwiek en speelstraten
- Groene verblijfsplekken
- Waterstructuur
- Groene buurtrand
- Ontwikkeling raakt hoofdgroenstructuur
- Robuuste groene verbindingen versterken
- Doorlopende groenstructuur langs NRU
- Verbindingen voor dieren tussen Vecht en Noorderpark
- Uitzicht op het landschap
- Cultuurhistorisch groen erfgoed
- Nieuwe Hollandse Waterlinie (hoofdweerstandslijn)
- Station Utrecht Overvecht

Met de omgevingsvisie wordt er naast de toename van 57 ha groen stevig ingezet op kwalitatieve verbetering van het groen. We voegen meer groen toe in de wijk en in het buitengebied maken we meer ecologisch en recreatief waardevol groen. We realiseren ongeveer 23,5 hectare nieuw buurt- en wijkgroen, in de parken en in de groenblauwe routes. Dit is afhankelijk van ambitieuze keuzes op het gebied van mobiliteit, parkeren en bouwen. In de Vechtscheg en in het groen om de stad willen we ongeveer 36 ha meer recreatief en ecologisch waardevol groen maken. De RSU opgave van 80 ha groen kunnen wij niet halen. In de berekening meegenomen is de maximale afname van het potentiële groen in de hoofdgroenstructuur van circa 2,5 ha. Zie de groenopgave in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

B3 Veilig en verbonden

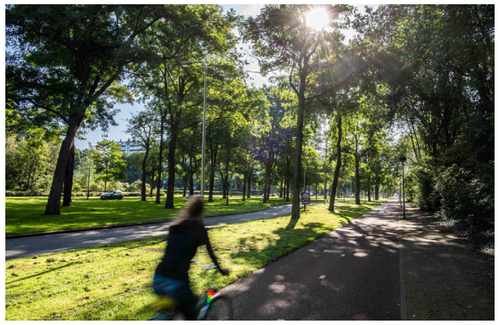
We geven in Utrecht voorrang aan gezonde en schone manieren van verplaatsen. We maken de weg vrij voor lopen, fietsen en openbaar vervoer. Bestaande parkeerplekken richten we zo veel mogelijk in voor spelen en verblijven. Verkeershinder, geluid en uitstoot proberen we zoveel mogelijk te beperken. In 2040 zijn de Overvechtse straten en fietspaden verkeersveilig, aantrekkelijk, groen en sociaal veilig. Overvecht blijft goed bereikbaar voor automobilisten en verbetert voor fietsers en voetgangers. Herstructurering biedt ruimte aan groen, ontmoeting en verbetert de oversteekbaarheid van de grootste barrières. Aanpassingen in de verkeersstructuur dragen daarnaast bij aan een gezondere leefomgeving (minder geluidsoverlast, betere luchtkwaliteit, meer ruimte voor bewegen).



Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een belangrijke opgave.



Door de groei van de wijk zijn de huidige parkeeroplossingen niet overal houdbaar.



Veilige en aantrekkelijke routes voor voetgangers en fietsers om actieve mobiliteit te stimuleren.



Goede verbindingen binnen de wijk en met de rest van de stad.

Herinrichten van de buurten

We gaan door met het herinrichten van buurten. Deze krijgen een veilige en aantrekkelijke inrichting als standaard buurtstraat (30 of 15 km/uur) waar fietsers en auto's samen rijden. Om dit voor alle buurtstraten mogelijk te maken gaan de grote bussen meerijden over de Centrale as. In de buurten gaat het openbaar vervoer met standaard bussen of kleiner rijden. Door de herinrichtingen wordt rijden door de buurten steeds minder logisch voor doorgaand autoverkeer.

Centrale as grotendeels autovrij

Om de steeds belangrijker wordende HOV verbinding door Overvecht te verbeteren (betrouwbaar, hoogfrequent, herkenbaar) is straks een route met zoveel mogelijk vrije busbaan noodzakelijk. Wanneer de grote aantallen woningen in Overvecht Centrum zijn opgeleverd willen ook deze bewoners dicht bij het groen wonen en de parken eenvoudig kunnen bereiken. De Centrale as wordt met het autovrij maken en herinrichten een belangrijke en aantrekkelijke drager voor lopen, fietsen en openbaar vervoer en een groene plek om te verblijven. Na introductie van de HOV-verbinding wordt besloten door de gemeenteraad in welke mate het autoverkeer op de Carnegiedreef zal worden beperkt.

Minder autoverkeer door de buurten

We willen veilige en leefbare buurten, daarom gaan we het aantal auto’s door de buurten monitoren. Wanneer de mobiliteitstransitie niet snel genoeg gaat en er vanuit verkeersveiligheid en leefbaarheid te veel autoverkeer door de buurten rijdt (max. 2000-4000 mvt/etmaal, afhankelijk van type/locatie buurtstraat, grens samenrijden fiets en auto) gaan we na herinrichtingen onderzoeken welke maatregelen (type, locatie) er nodig zijn om de hoeveelheid autoverkeer door de buurten te verminderen. Bij deze aanvullende maatregelen kan, op volgorde van invloed, gedacht worden aan: meer snelheidsremmende maatregelen zoals bijvoorbeeld drempels, instellen 1-richtingsverkeer, toepassen filters waarbij bepaalde groepen toch door mogen of knips voor al het autoverkeer. We zorgen hierbij altijd voor een goede bereikbaarheid voor nood- & hulpdiensten. De snelheid van de mobiliteitstransitie is sterk bepalend voor de mate waarin deze aanvullende maatregelen in de toekomst nodig zullen zijn.

Sterker fiets- en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk, stimuleren van beweging

We maken een fijnmazig netwerk met herkenbare, comfortabele en veilige fiets- en wandelroutes door de wijk. Bij alle fiets- en looproutes wordt gestreefd naar voldoende schaduw (40% hoofdroutes, 30% overig). De barrièrewerking van de grote dreven, Vecht, het spoor en de NRU wordt verminderd door bijvoorbeeld toevoeging van nieuwe tunnels en bruggen. Het aantal en de precieze locatie van nieuwe verbindingen moet nog bepaald worden.

Opschaling van het openbaar vervoer: sneller én lokaler

De grote bussen worden gebundeld en gaan rijden over een goed ingepaste Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-as centraal door de wijk. Het HOV over de centrale as zorgt voor een snelle, frequente en herkenbare verbinding tussen Overvecht en andere delen van de stad. Dit betekent korter wachten en sneller en comfortabeler reizen. In eerste instantie rijdt het HOV op de centrale as mee met het autoverkeer, maar op termijn worden de Carnegiedreef, Zamenhofdreef, Marnedreef en een deel van de Moezeldreef autovrij. Ook komt er een knip voor autoverkeer op de route Mr.Tripkade/ Tiberdreef ten gunste van het HOV en de ontwikkeling van het stationsgebied. Voor snel en betrouwbaar HOV zijn ook verbeteringen aan het HOV-netwerk buiten Overvecht nodig. In de buurten zal ook een bus (blijven) rijden. Dit is nodig om alle bestemmingen in de buurten goed bereikbaar te houden en de loopafstand naar bushaltes te beperken. Het buurtgerichte openbaar vervoer heeft net zoals het huidige openbaar vervoer een dienstregeling en wordt in principe uitgevoerd met standaard bussen of kleiner. Daarmee is de bus in de buurten minder bepalend voor de inrichting van de straten.

De Carnegiedreef verandert in een autovrije groene promenade, waar fietsers, voetgangers en OV centraal staan. Bewoners en bezoekers van Overvecht ervaren hier direct het groene karakter van de wijk. Het groen op de Carnegiedreef/Zamenhofdreef krijgt meer ruimte en verbindt als nieuwe parkzone Park de Gagel en Park de Watertoren.

Impressie groene autovrije promenade Carnegiedreef

Nieuw hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)

Voorzieningen rondom HOV haltes

Behoud van zo veel mogelijk bestaande bomen

Promenade waar je kunt wandelen, sporten en elkaar ontmoeten

Nieuwe bebouwing zorgt voor ogen op straat en aangename menselijke maat

Toevoegingen aan / verduurzaming van bestaande bebouwing

Deze impressie is een product van de gemeente Utrecht.

B3 Veilig en verbonden

Minder parkeren op straat

De druk op de openbare ruimte is hoog. Autoparkeren neemt relatief veel ruimte in beslag. Deze ruimte kan ook gebruikt worden voor bijvoorbeeld groen, spelen en lopen. Daarom zetten we in op het verminderen van het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De invoer van betaald parkeren en het verbeteren van HOV, fiets en voetgangersverbindingen zal voor een afname van de vraag naar parkeerplaatsen zorgen. Tegelijk mogen nieuwbouw ontwikkelingen in de wijk in principe niet tot meer parkeerdruk op straat leiden. Bij grotere nieuwbouw worden daarom gebouwde parkeervoorzieningen gemaakt die collectief gebruikt kunnen worden. De route van de parkeerplek naar de woning is veilig en prettig, ook in het donker. Bij stedelijke ontwikkelingen die goed bereikbaar zijn met openbaar vervoer en fiets, worden lagere parkeernormen gehanteerd. Kleinere ontwikkelingen in de buurten (bijvoorbeeld het optoppen van bestaande flats) zien we als maatwerk. Parkeren wordt hier in principe ook niet in de openbare ruimte opgelost, omdat dit het realiseren van de groen ambitie bemoeilijkt. Verminderen van parkeerplaatsen wordt per buurt verder onderzocht. Zoals in heel Utrecht, blijft het voor mensen die slecht ter been zijn mogelijk om dichtbij huis te parkeren. Het stallen van fietsen, scooters en scootmobielen wordt in de nieuwbouw in de gebouwen ingepast en waar mogelijk bij renovatie meegenomen.

Wat verandert er voor OV reizigers in Overvecht?

Overvechters die nu al gebruik maken van de bus kunnen dat in de toekomt ook doen. Bussen die door de verschillende buurten rijden blijven, zij het met kleinere voertuigen en mogelijk langs andere routes en met een andere frequentie. Deze buslijnen zijn straks vooral voor verplaatsingen binnen Overvecht, bijvoorbeeld van de woning naar een winkelcentrum, het station of naar familie of vrienden in de wijk. Voor verplaatsingen naar andere delen van de stad zijn deze buslijnen door hun lange route door de buurten relatief langzaam en daardoor onaantrekkelijk voor veel (potentiële) reizigers. Daarom komt er in Overvecht ook een nieuwe snelle, frequente en herkenbare buslijn centraal door de wijk via de Carnegiedreef en Zamenhofdreef. Voor veel bewoners zal het naar de bushaltes van deze HOV-lijn verder lopen zijn, maar deze lijn biedt wel een snellere verbinding met Overvecht Centrum, Station Overvecht en andere delen van de stad zoals het Utrecht Science Park, de binnenstad, Leidsche Rijn en Lage Weide. Bewoners en bezoekers van de bestaande buurten hebben dus straks de keuze tussen twee bus-types. Zeker voor toekomstige bewoners van de nieuwe woningen die vooral rond de HOV-haltes worden gebouwd geldt, dat deze nieuwe lijn een aantrekkelijke en voor de hand liggende reiskeuze geeft.

Programma Vervoersongelijkheid

We werken aan het programma Vervoersongelijkheid. Onze ambitie is dat alle Utrechters zich kunnen verplaatsen in de stad. Een deel van onze inwoners ervaren hierbij echter drempels; bijvoorbeeld vanwege een smalle beurs of omdat ze een fysieke en/of mentale beperking hebben. Overvecht is een van de aandachtswijken in het programma Vervoersongelijkheid.

Aanpassingen NRU

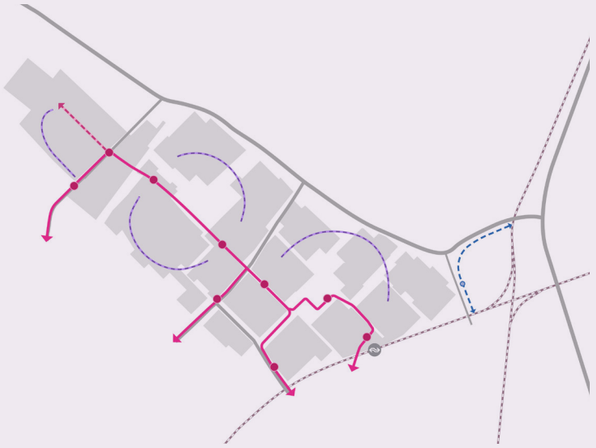
De gemeente en provincie Utrecht werken samen met het Rijk aan een NRU die het autoverkeer kan verwerken en bijdraagt aan de leefbaarheid in Overvecht. Een goed functionerende NRU is nodig voor het alternatief voor de Ring Utrecht (ARU), een bereikbare regio, een robuust nationaal wegennet en de leefbaarheid van Overvecht. Op dit moment is nog niet bekend welke maatregelen voor de NRU worden genomen. Daarover moeten met de provincie en het rijk afspraken worden gemaakt. De inhoud van de gemaakte afspraken is mogelijk van invloed op de uiteindelijke uitvoering van maatregelen in de wijk.



Fiets & voetgangers

Bestaande routes worden veiliger en aantrekkelijker ingericht. Ontbrekende routes in de wijk en verbindingen met de rest van de stad en het Noorderpark worden toegevoegd. Een fietsroute in Overvecht Noord is in vergelijking met het Mobiliteitsplan geoptimaliseerd.

- Recreatieve hoofdfiets- en wandelroute
- Hoofdfiets- en wandelroute
- Doorgaande fiets- en/of wandelroute
- Zoekgebied nieuwe fiets-/wandelroute



Openbaar vervoer

De huidige busverbindingen die door de verschillende buurten rijden blijven, maar wel met kleinere voertuigen, mogelijk langs andere routes en met een andere frequentie. Er komt in Overvecht ook een nieuwe snelle, frequente en herkenbare HOV-lijn over de Centrale as. Station Overvecht, Overvecht Centrum en Nieuw Overvecht worden belangrijke knopen in het OV netwerk.

- HOV (U-link)
- Route HOV, ligging nog te bepalen
- HOV-halte, exacte ligging nog bepalen
- Zoekgebied route buurtgericht OV (U-bus/U-flex)
- Buslijn (U-bus)

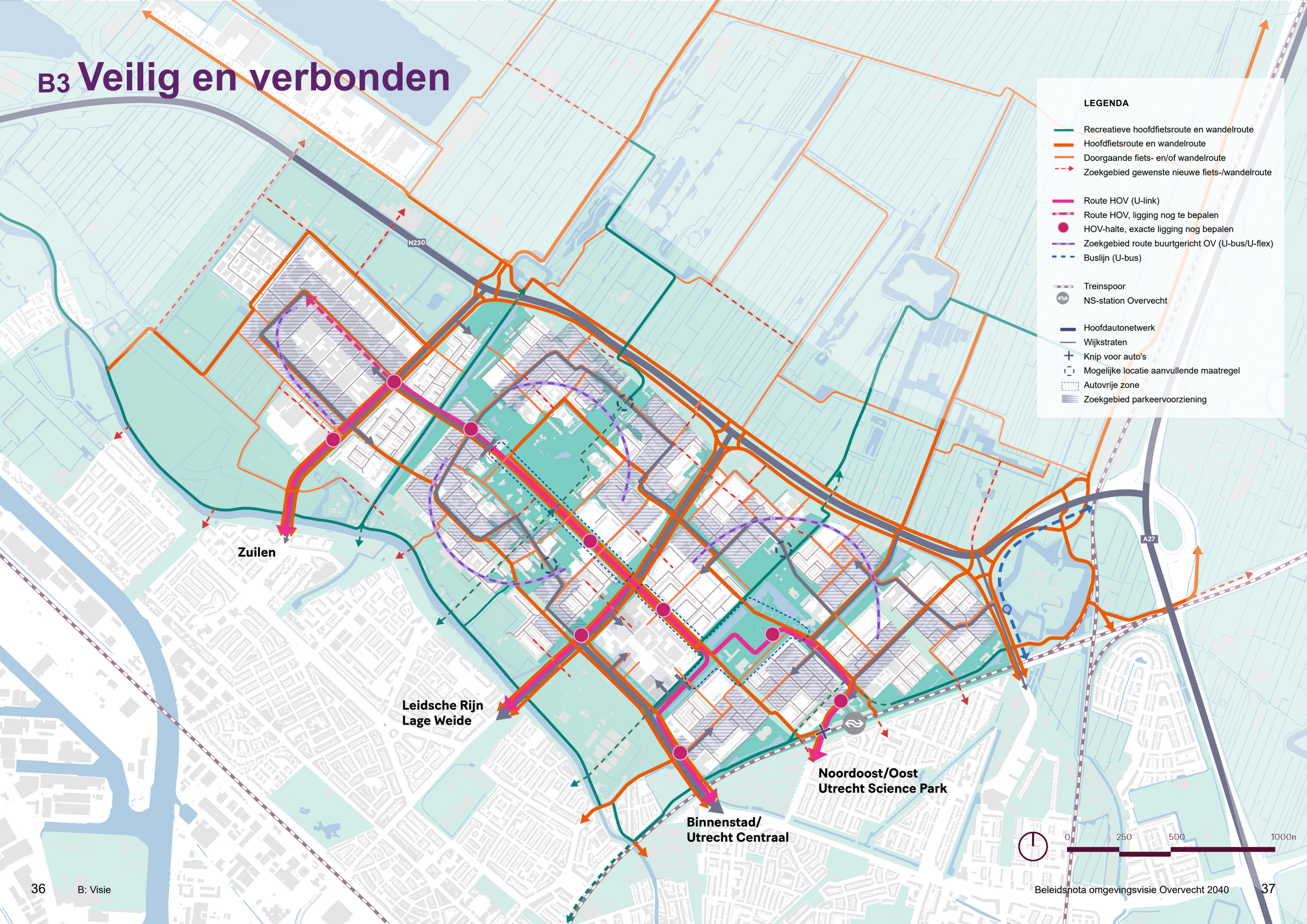


Auto

De centrale as wordt heringericht waarbij deze van Park de Gagel tot en met Park de Watertoren autovrij wordt. Bij het spoor (Mr. Tripkade/Tiberdreef) komt een knip voor autoverkeer. Waar nodig nemen we op termijn aanvullende maatregelen in de buurten om doorgaand autoverkeer te beperken. De Centrale / HOV as is op verschillende locaties over te steken met de auto. Onder andere bij de Japuradreef/Tigrisdreef, Einsteindreef, Moldaudreef. De Centrale / HOV as kent delen waar autoverkeer meerijdt en delen waar geen autoverkeer meerijdt (in kaart aangeduid met 'autovrije zone').

- Hoofdautonetwerk
- Wijkstraten
- Knip voor auto's
- Mogelijke locatie aanvullende maatregel
- Autovrije zone
- Zoekgebied parkeervoorziening

B3 Veilig en verbonden



LEGENDA

- Recreatieve hoofdfietsroute en wandelroute
- Hoofdfietsroute en wandelroute
- Doorgaande fiets- en/of wandelroute
- Zoekgebied gewenste nieuwe fiets-/wandelroute
- Route HOV (U-link)
- Route HOV, ligging nog te bepalen
- HOV-halte, exacte ligging nog bepalen
- Zoekgebied route buurtgericht OV (U-bus/U-flex)
- Buslijn (U-bus)
- Treinspoor
- NS-station Overvecht
- Hoofdautonetwerk
- Wijkstraten
- Knip voor auto's
- Mogelijke locatie aanvullende maatregel
- Autovrije zone
- Zoekgebied parkeervoorziening

B4 Ruimte voor groei

Utrecht groeit; in 2040 wonen er ongeveer 450.000 mensen in de stad. In de hele stad zoeken we daarom ruimte voor nieuwe woningen, werkplekken, voorzieningen en groen. Ook in Overvecht. In Overvecht behouden we wat sterk is, bouwen we verder aan wat goed is en pakken we aan wat nodig is. We benutten de groei om de leefbaarheid en kwaliteit van bestaande buurten te verbeteren. De wijk wordt klaar gemaakt voor de toekomst. Op plekken die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer (zoals langs de Centrale as) zien we kansen om meer woningen te bouwen. Daar is ruimte voor hogere gebouwen met daarin voorzieningen, woningen en werkplekken. We zorgen in Overvecht voor fijne routes en ontmoetingsplekken voor jong en oud. De ontwikkelingen gaan stap voor stap en sluiten bijvoorbeeld aan op momenten van groot onderhoud, renovatie of andere initiatieven.



Woningbouw vergroot de mogelijkheden voor een wooncarrière in de eigen wijk.



Ook werkplekken, winkels en voorzieningen groeien mee met de woningbouw.



Er worden voldoende ontmoetingsplekken in de openbare ruimte gerealiseerd.



De architectuur van nieuwe ontwikkelingen biedt de kans om meer allure te geven aan de wijk.

Overvechts karakter

Bepaalde kenmerken van Overvecht geven de wijk een eigen karakter en identiteit. Zoals de parken, de ruimtelijke verschillen tussen zuid en noord en de cultuurhistorisch waardevolle elementen (zie de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, hoofdstuk 3, Overvechtse karakteristiek). Hier moet zorgvuldig mee worden omgegaan. Door de groei van de wijk tasten we deze Overvechtse kwaliteiten niet aan, maar versterken we ze. Hoe we dit doen verschilt per type transformatiegebied (zie pagina 46 en verder) en per uitwerking. Nieuwe ontwikkelingen passen we zorgvuldig in en voegen meerwaarde toe aan de omgeving.

Nieuwe ontwikkelingen - Centrale as

De meeste nieuwe woningen en werkplekken bouwen we rondom de best bereikbare plekken: 55-60% van de woningbouwopgave in Overvecht Centrum en rondom het station, bij de HOV-haltes (15-20% van de woningbouwopgave) en op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht (alleen werken). Zo stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer en verminderen we het autogebruik. Dit geeft niet alleen draagvlak voor een goede HOV-lijn, maar ook draagvlak voor goede voorzieningen, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. Door aan de Centrale as de verdichting te concentreren, maken we een nieuw stuk Overvecht met een aantrekkelijke groene promenade, blijft de hoofdgroenstructuur grotendeels intact én kunnen we bestaande buurten groener en meer leefbaar maken.

Stadsentrees als prettige routes

De Franciscusdreef en Einsteindreef zijn de stadsentrees van de wijk. Veel bewoners ervaren deze dreven als barrières. Ze zijn erg breed en ruim opgezet, het oversteken gaat moeizaam en er is weinig sociale interactie. We versmallen deze stadsentrees waar dat kan en realiseren betere oversteekplekken. Door het toevoegen van bebouwing aan deze stadsentrees zorgen we voor meer levendigheid op straat en fijnere plekken.

Meer levendigheid en contact

We zorgen voor een fijne beleving op straatniveau. De bestaande anonieme begane grond (bijvoorbeeld de garageboxen) krijgt (woon) functies en wordt meer open. Bij nieuwbouw maken we een aantrekkelijke, levendige begane grond, met entrees aan de straat en zicht op de straat en het groen. We zorgen voor prettige overgangen tussen gebouwen en de straat en het groen. Zo zorgen we voor meer verbinding en contact met elkaar. We maken vooral de eerste twee bouwlagen aantrekkelijk.

Slimmer omgaan met bestaande ruimte

Meer woningen betekent meer mensen die gebruik maken van de stoep, een speelplekje en een park. We willen het groen zo veel mogelijk behouden en verbeteren. We bouwen hoger en mengen functies (wonen boven de kapper, een sportschool in het appartement of een tuin op het dak).

B4 Ruimte voor groei

We stappen langzaam af van grote verharde parkeervelden en gaan bij nieuwe ontwikkelingen over op gedeelde gebouwde auto- en fietsparkeervoorzieningen. Ook andere voorzieningen zoals het laden en lossen of transformatorruimtes voor elektriciteit zitten in principe in het gebouw. Bij de (hoog) stedelijke gebieden wordt speciaal aandacht besteed aan slimme afvalinzameling die zo min mogelijk ruimte kost. Voorzieningen, parkeerplekken, de ondergrond, bovengrond en daken gebruiken we zo optimaal mogelijk. Daken benutten we voor klimaat (zonnepanelen, wateropvang, verkoeling), daktuinen voor bewoners en biodiversiteit of voor het toevoegen van woningen (optoppen).

Een meer gemengde wijk

In Overvecht zoeken we ruimte voor tenminste 5.000 extra woningen. Deze woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Voor heel Overvecht streven we naar een verdeling van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector. Deze percentages zijn geen doel op zich, maar geven de ontwikkelrichting voor Overvecht aan. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen in Overvecht. De ontwikkeling naar een meer gemengde wijk bereiken we door nieuwbouw waarin ook ruimte is voor nieuwe sociale huurwoningen. In de bestaande bouw biedt dit ruimte voor corporaties om bijvoorbeeld woningen in het middensegment te verhuren.

Bouwen aan gemeenschappen

De ambitie is om met de woningbouw de anonimiteit in de wijk te verminderen en de sociale veiligheid te vergroten. Dit doen we door toekomstige bouwprojecten te toetsen op de bijdrage aan de gemeenschap, in en om het gebouw. Dit kan bijvoorbeeld door ruimtes te reserveren voor collectieve voorzieningen en geen anonieme woningtoegangen te realiseren. Om ontmoeting te stimuleren verbinden we parkeervoorzieningen niet binnendoor. Daarnaast worden er in de wijk specifieke woonvormen voor bepaalde doelgroepen ontwikkeld, zoals wooncoöperaties en gemengde woonvormen. Met deze woonvormen bestrijden we eenzaamheid en geven we kwetsbaren een steuntje in de rug. De experimentele flats in Overvecht Noord zijn daarbij een inspiratiebron.

Toevoeging aan bestaande bouw

Naast nieuwbouw zien we ook kansen woningen toe te voegen in de bestaande bouw. Denk aan optoppen (het toevoegen van extra woonlagen aan een bestaand gebouw) of het ombouwen van bergingen op de begane grond naar woningen of andere passende levendige functies.

Sloop-nieuwbouw?

We zijn terughoudend met sloop/nieuwbouw. We stellen dit alleen voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor:

1. een substantiële verbetering van de buurt, verbinding of park (zoals bijvoorbeeld sociale veiligheid, aangename herkenbare routes, leefbaarheid, goede woningmix, ontmoetingsplekken etc), en/of
2. een substantiële bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het verminderen van het grote woningtekort.

Per kleur type gebied geven we aan bij het kopje ‘ontwikkeling’ wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk achten om de doelstellingen te halen. We hanteren bij de afweging de 'Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie'. Ook houden we ons aan afspraken die we maken met bijvoorbeeld corporaties en huurdersorganisaties die toezien op de positie van huurders (denk aan een draagvlakmeting) en alle geldende wet- en regelgeving rond huurrechten, eigendomsrechten, etc.

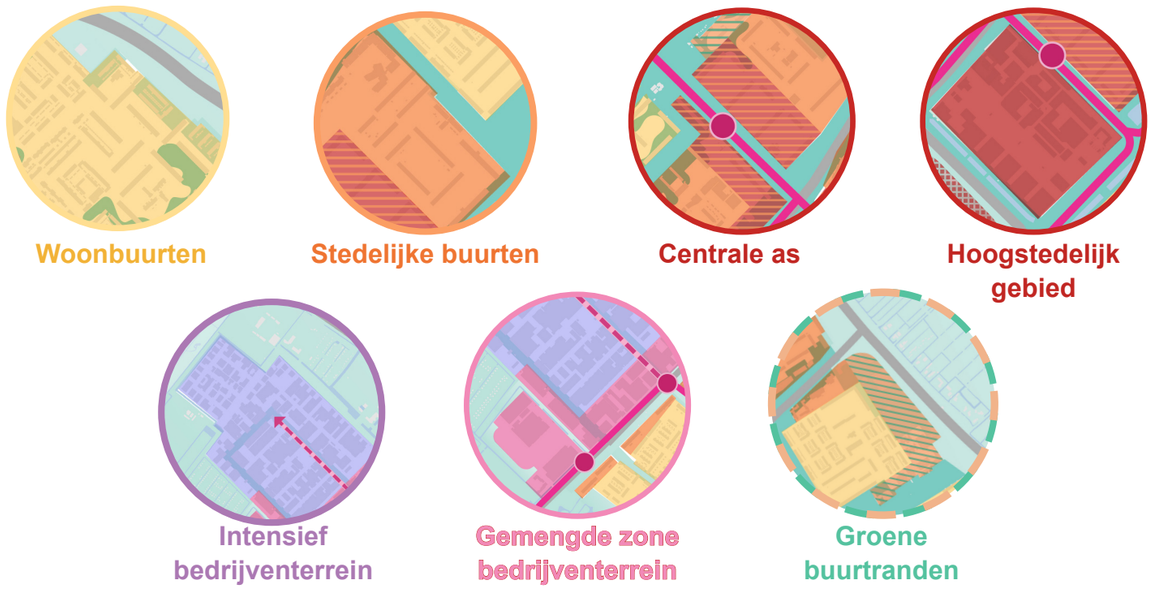
B4 Ruimte voor groei

Het toevoegen van woningen, werkplekken, voorzieningen en groen vraagt ruimte. Aangezien de ruimte beperkt is gaan we hier zorgvuldig mee om. De ruimte voor groei zoeken we zoveel mogelijk binnen het bestaande bebouwde gebied en op plekken met goede OV-bereikbaarheid. Hierdoor laten we de hoofdgroenstructuur voor het overgrote deel intact en versterken we deze waar mogelijk. Overvecht “wijk van herkenbare buurten in een groen raamwerk” blijft de basis, maar wordt verbeterd en aangevuld met een verbindende Centrale as als groene promenade met het stedelijk wijkhart in het midden.

We kiezen voor een verschillende aanpak en mate van verdichting per gebied en onderscheiden daarbij de volgende gebiedstypen:

- Hoogstedelijk gebied (Overvecht Centrum & station Overvecht)
- Centrale as
- Stedelijke buurten
- Woonbuurten
- Intensief bedrijventerrein
- Gemengde zone bedrijventerrein
- Groene buurtranden

Per gebiedstype worden op de volgende pagina’s onderscheidende spelregels gegeven voor ruimtelijke structuur, bouwhoogten, architectuur, groen en openbaar gebied, parkeren en woonprogramma.



Hoogbouw

Bebouwing hoger dan 30 meter (= 10 lagen) noemen we in Utrecht hoogbouw. Hoogbouw is nodig om meer woningen en werkplekken te kunnen bouwen én het levert een bijdrage aan het verbeteren van de buurt. Denk aan variatie aan woningen, een parkeergarage, voorzieningen en een prettig verblijfsgebied. Hoogbouw is gekoppeld aan belangrijke centrale plekken, zoals de Carnegiedreef-Zamenhofdreef en station Overvecht. Hoogbouw houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Boven de eerste 4 tot 6 bouwlagen staat het hoogbouwaccent minimaal 5 meter terug. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Bovendien worden voor hoogbouw specifieke hoogbouwprincipes opgesteld. We volgen daarmee de kwaliteitsprincipes en doelstellingen van de Stedenbouwvisie.

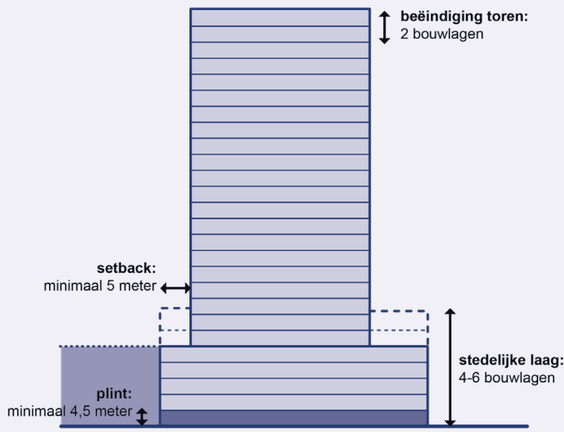
Hoogbouwinitiatieven worden beoordeeld aan de hand van deze omgevingsvisie als gebiedsspecifieke uitwerking zoals bedoeld in de Stedenbouwvisie.

Passende bouwhoogtes per gebiedstype

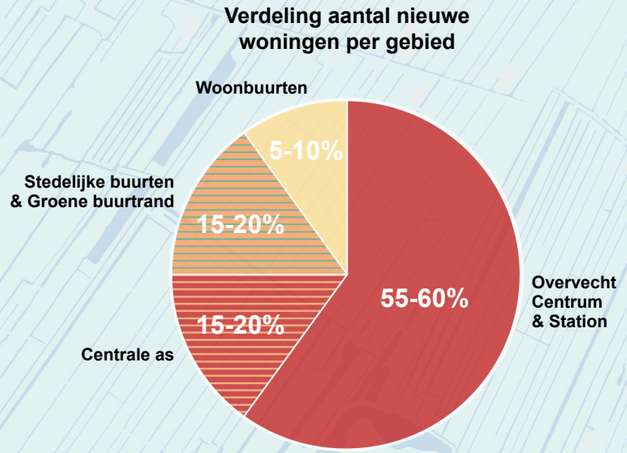
Per gebiedstype worden uitgangspunten voor bouwhoogten weergegeven. Hierbij zien we een gebouwhoogte van 4 tot 6 lagen als de meest voorkomende Overvechtse laag voor nieuwe ontwikkelingen. Deze nieuwe Overvechtse laag is ondergeschikt aan de hoogte van de bestaande bomen in de wijk en zorgt voor minder contrast tussen de hoogbouw en laagbouw. Nieuwe gebouwen die hoger zijn, zullen op specifieke plekken en op aanzienlijke afstand van elkaar ingepast worden, zodat het open beeld van Overvecht intact blijft. Per gebiedstype wordt hier op ingegaan.

Spelregels hoogbouw

- Hoogbouw is onderdeel van een bouwblok: een stedelijke laag van 4-6 bouwlagen met daarboven terugliggende bebouwing.
- Vormgeven aan menselijke maat (vertalen naar Overvecht)
- Ruimte voor ontmoeting
- Vroegtijdig ontwerpen aan een aangenaam microklimaat voor de nieuwbouw en de omgeving:
  - Windonderzoek
  - Bezonningsvereisten
  - Geluidsbelasting op de gevels & akoestiek van verblijfsplekken (zoals bijvoorbeeld gezamenlijke binnentuin).



B4 Ruimte voor groei



LEGENDA
- Woonbuurten
- Stedelijke buurten
- Hoogstedelijk gebied
- Centrale as
- Intensief bedrijventerrein
- Gemengde zone bedrijventerrein
- Groene buurtrand
- Rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI)
- Route HOV (U-link)
- Route HOV, ligging nog te bepalen
- HOV-halte, exacte ligging nog bepalen

Deze kaart en de uitleg op de volgende bladzijden laat zien waar we kansen zien voor de toevoeging van woningen, werkplekken en voorzieningen. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

0 250 500 1000m



Woonbuurten

In de gele zones zorgen we voor het verbeteren van de buurt en een betere woningmix. We behouden wat sterk is en vernieuwen wat nodig is. We sluiten aan op de ruimtelijke karakteristieken van de buurt. Buurtstraten worden opnieuw ingericht (in combinatie met warmtenet/riolering) met meer ruimte voor sociale en verkeersveiligheid, vergroening en klimaatbestendigheid. Bestaande woningen worden klaargemaakt voor de toekomst door verduurzaming en renovatie. Kleinschalige nieuwbouw voor wonen, werken of voorzieningen is mogelijk.

Ontwikkeling

Verbeteren en verduurzamen van bestaande bebouwing met mogelijkheden voor kleine toevoegingen is het uitgangspunt. Transformeren bijvoorbeeld door optoppen/ aanbouwen en veranderen van garageboxen en bergingen voor levendige (woon) plinten. Het toevoegen van kleinschalige nieuwe bebouwing is ook mogelijk. Uitgangspunt is geen sloop.

Structuur

De stedenbouwkundige opzet van de buurt blijft intact. Kenmerkend is de rechthoekige structuur (de bebouwing staat in een hoek van 45 graden voor ideale bezonning) en de open verkaveling. Bijzondere aandacht is er voor het verbeteren van de relatie tussen bebouwing en de parken.

Hoogte

Per buurt een zorgvuldige mix van bouwhoogten, rekening houdend met de stedenbouwkundige eigenschappen van Overvecht Zuid (stempelstructuur met velden) en Overvecht Noord (cluster). Optoppen met maximaal 2 (terugliggende) bouwlagen is bloksgewijs mogelijk, en gaat niet ten koste van de samenhang binnen een bestaand cluster bouwblokken. Kleinschalige nieuwbouw voegt zich in de omgeving met een maximaal verschil van 2 bouwlagen, mits de bouwhoogte niet hoger wordt dan 6 bouwlagen. Uitzondering hierop zijn aanbouwen bij de bestaande hoogbouw.

Architectuur

Sluit aan op de bestaande naoorlogse, heldere bloksgewijze bebouwing. In zuid per veld, in noord per samenhangend cluster. Horizontaal ritme in de gevels met lichte kleuren. Eigentijdse, frisse uitstraling. Aandacht voor een prettige, actieve begane grond en de overgangszone naar het openbaar gebied.

Programma

Hoofdzakelijk wonen, met ruimte voor buurt- en wijkgerichte voorzieningen (bijvoorbeeld kinderopvang, huiswerkbegeleiding, buurtkamer, horeca of fitness). Ook worden er woningtypen gerealiseerd waarbij werken aan huis mogelijk is. Bij transformatie streven we naar een actieve begane grond, waar o.a. werk een plek krijgt. Elke buurt heeft ruimte voor een eigen (maatschappelijk) voorzieningencluster (zie kaart “Verschillend en voor iedereen”).

Woonmix

Bij transformatie is het uitgangspunt dat het huidige aantal sociale huurwoningen behouden blijft en dat de extra woningen vallen in het midden- en hogere segment. Dat kan ook door bouw van nieuwe sociale huurwoningen en omzetten van bestaande bouw naar het middensegment.

Parkeren

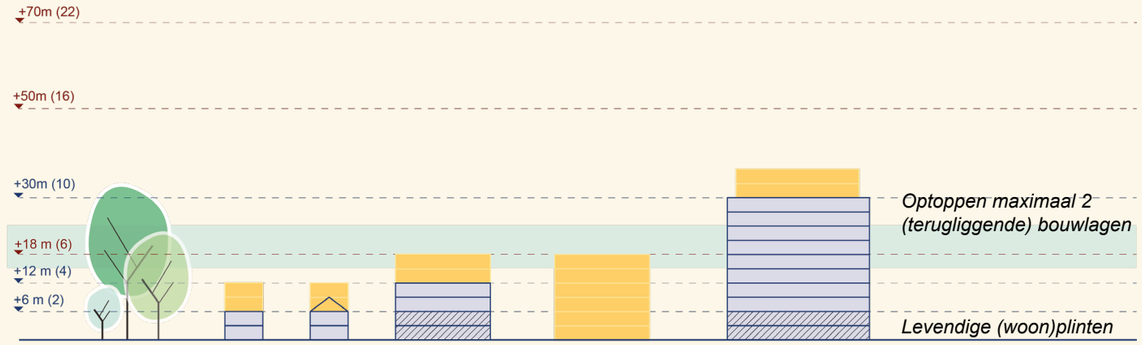
Bij kleinschalige toevoegingen is parkeren maatwerk, waarbij parkeren in principe niet in de openbare ruimte wordt opgelost. We streven naar een forse reductie van parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Groen en openbare ruimte

Bij elk initiatief groeit groen mee. Openbare en particuliere ruimte wordt sterk vergroend en verkeersluwer. Ontwikkelingen houden rekening met waardevol groen en dragen bij aan het versterken van het groen/de groenstructuur in de buurt.

Duurzaamheid

Door het beperken van materiaalgebruik, door gebouwen beter te benutten en de levensduur zoveel mogelijk te verlengen. Zoveel mogelijk toepassen van herbruikbare, duurzame en circulaire materialen. Inzet op verlagen van het energieverbruik en lokaal energie opwekken stimuleren. De openbare ruimte wordt klimaatadaptief ingericht.



Kleinschalige nieuwbouw
(tot een max. van 6 bouwlagen) wijkt maximaal 2 bouwlagen af van de directe omgeving


Nieuwe ontsluiting van de galerijen, met trap en lift


Passende, frisse en eigentijdse architectuur


Aan- en verbouwen van bestaande flats


Optoppen van bestaande flats

In de bestaande woonbuurten worden de straten aantrekkelijker en veiliger ingericht, met meer ruimte voor wandelaars, fietsers en spelende kinderen. Door meer ruimte voor groen te maken, verbetert de klimaatbestendigheid en biodiversiteit. De bestaande bebouwing wordt gerenoveerd en verduurzaamd en gesloten bebouwing op de begane grond verandert in entrees, studio's of buurtontmoetingsplekken. Waar nieuwe woningen worden bijgebouwd, zijn deze met de voorkanten naar de straat gericht om zo bij te dragen aan de levendigheid op straat. De overgangszone tussen woning en straat kan bijvoorbeeld ingericht worden met een bankje of kleine voortuin met groene inrichting. Door deze overgang goed vorm te geven, ontstaat ruimte voor ontmoeting en interactie tussen bewoners.

Impressie buurtstraat Theemsdreef met bus

Bestaande woningen verbeteren, verduurzamen en optoppen.

Woningen hebben goede buitenruimte, en overgangszones naar de straat.

Schaduwrijke stoepen en straten.

Biodiverse beplanting, goed te beheren

Kleinschalige nieuwbouw voegt nieuw woningtype toe. Voorkanten aan de straat

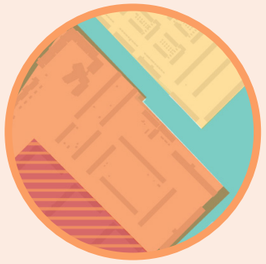
Gesloten plinten worden open met levendige functies en duidelijke herkenbare entrees

Routes en plekken in de directe leefomgeving stimuleren ontmoeting. Je komt elkaar buiten tegen onderweg naar je voordeur.

Afwatering in het verlaagde groen

Optimale indeling ondergrond

Deze impressie is een product van de gemeente Utrecht.

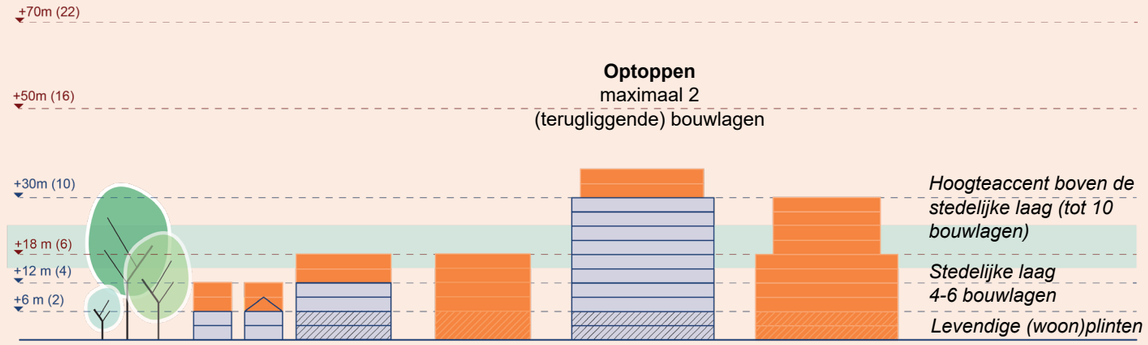


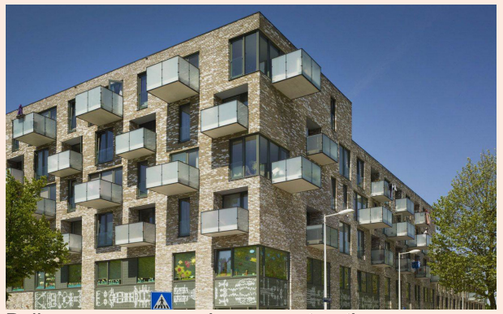
Stedelijke buurten

De oranje gebieden dragen bij aan de overgang tussen de woonbuurten en de hoogstedelijke gebieden. Soms vormen zij ook de overgang tussen drukke wegen en de rustige woonbuurten. Transformatie van de bestaande bebouwing draagt bij aan het versterken van de herkenbaarheid van stedelijke structuren als de Franciscusdreef, Einsteindreef en Brailledreef en het verbeteren van gebieden die (van oorsprong) een wat onduidelijkere stedenbouwkundige structuur hebben. We bouwen voort op bestaande Overvechtse kwaliteiten (zie de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 “Overvechtse karakteristiek”), en vernieuwen waar kan.

Ontwikkeling	Transformatie van bestaande bebouwing door renoveren, optoppen, aanbouwen, bijbouwen. Mogelijk sloop-nieuwbouw, mits dit bijdraagt aan bredere doelen voor buurtverbetering, zoals woningmix, leefbaarheid, voorzieningen en de openbare ruimte. Uiteraard geldt hierbij ook de 'Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie.
Structuur	Speelt in op de stedenbouwkundige opzet van de omgeving, tenzij aanpassing kansen biedt voor het verhelderen van de ruimtelijke structuur, herkenbaarheid en de toegankelijkheid van parken en voorzieningen. Bijzondere aandacht is er voor het verbeteren van de relatie van de bebouwing met de parken.
Hoogte	De basishoogte van bebouwing is 4 tot 6 lagen (stedelijke laag). Daarboven is afhankelijk van de locatie meer bouwhoogte mogelijk (tot 10 lagen). Optoppen met maximaal 2 (terugliggende) bouwlagen is bloksgewijs mogelijk en gaat niet ten koste van de samenhang binnen een bestaand cluster van gebouwen.
Architectuur	Sluit qua structuur aan op de bestaande bloksgewijze naoorlogse bebouwing, maar de materialisering mag hiervan afwijken, met een eigentijdse, frisse uitstraling. Aandacht voor een prettige, actieve begane grond en de overgangszone naar het openbaar gebied. We streven naar horizontaal ritme in de gevels.
Programma	Hoofdzakelijk wonen, met ruimte voor buurt- en wijkgerichte voorzieningen (bijvoorbeeld kinderopvang, huiswerkbegeleiding, buurtkamer, horeca of fitness). Ook worden woningtypen gerealiseerd waarbij werken aan huis mogelijk is. Bij transformatie streven we naar een actieve begane grond, waar o.a. werk een plek krijgt. In sommige buurten is er plek voor een (maatschappelijk) voorzieningencluster (kaart ‘Verschillend en voor iedereen”).
Woonmix	Bij transformatie is het uitgangspunt is dat het huidige aantal sociale huurwoningen behouden blijft en dat de extra woningen vallen in het midden- en hogere segment. Dat kan ook door de bouw van nieuwe sociale huurwoningen en omzetten van bestaande bouw naar het middensegment. De nieuwe woningen bieden zowel ruimte voor doorstroming van bestaande bewoners als voor andere woningzoekenden. Bij gebiedsontwikkelingen met een toevoeging van meer dan 300 woningen gelden uitgangspunten gebiedstype Centrale as.
Parkeren	Bij ontwikkelingen (auto)parkeren in gebouwde voorzieningen. Bij kleinschalige toevoegingen maatwerk, waarbij parkeren in principe ook niet in de openbare ruimte wordt opgelost. We streven naar een forse reductie van parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Groen en openbare ruimte	Bij elk initiatief groeit groen mee. Openbare en particuliere ruimte wordt (sterk) vergroend en verkeersluwer. Ontwikkelingen houden rekening met waardevol groen en dragen bij aan het versterken van het groen/de groenstructuur in de buurt.
Duurzaamheid	Door het beperken van materiaalgebruik, door gebouwen beter te benutten en de levensduur zoveel mogelijk te verlengen. Zoveel mogelijk toepassen van herbruikbare, duurzame en circulaire materialen. Inzet op verlagen van het energieverbruik en lokaal energie opwekken stimuleren. De openbare ruimte wordt klimaatadaptief ingericht.




Balkons zorgen voor 'ogen op straat'


Prettige binnentuinen waar men kan samenleven


Eigentijds, meer gelaagdheid in de gevel


Gedeelde parkeer- en mobiliteitsoplossingen

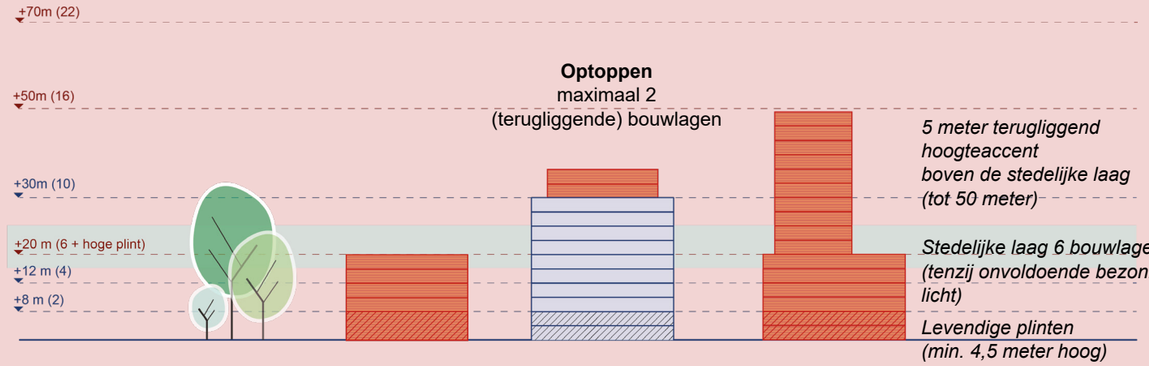


Centrale as

Op de locaties rondom HOV-haltes wordt ingezet op de ontwikkeling van sterk gemengde, hoogstedelijke milieus. Dit biedt kansen voor het ontstaan van nieuwe levendige gebieden met een combinatie van woningen, werkplekken en voorzieningen. Bestaande bebouwing en nieuwe ontwikkelingen smelten samen tot aangename plekken met menselijke maat.

Ontwikkeling	Verdichten van deze plekken door meer bebouwing toe te voegen door herschikking van de ruimte, benutten van verharding en parkeerterreinen. Sloop-nieuwbouw is mogelijk als dit kansen biedt voor significante verdichting, een goede woningmix, verbeterde wijkstructuur en menging van functies. Vervanging van lage gebouwen door hogere bebouwing is dan het meest voor de hand liggend. Voor bestaande hoogbouw ligt de focus op verduurzamen en renoveren in combinatie met transformatie, optoppen/aanbouwen.
Structuur	De ruimtelijke structuur mag afwijken van de huidige situatie; er is ruimte voor nieuwe bouwblokken met een hoogstedelijk karakter. De karakteristieke hovenstructuur houden we herkenbaar, maar in een meer stedelijke en compacte vorm.
Hoogte	Stedelijke laag van 6 bouwlagen is de basis (lager indien nodig wegens bezonning) met een goede levendige plint. Aan de parkranden en centrale as is daarboven ruimte voor zorgvuldig ingepaste hoogteaccenten tot 50 meter, met een minimale afstand van 100 meter tot elkaar. Voor de inpassing van hoogbouw passen we de hoogbouw richtlijnen toe.
Architectuur	Een meer divers en kwalitatief architectuurbeeld als aanvulling op de bestaande Overvechtse karakteristiek, maar wel robuuste gebouwen met horizontale belijning. Streven is een warmere uitstraling in materialen en meer gelaagdheid en verfijning in de gevel. Bij bouwplannen zal dit verder worden uitgewerkt. Bijzondere aandacht is er voor de eerste twee bouwlagen en het zorgen voor levendigheid, menselijke maat en de aansluiting van de bebouwing op de openbare ruimte.
Programma	Levendige functiemix van wonen, voorzieningen en werken. Significante ruimte voor werkgelegenheid waaronder werkgebouwen. Voorzieningen en actieve functies in de plinten van de bebouwing. Utilitaire functies zoals parkeren en logistieke functies worden ingepast binnen het gebouw.
Woonmix	Gebiedsontwikkelingen waar meer dan ca. 300 woningen worden toegevoegd moeten op zichzelf gemengd zijn. Dat wil zeggen dat er ruimte is voor sociale huurwoningen, woningen voor middeninkomens en duurdere woningen. Ook wat betreft woningtype moet er ruimte zijn voor kleine huishoudens (jong en oud), gezinnen en bijzondere woonvormen zoals wooncoöperaties, woongroepen of gemengd wonen.
Parkeren	We passen hier lagere autoparkeernormen toe. Parkeren bij ontwikkelingen in gebouwde voorzieningen. We streven naar een forse reductie van parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Groen en openbare ruimte	Bij elk initiatief groeit groen mee. In de openbare ruimte krijgt de voetganger prioriteit en is de openbare ruimte zoveel mogelijk autovrij. Kwalitatief en efficiënt omgaan met deze schaarse openbare ruimte. Robuust, klimaatadaptief en natuurinclusief groen aan en op gebouwen is van groot belang voor de groene kwaliteit van het gebied. Ontwikkelingen kunnen ten kosten gaan van bestaand groen waaronder bomen.
Duurzaamheid	Bij sloop-nieuwbouw is er aandacht voor lokaal hergebruik van materialen. Zoveel mogelijk toepassen van herbruikbare, duurzame en circulaire materialen. Er komt een duurzaam, collectief energiesysteem op basis van hernieuwbare bronnen. Daken en gevels worden gebruikt om groen toe te voegen.



Nieuwbouw
4-6 bouwlagen



Groene binnenterreinen voor voetgangers en fietsers, entree aan het maaiveld

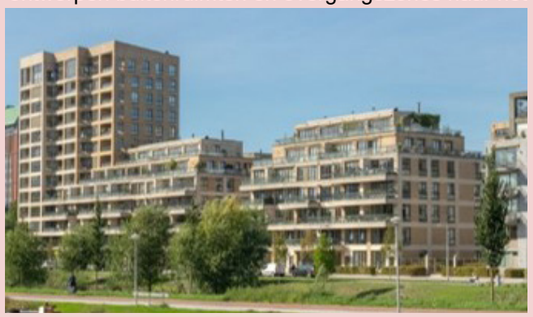


Extra aandacht voor de eerste 2 bouwlagen: prettig en levendig naar het openbaar gebied toe

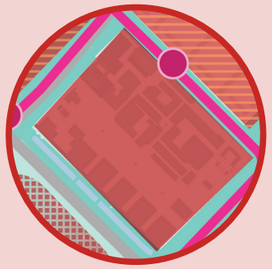
Nieuwbouw
met hoogteaccenten
tot 16 lagen



Afwisseling in bouwhoogten, aantrekkelijke gevels met goed ontworpen buitenruimten en overgangszones naar het trottoir



Verdichting langs de Centrale as met nieuw type bebouwing

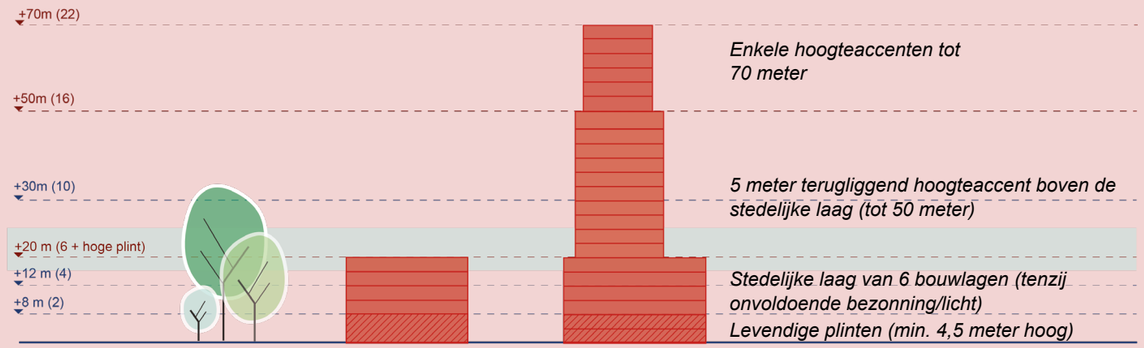


Hoogstedelijk gebied (centrum en station)

Centrum Overvecht en stationsgebied Overvecht zijn van wijkoverstijgende waarde en van belang als stedelijk knooppunt (RSU). Door de uitstekende bereikbaarheid zetten we in op de ontwikkeling van sterk gemengde, nieuwe hoogstedelijke milieus. Dit biedt kansen voor het ontstaan van nieuwe gebieden met een combinatie van woningen, werkplekken en voorzieningen. Voor Overvecht Centrum wordt een apart masterplan gemaakt. Voor de Stationsomgeving zal de planontwikkeling nog worden opgestart.

Ontwikkeling	Sterk verdichten van deze gebieden met compacte hoogstedelijke blokken. Sloop-nieuwbouw wordt terughoudend toegepast en is alleen mogelijk als dit kansen biedt voor significante verdichting, een goede woningmix, verbeterde wijkstructuur en menging van functies en als er draagvlak is onder bestaande bewoners en zij op een fatsoenlijke manier kunnen terugkeren in de nieuwbouw. Ook het toevoegen van bebouwing op bijvoorbeeld parkeerterreinen behoort tot de mogelijkheden. Voor bestaande hoogbouw ligt de focus op verduurzamen en renoveren in combinatie met transformatie, optoppen/aanbouwen.
Structuur	De ruimtelijke structuur mag afwijken van de huidige situatie; er is ruimte voor nieuwe bouwblokken met een stedelijk karakter. Daarbij spelen we wel in op de Overvechtse (orthogonale) structuren, en horizontale robuuste bebouwing.
Hoogte	Stedelijke laag van 6 lagen is de basis (lager indien nodig wegens bezonning). Daarboven is ruimte voor zorgvuldig ingepaste hoogteaccenten tot 50 meter, aan de parkranden en centrale assen, met een minimale afstand van 100 meter tot elkaar. Binnen Overvecht Centrum en rondom het station zijn enkele accenten tot 70 meter mogelijk. Voor de inpassing van hoogbouw passen we de hoogbouw richtlijnen toe.
Architectuur	Een meer divers en kwalitatief architectuurbeeld. Streven is een warmere uitstraling in materialen en meer gelaagdheid en verfijning in de gevel. Bij bouwplannen zal dit verder worden uitgewerkt. Bijzondere aandacht is er voor de eerste twee bouwlagen en het zorgen voor levendigheid, menselijke maat en de aansluiting van de bebouwing op de openbare ruimte.
Programma	Levendige functiemix van wonen, voorzieningen en werken. Significante ruimte voor werkgelegenheid waaronder werkgebouwen. Voorzieningen en actieve functies in de plinten van de bebouwing. Utilitaire functies zoals parkeren en logistieke functies worden ingepast binnen het gebouw.
Woonmix	Ook voor de hoogstedelijke gebiedsontwikkelingen waar meer dan ca. 300 woningen worden toegevoegd geldt dat deze op zichzelf gemengd zijn qua woningtypen, prijssegmenten en doelgroepen. De ontwikkelingen bestaan grotendeels uit hoogbouw nabij voorzieningen en/of station. Het accent ligt daarom meer dan bij andere ontwikkelingen op kleine huishoudens. We zien hier ook kansen voor collectief wonen, bijvoorbeeld voor jongeren, studenten of ouderen.
Parkeren	We passen hier lagere autoparkeernormen toe. Parkeren bij ontwikkelingen in gebouwde voorzieningen. In principe geen parkeren in de openbare ruimte.

Groen en openbare ruimte	Bij elk initiatief groeit groen mee. In de openbare ruimte krijgt de voetganger prioriteit en is de openbare ruimte zoveel mogelijk autovrij. Kwalitatief en efficiënt omgaan met deze schaarse openbare ruimte. Robuust, klimaatadaptief en natuurinclusief groen aan en op gebouwen is van groot belang voor de groene kwaliteit van het gebied. Ontwikkelingen kunnen ten kosten gaan van bestaand groen, waaronder bomen.
Duurzaamheid	Bij sloop-nieuwbouw is er aandacht voor lokaal hergebruik van materialen. Zoveel mogelijk toepassen van herbruikbare, duurzame en circulaire materialen. Er komt een duurzaam, collectief energiesysteem op basis van hernieuwbare bronnen. Daken en gevels worden gebruikt om groen toe te voegen.




Levendige, groene buitenruimtes



Speelsere architectuur, meer diversiteit


Hoogbouw en laagbouw wisselen elkaar af



Intensief bedrijventerrein

Intensivering van het ruimtegebruik op het bedrijventerrein is noodzakelijk om het aantal bedrijven dat ruimte zoekt in de stad te kunnen huisvesten. Woningbouw is daarom niet mogelijk op het bedrijventerrein. Het aanbod van betaalbare werkruimtes is een randvoorwaarde.

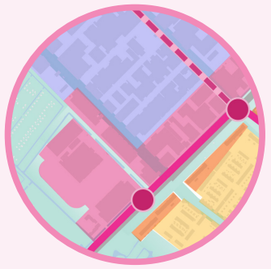
Ontwikkeling	Transformeren door optoppen/aanbouwen en sloop-nieuwbouw waar nodig.
Structuur	De opzet van het bedrijventerrein blijft hetzelfde om de gewenste functies goed te kunnen faciliteren, maar waar mogelijk wordt een fijnmaziger netwerk voor fietsers en voetgangers toegevoegd.
Hoogte	Bebouwing is 4 tot 6 lagen hoog.
Architectuur	Duurzame materialen in constructie en uitstraling, waar mogelijk zicht bieden op activiteit in de panden.
Programma	Intensivering van het werkprogramma, vooral voor bedrijven met hogere milieucategorieën. Intensiveren gaat vaak met meer verkeer gepaard. Parkeren van auto's, fietsen en bedrijfsvoertuigen moet passend worden opgelost.
Parkeren	We streven naar een forse reductie van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Bij ontwikkelingen (auto)parkeren in gebouwde voorzieningen of in een hub in de buurt. Bij kleinschalige toevoegingen maatwerk, waarbij parkeren in principe ook niet in de openbare ruimte wordt opgelost.
Groen en openbare ruimte	Bij elk initiatief groeit groen mee. Vergroenen van het bedrijventerrein door gezamenlijke inspanning van gemeente en eigenaren. Kwalitatief en efficiënt omgaan met deze schaarse openbare ruimte. Robuust, klimaatadaptief en natuurinclusief groen aan en op gebouwen is van groot belang voor de groene kwaliteit van het gebied.
Duurzaamheid	Door het beperken van materiaalgebruik, door gebouwen flexibel en aanpasbaar te ontwerpen en de levensduur zoveel mogelijk verlengen. Zoveel mogelijk toepassen van herbruikbare, duurzame en circulaire materialen. Inzet op verlagen van het energieverbruik en lokaal energie opwekken stimuleren. De openbare ruimte en daken worden klimaatadaptief ingericht.



Meerlaagse bedrijfsgebouwen met slimme logistieke- en parkeeroplossingen



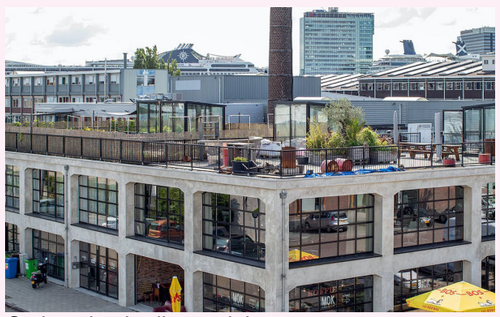
Vergroening van de buitenruimte



Gemengde zone bedrijventerrein

Deze zone ontwikkelt tot een gemengd gebied met bedrijvigheid, (sport) voorzieningen en onderwijs. De oversteekbaarheid van de Franciscusdreef en verbinding met de zuidelijker gelegen buurten zijn daarbij van belang. Deze dynamische en levendige omgeving dient als aantrekkelijke stadsentree en visitekaartje voor het bedrijventerrein. Er wordt geen woningbouw gerealiseerd in deze zone, maar wel plek gemaakt voor levendige functies met een actieve begane grond.

Ontwikkeling	Sloop-nieuwbouw is mogelijk als dit kansen biedt voor significante verdichting en verbetering voor deze zone en het achterliggende bedrijventerrein en de wijk.
Structuur	Er wordt een nieuwe hoogstedelijke structuur geïntroduceerd met een levendig karakter.
Hoogte	In deze zone kan hoger gebouwd worden dan op de rest van het bedrijventerrein, de basishoogte is 4-6 bouwlagen, met in de nabijheid van HOV zorgvuldig ingepaste bouwhoogten tot 10 lagen hoog.
Architectuur	Inzetten op diverse architectuur, met structuur en materialisering die afwijkt van de bestaande architectuur. Representatieve uitstraling naar de Franciscusdreef. Parkeren, laden en lossen wordt collectief en gebouwd geïntegreerd.
Programma	Menging van bedrijvigheid met sport(voorzieningen), onderwijs en overige bedrijvigheid, met actieve functies in de plint. Publieke bestemmingen en (sport) voorzieningen zijn ook mogelijk op hogere verdiepingen en daken. Hier bouwen wij geen woningen.
Parkeren	We streven naar een forse reductie van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. (Auto)parkeren in gebouwde voorzieningen bij de ontwikkeling of in een hub in de buurt. In principe geen parkeren in de openbare ruimte.
Groen en openbare ruimte	Bij elk initiatief groeit groen mee.Vergroenen van het bedrijventerrein door gezamenlijke inspanning van gemeente en eigenaren. Kwalitatief en efficiënt omgaan met deze schaarse openbare ruimte. Robuust, klimaatadaptief en natuurinclusief groen aan en op gebouwen is van groot belang voor de groene kwaliteit van het gebied.
Duurzaamheid	Door het beperken van materiaalgebruik, door gebouwen flexibel en aanpasbaar te ontwerpen en de levensduur zoveel mogelijk te verlengen. Zoveel mogelijk toepassen van herbruikbare, duurzame en circulaire materialen. Inzet op verlagen van het energieverbruik en lokaal energie opwekken stimuleren. De openbare ruimte en daken worden klimaatadaptief ingericht.



Optimaal gebruik van daken



Zicht op activiteiten die binnen plaatsvinden



Groene buurtranden

Door herstructurering van de bestaande bebouwing op deze plekken ontstaan mogelijkheden om de kwaliteit van het groen en buitenruimte te verbeteren. Het groen rondom en tussen de buurten is in de tijd veranderd: op plekken minder doorwaadbaar, verhard, versnipperd, onveiliger en een mindere belevingskwaliteit. Op deze locaties is transformatie wenselijk, mits het zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied. De ecologische structuur blijft altijd intact en hiermee wordt rekening gehouden in het ontwerp.

Ontwikkeling	Ingrepen leveren een bijdrage aan vergroening, groenbeleving, en het verbeteren van de verbinding van de woonbuurten met de groenstructuren en de parken. Op deze plekken zien we kansen om door herstructurering van de bebouwing de kwaliteit, sociale veiligheid en de toegankelijkheid van het groen te verbeteren. Uitgangspunt voor sloop-nieuwbouw is ‘nee, tenzij’ (en volgt de 'Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie’).
Structuur	De stedenbouwkundige structuur wijkt af van die van de buurten: autonome bebouwing in parkachtige setting. Bebouwing en groen zijn met elkaar verweven. De parkachtige setting rondom is de drager van het plan.
Hoogte	Bouwhoogte is maatwerk per ontwikkeling en afhankelijk van ligging in de wijk, omliggende bebouwing en de voorziene herontwikkeling in de omgeving.
Architectuur	Autonoom, met een goede, open uitstraling naar alle zijden, natuurlijke materialen en met de voet in het groen. Dit levert een positieve bijdrage aan de groenstructuur door natuurinclusief te bouwen. Om versnippering te voorkomen zijn buitenruimten en parkeeroplossingen integraal mee-ontworpen in het hoofdvolume.
Programma	Bijzondere maatschappelijke (woon)functies met betekenis voor de buurt/wijk.
Parkeren	Bij grotere ontwikkelingen autoparkeren in gebouwde voorzieningen. Bij kleinere ontwikkelingen maatwerk, waarbij parkeren in principe niet in de openbare ruimte wordt opgelost. We streven naar een forse reductie van parkeerplaatsen in de openbare ruimte.
Groen en openbare ruimte	Openbare en particuliere ruimte wordt op maaiveld sterk vergroend. Robuust, klimaatadaptief en natuurinclusief groen aan en op gebouwen is van groot belang voor de groene kwaliteit van het gebied. Ontwikkelingen houden rekening met waardevol groen en dragen bij aan het versterken van de het groen/de groenstructuur in de buurt.
Duurzaamheid	Door het beperken van materiaalgebruik, door gebouwen beter te benutten en de levensduur zoveel mogelijk te verlengen. Zoveel mogelijk toepassen van herbruikbare, duurzame en circulaire materialen. Inzet op verlagen van het energieverbruik en lokaal energie opwekken stimuleren. De openbare ruimte wordt klimaatadaptief ingericht.



Gebouwen in een groene omgeving



Ruimte voor fietsers en voetgangers



De groenkwaliteit is op sommige plekken nu laag door verrommeling van bebouwing, verharding en hekwerken.



Ontmoetingsplekken voor bewoners

B5 Verschillend en voor iedereen

In 2040 is Overvecht een zeer diverse wijk en gemengder dan nu qua sociaal-economische achtergrond van de bewoners. De leefbaarheid van de wijk is verbeterd. Huizen en de omgeving zijn vernieuwd. Er is meer groen, meer variatie in voorzieningen en er zijn duurzamere huizen. Overvecht is anders, maar nog steeds thuis. Wie een ander huis wil, heeft keuze uit verschillende woonvormen en prijsklassen. Toegankelijke woningen voor mensen die slechter ter been worden, woningen met gedeelde voorzieningen of een koopwoning met uitzicht over de wijk. In 2040 zijn er nieuwe inwoners bijgekomen, die met trots in Overvecht wonen. Overvechters zorgen voor elkaar en voor hun buurt.



Betaalbare en toegankelijke woningen voor de huidige Overvechter.



Ruimte bieden aan experimentele woningbouw en nieuwe woonconcepten.



Stimuleren en faciliteren van wooncoöperaties, een passend woonconcept voor veel doelgroepen.



Aanbieden van meer verschillende woonmilieus en woningtypen.

Divers woningaanbod

Het aanbieden van een divers woningaanbod gebeurt door toevoeging van nieuwe woningtypen met aandacht voor een aantal specifieke groepen.

Het aantal **ouderen** in Overvecht neemt de komende jaren toe. Dit vraagt om voldoende toegankelijke woningen die aansluiten bij de verschillende inkomensgroepen en woonbehoeften, bijvoorbeeld woonzorg-concepten waarbij zorg dichtbij de woning beschikbaar is en verpleegzorgplekken waar ook zwaardere zorg verleend kan worden. Locaties binnen 500 meter van voorzieningen zijn bij uitstek geschikt voor deze doelgroep.

Jongeren die nog thuis bij hun ouders wonen hebben weinig kans op een eigen plek in de wijk. Daarom zoeken we in heel Overvecht meer ruimte voor betaalbare woonruimte voor één of tweepersoonshuishoudens, waaronder betaalbare woningen voor jongeren.
We denken hierbij ook aan gedeelde woonconcepten zoals friendswoningen.

Studenten kunnen een bijdrage leveren aan de draagkracht van Overvecht. We zien hiervoor ruimte in heel Overvecht.

Jongerenwoningen, zoals friendswoningen en (onzelfstandige) studentenwoningen worden verspreid over de gehele wijk Overvecht, en niet uitsluitend in Overvecht-Zuid. Bij elk nieuwbouw- of transformatieproject zal worden overwogen om deze woningsoorten te realiseren. Indien dit niet mogelijk is, wordt dit gemotiveerd. De voortgang en spreiding van deze woonvormen, inclusief absolute aantallen per project en per wijkdeel, worden jaarlijks bij de MPR gerapporteerd aan de gemeenteraad.

Middeninkomens komen voor een groot deel net niet in aanmerking voor een sociale huurwoning en het beschikbare aanbod in de koopsector wordt door stijgende prijzen steeds lager. Het gaat om een zeer diverse groep van alleenstaanden, stellen en gezinnen. Het vraagt daarmee om een variatie aan type woningen qua oppervlakte, segment (zowel huur en koop) en type locaties.

Omdat er in Overvecht veel sociale huurwoningen zijn, worden hier in vergelijking met andere wijken relatief veel kwetsbare doelgroepen gehuisvest. Het gaat dan bijvoorbeeld om statushouders, mensen die uitstromen uit een opvanglocatie of mensen die op een andere manier extra ondersteuning en/of zorg nodig hebben. Samen met corporaties zetten we de komende jaren in op het versterken van de wijk. In nieuwbouw voegen we gemengde woonconcepten toe met extra aandacht voor de gemeenschap. In buurten en/of complexen waar de leefbaarheid onder druk staat, zien we ruimte om de toewijzing te richten op doelgroepen die zijn aangewezen op sociale huurwoningen boven de 2e aftoppingsgrens en/of middenhuur.

B5 Verschillend en voor iedereen

We zien kansen voor kleine toevoegingen in bestaande woonbuurten

De ontwikkeling leidt tot meer kwaliteit in een meer gemengde buurt. Dat kan op verschillende manieren:

- Bouw van middeldure en duurdere woningen
- Bouw type sociale huurwoningen dat nu nog ontbreekt, waarbij in bestaande bouw ruimte ontstaat voor bijvoorbeeld middenhuur.
- Ruimte voor bijzondere woonconcepten zoals wooncoöperaties, gemengd wonen, CPO (Collectief Particulier Opdrachtgeverschap).

Wanneer een locatie en/of gebied grootschaliger wordt aangepakt, onder andere met sloop-nieuwbouw, gelden de volgende uitgangspunten:

- Het aantal sociale huurwoningen komt in principe minimaal terug in de nieuwbouw.
- De ruimte voor extra woningen wordt benut voor het middensegment (minimaal 50%) en de vrije sector (maximaal 50%).
- In de vrije sector hebben koopwoningen de voorkeur boven dure huurwoningen. Er is meer vraag naar koopwoningen dan naar dure huur.

Grotere gebiedsontwikkelingen vormen op zichzelf een gemengd woonmilieu

Ontwikkelingen vanaf ca. 300 woningen moeten op zichzelf een gemengd woonmilieu vormen. Dat betekent dat nieuwbouw bestaat uit:

- Minimaal 30 – 35% sociale huur
- Minimaal 25 – 40% middensegment
- Maximaal 25 – 40% vrije sector

Deze percentages sluiten aan bij de stadsbrede ambitie voor de stad in balans met veel ruimte voor betaalbare woningen in het sociale en middeldure segment (Woonvisie 2019). Tegelijkertijd biedt het voldoende ruimte om aanvullende woningtypen toe te voegen in de vrije sector. Nieuwe ontwikkelingen bieden daarmee aan verschillende doelgroepen ruimte.

Aanbod sociale huur blijft gelijk

Overvecht moet een toegankelijke, betaalbare wijk blijven waar plek is en blijft voor huidige Overvechters. Het aantal sociale huurwoningen blijft minimaal gelijk, wel zal het aandeel sociale huur dalen. Het anders benutten van sociale huurwoningen is pas mogelijk wanneer sociale huurwoningen elders zijn toegevoegd. Wanneer sprake is van sloop, wordt in principe het aantal sociale huurwoningen teruggebouwd, aangevuld met andere segmenten.

Kansen voor doorstroming

Door in de buurten woningtypen te mengen, ontstaan mogelijkheden voor wooncarrière. Nieuwbouw moet voorzien in ontbrekende woningtypen. In de sociale huur gaat het daarbij met name om kleinere, toegankelijke woningen voor één- en tweepersoonshuishoudens. De bestaande voorraad bestaat voor een groot deel uit grotere woningen, terwijl er steeds meer kleine huishoudens zijn. In andere segmenten sturen we op een variatie aan woningtypen. De nadruk ligt ook hier op appartementen. Uit het woononderzoek komt ook de wens voor grondgebonden eengezinswoningen naar voren. Uitdaging in de nieuwbouw is om kwaliteiten van eengezinswoningen mee te nemen in meergezinswoningen, denk aan maisonnettewoningen en ruime buitenruimtes. Meer toegankelijke woningen moeten er bovendien aan bijdragen dat ouderen binnen de wijk kunnen doorstromen, waarmee er eengezinswoningen vrijkomen. Een deel van de nieuwe woningen moet beschikbaar zijn voor huidige Overvechters. Bijvoorbeeld door hen voorrang te verlenen bij sociale huurwoningen en middenhuurwoningen.

Woonwensenonderzoek Overvecht

Wijkplatform Overvecht liet eind 2023 onderzoek doen naar de woonwensen van Overvechters. Het onderzoek laat zien dat bewoners verschillende wensen hebben. Veel noemden betaalbare woningen en eengezinswoningen, anderen wensen een appartement. Een kleiner deel wil juist een woning in het duurdere segment. Een combinatie van nieuwbouw en doorstroming moet bijdragen aan deze woonwensen.

B5 Verschillend en voor iedereen

Een fijne, levendige wijk is een wijk waar mensen elkaar kunnen ontmoeten, waar iedereen een goede woning kan vinden en waar ruimte is voor sport, spel, cultuur of andere gezamenlijke activiteiten. Bij het diverser worden van de wijk willen we het makkelijker maken en stimuleren dat inwoners elkaar ontmoeten en zich aan elkaar en de wijk verbinden. We willen dat bestaande bewoners zich blijven thuis voelen in de wijk en dat nieuwe bewoners zich welkom voelen. Er moeten voldoende plekken zijn waar men elkaar kan ontmoeten, binnen en in de openbare ruimte. Daarom wordt op de juiste plekken ruimte toegevoegd om deze functies te maken. Of je nu in een gebouw bent of daar buiten; we zorgen voor fijne routes en ontmoetingsplekken voor jong en oud.



Veilige, uitdagende en toegankelijke sport- en speelvoorzieningen in de openbare ruimte.



Laten meegroeien van sport-, zorg en andere maatschappelijke voorzieningen.



Betaalbare ruimte voor lokale ondernemers en culturele broedplaatsen.



Meer ruimte voor cultuur, op buurt- én wijkschaal.

Vernieuwing van Overvecht Centrum

Overvecht Centrum ontwikkelt tot een gemengd wijkcentrum met moderne voorzieningen, waaronder een culturele voorziening voor Utrecht en de wijde omgeving. Vernieuwing van de bebouwing zorgt voor meer en betere woningen en voor moderne voorzieningen, die klaar zijn voor de toekomst. Dit zorgt voor een levendiger en aantrekkelijker centrum waar alle Overvechters van profiteren. Er ligt een winkelhart in de kern, met daaromheen maatschappelijk, commercieel en werkprogramma. Langs de Zamenhofdreef komt werkruimte voor kleinere ondernemers die de wijkeconomie versterken.

Stedelijke ontwikkeling rondom het station

Station Overvecht ontwikkelt tot een gemengde, stedelijke buurt met wonen, werken en voorzieningen. Hier komt bijvoorbeeld ruimte voor horeca en to go-voorzieningen.

Toegankelijke banen in de wijk

We willen ook ruimte bieden aan ondernemers en maatschappelijke organisaties in de wijk, daarom maken we tot 2040 ruimte voor 3.000 extra werkplekken. Binnen de buurten wordt ruimte gemaakt voor 5.000 m2 betaalbare culturele broedplaatsen (zoals ateliers voor zelfstandige kunstenaars, muziekstudio's en oefenruimte voor theatergezelschappen) en kleinschalige sport- en beweegaanbieders. Ook zetten we in op intensivering van het bedrijventerrein en staan we hier geen woningbouw toe.

Flexwerk- en studieplekken

Binnen de wijk Overvecht stimuleren we bij nieuwe projecten en bestaande voorzieningen de toevoeging van flexwerk- en studieplekken, zodat studenten, starters en ondernemers binnen de wijk over voldoende faciliteiten beschikken.

Koesteren van bestaande voorzieningen en ontmoetingsplekken

De bestaande buurtwinkelcentra blijven behouden en worden aangevuld met nieuwe voorzieningen. Binnen de bestaande buurten blijven dagelijkse voorzieningen op loopafstand bereikbaar ("10-minuten-stad"), zodat iedereen gebruik kan maken van de gewenste en nodige voorzieningen. Winkels worden geconcentreerd binnen de winkelcentra. We maken de uitbreiding van woon-zorgvoorzieningen voor ouderen mogelijk, bij voorkeur in combinatie met een bredere ontmoetingsfunctie voor de buurt en in de nabijheid van winkels.

Maatschappelijke voorzieningen

Het meegroeien van maatschappelijke voorzieningen is essentieel voor de leefbaarheid en de levendigheid van de wijk, de kansen voor ontplooiing en ontwikkeling voor de jeugd en de beschikbaarheid van zorg dichtbij en op maat voor wie dat nodig heeft.

We bieden ruimte aan:

- een buurtcentrum van 650 m2 buurtkamers nabij ouderenwoningen
- jeugdhulp
- gezinshuizen
- dagbesteding ouderen en volwassenen
- jongerencultuurhuis

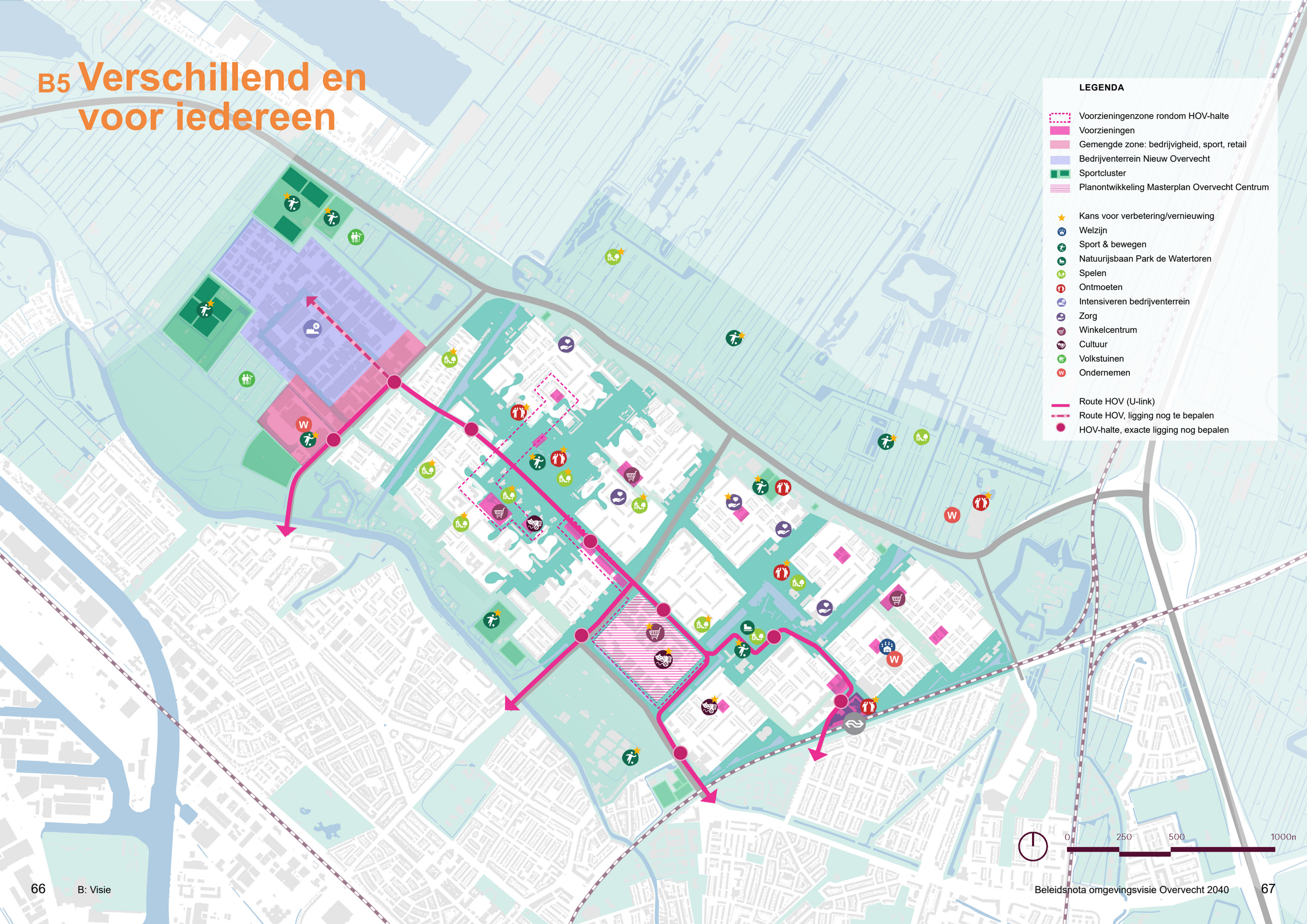
Sport- en speelruimtes worden zowel kwalitatief als kwantitatief versterkt

Uitdagend en veilig kunnen spelen is van groot belang voor de ontwikkeling en gezondheid van kinderen. In Overvecht is veel overgewicht en de openbare speelruimte wordt niet altijd als sociaal veilig en aantrekkelijk ervaren. Juist in Overvecht is voldoende en goede speelruimte onmisbaar om fijn en gezond op te groeien. Een aansprekende sportieve openbare ruimte in parken en bij scholen voor jongens én meisjes maakt sporten niet alleen mogelijk maar verleidt er ook toe. Bij het aanwijzen van sport- en speellocaties en het ontwerpen daarvan is (sociale) veiligheid een belangrijk uitgangspunt.

Meer ruimte voor veldsport

De sportdeelname in Overvecht is laag, terwijl sport en beweging essentieel is voor de gezondheid. Daarom kiezen we ervoor de ruimte voor veldsport mee te laten groeien met de groei van de wijk. We kijken hoe we het gebruik van de bestaande sportaccommodaties kunnen optimaliseren en welke mogelijkheden er zijn om sport- en beweegfuncties toe te voegen aan het nieuwe sportcluster bij de Vechtsebanen en het bedrijventerrein (door bijvoorbeeld velden anders in te delen en te kijken naar dubbelgebruik). Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies. Bij die keuzes wordt de biodiversiteit zoveel als mogelijk gespaard.

B5 Verschillend en voor iedereen



B6 Duurzaam en toekomstbestendig

In de toekomst zal het klimaat een steeds belangrijkere rol gaan spelen in de stad. In de zomers zal het steeds warmer worden in stedelijke gebieden en bij hevige regenval zal wateroverlast toenemen. Het is daarom belangrijk om nu al rekening te houden met een klimaatbestendige inrichting van straten en buurten. In 2040 is Overvecht een duurzame en klimaatbestendige wijk, waar de groene inrichting voor verkoeling zorgt. De energievraag van veel woningen gaat naar beneden, omdat duurzaamheid bij nieuwbouw en renovatie voorop staat. Een toekomstbestendige woningvoorraad beweegt ook mee met maatschappelijke veranderingen, door aanpasbaar en flexibel te zijn.



Bomen zorgen voor schaduw en verminderen opwarming van de openbare ruimte.



Door de versteende buurten te vergroenen, worden ze klimaatadaptiever en aantrekkelijker om in te leven.



Grote dakoppervlakken bieden ruimte aan wateropvang en zonnepanelen of andere functies.



Bij nieuwbouw en renovatie staan duurzaamheid en circulariteit voorop.

Klimaatadaptieve buurten

De stenige buurten warmen in de zomer op en bij regenval kan het water niet goed infiltreren. Voor de waterafvoer hanteren we in Overvecht de voorkeursvolgorde. Als eerste wordt regenwater naar het groen gebracht, waar het kan infiltreren. Dit doen we door straten en parkeerplekken te vergroenen en groen in lagere stroken aan te leggen. Zo houdt het groen het water vast. Door bomen toe te voegen en de hoeveelheid steen in de straat te verminderen, is er meer schaduw en warmen straten minder snel op.

Duurzaam en toekomstbestendig bouwen

Toekomstbestendig bouwen gaat over flexibiliteit en aanpasbaarheid van de woningen en gebouwen, waarbij het bijvoorbeeld mogelijk is om gemakkelijk woningen samen te voegen of te splitsen of gebouwen van functie te laten veranderen. Dit zorgt voor levensloopbestendige en toegankelijke woningen, waar mensen in diverse fasen van hun leven kunnen blijven wonen.

Natuurinclusieve bebouwing

Alle nieuwe bebouwing wordt natuurinclusief ontwikkeld. Dat betekent dat er op en aan gebouwen ruimte wordt gemaakt voor planten en dieren, bijvoorbeeld in de vorm van groene daken en nestkasten. Op die manier vormen de groenstructuur en bebouwing één systeem en wordt efficiënt gebruik gemaakt van de beschikbare oppervlakken. Daarnaast draagt dit bij aan de groene uitstraling van gebouwen.

Duurzame energie en warmte

Zowel bovengronds als ondergronds moet er een optimale en toekomstbestendige indeling van infrastructuur aangelegd worden. Extra benodigde trafostations en warmtestations krijgen in principe een plek in de gebouwde voorzieningen. Een groot deel van de woningen in Overvecht is al aangesloten op stadswarmte. Er zijn weinig kansen voor grootschalige zonne-energie op daken van woningen. Dit komt door het beperkte dakoppervlak per woning (als gevolg van de hoogbouw). Wel liggen er kansen op de daken van bedrijfsgebouwen in Nieuw Overvecht. Het Noorderpark is zoekgebied voor de aanleg van windturbines.

Circulariteit

Bij het vervangen van het huidige rioolsysteem wordt een gescheiden rioleringssysteem aangelegd. Het scheiden van vuil- en hemelwater draagt bij aan het verbeteren van de waterhuishouding. Bij de vervanging komen veel verhardingsmaterialen vrij (zoals stoeptegels). We houden in het ontwerpproces rekening met de bestaande situatie en integreren dit waar mogelijk in het ontwerp. Als we moeten slopen dan doen we dat circulair. Er wordt ingezet op hergebruik van bestaande verhardingsmaterialen of het terugwinnen van grondstoffen uit deze materialen en deze opnieuw gebruiken in nieuwe materialen.

B7 Samenhang met Milieueffectrapportage

Inleiding

Voor de Omgevingsvisie is een milieueffectrapport (planMER) opgesteld. Het planMER beschrijft, op hoofdlijnen, de belangrijkste milieueffecten van de Omgevingsvisie. Het planMER is gelijktijdig met de Omgevingsvisie opgesteld zodat informatie over de milieueffecten gebruikt kon worden bij het maken van keuzes in de omgevingsvisie. In het planMER van de Omgevingsvisie zijn twee alternatieven, gericht op verdichting en mobiliteit, onderzocht. Eén alternatief gaat uit van de realisatie van een HOV-as waarlangs woningen, werken en voorzieningen in hoge dichtheid worden gerealiseerd. Het verkeer wordt door een aantal knips in de bestaande wegenstructuur sneller naar de ontsluitingswegen geleid. Het tweede alternatief gaat uit van een verspreide verdichting door de wijk met een fijnmazig OV-netwerk. Deze twee alternatieven zijn gekozen om de uitersten van milieueffecten in beeld te brengen en had niet tot doel om één van de twee alternatieven te kiezen. Uiteindelijk lijkt de Omgevingsvisie het meest op alternatief 1, maar verschilt op een aantal punten. Zo is in de Omgevingsvisie gekozen voor een combinatie van een HOV-verbinding en een fijnmazige busstructuur. Ook wordt er niet meer uitgegaan van de knips.

Commissie MER

Het planMER heeft gelijktijdig met de Omgevingsvisie ter inzage gelegen. Het advies van de Comissie mer is verwerkt in een aanvuling planMER. In deze aanvulling is onder andere een aantal milieuonderwerpen verder uitgediept met meer gegevens over de huidige situatie en de verwachte milieueffecten en is beter de verbinding gelegd tussen de omgevingsvisie en het planMER.

Belangrijkste conclusies uit het planMER en de aanvulling planMER

Voor een uitgebreide toelichting op alle milieuthema's wordt verwezen naar de samenvatting van het planMER. Een paar belangrijke conclusies stippen we hier aan:

- Mobiliteit is een belangrijk aandachtspunt. Het verminderen van autoverkeer in de buurten verbetert de verkeersveiligheid. De Omgevingsvisie gaat daarom uit van een brede mobiliteitsaanpak De Omgevingsvisie gaat daarom uit van een brede mobiliteitsaanpak waarbij de gemeente eerst de straten herinricht, waarna de hoeveelheid verkeer in de buurten gemonitord wordt en waar nodig gericht maatregelen ingezet worden.
- Vanuit gezondheidsperspectief is de Einsteindreef gezien de lucht- en geluidskwaliteit, en de verwachte toename van verkeersdrukte, geen gezonde woonlocatie. Hier is bij de ontwerp Omgevingsvisie in deze fase een afweging gemaakt tussen enerzijds gezondheidsbelangen, en anderzijds de ambities die de gemeente heeft op het gebied van woningbouw en het creëren van een aantrekkelijk en bereikbaar Overvecht Centrum. Daarnaast ontstaat door deze keuze de mogelijkheid om in de woonbuurten als gevolg van het dalen van de hoeveelheid verkeer het verblijfsklimaat sterk te verbeteren.

C

Monitoren, sturen en verantwoorden

C1 Inleiding

We gaan in op hoe we zicht krijgen op de voortgang van de Omgevingsvisie. We leggen uit op welke manier we monitoren en waar de focus op komt te liggen. Tot slot geven we een toelichting op verantwoording en evaluatie in de begrotingscyclus.

Met monitoren leren we wat wel en niet werkt. Op basis van de bevindingen kunnen we tussentijds bijsturen en verantwoording afleggen over onze activiteiten en wat deze opleveren. Hiervoor verzamelen op de verschillende niveaus sturingsinformatie.

C2 Indicatoren

De doelstellingen van de Omgevingsvisie worden tijdens de uitvoeringsfase gevolgd met al beschikbare monitoringsinstrumenten en indicatoren. We onderscheiden daarbij de volgende fases. Afhankelijk van de eerder genoemde factoren kunnen de genoemde jaartallen en fase per ontwikkeling nog wijzigen.

1. Nu (tot circa 2030): deze ontwikkelingen zijn al gestart of kunnen op korte termijn starten.
2. Straks (t/m circa 2035): eerdere ontwikkelingen zijn randvoorwaardelijk om hiermee te kunnen starten.
3. Later (t/m circa 2040): voor deze ontwikkelingen zijn meerdere andere ontwikkelingen randvoorwaardelijk.
4. Na 2040: geen onderdeel van omgevingsvisie, wel nu al rekening mee houden.

Na iedere fase rapporteren we de voortgang van de Omgevingsvisie.

Indicatoren
In onderstaande tabel staan alle indicatoren die op te nemen zijn in huidige monitoringsinstrumenten. De indicatoren zijn gekozen op basis van doelstelling en strategie.

Benoemde indicatoren geven nooit een-op-een aan of het doel is gehaald of niet. Het zichtbaar maken van voortgang en de verantwoording hierop gaat breder dan alleen de terugkoppeling op de indicatoren. Het gaat om een combinatie van kwalitatieve en kwantitatieve informatie en dit duiden met partners, professionals en inwoners in de stad. Om zo gezamenlijk zicht te houden op de beweging en bij te sturen wanneer nodig.

Doelstelling	Indicatoren	Bron	Programmabegroting
Groen en blauw verbeteren en versterken			
Nieuwe parkruimte, Straten verwijderen uit parken	Toevoegen 80 ha groen	Stadsbedrijven/Ruimte en bewerking door onderzoek en advies (Utrecht monitor)	Nee
	Aantrekkelijke parken om te spelen, sporten en ontmoeten	Samen voor Overvecht	Nee
	Verminderen kans op hittestress	Visie klimaatadaptatie	Nee
Veilig en verbonden			
Opschalen van het openbaar vervoer (HOV), fietsverbinding parken, fietsverbindingen onder het spoor, herinrichten buurten	"Iedereen (jong en oud) kan veilig deelnemen aan het verkeer- Vraag: hoe veilig voel je je in het verkeer. Vraag: kun je deelnemen zoals je dat wil"	Bestaande vragen in inwonersenquete - 2-jaarlijks	Nee
	Verbeteren verkeersveiligheid	Ongevallenstatistiek - jaarlijks	Nee
	Betere verbindingen binnen de wijk en met de rest van de stad voor lopen, fietsen en OV- Voor aantal meetlocaties (cordon) obv tellingen aantal auto's, fietsers en voetgangers. Voor aantal bushaltes aantal in-/uitstappers.	Tellingen	Nee
Ruimte voor groei			
5.000 woningen, 3.000 werkplekken, herinrichting stadsentrees Einsteindreef/ Fransiscusdreef/ Carnegiedreef/ Zamenhofdreef, gelijkvloerse kruising Einsteindreef/ Carnegiedreef, herinrichten openbare ruimte bedrijventerrein	Toevoeging van minimaal 5.000 woningen	CBS/Utrecht in Cijfers (Af. onderzoek en advies)	Nee
	Toevoeging van minimaal 3.000 werkplekken	PAR/Onderzoeken advies	Nee
	Een meer gemengde wijk	Utrecht in Cijfers (Afd. onderzoek en advies)	Nee
Verschillend en voor iedereen			
Divers woningaanbod, stedelijke ontwikelling rondom station, toegankelijke banen, koesteren bestaande voorzieningen, toegankelijke banen, versterking sport en speelruimtes, meer ruimte voor veldsport, maatschappelijke voorzieningen	Woningaanbod	Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG), BghU, RWU, WoON2018, bewerking gemeente Utrecht, Utrecht in Cijfers (Afdelng onderzoek en advies)	Nee
	Kansen voor doorstroming	"Utrecht in Cijfers (Afd. onderzoek en advies) Monitoring prestatieafspraken (afd. wonen)"	Nee
	Uitbreiding maatschappelijke voorzieningen waaronde onderwijs, zorg en cultuurvoorzieningen	Koersdocument leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen	Nee
Duurzaam en toekomstbestendig			
Duurzaam en toekomstbestendig bouwen, vervangingsopgave riolering, natuurinclusieve bebouwing, duurzame energie en warmte, circulariteit	m^2 groen, $2m^2$ afgekoppeld, strekkende meters hemelwaterriool.	Visie water en riolering-GRP (voortgangsprogramma)	Ja
	Circulair bouwen (Conform Beleidsnota Utrecht Circulair 2030)	Beleidsnota Utrecht Circulair 2030	Nee
	Natuurinclusieve bebouwing	salderingsboekhouding SMP, meetnetten voor Urbane sooren (MUS en VleerMUS).	Nee

C3 Risico's

+ Doel: Toevoeging van minimaal 5.000 woningen

Is het realiseerbaar?

We zien op visieniveau voldoende kansen en mogelijkheden om richting 2040 ruimte te vinden voor 5.000 woningen in Overvecht. Het gaat daarbij om zowel grotere ontwikkelingen (zoals Overvecht Centrum en het station) als kleinere ontwikkelingen in de buurten. Niet elke afzonderlijke locatie zal haalbaar zijn, maar we denken dat 5.000 extra woningen op het niveau van de wijk een reële inschatting is. We maken per project duidelijke afspraken over welk type woningen op welke plek. Zo zorgen we voor een diverser woningaanbod in 2040. De uitgangspunten voor het woningbouwprogramma algemeen en per buurt zijn daarvoor leidend.

Wat zijn de risico's?

Op de plekken waar we kansen zien voor extra woningen, staan soms al gebouwen, bomen en wonen er mensen in de directe omgeving. Als we alleen op de plekken aan de slag kunnen gaan waar we al deze zaken sparen, is het niet mogelijk om het aantal daadwerkelijk te halen. Het risico daarbij is, dat we gezien de complexiteit en de stapeling aan eisen en wensen niet tot besluiten komen. Daarnaast hebben we als gemeente beperkt grondeigendom om zelf te ontwikkelen. Dat betekent dat we voor de realisatie van nieuwe projecten voor een groot deel afhankelijk van andere partijen zijn, ook dit is een risico.

Mogelijke maatregelen

Door niet plot voor plot te ontwikkelen, maar juist op gebiedsniveau opgaves zoals groen en parkeren oplossen, kunnen projecten haalbaar worden. Ook financieel zal het nodig zijn om projectresultaten met elkaar te verevenen. Door heldere, tijdige besluitvorming, met concrete stappen en duidelijke deadlines, worden realisatierisico's verkleind. Door proactief kansen te signaleren, het voeren van actief grondbeleid en gebruik te maken van het beschikbare instrumentarium proberen we zelf meer in positie te komen. De uitwerking van een gezamenlijke aanpak met de belangrijkste eigenaren (waaronder de woningcorporaties) is essentieel om de beoogde doelen te bereiken.

+ Doel: Toevoeging van minimaal 3000 banen

Is het realiseerbaar?

We zien op verschillende plekken kansen om werkgelegenheid toe te voegen. Een deel van de banen kan worden toegevoegd op het bedrijventerrein, een ander deel is gekoppeld aan de plekken waar we woningen ontwikkelen. In nieuwe woongebouwen is ook ruimte voor werkplekken in bijvoorbeeld de plinten of op de eerste verdiepingen. Daarnaast worden door het toevoegen van maatschappelijke voorzieningen (een VO-school of gezondheidscentrum) ook banen toegevoegd in de wijk. Als we de plekken kunnen ontwikkelen die zijn aangegeven in deze beleidsnota omgevingsvisie ontstaat er op termijn ruimte voor de extra 3.000 banen.

Wat zijn de risico's?

Voor het toevoegen van werkgelegenheid op het bedrijventerrein zijn we afhankelijk van eigenaren/initiatiefnemers op het terrein. Het risico is dat ontwikkelingen onvoldoende van de grond komen en er geen extra ruimte ontstaat. Het toevoegen van werk in de wijk kan vooral op plekken waar ontwikkelingen ontstaan in combinatie met wonen. Daarmee is de groei van het aantal banen dus gedeeltelijk gekoppeld aan de groei van het aantal woningen. Blijft dat laatste achter, dan zal er ook minder ruimte zijn voor nieuwe banen.

Mogelijke maatregelen

Voor de doorontwikkeling van het bedrijventerrein werken we samen met ondernemers en eigenaren en onderzoeken we mogelijkheden om hier als gemeente een actievere rol in te spelen. Met de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht bieden we hier ruimte voor verdichting in de vorm van (meerlaagse) bedrijfsbebouwing. Dit intensievere ruimtegebruik ondersteunt de gewenste groei van het aantal banen. Bij woningbouwontwikkelingen houden we vanaf de start ook rekening met ruimte voor werkgelegenheid, ruimte voor lokale bedrijven en voorzieningen.

Versterking, verbetering en uitbreiding van groen met 80 hectare

Is het realiseerbaar?

Met alle beoogde ingrepen kunnen we de doelstelling om 80 ha groen toe te voegen niet halen. De potentiële toename is 57 ha. Dit is een substantiële toevoeging in een nu al groene wijk. Met deze toevoeging groeit het groen mee. Buurtstraten worden groener en aantrekkelijker. Verschillende groene gebieden binnen en buiten Overvecht worden met elkaar verbonden. Zo worden Park de Watertoren en Park de Gagel verbonden door de groene Centrale as. Het groen is diverser door meer verschillende soorten groen aan te planten en door het aanleggen van natuurvriendelijke oevers.

Wat zijn de risico's?

De vergroening van de straten is afhankelijk van de mogelijkheid om parkeerplaatsen uit de openbare ruimte te verwijderen. De risico’s daarbij zijn de parkeerdruk die toeneemt, weinig effect van het invoeren van betaald parkeren, het niet realiseren van gebouwde parkeervoorzieningen en een te trage snelheid van de mobiliteitstransitie. Ook de financiële haalbaarheid is een risico, want parkeerplaatsen verplaatsen naar gebouwde parkeervoorzieningen vraagt om een flinke investering. Voor de integrale vernieuwing van de openbare ruimte is extra financiële ruimte nodig om mee te kunnen liften op de vervangingsopgave. Het kunnen verwerven van gronden in het buitengebied voor de groenopgave is afhankelijk van het grondbeleid en financiële middelen.

Mogelijke maatregelen

Vergroening van straten is gekoppeld aan het slagen van de mobiliteitstransitie. Wanneer de mobiliteitstransitie niet snel genoeg gaat en parkeerplaatsen voor de vergroening van de straten niet voldoende snel verwijderd kunnen worden, onderzoeken we welke aanvullende maatregelen er nodig zijn om de mobiliteitstransitie te versnellen. We verkennen gezamenlijk met partners (financiële) mogelijkheden om efficiënt gebouwde parkeervoorzieningen te realiseren. Collectief gebruik is bij deze parkeervoorzieningen het uitgangspunt om verplaatsing van straatparkeren naar parkeervoorzieningen mogelijk te maken.

Klimaatadaptief en toekomstbestendig maken van Overvecht

Is het realiseerbaar?

Door de versteende buurten en straten in Overvecht groener te maken, maken we de wijk klimaatadaptiever. Daardoor kan er in de wijk in de toekomst meer water worden opgevangen in de bodem en neemt de kans op hittestress en schade door droogte aan groen af.

Wat zijn de risico's?

Er zijn voldoende middelen nodig om Overvecht te vergroenen en klimaatbestendig te maken. Het vergroenen van straten is ook afhankelijk van ambitieuze keuzes op het gebied van mobiliteit. Daarnaast moet de vervangingsopgave van riolering en wegverharding, de aanleg van warmteinfra en de openbare ruimte in bijna iedere dreef om technische en financiële redenen meteen bovengronds en ondergronds in één keer goed aangelegd worden. Om Overvecht klimaatadaptief en toekomstbestendig te maken zijn verschillende belanghebbenden nodig zoals woningcorporaties en bewoners. Bewoners kunnen weerstand bieden aan voorgestelde maatregelen zoals het verminderen van parkeerplaatsen wanneer de maatregelen volgens bewoners niet opwegen tegen voordelen.

Mogelijke maatregelen

Voor aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen voor het vergroenen van straten zoeken we naar financiële ruimte bijvoorbeeld binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma’s. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Voor meer kwaliteit en diversiteit van het groen is een aangepast beheerregime nodig voor de hele wijk en bijhorende structurele middelen voor beheer. Een interne governance op maat uitgaande van een integraal dedicated team en realisatiecapaciteit is nodig om de integrale doelen te bereiken in de openbare ruimte.

Uitbreiding onderwijs, zorg en cultuurvoorzieningen

Is het realiseerbaar?

We willen inzetten op uitbreiding van onderwijs, zorg en cultuurvoorzieningen, zodat deze meegroeien met de groei van de wijk. In Overvecht Centrum wordt ruimte gereserveerd voor een grote, culturele voorziening met regionale aantrekkingskracht. Dit wordt verder uitgewerkt in het Masterplan voor Overvecht Centrum. Daarnaast zorgen we voor een goed voorzieningenniveau in de buurten, zodat huidige en nieuwe Overvechters dat dichtbij huis kunnen vinden. Er is een mogelijke locatie gevonden voor een VO-school. We willen ook ruimte bieden aan ondernemers en maatschappelijke organisaties in de wijk. Daarbij houden we rekening met de betaalbaarheid en reserveren we ruimte voor bijvoorbeeld culturele broedplaatsen. De ambitie is om werkruimte voor creatieve makers toe te voegen in Overvecht. We maken de uitbreiding van woon-zorgvoorzieningen voor ouderen mogelijk, bij voorkeur in combinatie met een bredere ontmoetingsfunctie voor de buurt en in de nabijheid van winkel.

Wat zijn de risico's?

Het risico bestaat dat vanwege onvoldoende middelen of beperkt (politiek) draagvlak en verschil van inzichten over de nut en noodzaak van (culturele)voorzieningen deze voorzieningen niet gerealiseerd kunnen worden waardoor Overvecht minder aantrekkelijk en inclusief wordt. Bij gebiedsontwikkelingen kan de prioriteit vaak bij andere functies liggen omdat die meer financieel rendement opleveren. Een laatste risico bij nieuwbouw is dat de kostprijsdekkende huur te hoog wordt en voorzieningen niet meer bereikbaar worden voor een brede doelgroep.

Mogelijke maatregelen

In de planfase gaan we op zoek naar planoptimalisaties om bouwkosten zo laag mogelijk te houden en eventueel aanvullende subsidies. Meervoudig ruimtegebuik is het uitgangspunt. Zo gaan we op zoek naar slimme combinaties van gebruikers.

Uitbreiden sportvoorzieningen

Is het realiseerbaar?

Voor de lange termijn moet er ruimte gevonden worden voor drie à vier sportvelden. Zoeklocatie is in eerste instantie het Noorderpark. Het is nog onduidelijk of dat op deze plek realiseerbaar is.

Wat zijn de risico's?

We zien meerdere risico’s voor de inpassing van sportvelden in het Noorderpark. Belangrijkste risico is dat inpassing van sportvelden in dit gebied de kernkwaliteiten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie mogelijk kan aantasten, waardoor het niet mogelijk is de velden in te passen. Een ander risico is dat de benodigde grond die nodig is niet verworven kan worden bijvoorbeeld omdat er niet genoeg financiële middelen beschikbaar zijn. De groei van sport is gekoppeld aan de groei van de wijk. Blijft de bouw van woningen achter, dan zal uitbreiding van sport niet, minder of later nodig zijn.

Mogelijke maatregelen

We kijken hoe we het gebruik van de bestaande sportaccommodaties kunnen optimaliseren. Voor de inpassing van sportvelden in het Noorderpark zoeken we naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies. Bij die keuzes wordt de biodiversiteit zoveel als mogelijk gespaard.

Betere verbindingen binnen de wijk en met de rest van de stad

Is het realiseerbaar?

We zien voldoende ruimtelijke mogelijkheden om de barrièrewerking van het spoor, de Vecht en de NRU te verminderen door het maken van nieuwe onderdoorgangen, bruggen of andere verbindingen.

Wat zijn de risico's?

Het maken van nieuwe verbindingen, bruggen en tunnels in een bestaand gebied is complex en kostbaar. De praktijk laat zien dat het maken van nieuwe bruggen en tunnels ook tot veel weerstand kan leiden bij bestaande bewoners. Naast het draagvlak in de buurt is ook de financiële haalbaarheid van deze vaak kostbare ingrepen een risico.

Mogelijke maatregelen

Voor het realiseren van de betere verbindingen met de rest van de stad zijn we deels afhankelijk van afspraken met NS, ProRail, Waterschap, Rijk en Provincie. De inhoud van de gemaakte afspraken is van invloed op de uitwerking van mogelijke nieuwe verbindingen over of onder de NRU. De ligging en het aantal nieuwe verbindingen over de Vecht, NRU en onder het spoor liggen nog niet vast en dit vraagt verdere uitwerking, ook met de omgeving.

Iedereen (jong en oud) kan veilig deelnemen aan het verkeer

Is het realiseerbaar?

Het herinrichten van straten levert een grote bijdrage aan de verkeersveiligheid. Door wegen te versmallen ontstaat meer ruimte voor verblijven, spelen en voor lopen. Ook wordt het veiliger om te fietsen als auto's minder hard kunnen rijden. Door eventuele aanvullende maatregelen gericht op het terugbrengen van de hoeveelheid autoverkeer door de buurten, worden de buurten autoluwer en daarmee veiliger. De Einsteindreef, Brailledreef en Franciscusdreef versmallen van 2x2 naar 2x1 rijbaan zal de verkeersveiligheid voor fiets en voetganger vergroten en het makkelijker maken deze dreven over te steken.

Wat zijn de risico's?

Verbeteren van de verkeersveiligheid is een enorme kans maar het betekent ook dat bijna iedere dreef in Overvecht opnieuw moet worden ingericht. De middelen hiervoor zijn nog niet volledig beschikbaar.

Mogelijke maatregelen

De vervangingsopgave van riolering en wegverharding, de aanleg van warmteinfra en de openbare ruimte moet in één keer goed aangelegd worden. We willen dat zoveel mogelijk slim doen, door mee te liften met het vervangen van het riool en het wegenonderhoud. We zoeken naar financiële ruimte bijvoorbeeld binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma's. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden.

Verandering naar aardgasvrij en circulair bouwen

Is het realiseerbaar?

Om tot uitvoering van nieuwe warmteoplossingen over te gaan, moeten we een financieel haalbaar en betaalbaar aanbod voor bewoners hebben ontwikkeld. Afhankelijk van de ontwikkelingen moet blijken wanneer dit in de toekomst realiseerbaar is. Waar mogelijk maken we een circulaire openbare ruimte en wordt er circulair gebouwd.

Wat zijn de risico's?

Om tot het uitvoering van nieuwe warmteoplossingen over te gaan, moet er een financieel haalbaar en betaalbaar aanbod voor bewoners ontwikkeld worden. Tot nu toe is gebleken dat dit niet realiseerbaar is. Om te komen tot een haalbaar en betaalbaar aanbod zijn we in grote mate afhankelijk van wetgeving die in ontwikkeling is en (financiële) maatregelen die het Rijk voorbereidt om een aansluiting op een warmtenet aantrekkelijker te maken voor bewoners.

Mogelijke maatregelen

Om kosten te besparen streven we ernaar om de aanleg van een collectieve warmteoplossing onderdeel te maken van een integrale aanpak van de openbare ruimte, waarin o.a. ook rioolvervanging en het vergroenen van de buitenruimte wordt meegenomen. Zowel in het ontwerp als de fasering dienen deze thema's integraal samengebracht te worden. Hiermee worden kosten bespaard en neemt de kans op het kunnen ontwikkelen van een haalbaar en betaalbaar aanbod aan bewoners toe.

C4 Financiën

De Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht is kaderstellend en een vertaling van de ambities uit het RSU in doelstellingen. De omgevingsvisie heeft een looptijd van 15 jaar, verdeeld in de volgende perioden: 2030 (NU), 2035 (STRAKS), 2040 (LATER) en na 2040

Doelstellingen

De omgevingsvisie draagt bij aan de doelstellingen van de volgende programma's in de programmabegroting: Ontwikkelen en wonen voor iedereen, Klimaatvriendelijke stad, Duurzame bereikbaarheid, Aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed, Veilige stad, Werk, toekomstbestendige economie en bestaanszekerheid, Kansrijk Opgroeien en Levendige en gezonde stad. De realisatie van de doelstellingen in de Omgevingsvisie en het tempo daarvan is mede afhankelijk van de beschikbare middelen in de programmabegroting.

MPR

De uitvoering van doelstellingen gaan gepaard met een grote publieke investeringsopgave. Voor ruimtelijk beleid verloopt de toekenning van financiële middelen voor een belangrijk deel via de integrale afweging in het MPR, als onderlegger bij de Voorjaarsnota. Daarnaast werkt ruimtelijk beleid ook als een handelingsperspectief voor initiatiefnemers in het fysiek domein. De investeringen die hiermee gepaard gaan zijn vooraf niet te garanderen bij vaststelling van beleid. Een definitieve dekking is daarmee bij vaststelling van beleid vaak niet (volledig) mogelijk. In de toekomst zal steeds per project en opgave moeten worden afgewogen in hoeverre deze doelstellingen kunnen worden toegepast. Daarbij is het op dat moment beschikbare financieel kader, zoals opgenomen in de meerjaren programmabegroting randvoorwaardelijk. Projecten starten pas op het moment dat er voldoende financiële middelen voor het project voorhanden zijn.

Strategie organiseren opgave

Binnen het MPR passen we diverse strategieën toe, die per opgave en per project op verschillende manieren kunnen worden gecombineerd.

De voornaamste strategieën zijn (in willekeurige volgorde):

- Baathebbers betalen mee (gebruikers en/of ontwikkelende partijen, bijvoorbeeld via kostenverhaal voor bovenwijkse voorzieningen)
- Inzet van toekomstige extra inkomsten uit gemeentefonds en ozb ("Groeikader")
- Inkomsten uit woningbouw en gebiedsontwikkeling (denk aan: grondexploitaties, erfpacht)
- (Aanvullende) bijdragen van andere overheden
- Bijsturing in projecten en/of combineren van investeringen met andere opgaven (bijvoorbeeld werken met werk).
- Temporiseren van ambities en investeringen door prioritering en afwegen van keuzes.

Derden
De realisatie van de doelstellingen is naast de gemeentelijke beschikbare middelen ook afhankelijk van de mate en snelheid waarin door private partijen ontwikkeld wordt. De Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht schrijft geen samenwerkings- of ontwikkelmodel voor, maar dient wel om gemeente en andere ontwikkelende partijen uit te nodigen tot een gezamenlijke, integrale aanpak. We zijn op zoek naar goede samenwerking met deze partijen en gaan dit de komende jaren verder verkennen.

Gebiedsontwikkeling
Kosten en opbrengsten voor de gebiedsontwikkelingen zijn binnen de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht niet in beeld gebracht om de hiernavolgende redenen.

- De opbrengsten van de gebiedsontwikkeling en hoe deze zich verhouden tot de benodigde investeringskosten om de ambities van de Omgevingsvisie te kunnen realiseren zijn vanwege het abstractieniveau van de Omgevingsvisie en vanwege het gegeven dat de meeste mogelijke verdichtingslocaties niet in eigendom zijn van de gemeente niet bekend.
- Bij de mogelijke verdichtingslocaties die in eigendom van de gemeente zijn kan de gemeente zelf de regie voeren middels actief grondbeleid. Op welke wijze dit het beste kan zal bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie bepaald gaan worden. Bij private gronden en gronden in erfpacht is de regie complexer aangezien het nog niet duidelijk is of partijen zoals woningcorporaties bereid zijn te (her) ontwikkelen. Samenwerking met partijen is essentieel aangezien partijen zoals woningcorporaties een aanzienlijk deel van de woningen in bezit hebben.

Subsidies en lobby
We verkennen permanent de mogelijkheden om een beroep te doen op subsidies van rijk, provincie en Europa. De Wijkaanpak Samen voor Overvecht is onderdeel van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid (NPLV). Het Rijk is een partner in de wijk. Dit biedt kansen om aanspraak te maken op rijkssubsidies en een lobby op te organiseren. Binnen het NPLV met een netwerk met 20 stedelijke focuswijken is gezamenlijk optrekken in opgaves mogelijk.

Naast de kansen en mogelijkheden die het NPLV biedt, worden de volgende activiteiten voorgesteld om onze ambities te realiseren:

- Subsidiescan externe bijdragen en subsidies Europa, Rijk en provincie. Zoals de aanvraag voor de regiodeal. De omvang van de subsidie is afhankelijk van de beoogde integrale doelen. De subsidiescan kan duidelijkheid geven over kansen voor subsidie, hoogte subsidies, mogelijkheid tot stapelen en benodigde inspanning;
- Lobbytraject Europa, Rijk en provincie;
- Onderzoek verdienmogelijkheden overheid-markt.
- Gemeentelijke cofinanciering is benodigd om externe middelen te verkrijgen. Hiervoor benutten we ruimte in bestaande budgetten en reserves. (Rijks)subsidies gaan ook vaak uit van cofinanciering vanuit de gemeente.

Grondbeleid
De beleidsnota Grondbeleid 2024 biedt de kaders en uitganspunten waarmee invulling kan worden gegeven aan het voeren van een afgewogen actief grondbeleid. Inhoudelijke programmatische bijsturing en actief inzetten op externe dekkingsbronnen door middel van (rijks-)subsidies kan leiden tot een sluitende business case. Desondanks verwachten wij dat voor toekomstig te openen grondexploitaties financiële ruimte nodig is om geprognosticeerde tekorten te kunnen dekken, dan wel voor de benodigde co-financiering in relatie tot rijkssubsidies.

Overzicht kosten en dekking
In het overzicht op de volgende pagina zijn de kosten van maatregelen in de openbare ruimte in beeld gebracht. De verwezenlijking van de doelstellingen in Overvecht kan deels gedekt worden uit de hiervoor in de programmabegroting geraamde budgetten. Met uitzondering van de vervangingsopgave riolering en wegonderhoud zijn er nog geen middelen beschikbaar om de ambities van de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht uit te voeren. Zoals onder het kopje Gebiedsontwikkeling is uitgelegd zijn de kosten en opbrengsten voor gebiedsontwikkelingen niet in beeld gebracht.

Doelstelling	Financiën in mio					Gedekt		Programma-begroting	Doelstelling
	2030 (nu)	2035 (straks)	2040 (later)	>2040	**Totaal**	Wel	Niet		
Groen en blauw verbeteren en versterken									
Nieuwe parkruimte		21			**21**		21	Aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed	Extra groen dat bijdraagt aan klimaatadaptatie, biodiversiteit en/of recreatie voor mensen en dieren.
Straten verwijderen uit parken		2			**2**		2	Aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed	Extra groen dat bijdraagt aan klimaatadaptatie, biodiversiteit en/of recreatie voor mensen en dieren.
Veilig en verbonden									
Opschalen van het openbaar vervoer (HOV)		12	12		**24**		24	Duurzame bereikbaarheid	Toename van het aandeel duurzame, gezonde en ruimte efficiënte vervoersmiddelen.
Fietsverbinding parken + brug over Vecht		5			**5**		5	Duurzame bereikbaarheid	Toename van het aandeel duurzame, gezonde en ruimte efficiënte vervoersmiddelen.
Fietsverbindingen onder het spoor		28			**28**		28	Duurzame bereikbaarheid	Toename van het aandeel duurzame, gezonde en ruimte efficiënte vervoersmiddelen.
Herinrichten buurten (gedeeltelijke dekking BOR, aanvullend 20% nodig - deze 20% gaat uit van meeliften met de vervangingsopgave riolering	5	7	7		**19**		19	Duurzame bereikbaarheid, aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed	Daling van het aantal verkeersslachtoffers en verbetering gevoel verkeersveiligheid. Extra groen dat bijdraagt aan klimaatadaptatie, biodiversiteit en/of recreatie voor mensen en dieren.
Ruimte voor groei									
5.000 woningen	Gebiedsontwikkeling*							Ontwikkelen en wonen voor iedereen	Voldoende passende en betaalbare huisvesting voor alle bewoners en woningzoekenden
3.000 werkplekken	Gebiedsontwikkeling*				**2**		2	Werk, toekomstbestendige economie en ondersteuning	Utrecht heeft voldoende toekomstbestendige werknemers en werkgelegenheid die passend is bij de groei van de stad
Herinrichting stadsentree Einsteindreef		12			**12**		12	Duurzame bereikbaarheid, aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed	Toename van het aandeel duurzame, gezonde en ruimte efficiënte vervoersmiddelen. Extra groen dat bijdraagt aan klimaatadaptatie, biodiversiteit en/of recreatie voor mensen en dieren.
Herinrichting stadsentree Fransiscusdreef		12			**12**		12	Duurzame bereikbaarheid, aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed	Toename van het aandeel duurzame, gezonde en ruimte efficiënte vervoersmiddelen. Extra groen dat bijdraagt aan klimaatadaptatie, biodiversiteit en/of recreatie voor mensen en dieren.
Herinrichting stadsentree Carnergiedreef/ Zamenhofdreef		12			**12**		12	Duurzame bereikbaarheid, aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed	Toename van het aandeel duurzame, gezonde en ruimte efficiënte vervoersmiddelen. Extra groen dat bijdraagt aan klimaatadaptatie, biodiversiteit en/of recreatie voor mensen en dieren.
Gelijkvloerse kruising Einsteindreef/ Carnegiedreef		4			**4**		4	Duurzame bereikbaarheid, aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed	Toename van het aandeel duurzame, gezonde en ruimte efficiënte vervoersmiddelen.
Herinrichten openbare ruimte bedrijventerrein		69			**69**			Duurzame bereikbaarheid, aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed	Toename van het aandeel duurzame, gezonde en ruimte efficiënte vervoersmiddelen. Extra groen dat bijdraagt aan klimaatadaptatie, biodiversiteit en/of recreatie voor mensen en dieren.

Doelstelling	Financiën in mio					Gedekt		Programma-begroting	Doelstelling
	2030 (nu)	2035 (straks)	2040 (later)	>2040	**Totaal**	Wel	Niet		
Verschillend en voor iedereen									
Divers woningaanbod	Gebiedsontwikkeling*							Ontwikkelen en wonen voor iedereen	Voldoende passende en betaalbare huisvesting voor alle bewoners en woningzoekenden
Stedelijke ontwikkeling rondom station	Gebiedsontwikkeling*							Ontwikkelen en wonen voor iedereen	Diverse en veilige stedelijke omgeving draagt bij aan de randvoorwaarden voor een prettig en gezond leven
Toegankelijke banen in de wijk	Gebiedsontwikkeling*							Werk, toekomstbestendige economie en ondersteuning	Utrecht heeft voldoende toekomstbestendige werknemers en werkgelegenheid die passend is bij de groei van de stad
Koesteren bestaande voorzieningen en ontmoetingsplekken	Gebiedsontwikkeling*							Levendige en gezonde stad	Utrecht heeft voldoende, goede en toegankelijke buurtvoorzieningen
Sport en speelruimtes worden versterkt	Gebiedsontwikkeling*							Levendige en gezonde stad	Gelijk aan de groei van de stad heeft Utrecht voldoende, goede en toegankelijke sportvoorzieningen
Meer ruimte voor Veldsport	Gebiedsontwikkeling*							Levendige en gezonde stad	Gelijk aan de groei van de stad heeft Utrecht voldoende, goede en toegankelijke sportvoorzieningen
Maatschappelijke voorzieningen	Gebiedsontwikkeling*							Levendige en gezonde stad	Utrecht heeft voldoende, goede en toegankelijke buurtvoorzieningen. Gelijk aan de groei van de stad is er in alle wijken passend aanbod van diverse creatieve makers en culturele instellingen
Duurzaam en toekomstbestendig									
Duurzaam en toekomstbestendig bouwen	Gebiedsontwikkeling*							Levendige en gezonde stad	Voldoende en optimaal gespreid toekomstbestendig vastgoed dat bijdraagt aan klanttevredenheid huurders en maatschappelijke doelstellingen gemeente
Natuurinclusieve bebouwing	Gebiedsontwikkeling*							Aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed	Voldoende en optimaal gespreid toekomstbestendig vastgoed dat bijdraagt aan klanttevredenheid huurders en maatschappelijke doelstellingen gemeente
Duurzame energie en warmte	Gebiedsontwikkeling*							Klimaatvriendelijke stad	Energieverbruik gebouwde omgeving in 2050 met 35% afgenomen t.o.v. 2020, alle mogelijkheden voor duurzame energieproductie zijn benut en energie-infrastructuur is aangepast op duurzame bronnen
Vervangingsopgave riolering (kwantiteit (afgekoppeld oppervlak/vergroening (aantal meters)	25	33	33		**91**	91		Aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed	Het water- en rioleringssysteem is gezond, robuust en toekomstbestendig voor iedereen
Totaal	30	222	52		**304**	91	213		

Deze omgevingsvisie is een coproductie van PosadMaxwan en de Gemeente Utrecht, in samenwerking met Felixx Landscape Architects, Goudappel, Shift architecture & urbanism, PlanB, TAUW en Urban Reality.

Gemeente Utrecht
Martine Sluijter, Irmo Kaal, Twan Seton, Uli Centmayer, Tanja Lazardis, Willemijn Hellemans, Dirk Iede Terpstra, Vincent Peters, Kati Dijk, Sibel Sukan, Désirée Eriks, Leanne Reijnen, Wieb Hendrix, Eveline de Groot, Arjan Corten, Anna Zuidmeer, Bettina van Santen, Iris Saruhan, Jiri van den Berg, Thomas Nouws, projectteam

PosadMaxwan
Emile Revier, Gijs de Haan, Karlou Westerbeek, Maria Symeonidi, Shuangyun Chen, Satria Agung Permana, Xiaoqian Cheng, Nazar Gresko

Felixx Landscape Architects
John de Groot, Zofia Krzykwaska, Nancy Smolka, Kiana Nikoosiar Jahromi

Goudappel
Christiaan Kwantes, Bas Alferink

Shift Architecture & Urbanism
Oana Rades, Tim Stoop

PlanB
Elisabeth Boersma, Hans van der Schroeff

TAUW
Joost de Jong, Huub van Geldorp

Urban Reality
Mohammed Bodra, Zino Schouman

POSADMAXWAN
Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
tel: 070 322 2869

Maart 2025

Gemeenteraad

Dossiernummer	4340
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 februari 2025
Agendapunt	25
Titel	Afrondende besluitvorming na debat over Raadsbrief Programma van Eisen Bestemming Catharijnesingel
ID	4557
Behandelend ambtenaar	R. Teekamp
Telefoon	06 - 42935078
E-mail	r.teekamp@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Marjolein Friele/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	20 februari 2025

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	R. Teekamp	**Datum**	8 oktober 2024
Doorkiesnummer	06 - 42935078	**Kenmerk**	12747675
E-mail	r.teekamp@utrecht.nl	**Onderwerp**	Bestemming Catharijnesingel
Bijlage(n)	1 (PVE/VO)	**Beleidsveld**	Mobiliteit

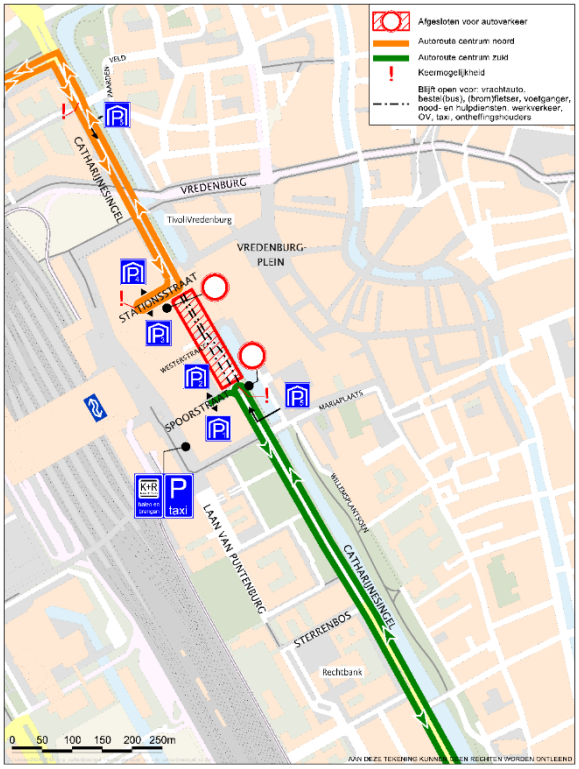
Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren we u over ons besluit om het Programma van Eisen (PVE) en Voorlopig Ontwerp (VO) Bestemming Catharijnesingel vast te stellen voor het realiseren van een geslotenverklaring voor doorgaand autoverkeer. Hiermee zorgen we voor minder doorgaand autoverkeer in en rond het centrum. Zo bieden we meer ruimte aan fietsers en voetgangers en het verbeteren van de leefbaarheid.

Aanleiding
Het raadsbesluit voor het weren van het doorgaand verkeer op de Catharijnesingel is genomen in 2022, als onderdeel van het Mobiliteitsplan 2040. Het PvE/VO is de uitwerking van dit besluit.
De laatste jaren is het aantal voetgangers, fietsers en bussen op de drukke oost-west verbinding tussen Utrecht West/Utrecht Centraal en Utrecht binnenstad, sterk toegenomen. Met name het aantal voetgangers en fietsers zal naar verwachting flink doorgroeien, waardoor de oversteek over de Catharijnesingel nog drukker wordt. De loopverbinding tussen het station en de binnenstad willen we meer kwaliteit geven. Hiervoor is onder andere de singel hersteld en de Catharijnesingel heringericht. Ook willen we het zuidelijk deel (Bleekstraat – Marga Klompébrug) van de Catharijnesingel, net als de rest van de singels, herinrichten als fietssingel. Hiervoor is het nodig om doorgaand auto- en motorverkeer te weren. Het weren van doorgaand autoverkeer over de Catharijnesingel draagt ook bij aan een gezond stedelijk leven met meer ruimte voor fietser en voetganger.

Binnenstad en parkeergarages Hoog Catharijne als bestemming
Het weren van doorgaand auto- en motorverkeer op de Catharijnesingel door een geslotenverklaring tussen de Spoor- en Stationsstraat leidt tot een vermindering van de verkeersdruk op de Catharijnesingel, wat ten goede komt aan de leefbaarheid van de binnenstad. Daarbij blijven de parkeergarages en de binnenstad goed bereikbaar en worden een eindbestemming. De

geslotenverklaring zorgt ook dat er meer ruimte voor de overstekende fietser en voetganger bij de Marga Klompébrug en Vredenburgknoop komt.



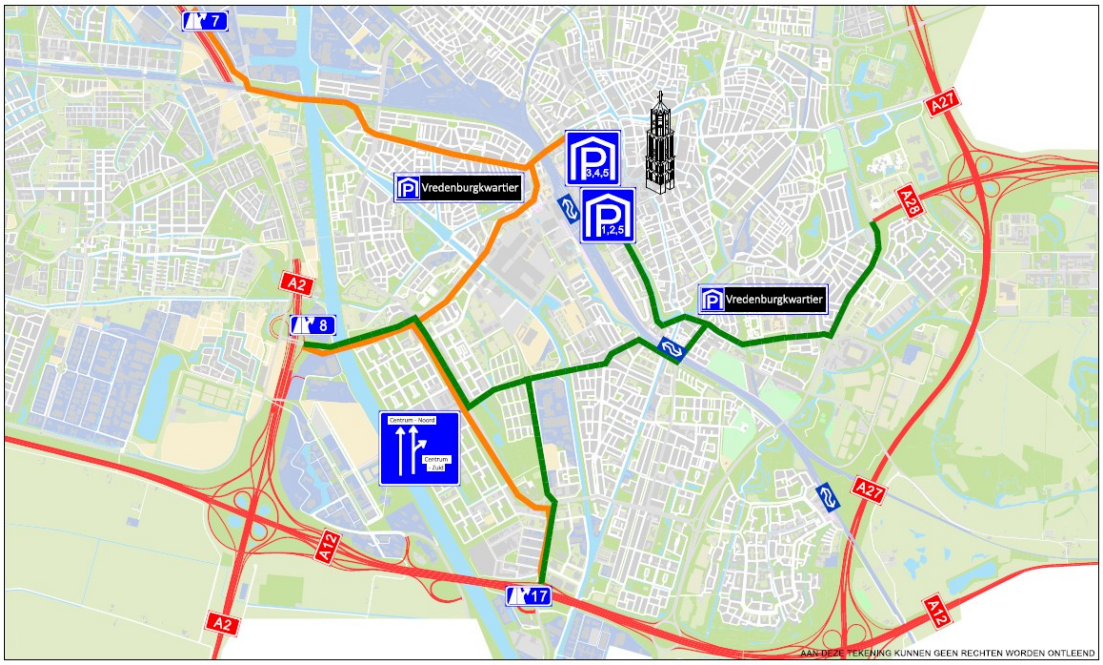
Afbeelding 1 geslotenverklaring voor doorgaand auto- en motorverkeer tussen de Spoor- en Stationsstraat

Voor de maatregel hanteren we de volgende uitgangspunten, die afgestemd zijn met de omgeving:

- Alle functies en bestemmingen aan de Catharijnesingel, waaronder Hoog Catharijne, blijven goed bereikbaar;
- Communicatie over autoroutes en de geslotenverklaring is positief en gericht op alternatieve routes;
- Nood- en hulpdiensten, brom- en snorfietsers, fietsers (incl. e-bike en speedpedelec), voetgangers, taxi's, openbaar vervoer, touringcars, logistiek verkeer, gemeentelijk werkverkeer en houders van ontheffingen kunnen de geslotenverklaring passeren;
- Alleen bestemmingsverkeer voor bedrijfsverzamelgebouw The Cath (aan de Westerstraat) en bewoners van Gildeveste (3511EA/EB), Radboudveste (3511EE/EG/EH/EJ) en Moreelsepark (3511EP) met een auto of motor met een geldig parkeerrecht voor een parkeerplek in P1, P2, P3 of P4 van Hoog Catharijne parkeergarages (Klepierre), kunnen voor hun voertuig(en) een ontheffing aanvragen om de geslotenverklaring te mogen passeren;
- De geslotenverklaring zal in de eerste fase van het project worden gerealiseerd via bebording, (ribbel)belijning en markering. Handhaving gebeurt met behulp van ANPR camera's. We hanteren een waarschuwingsperiode van twee maanden, voordat er over gegaan wordt op beboeting. Verkeersregelaars worden in het begin ingezet om het verkeer waar nodig in goede banen te leiden.
- In de tweede fase van het project zal op basis van monitoringsgegevens en evaluaties de verkeerssituatie zonodig aangepast kunnen worden;

De geslotenverklaring wordt naar verwachting begin maart ingevoerd, na de voorjaarsvakantie.

We gaan de maatregel implementeren, rekening houdend met de planning van andere verkeersprojecten. Vooral aan de noordzijde van het project vinden veel werkzaamheden plaats, die afstemming behoeven zodat gemotoriseerd verkeer zo begeleid mogelijk de weg naar de binnenstad vindt. Afstemming vindt plaats met verkeersprojecten: Westelijke Stadsboulevard, Lombokplein, Amsterdamsestraatweg, Smakkelaarsveld (noordzijde) en Moreelsepark ontwikkeling en Zuidpoort/Ledig Erf (zuidzijde). Afspraak is om op verkeersborden vanaf de snelweg twee hoofdroutes aan te geven, dit zijn de route Centrum-Noord en Centrum-Zuid.



Afbeelding 1 Overzicht van autoroutes Centrum Noord (oranje) en Centrum Zuid (groen)

Participatie

Participatie rondom dit project heeft plaatsgevonden bij verkeersstudie Noordwest (2019) en bij het vormgeven van het Mobiliteitsplan 2040 (2021/2022). De omgeving is betrokken bij de planvorming. Sinds 2022 vindt raadpleging plaats in de vorm van agendasetting op het maandelijks bereikbaarheidsoverleg met Centrummanagement Utrecht (CMU) en actieve voorlichting aan de voorzitters van de VvE's boven Hoog Catharijne. Omwonenden zijn ingelicht tijdens de informatieavonden Zuidpoort, CU2030 en de informatiemarkt en het wijkbericht op 24 juni 2024. Kantoren en bedrijven met veel parkeerders zijn geïnformeerd via gesprekken en een onlinebijeenkomst in 2024.

Op bewonersavonden, tijdens gesprekken met de voorzitters van VvE's boven Hoog Catharijne, tijdens de informatiemarkt en in gesprekken en informatiebijeenkomsten met kantoren, CMU en Klepierre zijn vragen en suggesties verwerkt door:

- Rekening te houden met de startmaand van het project (eerste kwartaal van 2025);
- Ontheffing uit te werken voor bewoners en een kantoor met een auto-parkeeringang direct gelegen aan het gebied van de wegafsluiting;
- Communicatie in te richten in samenwerking met CMU en Klepierre;
- Informatie te verspreiden via eigen en de door belanghebbenden aangegeven kanalen en middelen;
- Informatie over de autoroutes uit te werken in twee talen en op te stellen vanuit meerdere projecten op een autoroute (NL en ENG);

- Bebording voor route en parkeren autoverkeer voor start project eenduidig en gereed;
- Kaarten met autoroutes en parkeerroutes in grootste navigatiesystemen voor start project gereed te hebben;
- Monitoring in te voeren op de plekken waar bewoners knelpunten verwachten;
- Waarschuwen in de eerste fase van camerahandhaving;
- Gesprekken te organiseren rond zorgen van directe belanghebbenden;
- Hotels los te informeren via een direct mail en op een bijeenkomst van HoST in november.

Naar verwachting publiceren we in de tweede helft oktober 2024 het Verkeersbesluit. Er is na publicatie zes weken de tijd om bezwaar aan te tekenen op de door te voeren geslotenverklaring. Publicatie van het Verkeersbesluit gaat via de standaard kanalen. Daarnaast melden we het op onze webpagina en informeren wij belanghebbenden via onze contacten in de omgeving.
De participatie is afgerond en we richten ons nu met omgevingsmanagement op het uitleggen en afstemmen met stakeholders van de verkeersmaatregel, de routes, de borden en de communicatie.

Financiën
Voor de dekking van deze fase hebben we 0,690 miljoen euro beschikbaar. Doordat we camerahandhaving in de eerste fase onderdeel van het project hebben gemaakt waarvoor we extra voorbereidings- en uitvoeringskosten maken en de extra werkzaamheden voor het WOO verzoek, is dit budget naar verwachting niet meer toereikend. Het aanvullende verwachte benodigde bedrag van 0,2 miljoen euro zullen we dekken we uit het investeringsbudget van Meerjaren Programma Bereikbaarheid (MPB), onderdeel van het MPR. Zoals we in het MPR 2024 vermeldden, houden we financiële ruimte in de reserve om knelpunten op lopende projecten gedurende het jaar op te kunnen vangen. In het MPB 2025 zal dit worden verwerkt.

Communicatie en planning
In deze fase focussen wij op het goed informeren van alle belanghebbenden, zodat men vroegtijdig weet wat er gaat gebeuren, wie ontheffing krijgt en wat de invloed is op de bekende aanrijdroute van automobilisten en motorrijders die een bestemming rond Hoog Catharijne hebben. In augustus 2024 is met CMU en Klepierre de bereikbaarheidscommunicatie afgestemd. Oktober 2024 gaat informatie over ontheffingen, handhaving en eerste planning richting bewoners. Dan start ook de bredere communicatie met routebeschrijvingen en kaarten aan ondernemers en bureau Utrecht marketing. Dit gebeurt in het Nederlands en Engels. De routebeschrijvingen zijn bedoeld voor bewoners, bezoekers, ondernemers en logistiek, centraal staat de wegaanduiding/bebording: Centrum, Centrum-Noord en Centrum-Zuid. Deze communicatie wordt herhaald.
Een maand tot twee weken voor de start met de geslotenverklaring zal de bebording (geel) met ondersteuning van tekstkarren en een informatiebord bij P5 waarschuwen en wijzen op het wijzigen van de verkeerssituatie. De eerste twee maanden van de geslotenverklaring gelden als waarschuwingsperiode, men wordt aangesproken of krijgt een waarschuwing in de brievenbus. Na deze waarschuwingsperiode zal beboet gaan worden. Op basis van monitoring, beboeting en vragen e evalueren we de effecten van de geslotenverklaring. Het evaluatierapport delen we uiterlijk Q2 van 2026 met de gemeenteraad.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Programma van Eisen en Voorlopig Ontwerp Bestemming Catharijnesingel

7-10-2024

Versie 6.1



Colofon

Wethouder

Lot van Hooijdonk | Verkeer en Mobiliteit

Opdrachtgever

Daniël Reuling | Programmamanager

Projectgroep

Ton Beuving | Stadsingenieurs
Martin de Lange| Stadsingenieurs
Jan Geert Baan I Ruimte
Marjo de Kraker I Ruimte
Robin Maatjes | Ruimte
Maartje Pierhagen | Ruimte
Tjalle Meyboom | Ruimte

Projectmanagement

Raoul Teekamp | Ruimte

Grafische realisatie

Versiedatum

7-10- 2024

Status

Versie 6.1

Bestuurlijke besluitvorming

Oktober 2024

Inhoudsopgave

Bestemming Catharijnesingel **1**
Wethouder 2
Opdrachtgever 2
Projectgroep 2
Projectmanagement 2
Grafische realisatie 2
Versiedatum 2
Status 2
Bestuurlijke besluitvorming 2

Inhoudsopgave **3**

1 Inleiding **5**
1.1 Aanleiding 5
1.2 Doelstelling 6
1.3 Studiegebied 7
1.4 Aangrenzende projecten en omgeving 9
1.5 Proces en participatie 9
1.5.1 Participatie tot aan 2024 9
1.5.2 Sinds 2024: Twee fasen uitvoering en lengte knip staan vast 10
1.5.3 Bestemming Catharijnesingel 10
1.6 Leeswijzer 11

2 Beleidskader **12**
2.1 RSU 2040 12
2.2 Kadernota kwaliteit openbare ruimte 13
2.3 Verkeersstudie Noord-West 2019 14
2.4 Mobiliteitsplan 2040 15
2.5 Omgevingsvisie Binnenstad 15
2.6 Bestemmingsplan Catharijnesingel 2010 16

3 Bestaande situatie **17**
3.1 Historie 18
3.2 Mobiliteit 18
3.3 Groenstructuur 19

4 Ontwerp en ontwerpuitgangspunten **21**
4.1 Aanpak in twee fasen 21

4.2 De werking van de knip in de eerste fase 21
4.3 Ontwerp randvoorwaarden en uitgangspunten 24
4.4 Bebordingsplan 25
4.5 Monitoring verkeerseffecten 27
4.6 Handhavingsplan 27

5 Onderzoeken 28
5.1 Archeologie en monumenten 28
5.2 Bodem 28
5.3 Niet gesprongen explosieven 28
5.4 Ecologie/ Flora en fauna 28
5.5 Bomen 29
5.6 Verharding 29
5.7 Kabels en leidingen 29
5.8 Duurzaamheid 29
5.9 Geluid 29
5.10 Water 30
5.11 Procedures en vergunning 30

6 Beheer en handhaving 31
6.1 Beheer 31
6.2 Handhaving 31
6.3 Uitzonderingen op de geslotenverklaring 31

7 Vervolgstappen 32
7.1 Planproces 32
7.2 Communicatie 32
7.2.1 Interne communicatie 32
7.2.2 Externe communicatie 32
7.3 Planning (indicatief) 34

1 Inleiding

Voor u ligt Het Programma van Eisen/ Voorlopig Ontwerp voor het project Bestemming Catharijnesingel (vanaf hier aangeduid als PvE/VO). Dit project is gestart in 2021 als uitvoering van een coalitieafspraak en raadsbesluit. Het project stond bekend als de ‘knip Catharijnesingel’. We gaan verder onder de naam ‘Bestemming Catharijnesingel’.

In dit project realiseren we een geslotenverklaring ter hoogte van het Poortgebouw (Hoog Catharijne), gericht op het weren van doorgaand autoverkeer op de Catharijnesingel. Met deze maatregel zorgen we ervoor dat er veel minder gebiedsvreemd autoverkeer zal rijden over de Catharijnesingel en de aangrenzende wegen. En creëren we als positief effect meer ruimte voor langzaam verkeer (fiets en voetganger) om over te steken en meer ruimte voor een andere inrichting van de aangrenzende wegen (Catharijnesingel noord en zuid, Amsterdamsestraatweg, Ledig Erf, Lombokplein, etc.). Er zal op deze wegen vanwege de knip in de Catharijnesingel ook minder autoverkeer rijden.

De afgelopen jaren is onderzoek verricht naar ontwerpvarianten om een 'knip’ mogelijk te maken.
De voorgestelde ingrepen in de openbare ruimte zijn beperkt. Deze maatregel heeft echter in bredere zin een maatschappelijke impact op de stad, zowel op inwoners, bezoekers als forenzen/bestemmingsverkeer. Het zal bij automobilisten in de stad, komend naar en vertrekkend uit de stad leiden tot gedragsverandering: een andere route kiezen: óf route zuid, óf route noord. De Catharijnesingel wordt een bestemming. Om dit gewenste gedrag te bereiken zijn ook oplossingen nodig anders dan civieltechnisch zoals bebording, communicatie, monitoring en digitale camerahandhaving. Deze aspecten vormen een belangrijk onderdeel van de onderbouwing voor het uit te voeren ontwerp.

Het project kent twee fasen. In de eerste fase wordt de maatregel uitgevoerd met duidelijke bebording en belijning, en minimale fysieke ingrepen. Handhaving vindt plaats met digitale camera’s. Deze worden eerst uitvoerig getest, waarna een periode van waarschuwen volgt. Pas na 2 maanden start beboeten. In deze eerste fase vindt monitoring van de effecten plaats. Op basis van de bevindingen uit de monitoring kunnen in fase 2 aanpassingen in het ontwerp van de Catharijnesingel worden doorgevoerd om deze aantrekkelijker te maken als bestemming en de fietsers en voetgangers meer ruimte te geven. In dit document staan de eisen, randvoorwaarden en uitgangspunten beschreven die nodig zijn voor uitvoering van de eerste fase van deze maatregel. En die het kader vormen voor het voorlopig ontwerp voor de inrichting van de openbare ruimte.

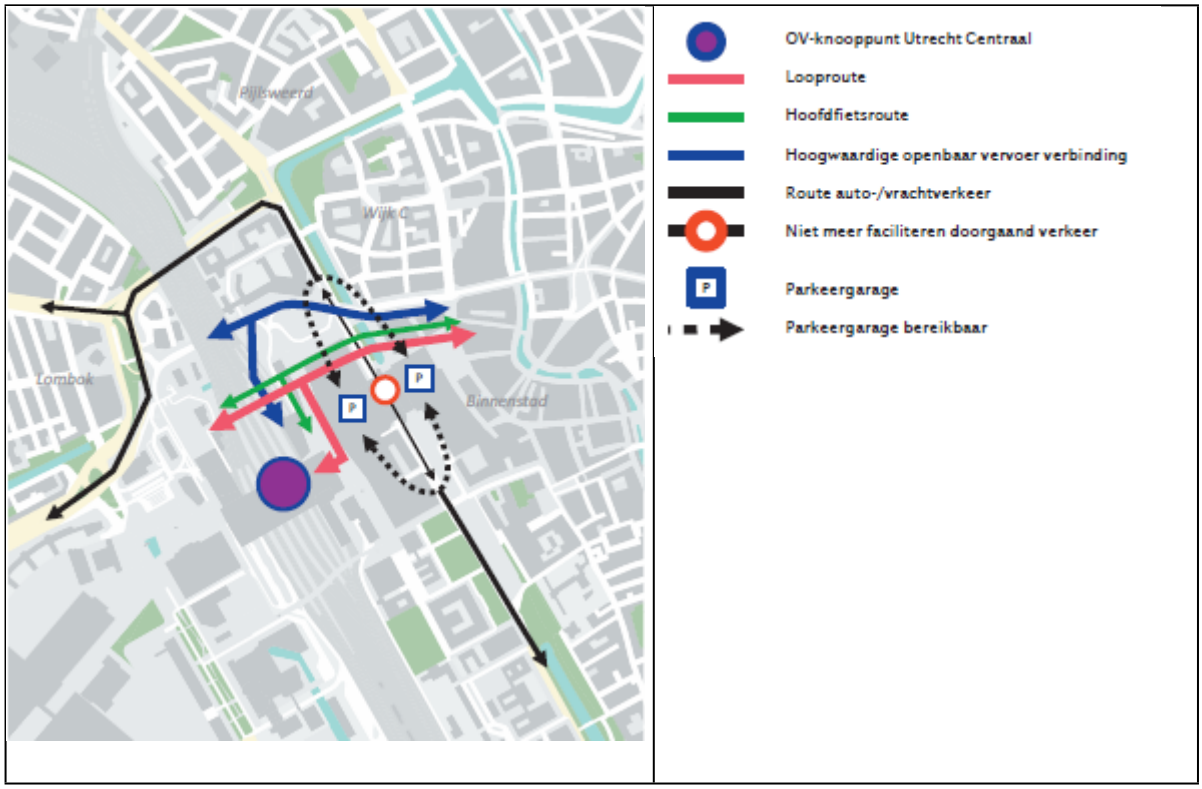
Het PvE actualiseren we aan de hand van de monitoring van de eerste fase. Daarna maken we het ontwerp voor de tweede fase van de geslotenverklaring (mogelijk met inzet camera’s en beperkte aanpassingen op de kruispunten Paardenveldbrug en Marga Klompébrug) en werken deze uit tot een VO.

1.1 Aanleiding

De Catharijnesingel loopt langs de buitenzijde van de singel die de oude binnenstad omringt en vormt de verbinding tussen de Daalsesingel aan de noordzijde en de Bleekstraat en het Ledig Erf aan de zuidzijde. Deze verbinding die vooralsnog de Amsterdamsestraatweg, Daalsetunnel, de Vondellaan en de Venuslaan bedient, zorgt voor een grote hoeveelheid aan doorgaand verkeer nabij het centrum van Utrecht.

De laatste jaren is het aantal voetgangers, fietsers en bussen op de drukke oost-west verbinding tussen Utrecht West/Utrecht Centraal en Utrecht binnenstad sterk toegenomen. Met name het aantal voetgangers en fietsers zal naar verwachting flink doorgroeien waardoor de oversteek over de Catharijnesingel nog drukker wordt. De loopverbinding tussen het station en de binnenstad wil de gemeente meer kwaliteit geven. Hiervoor is onder andere de singel hersteld en de Catharijnesingel heringericht. Ook wil de gemeente het zuidelijk deel (Bleekstraat – Marge Klompébrug) van de Catharijnesingel net als de rest van de singels herinrichten als fietssingel. Hiervoor is het nodig om doorgaand autoverkeer te ontmoedigen.

Het optimaliseren van de verkeersregeling is op deze plek niet meer mogelijk. De gemeenteraad heeft in 2022 het besluit genomen om doorgaand autoverkeer over de Catharijnesingel niet meer te faciliteren. Naar aanleiding daarvan zijn we gaan onderzoeken hoe deze knip vorm te geven. De knip bestaat uit door een verbod van doorgaand autoverkeer ter hoogte van het poortgebouw (zie figuur 1). Hierdoor is er meer fysieke ruimte, maar vooral een kortere wachttijd om over te steken voor voetganger, fietsers en OV, waardoor beter afgewikkeld kan worden. Dit maakt de situatie overzichtelijker, het gebied blijft goed bereikbaar voor iedereen en de omgeving wordt aantrekkelijker. Bestemmingsverkeer, waaronder logistiek verkeer en auto's naar de parkeergarages rondom Hoog Catharijne, blijft in de nieuwe situatie mogelijk.



Figuur 1 Routes van verschillende weggebruikers bij een knip (Mobiliteitsplan 2040).

1.2 Doelstelling

Hoofddoelstelling van het project ‘Knip Catharijnesingel’ is het weren van doorgaand autoverkeer nabij de binnenstad en het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Catharijnesingel.
Het project draagt hiernaast bij aan gezond stedelijk leven met meer ruimte voor fietser en voetganger. Het niet meer faciliteren van doorgaand autoverkeer leidt tot:

- Minder auto's op de Catharijnesingel.
- Meer ruimte voor langzaam verkeer bij de oversteken van de Catharijnesingel.
- Het verbeteren van de leefbaarheid Amsterdamsestraatweg, Lombokplein en Ledig Erf. Dit project is een randvoorwaarde voor slagen van deze drie verkeersprojecten.
- Ruimte om het zuidelijk deel van de Catharijnesingel in te richten als fietssingel.
- Betere doorstroom van logistiek verkeer.

Uitzonderingen op algemene geslotenverklaring

De verkeersmaatregel om deze knip mogelijk te maken bestaat uit een algehele geslotenverklaring (C1). Hierop zijn uitzonderingen van toepassing en een beperkt aantal ontheffingen. Dit is onder andere nodig om ervoor te zorgen dat voor dat alle functies en bestemmingen in Hoog Catharijne goed bereikbaar blijven voor bestemmingsverkeer.

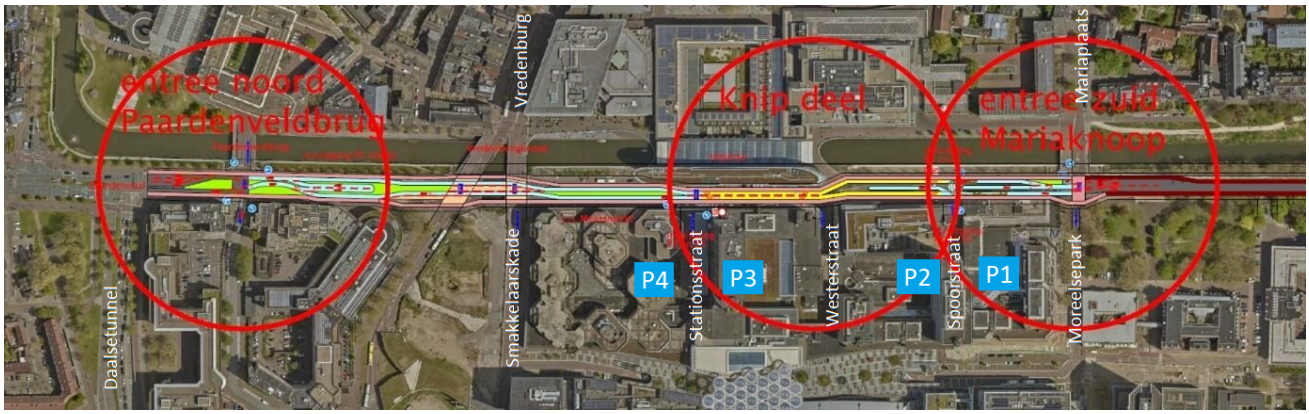
Uitzonderingen zijn: Nood- en hulpdiensten, brom- en snorfietsers, fietsers (incl. e-bike en speedpedelec), voetgangers, taxi's, openbaar vervoer, touringcars, logistiek verkeer, gemeentelijk werkverkeer en houders van ontheffingen*.

*Ontheffinghouder: twee categorieën verkeersdeelnemers (in omvang klein < 200):

- Bewoners: bewoners van Gildeveste (3511EA/EB), Radboudveste (3511EE/EG/EH/EJ) en Moreelsepark (3511EP) die houder zijn van een voertuig en die een geldig parkeerrecht hebben voor een vaste parkeerplek in P1, P2, P3 of P4 van Hoog Catharijne parkeergarages (Klepierre);
- Gebruikers van bestemmingen die uitsluitend bereikbaar zijn via de geslotenverklaring, waaronder kantoorgebouw The Cath.

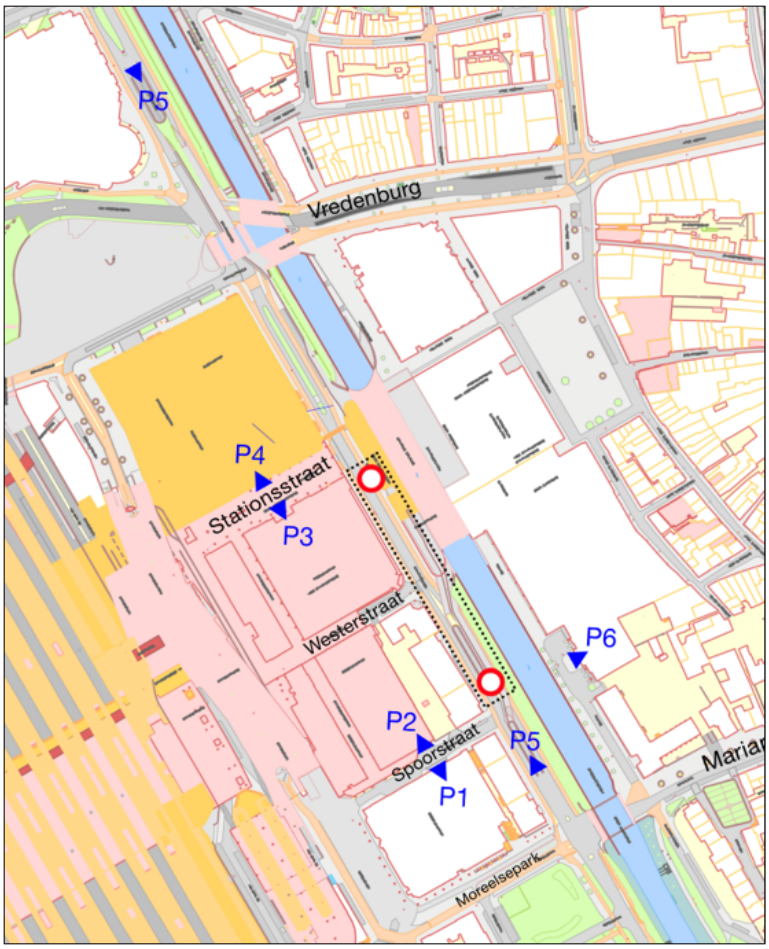
In paragraaf 6.2 vindt u meer informatie over de uitzonderingsmogelijkheden op de geslotenverklaring.

1.3 Studiegebied



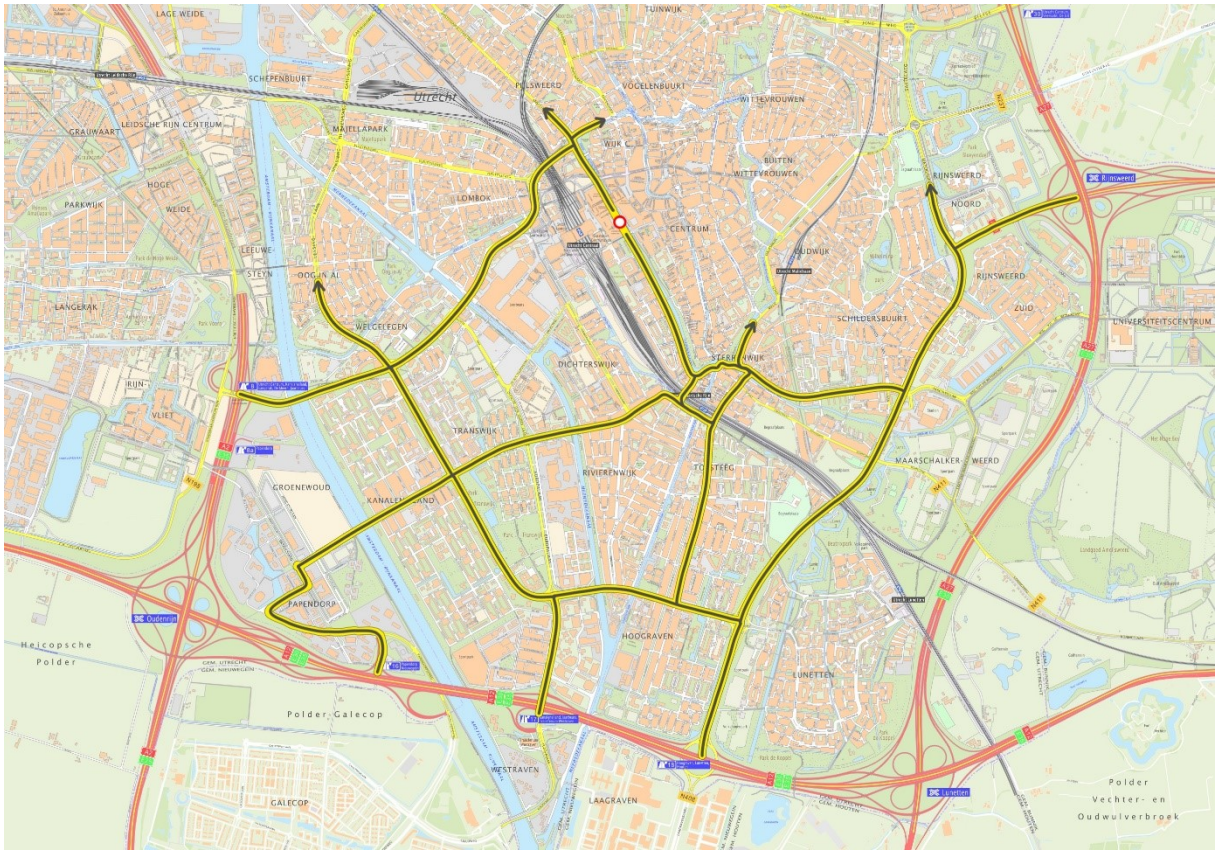
Figuur 2 Het studiegebied bevindt zich op de Catharijnesingel en loopt vanaf het noorden van de Paardenveldbrug tot ten zuiden van de Marga Klompébrug.

In het gebied bevinden zich grote parkeergarages. De ingang van P1 en P2 bevindt zich in de Spoorstraat (zuidzijde) en P3 en P4 en de expeditie-toegang stationsplein, Hoog Catharijne zijn bereikbaar via de Stationsstraat (noordzijde). Parkeergarage P5 is vanaf de Catharijnesingel van zowel noord als zuid bereikbaar. Dit verandert niet na realisatie van de geslotenverklaring. Aan de Westerstraat, gelegen binnen de geslotenverklaring, bevindt zich een expeditie-uitgang voor winkelcentrum Hoog Catharijne en de entree tot de privé parkeerplaats van kantoorgebouw The Cath.



Figuur 3 Het gebied rond de geslotenverklaring voor doorgaand autoverkeer met parkeeringangen

Het is van groot belang dat winkels, kantoren, hotels en woningen in het plangebied bereikbaar blijven. Bestemmingsverkeer betreft parkeerders en logistiek vervoer met een bestemming in het gebied. Grote stakeholders zijn NS, Kleppiere, Creative Valley en PostNL. Dit bestemmingsverkeer wordt gefaciliteerd van en naar de parkeergarages en expeditie toegang.



Figuur 4 Hoofdroutes vanaf snelweg Ring Utrecht naar centrum bij gerealiseerde knip Catharijnesingel

1.4 Aangrenzende projecten en omgeving

Het niet meer faciliteren van doorgaand autoverkeer op de Catharijnesingel zorgt voor een verkeersreductie op het toekomstige Lombokplein, de Amsterdamsestraatweg en de route over het Ledig Erf vanaf de Venuslaan. Deze afname van autoverkeer is noodzakelijk voor het uitvoeren van deze projecten. (Verkeersstudie Noord-West (2019)).
In het projectgebied speelt veel op het gebied van de openbare ruimte. De parkeergarages Paardenveld, P6 en Springhaver zijn of zullen verdwijnen, hierdoor blijven P1-P5 de grootste parkeermogelijkheid aan de oost/west kant van de stad. Er zijn 250 parkeerabonnementen in P5 beschikbaar voor de gemeente en in 2026/2027 P1 en P4 4500 fiets parkeerplekken gerealiseerd worden, hierbij verdwijnen 200 auto parkeerplekken. In het stationsgebied vinden bouwontwikkelingen plaats, zoals de gevelvernieuwing van Hoog Catharijne, de ontwikkeling van Spark (appartementengebouw), vergroening van de Moreelse tuinen en de vernieuwde ingang van Tivoli/Vredenburg. Hierdoor is er in de eerste fase van dit project extra bouwverkeer in het gebied.

1.5 Proces en participatie

In het bestemmingsplan Catharijnesingel 2010 wordt een knip aan Catharijnesingel voor het eerst benoemd. In 2019 en 2020 zijn diverse studies verricht naar verkeerscenario's om toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen aan de noordwestkant van de stad mogelijk te maken. In 2022 heeft de gemeenteraad het RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 vastgesteld, waarin de knip is opgenomen. Zie verder hoofdstuk twee.

1.5.1 Participatie tot aan 2024

Participatie rondom dit project heeft plaatsgevonden bij verkeersstudie Noord-West (2019) en het vormgeven van het mobiliteitsplan 2040 (2021/2022). De omgeving is betrokken bij de planvorming. In het kader van het PvE van dit project vindt sinds 2022 vindt raadpleging plaats in de vorm van: agendasetting op het

maandelijks bereikbaarheidsoverleg met Centrummanagement Utrecht (CMU) en actieve voorlichting aan de voorzitters van de VvE's boven Hoog Catharijne. Omwonenden zijn ingelicht tijdens de informatieavonden Zuidpoort en CU2030.

Uitkomsten van de maatschappelijke discussie (2019 tot nu): omwonenden zijn blij met minder auto's maar zijn bang om opgesloten te raken in hun wijk (Hooch Boulandt) of ver om te moeten rijden voor hun boodschappen, bezoek, werk e.d. Tevens vragen zij aandacht voor de bezoekers die zij regulier ontvangen, zoals: schoonmakers, zorgverleners, boodschappendienst etc., Ondernemers vinden bereikbaarheid, parkeren en goede routebegeleiding voor automobilisten het allerbelangrijkst om alle bezoekers van de historische binnenstad en Hoog Catharijne te blijven faciliteren. Zij pleiten voor duidelijke bebording en positieve informatie in de route- en parkeerapps. 75% van de bezoekende en parkerende automobilisten komt vanuit noordelijke richting blijkt uit parkeercijfers van Klepierre. CMU waarschuwt voor een start van de reconstructie tot een geslotenverklaring in het drukke najaar (okt-dec.), omdat dan het autobezoek aan de binnenstad en Hoog Catharijne het hoogst is en er een drukke culturele agenda bij Tivoli/Vredenburg is. Logistieke belanghebbenden denken mee en zetten zich in om minder (grote) voertuigen te laten bevoorraden. Zij geven aan dat chauffeurs en artiesten veelal uit het noorden komen aanrijden (75%). Zij horen graag op tijd als hun chauffeurs drukte kunnen verwachten vanwege afsluitingen of het wennen aan nieuwe rijrichtingen.

1.5.2 Sinds 2024: Twee fasen uitvoering en lengte knip staan vast

De uitwerking van het genomen raadsbesluit is in november 2023 vertaald naar een ontwerp voor een verkeersknip in de vorm van een geslotenverklaring, die tegemoetkomt aan de wensen van de omgeving en bijdraagt aan de beoogde resultaten van raakvlakprojecten Lombok/Westplein, Amsterdamsestraatweg, Westelijke Stadsboulevard en autoluw Ledig Erf (studie Zuidpoort). Er is in 2024 gekozen voor een twee fasen aanpak met ANPR camera handhaving (zie pag. 5)

De lengte van de knip loopt van de Stationsstraat tot de Spoorstraat en wordt niet ingekort om de Westerstraat goed bereikbaar te houden. Vanaf 2024 draait de communicatie en het omgevingsmanagement vooral om informeren en peilen om alle belanghebbenden vroegtijdig mee te nemen in de nieuwe aanrijdroutes. Veel belanghebbenden informeren de eigen achterban en zijn gebaat bij het vroegtijdig vastliggen van routes om hun hotelgasten, concertbezoekers, vrachtwagenchauffeurs, klanten, huurders, buren e.d. in te lichten over het gaan zien van nieuwe bebording en het anders gaan rijden naar de bekende bestemming. We participeren niet meer, maar doen uitvoerig aan omgevingsmanagement waarbij we actief belangen afwegen die geuit of opgevraagd worden die invloed kunnen hebben op planning, communicatie of bebording.

1.5.3 Bestemming Catharijnesingel

Hoofddoel van de externe communicatie wordt: positief informeren over de autobereikbaarheid van de binnenstad van Utrecht. In 'De rode loper uit' zijn communicatie afspraken met CMU gemaakt over het positief framen van Utrecht als aantrekkelijke winkel-, verblijf- en recreatiebestemming. Wij houden deze richtlijnen aan en noemen deze verkeersmaatregel sinds 2024 : Bestemming Catharijnesingel (voorheen: knip Catharijnesingel). Zo benadrukken we dat parkeren mogelijk is en de Catharijnesingel een eindstation voor de automobilist. Vanuit het noorden en zuiden is gekeken naar de autoroute bebording en hier blijkt dat de benamingen Centrum, Centrum-Noord en Centrum-Zuid het meest onderscheidend zijn. Deze zullen wij gaan doorvoeren in de blauw/witte bewegwijzering. Kortom: Bestemming Catharijnesingel is goed vindbaar en eenvoudig te bereiken met de (vracht)auto.

In paragraaf 7.2 worden de hoofdlijnen uit het communicatieplan van Bestemming Catharijnesingel omschreven.

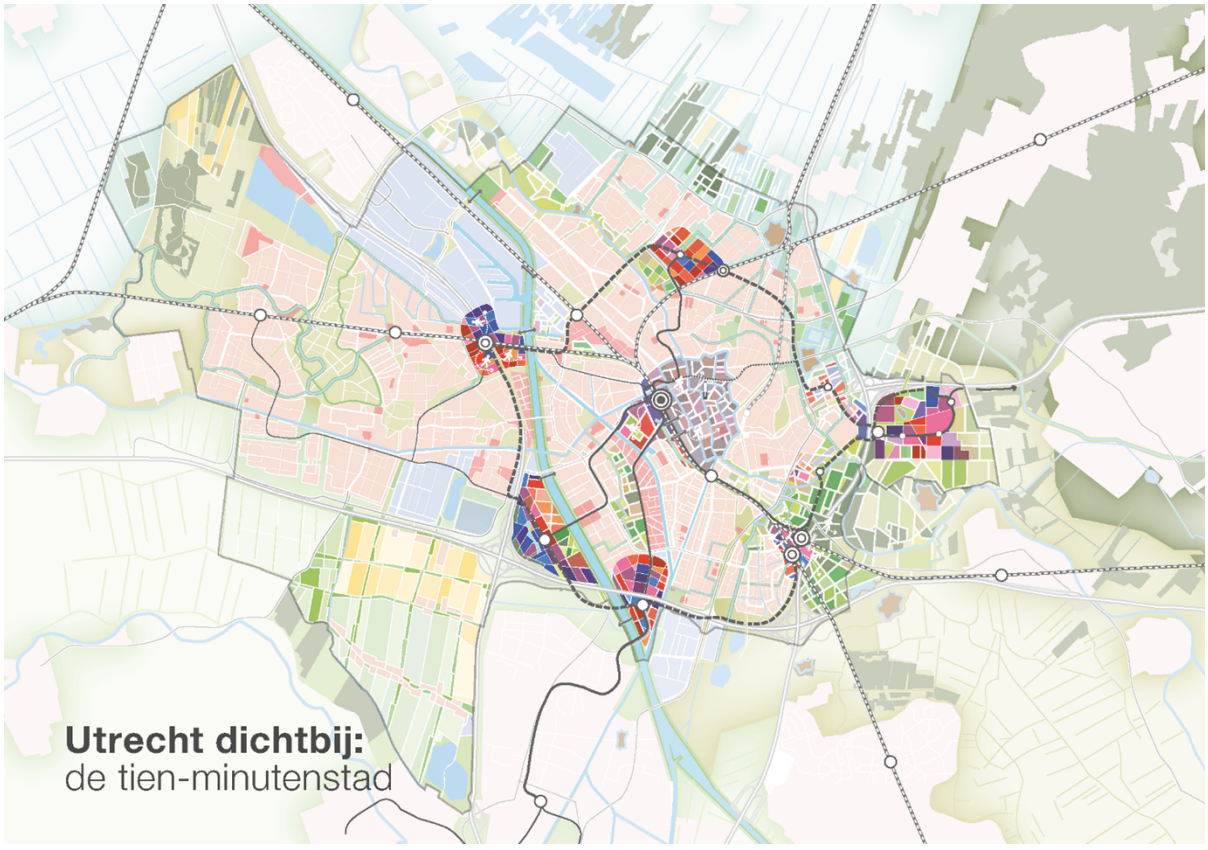
1.6 Leeswijzer

Dit PVE gaat primair over fase 1. In hoofdstuk 2 vindt u het beleidskader en de ambities van de gemeente Utrecht die van toepassing zijn op dit project. In hoofdstuk 3 vindt u meer informatie over de geschiedenis en de huidige situatie van het plangebied. De randvoorwaarden, uitgangspunten en ontwerptoelichting bij het VO voor de eerste fase staan in hoofdstuk 4 beschreven. In hoofdstuk 5 beschrijven we de reeds uitgevoerde onderzoeken en de resultaten daarvan en welke vervolgonderzoeken nog nodig zijn. In hoofdstuk 6 en 7 leest u meer over toekomstig beheer, handhaving, communicatie en het vervolgproces.

2 Beleidskader

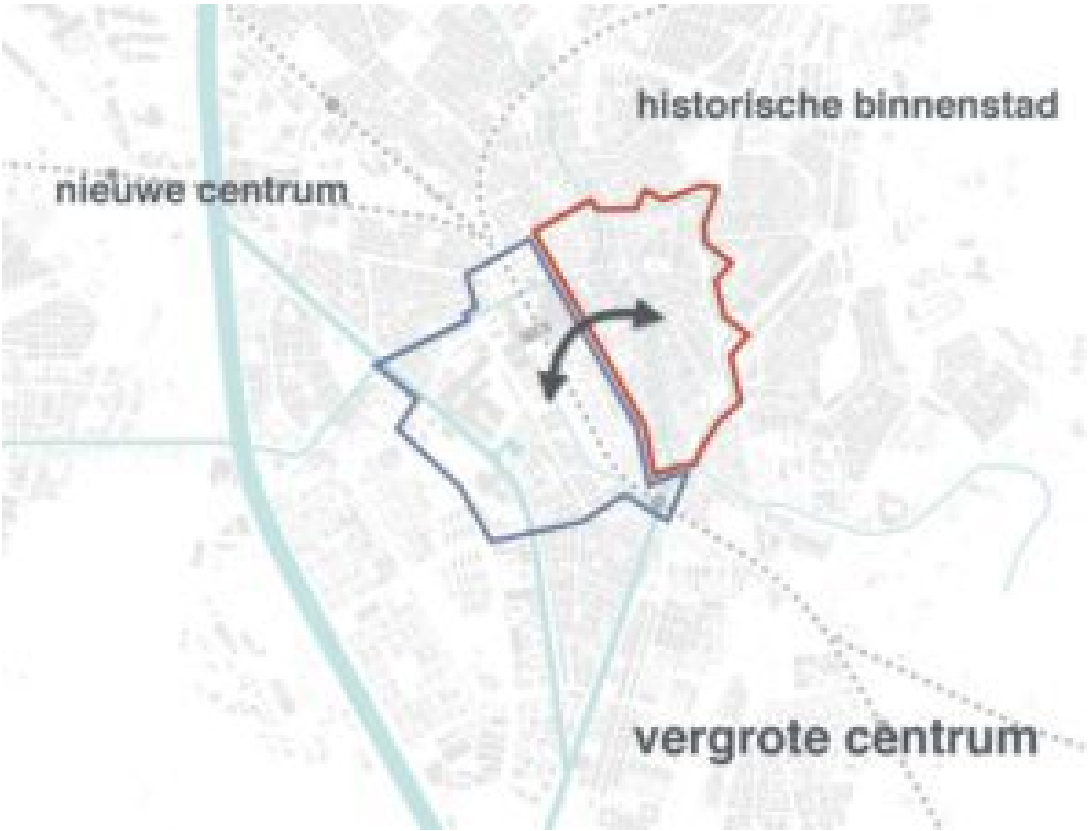
2.1 RSU 2040

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is vastgelegd hoe de ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht er uit kan gaan zien. Utrecht wil de groei van het aantal inwoners en banen benutten om de kwaliteit van de stad te vergroten. De ontwikkeling naar een stad met meerdere centra zorgt ervoor dat wonen, werken, groen en andere voorzieningen voor iedereen dichtbij zijn en goed bereikbaar te voet, fietsend of met het openbaar vervoer. Zo wordt de groei van de stad minder auto-afhankelijk. Het motto ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ wordt concreet gemaakt in projecten als het project 'Bestemming Catharijnesingel', waarin bereikbaarheid van wonen, werken en voorzieningen voor alle modaliteiten geborgd is, maar toegankelijkheid voor langzaam verkeer en verblijf voorop staan.



Figuur 5 Op de visiekaart van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is te zien dat naast het bestaande centrum vijf nieuwe knooppunten worden ontwikkeld: Leidsche Rijn Centrum, Overvecht,Utrecht Science Park/Rijnsweerd, Lunetten-Koningsweg en de A12 zone.

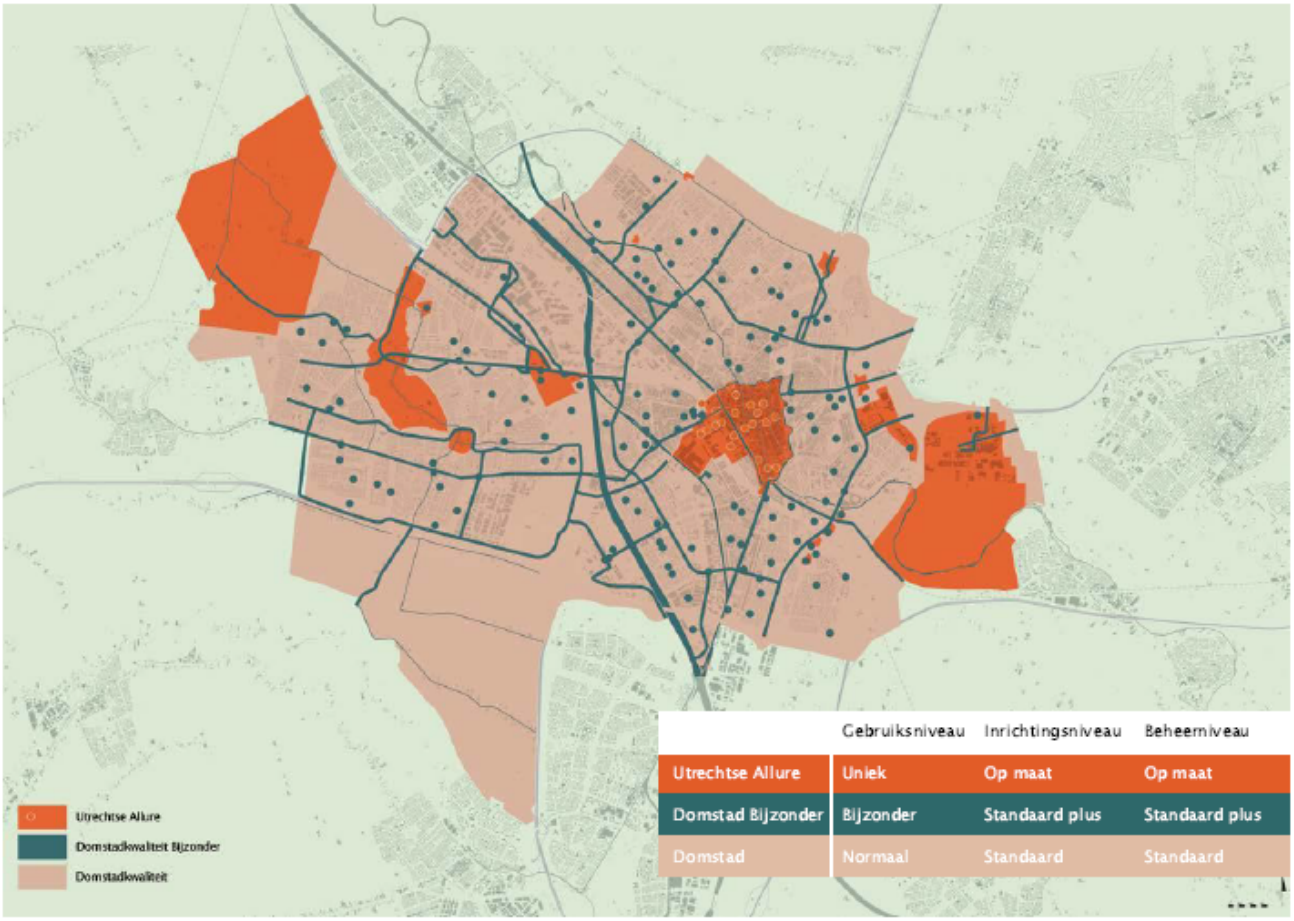
Terwijl de stad nieuwe knooppunten ontwikkelt, blijft de historische binnenstad de huiskamer van de stad en regio. Door de ontwikkeling van het Stationsgebied en Beurskwartier, krijgt de historische binnenstad steeds meer samenhang met het vergrote centrum. Zo groeit het centrum mee met de ontwikkeling van de stad en regio en wordt de druk op de historische binnenstad verlicht. Een uitdaging daarbij is om ervoor te zorgen dat de stad en al haar voorzieningen toegankelijk zijn voor iedereen, uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners. Het project bestemming Catharijnesingel vormt een sleutelrol in de verbindingen in het vergrote centrum.



Figuur 6 Het project Bestemming Catharijnesingel vormt een cruciale verbinding tussen de historische binnenstad en het nieuwe centrum rondom het stationsgebied.

2.2 Kadernota kwaliteit openbare ruimte

In de kadernota Kwaliteit openbare ruimte is de hoofdstructuur van de openbare ruimte vastgelegd als uitgangspunt voor de functie en betekenis voor de verschillende delen van de stad. Daarbij zijn drie kwaliteitsniveaus gekozen: Domstad, Domstad Bijzonder en Utrechtse Allure. Bestemming Catharijnesingel ligt binnen het Alluregebied. Dit is het hoogste kwaliteitsniveau en betekent dat het wordt ingericht als een visitekaartje van de stad vanwege een grote cultuurhistorische, toeristische, ecologische of economische betekenis. Locaties in het Alluregebied hebben een unieke inrichting en een onderhoudsniveau dat daarbij past. Daarbij worden materialen gehanteerd uit het Handboek Openbare Ruimte. Ingrepen in de openbare ruimte met dit kwaliteitsniveau vragen om maatwerk.



Figuur 7 Op deze kaart zijn de drie Utrechtse kwaliteiten weergegeven die in de Kadernota Kwaliteit openbare ruimte zijn vastgelegd. Bestemming Catharijnesingel ligt in het gebied waar Utrechtse Allure van toepassing is.

2.3 Verkeersstudie Noord-West 2019

Het doel van de verkeersstudie Noordwest is om de overmaat van auto's door Noordwest te verminderen met ingrepen in de verkeerscirculatie. Aanleiding voor deze studie is de voorgenomen herinrichting van de Amsterdamsestraatweg, een betere verkeersveiligheid en leefbaarheid, en het besluit om op het Westplein maximaal 15.000 mvt/etm toe te staan. In de studie zijn meerdere scenario's uitgewerkt en verdiepende onderzoeken uitgevoerd. Daarbij is onder andere gekeken naar de 'customer journeys', de vormgeving van de knips/ontheffingen, maatregelen om ongewenst gedrag tegen te gaan, economische effecten en netwerkeffecten. Verder zijn er gesprekken met stakeholders gevoerd.

Voorstel Begrenzen:
Om de lopende verkeersprojecten in en rond het stationsgebied zo veel mogelijk te faciliteren en door te kunnen laten gaan conform de besluiten van de raad, is op basis van de inzichten uit het verdiepende onderzoek een variant ontwikkeld. Deze variant ligt in het verlengde van scenario 1 (met de knip Catharijnesingel en afslagverbod Kaatstraat), maar daar zijn een aantal begrenzingsmaatregelen aan toegevoegd. Deze begrenzingsvariant bestaat uit de volgende maatregelen:

- Afslagverbod Oudenoord –Kaatstraat ten behoeve van de route Kaatstraat tot aan de Kardinaal de Jonghweg (Votulast-route).
- Op de Westelijke Stadsboulevard en het Westplein is de ontwerpcapaciteit leidend voor de intensiteiten. Hier wordt niet meer verkeer toegelaten dan de infrastructuur aan kan, de hoeveelheid autoverkeer wordt indien nodig gedoseerd (begrensd).

- De maatregel ‘knip Catharijnesingel’ uit scenario 1 draagt bij aan minder autoverkeer op het Westplein en de Amsterdamsestraatweg zonder grote netwerkgevolgen en is daarom in deze variant opgenomen. De Catharijnesingel zelf wordt rustiger. Met name de oversteken bij Smakkelaarsveld/Vredenburg (lopen, fiets en OV) en de Moreelsebrug/Mariaplaats (fiets en lopen) profiteren hiervan in doorstroming en veiligheid.
- Gevolg van deze keuze is dat op de Amsterdamsestraatweg een gerichte aanpak nodig is om tot een goede en veilige inrichting te komen

2.4 Mobiliteitsplan 2040

Utrecht groeit van ruim 350.000 inwoners in 2024 naar ruim 450.000 inwoners in 2040. De mobiliteit groeit mee, terwijl de beschikbare ruimte hetzelfde blijft. Dit zal het gebruik veranderen. Voor een gezonde, kwalitatieve doorgroei van de stad is het nodig om de mobiliteit anders te organiseren.
Het mobiliteitsplan 2040 is het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan. Het geldt als uitgangspunt bij verkeersprojecten van de gemeente die een bijdrage leveren aan gezond stedelijk leven.

De laatste jaren is het aantal voetgangers, fietsers en bussen op de drukke oost-westverbinding tussen Utrecht West/Utrecht Centraal en Utrecht binnenstad sterk gegroeid. Met name het aantal voetgangers en fietsers zal naar verwachting flink doorgroeien waardoor de oversteek over de Catharijnesingel nog veel drukker wordt. De gemeente wil hierop voorsorteren en de loopverbinding tussen het station en de binnenstad meer kwaliteit geven. Hiervoor is onder andere de singel hersteld en de Catharijnesingel heringericht. Daarnaast wordt het zuidelijk deel van de Catharijnesingel net als de rest van de singels heringericht als fietssingel. Het optimaliseren van de verkeersregeling is op deze plek op de Catharijnesingel niet meer mogelijk. Daarom is het nodig om doorgaand autoverkeer niet langer te faciliteren.

De bereikbaarheid van alle parkeergarages aan de Catharijnesingel moet echter geborgd blijven, evenals belangrijke routes voor logistieke stromen.

2.5 Omgevingsvisie Binnenstad

In de Omgevingsvisie Binnenstad Utrecht 2040 zijn de ambities voor de toekomst van de historische binnenstad vastgelegd waarbij de vier kwaliteiten van de binnenstad leidend zijn: de schoonheid van de binnenstad, de variatie van zowel het voorzieningenaanbod als plekken, de veerkracht en de ontspannen sfeer. Deze ambities zijn vertaald in een aantal richtingen. Relevant voor de openbare ruimte in het project Bestemming Catharijnesingel zijn de volgende richtingen:

- Bij de inrichting van de openbare ruimte staan langzaam verkeer en verblijf voor iedereen centraal.
- De schoonheid van groen- en waterstructuren wordt benut door de samenhang te vergroten in het Singelpark dat rondom de binnenstad gaat lopen en van gevel tot gevel. De bedoeling is dat het Singelpark meer continuïteit krijgt. Dat geldt ook voor het straatprofiel aan de buitenzijde van het water. Het fietssingelprincipe wordt zoveel als mogelijk rondom gecontinueerd.
- Versterken van samenhang tussen de historische binnenstad en het Beurskwartier door het versterken van de dwarsrelaties in de spoorzone.
- Zorgen voor een goede bereikbaarheid zodat de variatie aan functies in het gebied goed functioneert waarbij vervoer verder verduurzaamt.

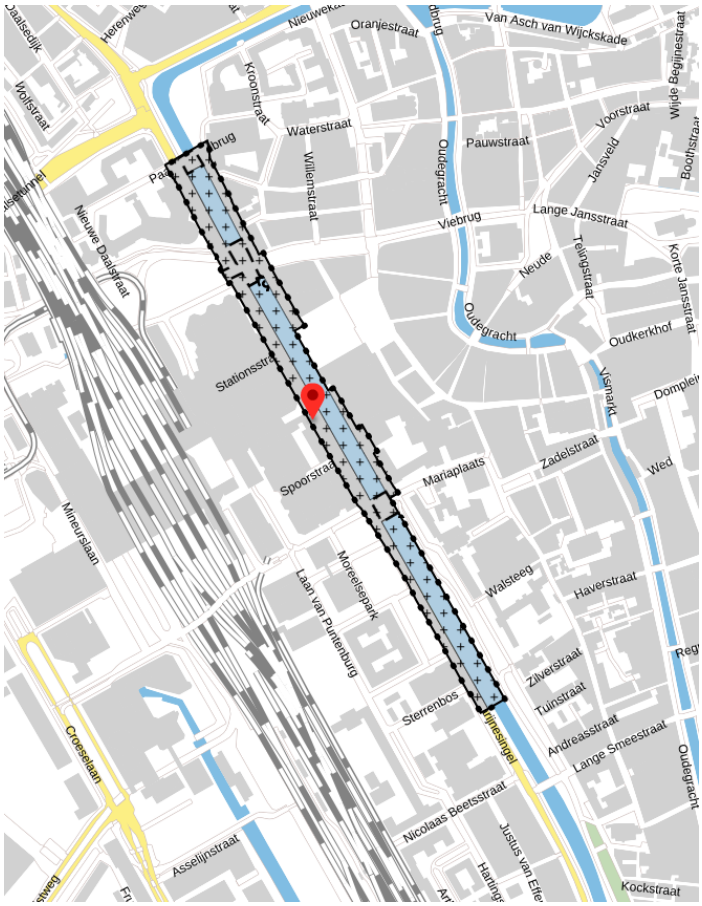
Vergroten van de veerkracht van het gebied door een groene, duurzame en klimaatbestendige inrichting waarbij hittestress wordt tegengegaan.



Figuur 8 Deze kaart uit de Omgevingsvisie Binnenstad Utrecht 2040 illustreert een aantal van de ambities die de stad heeft voor 'Bestemming Catharijnesingel'; groen, water en goede verbindingen met de omgeving voor langzaam verkeer staan centraal.

2.6 Bestemmingsplan Catharijnesingel 2010

Het bestemmingplan is erop gericht een groen en hoogwaardig verblijfsgebied te realiseren tussen Vredenburgknoop en Marga Klompébrug, terwijl de woningen, winkels, muziekcentrum TivoliVredenburg, kantoren en andere bestemmingen goed bereikbaar blijven voor parkeerders en expeditieverkeer met een bestemming in dit gebied. In het bestemmingsplan is vastgelegd dat doorgaand autoverkeer op dit traject vervalt en dat de inrichting van de openbare ruimte duidelijk maakt dat doorgaand verkeer alleen voor bepaalde doelgroepen mogelijk is (waaronder openbaar en logistiek vervoer en nooddiensten). Zo nodig kan dit door middel van dynamische afsluitingen worden gereguleerd. De inrichting stimuleert langzaam te rijden en begeleidt gemotoriseerd verkeer naar parkeergarages en expeditie-toegangen.
Het bestaande straatprofiel dat is aangelegd na de reconstructie van de Stadsbuitengracht in 2020 heeft een laaggelegen wandelpad, een talud met bomenrij (geplant in 2023), trottoirs, fietspaden en rijstroken. Waar mogelijk is er een middenberm met bomenrij ingepast. De groene waterkant en bomenrijen zijn uitgangspunt voor het project ‘Bestemming Catharijnesingel'. De indeling van de verharding kan worden aangepast met de bedoeling een verblijfsgebied te realiseren dat verkeersveilig is en langzaam verkeer vooropstelt.



PLEKINFO DOCUMENTEN KENMERKEN

136234, 455849.7

Enkelbestemming
Verkeer - Verblijfsgebied

Dubbelbestemming
Waarde - Archeologie

Figuur 9 De bestemmingsplankaart van het plangebied toont de juridische ruimtelijke kaders.

3 Bestaande situatie

3.1 Historie

De Catharijnesingel was tot het eind van de 19e eeuw een belangrijke vaarweg. Het was onderdeel van de 'Keulse vaart', de belangrijkste waterverbinding tussen Amsterdam en Keulen.
In het uitbreidingsplan van burgemeester Hendrick Moreelse was de Catharijnesingel de centrale vaarweg door Utrecht. Dit plan uit 1664 werd nooit uitgevoerd.
De singel moest geschikt zijn voor steeds grotere schepen. Daarom werd in 1854 een deel van het bolwerk Sterrenburg gesloopt. In 1892 kwam het Merwedekanaal er. Toen raakte de vaarroute over de singel grotendeels in onbruik.





Figuur 10 Links: Het buitengebied langs de Catharijnesingel in 1850, gezien vanaf het Sterrenbosch in zuidelijke richting (J. Gerlings, Het Utrechts Archief)
Figuur 11 Rechts: Ook rond 1910 kozen schippers nog voor de route over de Catharijnesingel. (Het Utrechts Archief)

In de jaren ’70 werd het noordelijk deel van de Catharijnesingel, onderdeel van de Stadsbuitengracht, gedempt voor de aanleg van een autoweg om de stad te ontsluiten voor autoverkeer. Het gedempte gedeelte kreeg de naam Catharijnebaan. Het winkelcentrum Hoog Catharijne werd hierbij over de Catharijnebaan gebouwd. Daarbij verdween het Paardenveld. Met deze veranderingen bleef van het oude beeld weinig meer over.

Sinds 2020 is de Catharijnesingel in zijn oude functie hersteld en stroomt er weer water door de Stadsbuitengracht. De kortste snelweg van Nederland werd teruggebracht tot een stedelijke straat die een belangrijke verbinding vormt aan de westzijde van de binnenstad. Op het moment dat deze straat werd geopend, was er voortschrijdend inzicht over de omgang met doorgaand autoverkeer en is de basis voor Bestemming Catharijnesingel vastgelegd in het Mobiliteitsplan 2040.

3.2 Mobiliteit

De Catharijnesingel is een drukke verbinding langs de binnenstad die zowel het bestemmingsverkeer voor Hooch Boulandt, de binnenstad en Hoog Catharijne en het doorgaande verkeer faciliteert. Er zijn meerdere kruispunten op de Catharijnesingel welke verbinding maken tussen het gebied buiten en binnen de singel. Hierbij vormt met name de Vredenburgknoop een drukke verbinding voor openbaar vervoer en langzaam verkeer zoals fietsers en voetgangers. Ook de zuidelijker gelegen Marga Klompébrug is een belangrijke verbinding voor langzaam verkeer die het stationsgebied en Hooch Boulandt met de binnenstad verbindt.

Naast een reeks belangrijke knooppunten vormt de Catharijnesingel ook een belangrijke verkeers-, loop- en fietsverbinding die het zuidelijk deel van Utrecht met het noorden verbindt. Hierbij is er een natuurlijk verloop aan de noordzijde naar de Amsterdamsestraatweg.

3.3 Groenstructuur

Langs de kade aan de noordzijde van het poortgebouw is een groenstrook van de singel aangebracht. Naast een reeks bomen, voegen bloemen en beplanting ecologische waarde toe aan het gebied. Ook bestaat er een groenstrook met bomen tussen de twee rijbanen. Beide groenstructuren zullen bij de uitvoer van het project worden gehandhaafd. Voorzien is om geen kwaliteit of groen te verwijderen, en zo mogelijk in de eindsituatie meer groen te faciliteren.



Figuur 12 Foto vanaf de noordzijde van de Catharijnesingel met uitzicht op het poortgebouw. Met groenstroken tussen de rijbanen en langs het water.

Ook aan de zuidzijde van de beoogde locatie van de knip is een groenstrook langs het water waar een reeks bomen is aangeplant. Ook deze groenstrook blijft bij uitvoer onveranderd. Tussen de rijstroken is aan de zuidzijde in de huidige situatie weinig ruimte voor groen, als gevolg van de in- en uitrit van de parkeergarage (P5).



Figuur 13 Foto vanaf de zuidzijde van de Catharijnesingel met uitzicht op het Poortgebouw.

Aan deze zuidzijde bevindt zich tevens het Moreelsepark, aansluitend op de verbinding van het stationsgebied met de binnenstad via de Marga Klompébrug. Het project Bestemming Catharijnesingel zal niet resulteren in een verbreding van het wegprofiel en laat het park dus ongemoeid. Hiernaast zal de beoogde afname in de verkeersintensiteit op de Catharijnesingel de locatie aantrekkelijker maken voor verblijf door bewoners en bezoekers en zal de luchtkwaliteit in het gebied mogelijk verbeteren.

4 Ontwerp en ontwerpuitgangspunten

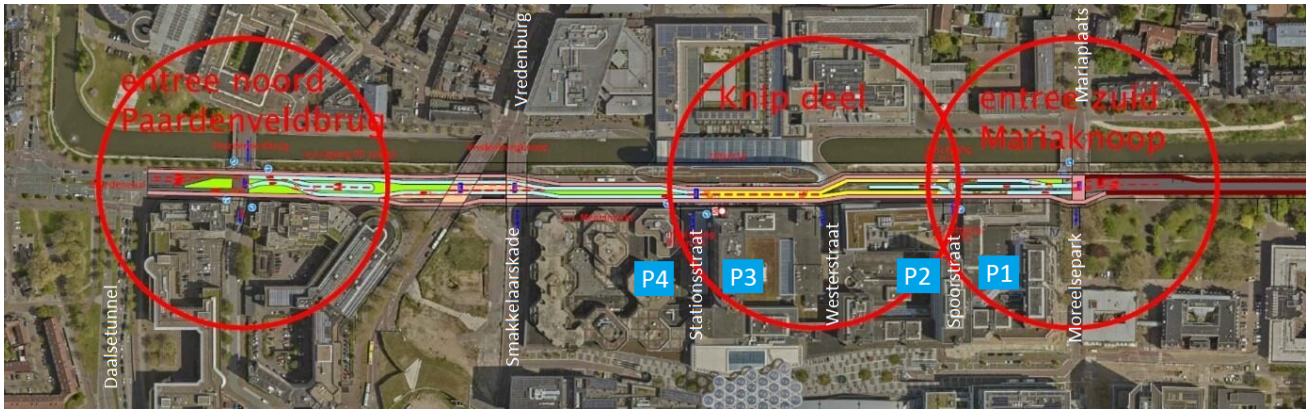
4.1 Aanpak in twee fasen

In de eerste fase wordt de maatregel uitgevoerd met duidelijke bebording en belijning en met minimale fysieke ingrepen. Handhaving vindt plaats met digitale camera's en de effecten worden gemonitord. In fase twee kunnen op basis van de bevindingen fysieke aanpassingen aan de Catharijnesingel worden uitgevoerd die verder bijdragen aan de projectdoelen. Te denken valt aan aanpassingen van de kruispunten Paardenveldbrug en Marga Klompébrug om meer ruimte en oversteektijd te kunnen bieden aan fietsers, voetgangers en OV. Kleinschalige aanpassingen in de openbare ruimte rond de knip kunnen een aantrekkelijkere entree naar de parkeergarages maken. Een deel van het verkeer met bestemming Catharijnesingel zal zijn route aanpassen. Maatregelen om de eventuele nadelige effecten van dit verkeer op de nieuwe routes te ondervangen vallen ook in fase 2.

Voordeel van deze aanpak in twee fasen is dat in de eerste fase met minimale fysieke ingrepen op betrekkelijk korte termijn veel effect kan worden bereikt. In fase 2 kunnen we vervolgens op basis van de daadwerkelijke effecten middelen gericht inzetten.
.
Ook zijn er vanuit een andere project aanpassingen mogelijk in een later stadium. In samenwerking met project Intelligente Logistiek denken we na over na over slimmere logistieke bewegingen. Op basis van gesprekken met NS, Klepierre en PostNL verwachten we dat relatief veel logistiek verkeer de knip zal passeren. In de eerste fase kiezen we bewust voor doorgang van logistiek vervoer omdat veel van dit verkeer een bestemming heeft in het centrum/de binnenstad en bij een knip de kortste, alternatieve routes voor dit logistieke verkeer (deels door woongebieden) (te) zwaar worden belast met vrachtverkeer. Voor een vervolgfase zou dit echter kunnen beteken dat alleen goederenvervoerders met schone voertuigen ontheffing kunnen krijgen. We stemmen af met het programma goederenvervoer en het project Intelligente Logistiek over de beleidsmatig gewenste en praktische toepassingsmogelijkheden voor dit project.

4.2 De werking van de knip in de eerste fase

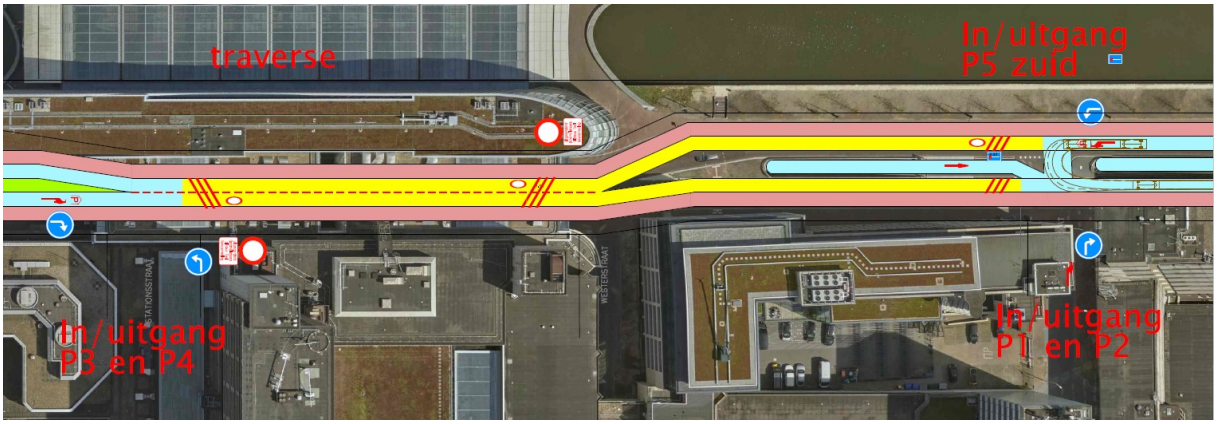
We kiezen voor een verkeersknip met minimale fysieke ingrepen en een doorrijverbod (C1) ter hoogte van de verkeersknip. Er is geen fysieke afsluiting van de weg met barrières of een verzinkbare paal. De uitvoering in de eerste fase gebeurt met inleidende markeringen op de rijbaan, inleidende en informerende bebording en een aanpassing van het Parkeerroute Informatiesysteem (PRIS). De handhaving op de geslotenverklaring gebeurt middels digitale ANPR camera's. Voor en na realisatie van de knip fase 1 gaan we de verkeersstromen rond de knip meten via een 0- en een 1-verkeersmeting. Voorafgaand aan de realisatie vindt uitgebreide communicatie plaats om de gebruikers tijdig en goed te informeren en voor te bereiden op deze verandering in het verkeerssysteem.



Figuur 14 Van noord naar zuid = van links naar rechts. Het studiegebied Bestemming Catharijnesingel. In het midden de daadwerkelijke knip ter hoogte van het Poortgebouw.

We realiseren een weggedeelte, waar het autoverkeer niet meer mag komen, aangeduid als de knipzone. Daarnaast is er een groter deel van de Catharijnesingel, waar de automobilist niet meer hoeft te komen, anders dan om de parkeergarages in het gebied te bereiken, aangeduid als de parkeerzone.

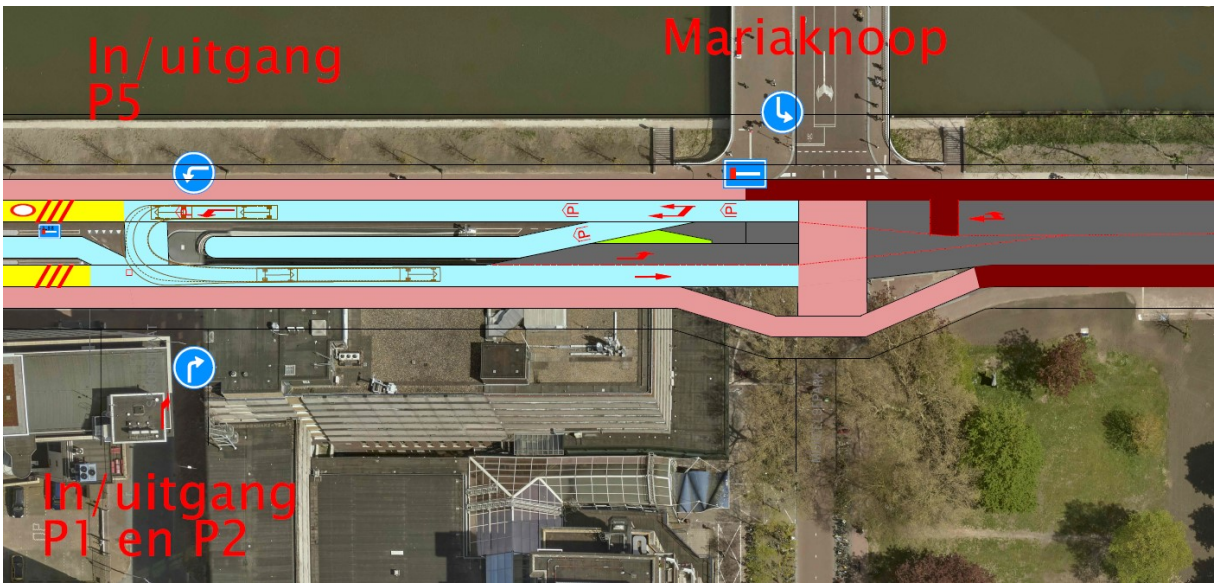
De kniplocatie



Figuur 15 Het deel van de geslotenverklaring ligt tussen Spoorstraat en Stationsstraat

Van beide kanten, direct na de Spoorstraat en Stationsstraat, staat een C1 bord (geslotenverklaring voor alle verkeer) met een onderbord voor uitzonderingen. Op straat zijn drie diagonale strepen (zoals toegepast bij start busbaan/strook) aangebracht, gevolgd door schildering van een C1 bord. In eerste instantie plaatsen we de afslag gebod borden (D5) niet. Deze kunnen we later alsnog toevoegen als dit toch nodig blijkt te zijn.

Ontwerp zuidelijk deel

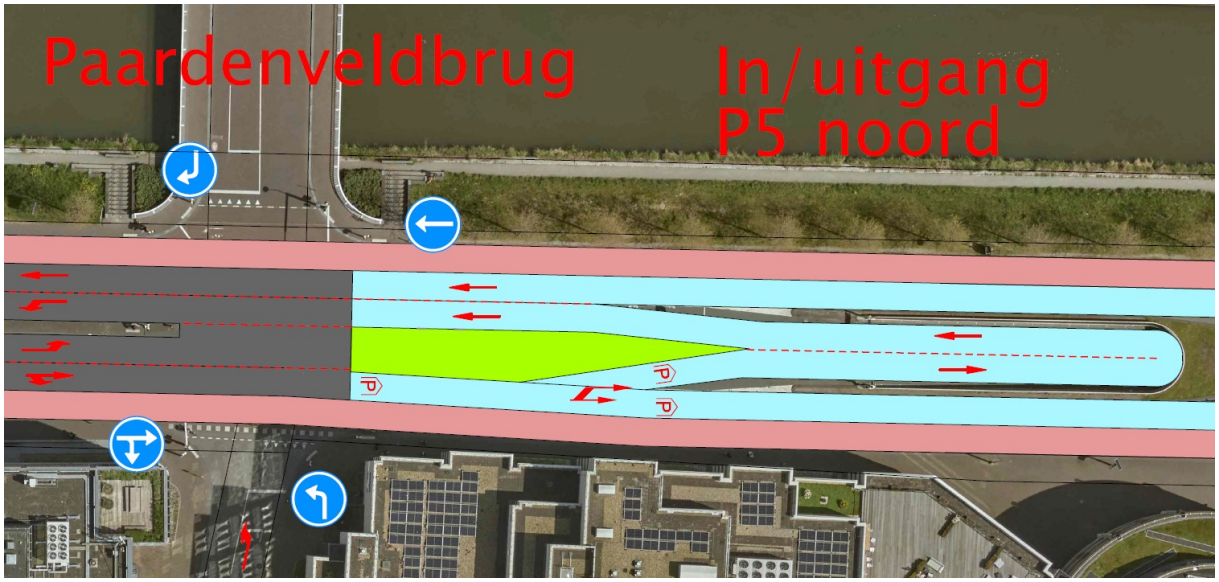


Figuur 16 Situatie zuidelijk deel Spoorstraat – Marga Klompébrug

De fysieke situatie blijft hier gelijk aan de huidige. Bij de ingang van de Spoorstraat is voldoende keer ruimte voor personenauto's en busjes. De verkeerslichten blijven vooralsnog gehandhaafd, evenals het linksaf-vak vanaf de traverse richting de Mariastraat. Met bebording is aangegeven dat het hier om een doodlopende situatie gaat, waarbij uitsluitend de parkeergarages Hoog Catharijne: P1, P2 en P5 plus

gebouw de Cath bereikbaar blijven. Bij het inrijden voor de garages P1 en P2 bestaat de bebording uit een combipijl rechtdoor/uitvoegend-links met verwijzing naar de parkeergarages (P met dakje).

Ontwerp noordelijk deel



Figuur 17 De situatie bij de Paardenveldbrug

Hier blijft de fysieke situatie gelijk aan de huidige. Met bebording is aangegeven dat het hier om een doodlopende situatie gaat, waarbij uitsluitend de parkeergarages Hoog Catharijne: P3, P4 en P5 plus gebouw de Cath bereikbaar blijven. Op de kruising Paardenveldbrug is voldoende ruimte om te keren voor personenauto's en busjes vanuit het linksaf-vak richting de Paardenveldbrug. Bij de ingang van P5 staat een bord met combipijl rechtdoor/uitvoegend-links met verwijzing naar de parkeergarages (P met dakje).
Ook hier blijven de verkeerslichten gehandhaafd.



Figuur 18: Bebording aan de noord- en zuidkant van de wegafsluiting

4.3 Ontwerp randvoorwaarden en uitgangspunten

Randvoorwaarden:

- Het straatprofiel krijgt zoveel mogelijk continuïteit en sluit goed aan op de profielen ten noorden en zuiden van het plangebied
- Fietsers en voetgangers zijn de prioritaire verkeersdeelnemers. Zij kunnen de knip gemakkelijk passeren en de straat is goed oversteekbaar, met name ter hoogte van de fietsenstalling.
- Nood- en hulpdiensten moeten altijd doorgang hebben;
- Openbaar vervoer moet altijd doorgang hebben;
- De bereikbaarheid van alle parkeergarages (P1, P2, P3 en P4 en P5) aan de Catharijnesingel moet geborgd blijven. Dit betekent niet dat elk van deze parkeergarages vanuit beide zijden van de Catharijnesingel bereikbaar moet zijn;
- De bereikbaarheid voor bewoners en hun bezoekers in de appartementengebouwen Hoog Catharijne moet geborgd blijven. Dit betekent niet dat bewoners en bezoekers door de knip heen kunnen rijden;
- Bevoorrading en belangrijke routes voor logistieke stromen en speciaal vervoer naar het Gerechtsgebouw moet mogelijk en beschikbaar zijn (zie hiervoor ook het uitvoeringsprogramma Goederenvervoer);
- Bestaande bomen en groenstroken blijven behouden. Zo mogelijk wordt meer groen gerealiseerd. Bestemming Catharijnesingel maakt herkenbaar onderdeel uit van het Singelpark.
- Het studiegebied wordt ingericht als onderdeel van het Alluregebied. Ook in tijdelijke situaties heeft dit een kwalitatief hoogwaardige uitstraling en wordt gebruik gemaakt van het Handboek Openbare Ruimte. Er wordt zoveel als mogelijk gebruik gemaakt van in het gebied aanwezige inrichtingsmaterialen.
- Er vinden geen aanpassingen plaats aan bestaande kabels en leidingen. Het is zaak (conditionerend onderzoek) om bij ingraven van nieuwe bewegwijzering c.q. de bordpalen geen bestaande kabels en leidingen te beschadigen. Advies is om bordpalen-posities handmatig of via zuigtechniek te ontgraven.

Uitgangspunten

- Slim sturen, in het raadsbesluit Mobiliteitsplan 2040 staat opgenomen: *“Slim sturen: door het weren van doorgaand autoverkeer met maatregelen ter plekke van de Catharijnesingel (Poortgebouw), het Ledig Erf en het Utrecht Science Park bieden we meer ruimte voor langzaam verkeer en verbeteren we de kwaliteit om te verblijven. Daarnaast verleiden we automobilisten om zo lang mogelijk over de Ring te rijden, in plaats van binnendoor”;*
- Sluipverkeer via P5 voorkomen met maatregelen. Dit bespreken we met eigenaar Klepierre. Deze route betaald maken, helpt sluipverkeer voorkomen;
- We zorgen dat de bebording en bewegwijzering vanaf de rand van de stad richting centrum en binnenstad op orde is ruim voordat we de verkeersknip realiseren;
- Uitgangspunt is dat het knipgedeelte, het gedeelte dat gesloten is voor al het autoverkeer (exclusief ontheffing-houders), in de eerste en tweede fase van de knip gelijk is;
- Extra fiets-parkeerplekken (4300) worden gerealiseerd in 2026/2027. In P1 verdwijnen 109 autoparkeerplaatsen en in P4 verdwijnen ca. 92 autoparkeerplaatsen t.b.v. extra fietsparkeerplaatsen. Vooral de fietsparkeer ingang aan noordzijde knip bij P4 t.o. Tivoli Vredenburg zal invloed hebben op fietsverkeersstroom en stopbewegingen in fase 2;
- Bij de definitieve bewegwijzering en PRIS uitgaan van de eis en randvoorwaarde over de bereikbaarheid van de parkeergarages. Hierbij zal onderscheid worden gemaakt tussen ‘Centrum-Noord’ en ‘Centrum-

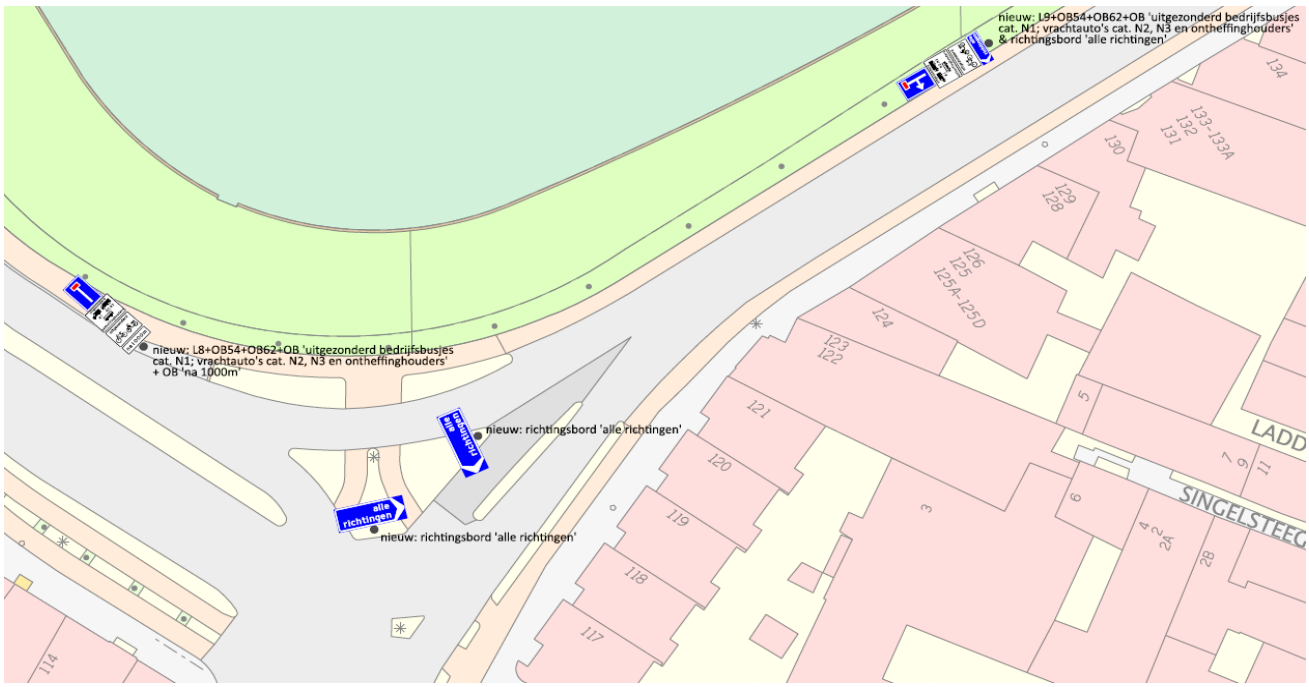
Zuid” om bestemmingsverkeer in de juiste richting te leiden. We gaan hierbij uit van de eindsituatie als ook project Zuidpoort is gerealiseerd. Daarnaast nemen we een voorstel op voor fasering van de uitvoering als alleen de maatregel Catharijnesingel is gerealiseerd;

- Het raadsvoorstel Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort vormt het kader voor het raakvlak tussen dit project en de in de Zuidpoort door de raad vastgestelde herinrichtings- en verkeersmaatregelen. Bij dit raadsvoorstel is de knip Catharijnesingel meegenomen als een autonome ontwikkeling;
- Maatwerkoplossingen voor taxi’s, touringcars en stadslogistiek; deze oplossingen worden in samenwerking met het project Intelligente logistiek afgestemd;
- Voorafgaand aan sanctionering (boetes) zal een gewenningsperiode in acht worden genomen van minimaal 2 maanden waarin overtreders van het doorrijdverbod een waarschuwingsbrief ontvangen.

4.4 Bebordingsplan

Routeverwijzingsborden

Weggebruikers worden op verschillende manieren geïnformeerd, allereerst met twee typen routeverwijzingsborden, voor verkeer komend vanaf de ring de stad in. De Nationale Bewegwijzering Dienst (NBD) borden worden bij keuzelocaties met centrum verwijzingen gesplitst in "Centrum-Noord" en “Centrum-Zuid”. Dichter bij het centrum informeren we met de PRIS (Parkeer Route Informatie Systeem) bebording. Komend vanuit het noorden, verdwijnt de aanduiding ‘Hoog Catharijne P1 en P2’. Komend vanuit het zuiden, verdwijnt de aanduiding ‘Hoog Catharijne P3 en P4’. Waar nodig voegen we op de routekeuze locaties extra verwijzingsborden toe.

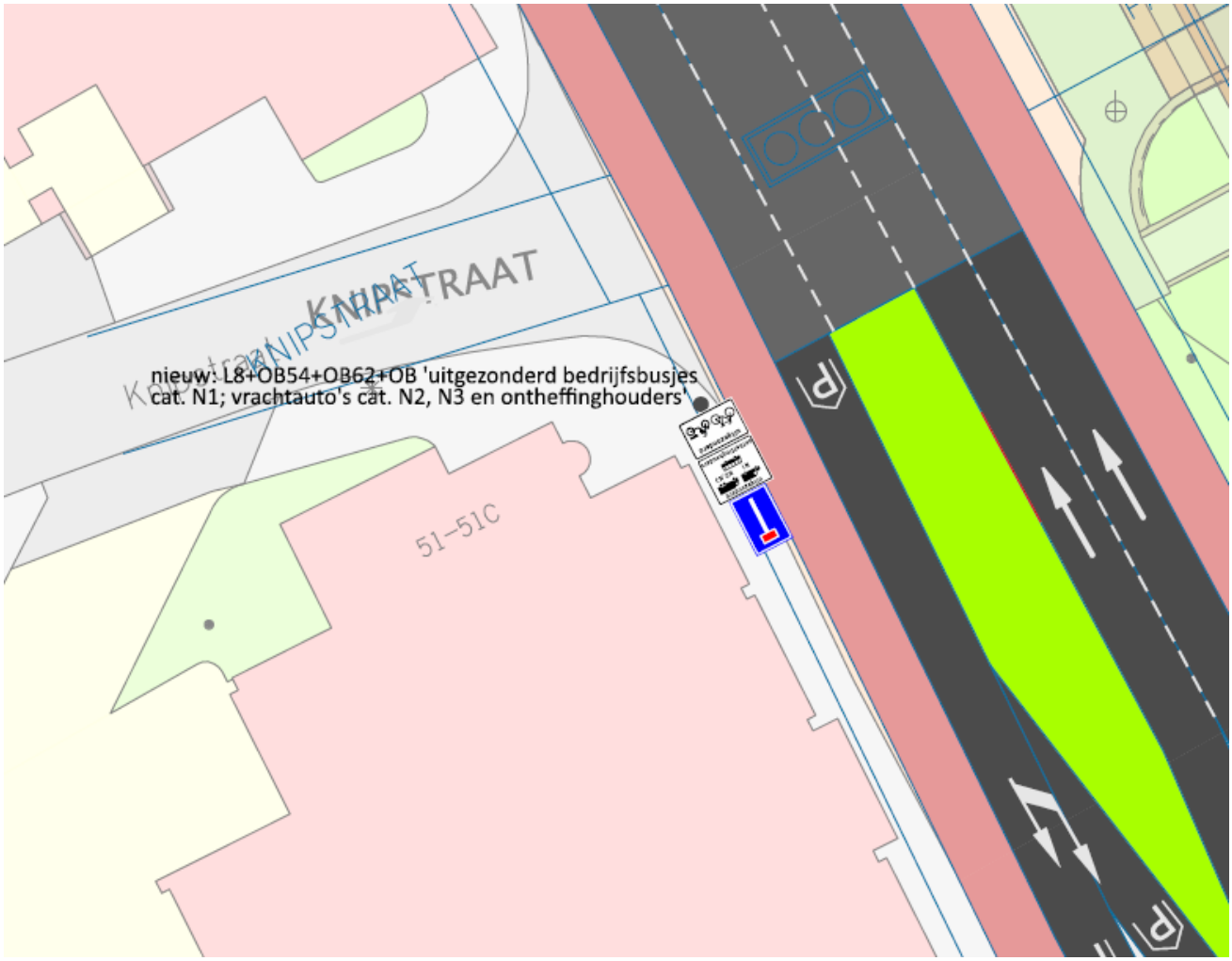


Figuur 19 Vooraankondiging doodlopende weg Catharijnesingel na 1000 m en verwijzing voor ”alle richtingen" bij de Bleekstraat.

RVV-bebording

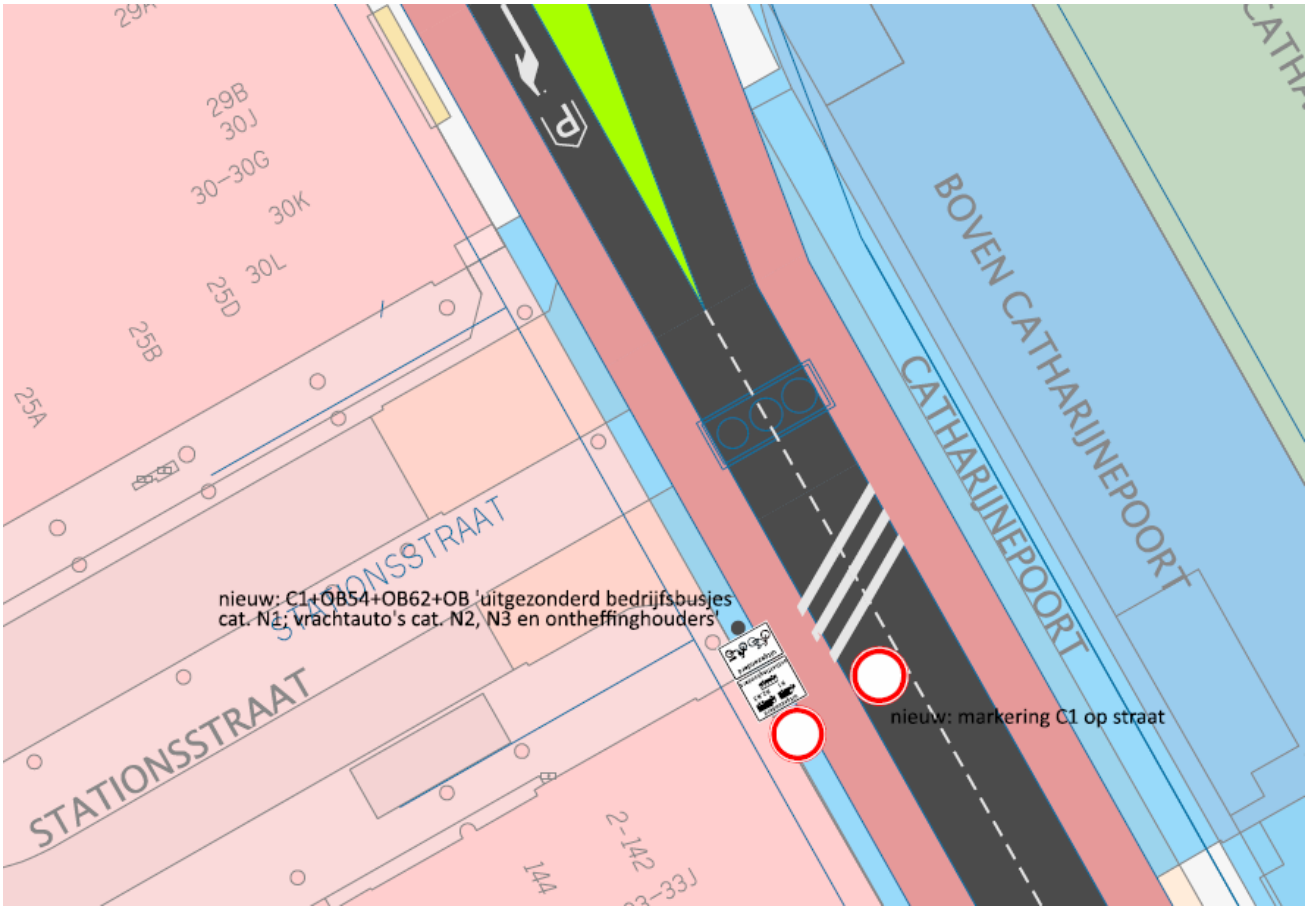
Daarnaast informeren we de weggebruiker op en rond de Catharijnesingel met Regelement verkeersregels en verkeerstekens bebording (RVV). Als bijlage is het RVV-bebordingsplan toegevoegd. Er zijn meerdere vooraankondigingen van een doodlopende weg (L8). Het verkeer wordt vanaf de Daalsetunnel en Bleekstraat weggeleid van de Catharijnesingel. Vanaf hier is duidelijk dat er geen doorgaand verkeer meer mogelijk is. Vanaf het gebied tussen de Paardenveldbrug en de Marga Klompébrug rijdt alleen verkeer verder dat in de

parkeergarages moet zijn en het uitgezonderde doorgaand verkeer. In het bebordingsplan vindt u een voorbeeld van het onderbord met de uitgezonderde voertuigcategorieën.



Figuur 20 Doodlopende weg met uitzonderingen op Daalsesingel, ten hoogte van Paardenveldbrug en Knipstraat.

De knip bij het Poortgebouw is voorzien van een C1 bord (algehele geslotenverklaring) met uitzonderingen. Omdat er te weinig ruimte tussen het wegvak en fietspad is, plaatsen we de bebording naast het fietspad. (Brom)fietsers zijn meegenomen bij de uitzonderingen. Daarnaast brengen we op het wegdek een strepen- en C1 markering aan. Als blijkt dat te veel weggebruikers doorrijden omdat de bebording niet duidelijk genoeg is, kunnen we een afslaggebod (D5) voor het kruispunt of een extra geslotenverklaring (C1) aan de andere zijde van de weg toevoegen. In eerste instantie verwachten we niet dat dit noodzakelijk is.



Figuur 21 Begin van de geslotenverklaring (noordzijde) ten hoogte van de Stationsstraat.

Tijdelijke gele bebording

De derde wijze van informeren gebeurt met tijdelijke gele bebording. Tenminste twee weken vóór realisatie van de eerste fase komen er vooraankondigingsborden met de ingangsdatum. Dit is een van de wijzen om het gebruikelijke verkeer op tijd te informeren.

4.5 Monitoring verkeerseffecten

Voor en na realisatie van de knip fase 1 zullen we de verkeersstromen rond de knip meten via een 0- en een 1-meting. Daarbij tellen we het aantal voertuigen dat de knip passeert en tellen we ook de verkeerseffecten (aantallen auto's) in een breder gebied rond de knip (van Paardenveld t/m de Vondellaan). Verder tellen we ook de aantallen fietsers en voetgangers, die de Catharijnesingel kruisen ter hoogte van het Vredenburg en de Marga Klompébrug.

4.6 Handhavingsplan

De inzet van camerahandhaving vergt zorgvuldige afstemming met en goedkeuring door het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) . Dit is het landelijke onderdeel van het OM dat zich richt op verkeerszaken en handhaving van de openbare orde. Hiertoe wordt een plan van aanpak Digitale Camerahandhaving Bestemming Catharijnesingel opgesteld. In dit plan beschrijven we de situatie, motiveren we de noodzaak en meerwaarde van digitale handhaving (versus handhaving door BOA's). In deze afstemming met het CVOM wordt ook getoetst of de bebording duidelijk is en de automobilist tijdig wordt geïnformeerd en niet ongemerkt een fuik inrijdt. Pas na goedkeuring door het CVOM kan overgegaan worden tot camerahandhaving.

5 Onderzoeken

5.1 Archeologie en monumenten

De Catharijnesingel is een archeologisch waardevol gebied. Bij bodemingrepen onderzoeken we of archeologische beleidsgrenzen worden overschreden. Met het plaatsen van borden lijkt dat onwaarschijnlijk. Het projectgebied kent vier beleidsvoorwaarden, waarvan de strengste (noordzijde poort rand singel) bepaalt dat bij bodemingrepen groter dan 30 m2 én dieper dan 30 cm een omgevingsvergunning voor grondwerk i.v.m. archeologische waarden moet worden aangevraagd. Bij het plaatsen van enkel borden wordt de oppervlakte van 30m2 niet bereikt en is voor dit project geen omgevingsvergunning nodig.

Vanaf 30 cm onder maaiveld is graafwerk vergunning plichtig vanwege de plaatsing van bordpalen.

5.2 Bodem

Kleinschalig grondverzet

Het komt voor dat loonwerkers of de gemeentelijke afdeling voor onderhoud kleine partijen grond roeren en vrij laten komen. Bijvoorbeeld bij (groen-) onderhoudswerkzaamheden of het plaatsen van bordpalen. De mogelijkheid bestaat om kleine partijen vrijkomende grond niet te onderzoeken op PFAS-verbindingen, maar bij elkaar te verzamelen tot maximaal 25 m3 (zie artikel 4.3.2 van de Regeling), bijvoorbeeld in een hiervoor bestemde container. De samengevoegde partijtjes grond moeten vervolgens worden aangeboden aan een erkend bodemintermediair die is gecertificeerd en erkend voor de BRL 9335 – protocol 9335-1 15. Volgens paragraaf 6.1 van protocol 9335-1 kunnen partijen grond tot 100 ton worden ingenomen op basis van beperkte voorinformatie, dus ook grond die niet geanalyseerd is op PFAS-verbindingen. Individuele kleine partijen PFAS-houdende grond kunnen, afhankelijk van de acceptatiecriteria, ook bij erkende grondverwerkers (reiniger, grondbank) worden aangeboden. De bodemkwaliteitskaart kan worden gebruikt ter onderbouwing van de kwaliteit van de aangeboden grond.

5.3 Niet gesprongen explosieven

Risicoprofiel op het aantreffen van Niet Gesprongen Conventionele Explosieven (NGCE) is laag. De ondergrond in het projectgebied is in het recente verleden meerdere malen geroerd; aangetroffen explosieven zijn reeds verwijderd. Er vinden geen cunet ontgravingen plaats (waarbij grote hoeveelheden grond worden geroerd). Het betreft hier het handmatig maken van kleine grondgaten voor plaatsing van bordpalen. Een arbo-vriendelijk alternatief voor het handmatig graven van de grondgaten kan de inzet van een zuigwagen zijn.

5.4 Ecologie/ Flora en fauna

Risicoprofiel op negatieve beïnvloeding van flora en fauna is nihil, er vindt geen aantasting plaats van flora en fauna habitats. Verkeerskundige aanpassingen worden gerealiseerd in en om de huidig bestaande verhardingen.

5.5 Bomen

D aanwezige bomen tussen de Hoog Catharijnepassage en de Paardenveldbrug blijven bij uitvoering van het project ongemoeid; de flora en fauna habitats blijven in stand.

5.6 Verharding

Er is gebruik gemaakt van de beheertoets via de verkorte procedure. Deze toets is als bijlage toegevoegd. De wegbeheerder is middels deze toets geïnformeerd over de wijzigingen.

5.7 Kabels en leidingen

Er is een inventarisatie-onderzoek uitgevraagd bij de afdeling Ondergrondse infra van Stadsingenieurs (SI). De uitkomsten van het onderzoek omtrent de ligging van kabels en leidingen volgen nog. Vooralsnog wordt uitgegaan van de aanwezigheid van ondergrondse infra. Dit kan beperkte gevolgen hebben voor het kunnen plaatsen van bordpalen. Middels handmatig maken van grondgaten (of met inzet van zuigtechniek) is schade aan ondergrondse infra zeer wel te voorkomen. Risicoprofiel op mogelijke schades aan ondergrondse infra is hierdoor nihil. Bij het plaatsen van de camera's en de benodigde stroomvoorziening wordt rekening gehouden met de kabels en leidingen. Waar mogelijk worden bestaande lichtmasten benut.

5.8 Duurzaamheid

In de eerste fase van dit project is weinig duurzaamheidswinst te behalen. Mogelijkerwijs alleen ten aanzien van de te gebruiken materialen voor bebording.

5.9 Geluid

Ter plaatse van de ingreep, gaat het erom dat ten behoeve van de aanvraag van een omgevingsvergunning (nodig na wijziging Omgevingsplan zoals in de pijplijn zit) de effecten op de omgeving overeenkomstig het Besluit Kwaliteit Leefomgeving in beeld zijn gebracht en getoetst aan de geldende normen. Bij een vergelijking van de uitvoering van dit plan met autonome groei (als we dus niets zouden doen), neemt ten noorden van de knip Catharijnesingel de geluidbelasting op een aantal wegen af. Maar zorgt voor met name aan de zuidwestelijke zijde voor een toename van verkeer (en dus geluid), op de route Bleekstraat – Koningin Wilhelminalaan en op de omrijd-beweging via de Jutfaseweg-Croesestraat. Op deze laatste route (30 km/uur) is dit zelfs meer dan 2 dB hetgeen ongewenst is. Met de maatregelen vanuit project Zuidpoort wordt deze drukte aan de zuidzijde verminderd.



Figuur 22 Geluidseffecten door Bestemming Catharijnesingel in vergelijking met autonome groei.

5.10 Water

NVT

5.11 Procedures en vergunning

Voor deze maatregel is een verkeersbesluit nodig vanuit Ruimte. Hierover heeft interne afstemming plaatsgevonden met de afdeling Verkeersmaatregelen.

6 Beheer en handhaving

6.1 Beheer

Na de realisatie zal de gemeente de nieuwe inrichting goed moeten kunnen beheren. Om dit te waarborgen, moet het uit te werken ontwerp voldoen aan de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte en het Handboek Openbare Ruimte. Het ontwerp wordt hierop getoetst en zo nodig aangepast op basis van advies van de Commissie Beheer Inrichting Gebruik. Vanaf de eerste fase ligt de verantwoordelijkheid voor het beheer van het deel van de Catharijnesingel met de geslotenverklaring bij Stadsbedrijven. We nemen de collega's van Stadsbedrijven mee in het ontwerp.

6.2 Handhaving

Handhaving vindt plaatst middels ANPR camera’s die al het verkeer scannen dat door de knip gaat. Van het gescande verkeer wordt automatisch een check uitgevoerd of het een vrijstelling of ontheffing heeft. Als dit niet het geval is, is er sprake van een overtreding. Een camerabeeld van de overtreding wordt ter handmatige beoordeling aan een BOA voorgelegd. Indien de BOA concludeert dat er inderdaad sprake is van een overtreding, worden de gegevens doorgezonden naar het CVOM die namens het landelijke OM de boete verzendt.

De eerste dagen na realisatie van de knip zetten we verkeersregelaars in, om automobilisten te laten wennen aan de nieuwe verkeerssituatie. We gaan uit van een inzet van drie verkeersregelaars gedurende twee weken, elke dag van 6 uur tot 20 uur. Gedurende een wentijd van twee maanden worden er nog geen boetes uitgeschreven. In plaats daarvan ontvangen overtreders in deze periode per brief een waarschuwing met toelichting van de nieuwe situatie. Na de gewenningsperiode wordt overgegaan tot formele handhaving inclusief sanctionering. Voor de beoordeling van de camerabeelden van de overtredingen is structurele inzet van een BOA vereist. Het gaat om enkele uren per week.

6.3 Uitzonderingen op de geslotenverklaring

De verkeersmaatregel om deze knip mogelijk te maken bestaat uit een algehele geslotenverklaring (C1). Hierop zijn uitzonderingen van toepassing (met afbeeldingen aangegeven op het onderbord) en een beperkt aantal ontheffingen. Dit is onder andere nodig om ervoor te zorgen dat alle functies en bestemmingen in Hoog Catharijne en stationsgebied goed bereikbaar blijven voor bestemmingsverkeer. Uitzonderingen die geen ontheffing behoeven zijn: fietsers (ook e-bike/pedelec), voetgangers, nood- en hulpdiensten, bussen, taxi’s, touringcars en logistiek verkeer.

Er zijn daarnaast twee kleine categorieën uitzonderingen die ontheffing behoeven. Bewoners van een woning direct grenzend aan de geslotenverklaring die beschikken over een parkeerplaats voor de auto in één van de parkeergarages P1, P2, P3, P4 onder Hoog Catharijne, waarvandaan je door een afsluiting tussen de Spoorstraat en Stationsstraat uitsluitend in noordelijke of zuidelijke richting kan vertrekken/arriveren. Overig verkeer van particuliere automobilisten uit de rest van de stad, waaronder uit de omliggende gebieden wordt gezien als doorgaand verkeer. Naast enkele bewoners verlenen we ontheffing aan gebruikers van bestemmingen die uitsluitend bereikbaar zijn via de geslotenverklaring, waaronder kantoorgebouw The Cath met een parkeergarage aan de Westerstraat. We gaan ervan uit dat het totaal aantal ontheffinghouders beperkt blijft tot maximaal 200 (boven op de uitzonderingscategorieën zoals aangegeven op het onderbord). Dit heeft geen significant effect op de gewenste afname van verkeer in de stad.

7 Vervolgstappen

7.1 Planproces

Na goedkeuring van het voorlopig ontwerp (VO) door de BiNG en het College van B&W kunnen we het ontwerp verder uitwerken en in uitvoering nemen. De civieltechnische maatregelen voor dit project zijn zeer beperkt, zodat we het VO in één slag willen uitwerken naar een uitvoeringsontwerp (UO) met bijbehorende uitvoeringstekeningen. Indien wenselijk kan dit ontwerp met de bijbehorende tekeningen opnieuw door de BiNG worden getoetst. Na positieve toetsing vragen we aan één van de aannemers uit het raamcontract bij stadsingenieurs om het ontwerp te realiseren.

7.2 Communicatie

Hoofddoel van de communicatie wordt: positief informeren over de autobereikbaarheid van de binnenstad van Utrecht. In ‘De rode loper uit’ zijn communicatie afspraken met CMU (Utrechtse ondernemers) gemaakt over het positief framen van Utrecht als aantrekkelijke winkel-, verblijf- en recreatiebestemming. Wij noemen deze verkeersmaatregel daarom ‘Bestemming Catharijnesingel’. Zo benadrukken we dat de automobilist op de Catharijnesingel aankomt waar verblijven gefaciliteerd wordt.

7.2.1 Interne communicatie

De wegafsluiting op deze drukke smalle autoweg dwingt automobilisten straks om vanaf het zuiden (Ledig Erf) of vanaf het noorden (Amsterdamsestraatweg, Daalsetunnel) aan te rijden. Deze keuze van route is essentieel om teleurstelling over het bereiken en parkeren in de binnenstad/het centrum te voorkomen, zeker als er op stukken route ervoor al wegwerkzaamheden zijn geweest. Daarom focussen we op hoe bereik je het Utrechtse centrum? In positieve bewoordingen ondersteunt met bebording, kaarten en alternatieve verkeer- en parkeerroutes, maken we het Utrechtse centrum goed bereikbaar vanaf bestemming Catharijnesingel. Dta vraagt reguliere afstemming in de communicatie van verkeersprojecten rond het centrum van Utrecht voor een langere periode (tenminste 2 jaar). Naast aandacht voor de automobilist, is er specifieke aandacht voor de uitzonderingsgroepen die nog wel door mogen. We faciliteren deze groepen met specifieke route-informatie in het Nederlands en Engels. Gunstige boodschap voor de stad is dat het doorvoeren van de maatregel voor het afsluiten voor doorgaand autoverkeer zorgt voor een doorgerekende verminderde druk op het autoverkeer rond de Daalsetunnel en het Ledig Erf, wat voor een betere verkeersdoorstroming zorgt en een gezondere leefomgeving (minder uitlaatgassen, minder geluid).

De interne doelgroepen zijn veelal positief, qua houding en gedrag, ten opzichte van de realisatie van de verkeersmaatregel en het effect daarvan op de grotere schaal van een bereikbare autoluwe binnenstad. De houding en gedrag zijn gebaseerd op de studie NoordWest (2019) en het vormgeven van mobiliteitsplan 2040 (2021/2022). De handhaafbaarheid van de maatregel is in de eerste fase van het project afhankelijk van de gewenning en het positief communiceren naar automobilisten die zich vergissen, we hebben duidelijke borden, fysieke keerlussen en betrokken BOA's/verkeersregelaars nodig om dit te realiseren. Zij vormen de 'stok of wortel’ waarmee we het gedrag van de automobilist kunnen veranderen.

7.2.2 Externe communicatie

Het hoofddoel van onze externe communicatie wordt het positief informeren over het goed bereikbaar zijn van de Utrechtse binnenstad voor autoverkeer. De routes veranderen, maar de bestemming Catharijnesingel blijft goed vindbaar en uniek dicht bij de historische binnenstad.

1. *Autoroute communicatie*

De Catharijnesingel vormt de snelste doorgang voor de auto in de binnenstad om van zuid naar noord Utrecht en vice versa te komen. Veel autogebruikers zijn gewoontedieren en nemen dus het liefst dezelfde route. Zij zullen in gedrag moeten veranderen en dat kunnen we alleen bereiken met heel duidelijk communiceren over wanneer wat gaat gebeuren en hoe je daar als automobilist rekening mee kunt houden.

2. *Parkeercommunicatie binnenstad*

Op en rond de wegafsluiting liggen de meeste en grootste parkeergarages met directe toegang tot de binnenstad, Hoog Catharijne, theater, hotels en kantoren. Deze groep parkeerders behoeft een eigen aanpak en heeft verschillende belangen. Zij zijn geïdentificeerd en zullen op diverse manieren gewezen worden op het vernieuwde aanrijden richting parkeergarages.

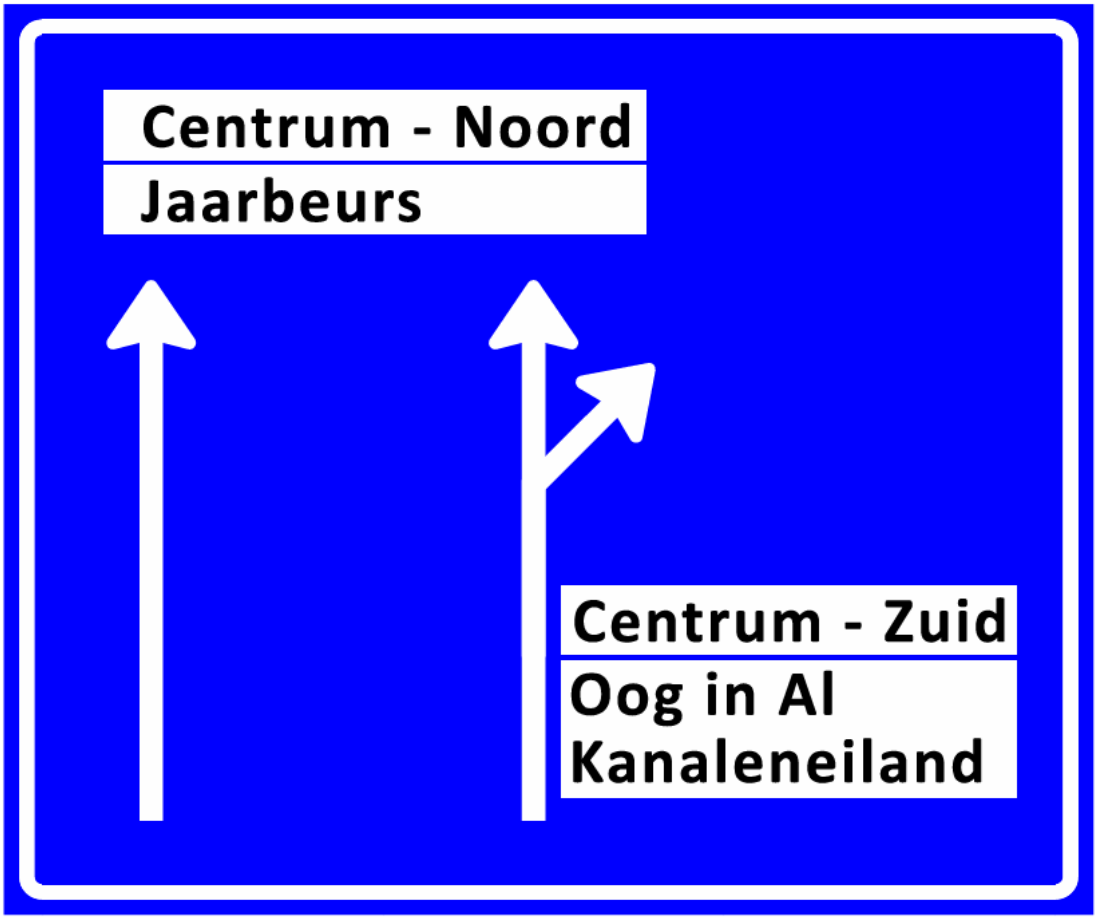
3. *Speciale gerichte communicatie*

Er zijn veel uitzonderingsgroepen die nog door de geslotenverklaring op de Catharijnesingel mogen, dit omdat zij geen automobilist zijn of omdat zij zo'n groot belang hebben bij het kunnen bereiken van hun bestemming vanuit het zuiden en het noorden dat een uitzondering is gemaakt of dat ontheffing momenteel wordt beoordeeld.

7.2.3 Succesfactoren

- Monitoring professioneel en transparant, liefst maandelijks inzicht in effect.
- Bebording eenduidig vanaf snelweg en in de stad:
    - Routes: Centrum-Zuid en Centrum-Noord
    - Parkeerbestemmingen: Hoog Catharijne P1, P2, P5 en Hoog Catharijne P3, P4, P5
- PRIS eenduidig en duidelijk.
- Handhaving middels waarschuwen en later beboeting van doorrijden door automobilisten.
- Doorlopend evalueren met omwonenden en ondernemers.
- Multimediaal en in twee talen communiceren, liefst op wijze van schouw uit CU2030.
- Antwoord geven op de vraag: ontheffing omwonenden met parkeerplek (192 mensen) of ontheffing abonnementhouders parkeerplekken (497 mensen (192 omwonenden plus 305 abonnementen los)

Er is een los communicatieplan beschikbaar met uitwerking van middelen, kanalen, boodschappen en doelgroepen in de tijd incl. een begroting. Informatie is nu te vinden op: Catharijnesingel: inrichten als bestemming | gemeente Utrecht



Figuur 23: voorstel bebording vanaf de snelweg de stad in

7.3 Planning (indicatief)

1) Q3 2024: Besluitvorming over dit PvE/VO door Opdrachtgever, BInG en staven mobiliteit/ binnenstad en stedenbouw

2) Q3 2024: Besluitvorming College van B&W. Informeren van de gemeenteraad en omgeving.

3) Q3 en Q4 2024: uitwerking VO (eerste fase) naar definitief ontwerp (DO) niveau. Voorbereiding uitvoering (o-meting monitoring, vervaardiging bebording, bestellen verkeersregelaars en afstemmen Handhavingsplan met CVOM, intensieve communicatie, selectie aannemer.

4) Q1 2025: testen camera's, aanbrengen markering, belijning, bebording en start geslotenverklaring met verkeersbegeleiders (eerste 2 weken), wen- en waarschuwingsperiode en camerahandhaving , monitoring.
5) 2026 of later: Start tweede fase: afhankelijk van o.a. monitoringsresultaten uit fase 1 met voorbereiding voor verdere fysieke en/of mitigerende maatregelen

Gemeenteraad

Dossiernummer	4492
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 februari 2025
Agendapunt	26
Titel	Afrondende besluitvorming na debat over hervormingen in het sociale domein
ID	4712
Behandelend ambtenaar	
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Voortman
Beleidsveld	WMO en Welzijn
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	20 februari 2025

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	I. Norbruis / D. Westhoek	**Datum**	29 november 2024
Doorkiesnummer	14030	**Kenmerk**	11923054
E-mail	inge.norbruis@utrecht.nl dirk.westhoek@utrecht.nl	**Onderwerp**	Hervormingen sociaal domein
Bijlage(n)	2 (onderaan bijgevoegd)	**Beleidsveld**	Wmo en Welzijn, Jeugd en jeugdzorg

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren we u over de stand van zaken van de hervormingen sociaal domein. Dit is een update op de bijlage bij de Programmabegroting 2025 over de hervormingen sociaal domein.

De houdbaarheid van het sociaal domein staat onder druk door gebrek aan geld, personeel en ruimte voor passende woningen en geschikte voorzieningen, in combinatie met een toename van de vraag naar zorg en ondersteuning. Dit vraagt om inhoudelijke hervormingen. De aanpak van deze hervormingen sociaal domein en een bijbehorende financiële taakstelling zijn vastgesteld bij de Voorjaarsnota 2023. Deze aanpak bestaat uit drie lijnen: 1) Samen aan de slag, 2) Inhoudelijke aanpak[1] en 3) Financiële uitgangspunten. De taakstelling loopt op tot 16 miljoen euro structureel vanaf 2027.

Context hervormingen sociaal domein

In de raadsbrief over de hervormingen sociaal domein van mei 2024 en in de bijlage bij de Programmabegroting 2025 hebben we u geïnformeerd over de context waarbinnen de hervormingen sociaal domein plaatsvinden. Deze context knelt, hieronder lichten we dit verder toe. Binnen deze context is de essentie van de hervormingsaanpak dat we de basis behouden en nieuwe vormen van ondersteuning ontwikkelen en inzetten. Daarbij waken we ervoor dat we afbreken wat we de afgelopen jaren hebben opgebouwd; een consistente gebiedsgerichte aanpak gericht op preventie. Daarmee hebben we er immers voor gezorgd dat we aantoonbaar minder geld uitgeven in het sociaal domein dan waar op basis van de verdeelsleutel van het gemeentefonds vanuit kan worden gegaan. Met hogere uitgaven op onderwijs, een gezonde stedelijke leefomgeving, een sterke sociale basis en buurtteams met goede basishulp en ondersteuning zorgen we ervoor dat onze uitgaven op de aanvullende zorg voor volwassenen en kinderen lager zijn. Met onze lange termijn visie en aanpak lukt het om preventieve ondersteuning te bieden, waarmee we escalatie naar zwaardere en specialistische zorgvormen in veel

[1] Binnen de inhoudelijke aanpak zijn vijf uitgangspunten vastgesteld: we richten ons op het wegnemen van grondoorzaken, ongelijk investeren voor gelijke kansen is het uitgangspunt bij het inzetten van de beperkte middelen voor de inwoners en buurten die dat het hardst nodig hebben, we organiseren zorg en ondersteuning simpeler, we investeren alleen nog in pilots en programma's die een structurele bijdrage leveren aan het verbeteren van de uitvoeringspraktijk en we zetten in op 100% compensatie vanuit het Rijk op de 'extra' Utrechtse inzet boven op het wettelijk minimum (gaat de compensatie niet door, dan handelen we in lijn met amendement 'Utrechtse basis is een absoluut minimum bij bezuinigingen').

gevallen weten te voorkomen. Dit is ook in lijn met de aanpak van de hervormingen sociaal domein: namelijk vroegtijdig investeren in een sterke sociale basis en grondoorzaken, waarmee we de behoefte aan zwaardere vormen van zorg en ondersteuning helpen voorkomen.

Het feit dat de context blijft knellen kent meerdere oorzaken:

- Het voornemen van het huidige kabinet om een aantal specifieke uitkeringen over te hevelen naar het Gemeentefonds met een korting van 10%. Dat treft potentieel de inkomsten voor -onder andere- het Integraal Zorgakkoord, het Gezond en Actief Leven Akkoord en het onderwijsachterstandenbeleid.
- De insteek van het huidige kabinet ten aanzien van de landelijke vreemdelingenvoorzieningen en de ingrepen in de asielketen. Daarmee neemt de kans toe op een groei van het aantal dakloze mensen, evenals de druk op de opvangketen en het beroep op algemene voorzieningen.
- Het achterblijven van de realisatie van geschikte woningen, zowel voor de kwetsbare en bijzondere doelgroepen uit het programma '(T)huis voor iedereen' (1.182 woonplekken per jaar beoogd, in het eerste half jaar van 2024 ongeveer 380 toegewezen, zie ook raadsbrief Kwartaalrapportage Realisatie sociale huisvesting Q2 2024), als voor ouderen om langer thuis te blijven wonen (1.200 woningen in de komende 10 jaar)..
- De toename van de wachtlijsten in de GGZ en de Wet langdurige zorg, met als gevolg extra druk op de voorzieningen die we -vanuit de open einde regelingen- Wmo en Jeugdwet bieden.
- De toenemende schaarste op de arbeidsmarkt voor zorg en welzijn, door werkgeversorganisaties landelijk becijferd op een tekort van ca. 180.000 medewerkers in de komende 10 jaar.
- De groei van de zorgvraag binnen de Jeugdwet, onder andere als gevolg van toenemende mentale klachten. Daarnaast stijgt ook het beroep op bovenregionale jeugdhulp, als gevolg van complexe problematiek

Waar staan we nu?

In de tweede helft van 2023 zijn we gestart met de hervormingen in het sociaal domein. Hervormen is veranderen, dat gaat stapsgewijs. We doen dat binnen het Utrechtse (sturings)model waarin we samen met onze partners de ondersteuning van Utrechters vormgeven. Dat betekent hervormen in een veld met veel belanghebbenden en het daarbij horende krachtenveld. In 2023 en 2024 hebben we daarom veel tijd gestoken in het creëren van bewustzijn en urgentie op de hervormingsopgave, in het inventariseren van knelpunten en oplossingsrichtingen en waar mogelijk in het ontwikkelen van de juiste contractuele kaders (zie hiervoor ook bijlage I). Nu staan we op het punt om oplossingen en afspraken te implementeren en op te schalen.

De financiële taakstelling bij de hervormingen sociaal domein verwachten we voor 2024 en 2025 in te vullen. Voor 2026 en 2027 is dat nog niet zeker, de financiële effecten van de Hervormingsagenda Jeugd zijn dan volledig verwerkt en het ingroeipad voor de Wmo loopt af. De financiële taakstelling is in de begroting verwerkt op de budgetten voor aanvullende zorg en we werken nu toe naar uitvoeringsafspraken die binnen die begroting passen.

In alle sporen van het Utrechtse model[2] bestaat daarbij de noodzaak om het beschikbare budget anders te richten om de hervormingen te laten slagen: meer gericht op het wegnemen van grondoorzaken en het voorkomen van (grotere) hulpvragen; meer gericht op (minimaal) passende ondersteuningsvormen waarvoor minder personeel nodig is; meer gericht op de eigen taak en opgave binnen het Utrechtse model. De stand van zaken van de hervormingen hierop staat opgenomen in bijlage I. We voorzien dat we de sociale basis ook financieel moeten versterken. Om dit structureel te kunnen doen moet de

[2] Spoor 1: sociale basis; spoor 2: basiszorg; spoor 3: aanvullende zorg

besparing in de aanvullende zorg groter zijn dan de ingeboekte taakstelling. Om tempo te houden en gebruik te maken van momentum in de samenwerking met onze partners kan het nodig zijn om gedurende het jaar met budgetten te schuiven tussen programma's en doelstellingen. Indien we constateren dat daartoe noodzaak is, leggen we dit – in lijn met het advies van de adviescommissie controle & financiën – met een voorstel aan uw raad voor.

Daarbij zien we dat het bij Jeugd nu al knelt en dat het besparingspotentieel daar mogelijk kleiner is dan de financiële opgave. Dat betekent dat we wellicht naar een andere verdeling van de financiële taakstelling moeten tussen de begrotingsprogramma's Kansrijk opgroeien en Passende ondersteuning en opvang. Indien dat aan de orde is dan leggen we daarvoor bij de Voorjaarsnota 2025 voorstellen aan uw raad voor.

Wij lichten de stand van zaken verder toe langs de eerdergenoemde drie lijnen[3] die samen de aanpak vormen. Hierbij dient vermeld te worden dat de drie lijnen (proces, inhoudelijk en financieel) niet los van elkaar staan en er mogelijk overlappen zijn.

Lijn 1 – samen aan de slag (proces)
We kunnen de hervormingen alleen realiseren samen met onze partners. We werken op basis van partnerschap en rekenschap, maar we merken dat gesprekken over o.a. de financiële kaders voor 2025 en 2026 stevige discussies opleveren en dat het gaat schuren. Hoe we hiermee omgaan vraagt iets van ons als gemeente (opdrachtgeverschap), de wijze waarop we samenwerken met partners en inwoners (maatschappelijke dialoog) en de wijze waarop we de gesprekken voeren met het Rijk en zorgverzekeraar over de verbinding tussen het medische en het sociaal domein.

Opdrachtgeverschap: We hebben inmiddels ook een overeenkomst gesloten met U Centraal voor de sociaal raadslieden en financieel vrijwilligers, naast de overeenkomsten met beide buurtteams en SportUtrecht. Deze overeenkomsten maken stevigere sturing op de uitvoering binnen de kaders mogelijk. Bij andere contractvernieuwingen binnen het stelsel passen wij zoveel mogelijk hetzelfde contractuele kader toe, zodat het sturen op de overeenkomsten uniform verloopt. In de gesprekken over lopende contracten sturen we strakker op het financiële kader. Ook komende periode zetten we in op de versterking van het account- en contractmanagement.. Onze sturing richt zich op het binnen de financiële kaders blijven op een manier die de transformatieopgave op de lange termijn ondersteunt.

Maatschappelijke dialoog: We zijn doorlopend op verschillende manieren met de stad in gesprek over de hervormingen sociaal domein. In de afgelopen periode hebben we onder andere:
- met de zorgaanbieders voor aanvullende zorg Wmo en aanvullende Jeugdhulp gesproken over het financieel kader en de opgaven daarbinnen voor 2025-2026.
- met partners in de sociale basis gesproken over vrijwillige inzet in het kader van het uitvoeringsprogramma informele zorg, vrijwillige inzet en mantelzorg. Bijvoorbeeld op 9 oktober met de Vrijwilligerscentrale Utrecht, leden van het Netwerk Informele Zorg Utrecht (NIZU) en raadsleden over het bevorderen van vrijwillige inzet in het licht van de toenemende druk op de zorg.
- de groepsgerichte aanpak BuKoJoU samen met de betreffende jongeren vormgegeven.
- bij Vleuten Versterkt samen met (o.a.) inwoners en onderwijs gewerkt aan het verlagen van prestatiedruk, één van de grondoorzaken voor jeugdzorg.
- samen met de MBO-scholen de campagne 'De Talentenmaatschappij' gestart, met als doel talenten en vaardigheden centraal te zetten, en niet opleidingsrichting.

[3] 1) Samen aan de slag, 2) Inhoudelijke aanpak, 3) Financiële uitgangspunten

- de campagne ‘Unbox jezelf en Unbox een ander’ gestart, waarmee we jongeren en hun omgeving willen stimuleren om met elkaar in gesprek te gaan over mentale gezondheid.

We constateren dat dé maatschappelijke dialoog niet bestaat. We werken daarom aan een brede communicatiestrategie rond de hervormingen waar dialogen op verschillende manieren onderdeel van zijn. Ook voeren we straatgesprekken om te verkennen of het onderwerp ‘zorg voor elkaar’ zich leent voor een burgerberaad in 2025 en worden de financiële mogelijkheden voor een volgend burgerberaad verkend (zie ook de raadsbrief Evaluatie burgerberaad jaarwisseling van 11 oktober 2024) . In Q1 2025 wordt u hier verder over geïnformeerd.

Integraal Zorg Akkoord:[4]
De afgelopen periode hebben we in Utrecht samen met partijen in het medische en sociaal domein gewerkt aan de transformaties in het zorg- en ondersteuningslandschap op basis van het IZA. Bij de algemene ledenvergadering van de VNG van 29 november jl. is een resolutie van het VNG-bestuur aangenomen waarmee is besloten te stoppen met de gesprekken over IZA en de aanvulling hierop totdat er afspraken zijn gemaakt over een gezamenlijke, meer gelijkwaardige positie voor gemeenten. Het merendeel van de randvoorwaarden voor gemeenten om hun rol goed te spelen in het akkoord is namelijk niet op orde.

De beweging die we maken, in het versterken van de samenwerking tussen het medisch en sociaal domein en focus op de houdbaarheid van zorg en ondersteuning, blijft echter essentieel voor onze inwoners. We maken ons daarom hard voor een stevige positie van alle partijen in deze beweging. Uitgangspunt is dat het medische en het sociaal domein op basis van gelijkwaardigheid gezamenlijk tot een beter passend aanbod van zorg en welzijn voor inwoners komen.

Zoals ook aangegeven in de beantwoording op schriftelijke vragen over IZA gelden is op dit moment nog niet duidelijk wat de gevolgen zijn van de aangenomen resolutie voor de SPUK IZA-middelen. We zullen u hierover in een volgende raadsbrief verder informeren.

Lijn 2 – inhoudelijke aanpak
De belangrijkste inhoudelijke kaders voor de hervormingen sociaal domein zijn op verschillende momenten door de raad vastgesteld.[5] De ontwikkeling van de beleidsnota’s liep deels gelijk op met de ontwikkeling van de Sociale Visie 2040. Die wordt later in Q4 door het college ter inzage voorgelegd aan de stad. We zullen de raad hier dan ook over informeren. In Q1 2025 zal het raadsvoorstel met de Sociale Visie Utrecht 2040 volgen.
Daarnaast kijken we ook wat we kunnen leren van de hervormingsaanpak van andere gemeenten.

Inhoudelijke hervormingen
In bijlage I vindt u een uitgebreide stand van zaken over de ingezette hervormingen met bijbehorende activiteiten, onderverdeeld naar de sporen in het Utrechts model. De hervormingen zullen over de sporen heen impact hebben.

In de praktijk betekent dit bijvoorbeeld dat de buurtteams Jeugd en Gezin vanaf 2025 geen enkelvoudige opvoed- en opgroeivragen -bijvoorbeeld zindelijkheidsvragen- meer oppakken vanuit de basiszorg. Dat gaat impact hebben op partners in de sociale basis, in dit voorbeeld met name de

[4] Voor meer informatie zie Integraal Zorgakkoord (IZA) (dejuistezorgopdejuisteplek.nl)
[5] O.a. bij de besluitvorming over de Voorjaarsnota 2023, de Nota van uitgangspunten Met elkaar voor elkaar - onderdelen van sociale basis en basiszorg 2025-2035 en de Beleidsnota Wmo 'Samen leven, samen zorgen'. Inmiddels is ook de beleidsnota Jeugd 'samen opgroeien, samen opvoeden' aan uw raad verzonden.

Jeugdgezondheidszorg. Hoe groot die impact wordt en welke (on)mogelijkheden er zijn om die op te vangen, gaan we de komende periode in twee buurtteamgebieden volgen. Het betekent bijvoorbeeld ook dat mensen met een vraag voor dagbegeleiding niet meer automatisch 4 dagdelen toegewezen krijgen, omdat we zien dat die in de praktijk niet allemaal nodig zijn. Daarom wijzen we nu in aanvang minder toe en schalen op indien nodig of halen complementaire mogelijkheden in de sociale basis erbij. Dat vertalen we ook in de afspraken en de budgetten met de aanbieders. We volgen de impact en opbrengst van deze veranderingen op de voet en sturen bij op het moment dat dat nodig is.

Inspiratie andere gemeenten

In de raadsbrief hervormingen sociaal domein van december 2023 hebben we gemeld dat we kijken naar hervormingen die zich elders hebben bewezen. Onderstaand treft u een overzicht van de inspiratie die we hebben opgedaan en die mogelijk toepasbaar is op de Utrechtse context en in lijn is met de hervormingen sociaal domein:

- Stapelingsproblematiek WIJ Groningen: de inzichten uit een werkbezoek aan Groningen over hun aanpak (incl. hun inhoudelijke en financiële resultaten), benutten we om onze maatwerkaanpak, voortkomend uit de Citydeal Eenvoudig Maatwerk, verder te versterken.
- We hebben de aanpakken van onder andere Rotterdam, Groningen en Haarlem bekeken. Hieruit hebben we lessen getrokken die we meenemen binnen onze aanpak. Dit gaat voor de Wmo om onder andere om het voorkomen van dubbelingen in re-integratietrajecten vanuit de Participatiewet en arbeidsmatige dagbesteding vanuit de Wmo, het beter gebruik maken van voorliggende voorzieningen door het begeleiden naar niet-geïndiceerde dagbesteding en het hanteren van een ingroeipad op geïndiceerde dagbesteding (als onderdeel van de verlengingen van de overeenkomsten aanvullende zorg Wmo voor 2025-2026 is al afgesproken dat deelnemers aan dagbegeleiding in beginsel starten met 2 i.p.v. 4 dagdelen). Voor Jeugd willen we onder andere leren van ervaringen met een afwegingskader voor hele dure/intensieve trajecten en halen we voor onze inzet op het thema scheiden inspiratie op bij andere gemeenten. Ook waren er onderdelen die in Utrecht al standaard werkwijze zijn (zoals flexibel op- en afschalen), niet passend zijn (bijv. niet passen binnen het Utrechts model) of al onderdeel uitmaakten van hervormingen in Utrecht (zoals het scherper zijn op de grenzen tussen jeugdwet en andere wettelijke kaders). Over inspiratie inzake ontschotte financiering voor thuisloze jongeren informeren wij u later.

<u>Lijn 3 – financiële uitgangspunten</u>

Bij de Voorjaarsnota 2023 is een financiële taakstelling opgenomen voor het sociaal domein. De taakstelling kent een ingroeipad en loopt op tot 16 miljoen euro structureel vanaf 2027. De taakstelling is op doelstellingniveau verwerkt in de meerjarenbegroting 2025-2028.

Tabel 1: opbouw taakstelling hervormingen sociaal domein, Voorjaarsnota 2023

Bedragen x1000	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**structureel**
Jeugdwet	3.125	3.080	6.472	6.884	6.884
Wmo	2.000	4.600	7.700	8.500	8.500
Leerlingenvervoer	545	550	592	678	678
Totaal	**5.670**	**8.230**	**14.764**	**16.062**	**16.062**

Taakstelling Jeugd en Wmo 2024

Eerder hebben we u geïnformeerd dat we - met de maatregelen die voor 2024 zijn ingezet in combinatie met een aantal autonome ontwikkelingen - verwachten sociaal domein-breed te voldoen aan de taakstelling van 5,7 miljoen euro voor 2024. Ook hebben we hierbij vermeld dat er nog onzekerheden zijn, met name voor de maatregelen bij Jeugd en dat dit in het vierde kwartaal duidelijk wordt. We voorzien nu bij Jeugd dat de hervormingen onvoldoende ver zijn om de volledige taakstelling in te vullen.

Wel zijn de meeste hervormingen die we voor ogen hadden verder uitgewerkt en staan deze klaar om in 2025 uit te rollen en op te schalen.

Bij de Wmo werpt, naast de reeds getroffen maatregelen, met name de versterking van het opdrachtgeverschap haar vruchten af. De uitgaven voor hulp bij huishouden vallen lager uit dan begroot, voornamelijk vanwege een tekort aan personeel. Over 2023 hebben we afgesproken dat de onderbesteding als gevolg van lagere levering teruggaat naar de gemeente. De aanbieder maakt dan immers de kosten ook niet. Bij voorkeur levert de aanbieder de overeengekomen hoeveelheid ondersteuning en werken zij wachtlijsten weg. Indien dit niet lukt, vinden wij het passend dat het niet bestede budget wordt terugbetaald. Dat is in dit geval ook gebeurd. Het structurele effect van de lagere levering nemen we mee in de vervolgafspraken en budgetten voor aanbieders. Per saldo verwachten we in 2024 een voordeel op de Wmo, dat opweegt tegen het verwachte nadelige saldo van Jeugd.

Taakstelling Jeugd en Wmo 2025
Voor 2025 voorzien we dat de taakstelling van 8,2 miljoen euro wordt ingevuld. We verwachten dit te bereiken door voortzetting van de maatregelen die zijn ingezet in 2024, het uitrollen en opschalen van de hervormingen die zijn uitgewerkt en verdere versterking van het opdrachtgeverschap. Tot slot is er in 2025 een incidenteel voordeel binnen de Wmo begroting als gevolg van de compensatie van het Rijk voor (de afschaffing van) het abonnementstarief, o.a. als gevolg van de afspraken bij het Integraal Zorgakkoord. De gevolgen voor deze compensatie van het VNG-besluit om te stoppen met gesprekken over IZA -totdat er afspraken zijn gemaakt over een gezamenlijke, gelijkwaardige start- zijn nog niet duidelijk.

Taakstelling leerlingenvervoer
Ook voor leerlingenvervoer geldt dat de inzet erop is gericht om de werkelijke uitgaven passend te maken met de begrote bedragen. De belangrijkste hervormingen zijn opgenomen in de recent vastgestelde Verordening Leerlingenvervoer. De twee wijzigingen die hierin zijn opgenomen zijn het voorliggend maken van zelfstandig reizen en het verhogen van de OV-reistijd van 45 naar 60 minuten. De ingangsdatum van de nieuwe regelgeving is 1 januari 2025.

Financieel beeld richting 2026 en verder
Bij invulling van de taakstelling leerlingenvervoer, en Jeugd en Wmo voor 2024 en 2025 is het restant van de taakstelling als volgt:

Tabel 2: Restant taakstelling vanaf 2026

Bedragen x1000	2024	2025	2026	2027	2028
Oorspronkelijke taakstelling	5.670	8.230	14.764	16.062	16.062
Ingevuld met verwachtingen 2024 + 2025 Jeugd/Wmo en leerlingenvervoer	5.670	8.230	8.230	8.230	8.230
Restant taakstelling	**-**	**-**	**6.534**	**7.832**	**7.832**

Naast bovenstaande nog in te vullen bedragen zijn de concrete bezuinigingsmaatregelen uit de voorjaarsnota 2024 taakstellend in de begroting verwerkt. In de brede monitoring (zie verderop in deze brief) komen we uitgebreider terug op de voortgang en samenhang van de hervormingen sociaal domein en de andere bezuinigingsopgaven.

Om het restant taakstelling structureel te realiseren, zijn incidenteel investeringen nodig in nieuwe vormen van ondersteuning en in de omvang van ondersteuning in de sociale basis. Alleen met die

investeringen kunnen cliënten vanuit de aanvullende zorg minder kostbare alternatieven aangeboden krijgen en kan de instroom worden beperkt. Daarmee ontstaat er weer structureel ruimte in het budget voor aanvullende zorg, waarmee we de taakstelling en de structurele uitbreiding van ondersteuning in de sociale basis moeten dekken. Daartoe is er bij de Programmabegroting 2025 besloten een transitiereserve in te stellen. Daarnaast maken we optimaal gebruik van de ruimte die de lopende begroting en de SPUK's IZA en GALA ons bieden. Met die combinatie verwachten we in de periode 2025-2027 in staat te zijn om de vernieuwingen te faciliteren en aan te jagen.

Risico's en effecten voor Utrechters

We zien mogelijkheden met de hervormingsaanpak die we hebben ingezet en tegelijk zien we dat het knelt in het sociaal domein. Iedere dag worden we geconfronteerd met het feit dat het sociaal domein niet zo maakbaar is als we wellicht zouden willen. Bovendien zijn de hervormingen nauw verbonden met randvoorwaarden zoals voldoende geschikte woningen, financiële bestaanszekerheid en voldoende arbeidscapaciteit, waarvoor er geen makkelijke en snelle oplossingen zijn. We hebben u de context geschetst waarin we opereren, we hebben laten zien dat we met stevige sturing en vernieuwende concepten al een aantal resultaten hebben geboekt en dat we voor 2024 en 2025 financieel op koers liggen.

Wij merken in de gesprekken met aanbieders dat het belang en de urgentie van de hervormingen worden gevoeld en onderkend. De vertaling daarvan naar de financiële kaders gaat echter niet zonder slag of stoot. We bespreken nu met aanbieders de uitvoering in 2025 binnen de financiële kaders. Zij stellen de haalbaarheid daarvan -binnen de context waarin zij werken- ter discussie. Omdat nog niet alle hervormingen zijn uitgewerkt en geïmplementeerd, vinden wij het op dit moment echter nog te vroeg om te zeggen dat het niet kan lukken. Dit levert stevige gesprekken op, waarbij het ook gaat over partnerschap en rekenschap.

Ook inwoners merken in de praktijk de effecten van de schaarste in het sociaal domein, die versterkt wordt met de financiële taakstelling. We zien bij Jeugd inmiddels dat het aantal wachtenden van begin 2023 tot halverwege 2024 is gegroeid van 420 naar 570 (+36%) voor de basiszorg en van 350 naar 430 (+23%) voor de aanvullende Jeugdhulp. Bij de Wmo zien we een toename van de gemiddelde wachttijden, met name voor de individuele begeleiding (2021: 40 dagen; 2023: 67 dagen (+68%)) en thuisbegeleiding (2021: 22 dagen; 2023: 64 dagen (+191%)). Let wel: dit wordt óók veroorzaakt door schaarste in personeel, de stijgende vraag naar zorg en geschikte woonruimte. Het geeft echter wel een indicatie van de druk op het sociaal domein. Dit levert dilemma's op tot in welke mate deze druk acceptabel is. Hierbij hanteren we in ieder geval de uitgangspunten uit het amendement bij de Voorjaarsnota 2023 'Utrechtse basis is een absoluut minimum bij bezuinigingen'. Ook hebben we een technische sessie toegezegd voor in Q2 2025 over de dilemma's rondom de ondergrens voor bereik, beschikbaarheid en kwaliteit van jeugdhulp (met voorafgaand een raadsbrief). Om dit voor alle hervormingen te doen, breiden we deze technische sessie uit naar Jeugdhulp en zorg en ondersteuning in het kader van de Wmo.

Tot slot

Sinds de vaststelling van de Voorjaarsnota 2023 werken we samen met uw raad aan de houdbaarheid van zorg en ondersteuning in Utrecht op de langere termijn. Belangrijke informatie- en beslismomenten hiervoor staan opgenomen in bijlage II. De afgelopen 1,5 jaar hebben we gewerkt aan het neerzetten van de randvoorwaarden, met diverse nota's en nieuwe overeenkomsten en het verlengen van bestaande overeenkomsten met partners. Waar mogelijk zijn we binnen lopende overeenkomsten al gestart met de implementatie van hervormingen. De komende jaren ligt de focus op het verder uitrollen

en opschalen van inhoudelijke hervormingen, de overige inkooptrajecten en de herziening van subsidieregelingen per 2027.

De komende maanden voeren wij in dat kader nog meerdere gesprekken met onze aanbieders, ook over de voorwaarden en budgetten voor 2025. Met de informatie die we daarbij verzamelen verwachten wij u bij de Voorjaarsnota 2025 verder en concreter te informeren over de voortgang van de hervormingen, de ontwikkeling van de risico's en het effect daarvan op de haalbaarheid van de financiële taakstelling. Indien nodig leggen we dan ook bijsturingsvoorstellen aan u voor.

Wij richten een monitor in over alle trajecten voor het oplossen van het begrotingstekort (hervormingen sociaal domein, de concrete bezuinigingsmaatregelen en de hervormingsbezuinigingen). Deze monitor nemen wij op in de P&C-cyclus: bij de Voorjaarsnota en de Programmabegroting en deze ontvangt u dus ook bij de Voorjaarnota 2025. Daarnaast rapporteren wij nog eenmaal specifiek over de hervormingen sociaal domein via een raadsbrief in Q4 2025.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Bijlage I: stand van zaken hervormingen

Versterking sociale basis

De gemeente zet in op drie bewegingen binnen de sociale basis: behoud, vernieuwing en versterking. Deze bewegingen vragen om vertrouwen en een lange termijn inzet om daadwerkelijk de vraag naar zorg en ondersteuning te kunnen dempen. Dit staat op gespannen voet met de korte termijn noodzaak om de financiële taakstelling te behalen. Onze inzet is er daarom op gericht om op korte termijn effect te realiseren, maar dit in lijn te doen met de langere termijn bewegingen die we in gang zetten:

- In de overeenkomsten die afgelopen zomer gesloten zijn met de beide Buurtteams en Sport Utrecht hebben we al ingezet op deze drie bewegingen, die we de komende jaren samen met deze partners doorontwikkelen.
- Voor de opdrachten ‘versterken gemeenschapskracht in de wijk en meedoen’, ‘informatievoorziening’ en ‘onafhankelijke cliëntondersteuning’ bereiden wij nu aanbestedingen voor om nieuwe meerjarige opdrachten te gunnen per 1 januari 2026. Voor de opdracht ‘versterken gemeenschapskracht in de wijk en meedoen’ heeft begin oktober een marktconsultatie plaatsgevonden, waarin de bovengenoemde drie bewegingen onderwerp van gesprek zijn geweest. Deze opdrachten worden gebaseerd op de Nota van uitgangspunten Met elkaar voor elkaar - onderdelen van sociale basis en basiszorg 2025-2035. U bent hierover ook geïnformeerd in de raadsbrief gunning opdrachten onderdelen sociale basis en basiszorg van 3 juli 2024.
- Per 1 januari 2027 verstrijkt de huidige subsidieperiode voor het Jongerenwerk (nu uitgevoerd door JoU). In 2019 hebben wij toegezegd u in Q4 2024 te informeren over de tussenevaluatie naar de opdracht van Stichting Jongerenwerk Utrecht. Deze tussenevaluatie wordt momenteel uitgevoerd, we informeren u in Q1 2025 over de uitkomsten. Deze wijziging in de planning heeft geen consequenties voor de nieuwe opdrachtontwikkeling.
- Daarnaast herzien we een aantal subsidieregelingen, zoals Vrijwillige inzet voor elkaar, Mantelzorgondersteuning, Vrijwilligersondersteuning, Sociale Prestatie & Dagondersteuning en De Stem van Utrechters. Voor de ingang van deze regelingen koersen we op 2027. Op die manier kunnen we dit in samenhang met de inkoop Wmo aanvullende zorg (zie verder in deze bijlage), de subsidieregeling Jongerenwerk en de aanbestede en gegunde opdrachten vormgeven. Inmiddels zijn hiervoor de voorbereidingen gestart. Wij zullen u hierover in het tweede kwartaal van 2025 verder informeren. Ook wordt dan duidelijker wat het effect hiervan is op inwoners en bijvoorbeeld vrijwilligersorganisaties.
- In 2025 en 2026 willen we de sociale basis op korte termijn versterken door het inzetten van SPUK GALA en SPUK IZA-middelen en mogelijke incidentele investeringen uit de bij de Programmabegroting 2025 vastgestelde transitiereserve. De focus zal liggen op inspanningen die bijdragen aan het versterken van de sociale basis en op activiteiten die tot een verlichting leiden van vraag naar en inzet vanuit de basiszorg en de aanvullende zorg. Voorbeelden zijn extra inzet op Thuis in je Wijk, de pedagogische basis, activering van inwoners - met name ouderen, aanpak eenzaamheid, mantelzorgondersteuning en Welzijn op Recept. Ook zetten we in op het verzorgen van groepsgericht en collectief aanbod in samenwerking met buurtteams en/of aanvullende zorg Jeugd of Wmo zorg. Maar ook op het uitvoeren van een gezamenlijke start in wijken, waarbij Buurtteams en sociale basis, waaronder onderwijspartners, samen bekijken of de vraag van een inwoner in de sociale basis opgepakt kan worden, in plaats van bij het buurtteam. Voor inwoners betekent dit o.a. dat hun ondersteuningsvraag mogelijk op een andere plek wordt opgepakt dan zij hadden verwacht.
- Het uitvoeringsprogramma informele zorg en mantelzorg wordt dit najaar gemaakt.

Basiszorg en aanvullende zorg Wmo

- Ten aanzien van de basiszorg geven we in de kaderbrief 2025 aan het Buurtteam Sociaal verbeter- en ontwikkeltaken gericht op de hervormingen sociaal domein mee. Het gaat om het versterken van het wijkgericht werken in Kanaleneiland, West en Leidsche Rijn met Wijkalliantie+, het uitwerken van het groepsgericht werken met de sociale basis en het afbakenen/samenwerken tussen de basiszorg, aanvullende zorg en de regionale toegang voor de transformatie van de toegang Beschermd Wonen en Beschermd Thuis.
- Ten aanzien van de per 1-1-2020 ingekochte aanvullende zorg Wmo zijn de overeenkomsten met alle zorgorganisaties verlengd voor de periode 2025-2026. We hebben deze verlengingen benut om met de door ons gecontracteerde zorgorganisaties te kijken naar de mogelijkheden om binnen de huidige overeenkomsten en in overeenstemming al stappen te zetten in de hervormingsopgave. Voor de jaren 2025 en 2026 maken we in addenda afspraken over besparingen op arbeidsmatige activering en dagbegeleiding door het aantal ingekochte plekken bij te stellen op basis van de werkelijk geleverde en benodigde ondersteuning. Daarnaast maken we voor dagbegeleiding de afspraak dat, indien passend bij de hulpvraag, wordt gestart met twee dagdelen per week in combinatie met toeleiding naar bestaand aanbod in de sociale basis. Dit betekent voor inwoners dat zij, waar passend, met minder dagbeleiding starten en mogelijk ook vanuit de sociale basis ondersteund worden. Voor individuele begeleiding ligt de focus in de verlengingsperiode 2025-2026 op efficiëntie binnen hetzelfde budget. Dit kan bijvoorbeeld door het aanpakken van de wachtlijsten; flexibele arrangementen tussen de partijen onderling, zodat de cliënt de best passende ondersteuning krijgt; elkaar ondersteunen met elkaars kennis en expertise, zoals met betrekking tot de inzet van technologie en groepsaanbod en collegiale consultatie.
- Voor de gemeentetaken wordt er gewerkt aan uitvoeringsprogramma's voor ouderen en rechtsbescherming. In de uitvoeringsprogramma's (i.c.m. de marktuitvraag, zie hieronder) worden de hervormingen concreet uitgewerkt, wordt beschreven welke partijen welke taken hebben en hoe we omgaan met wachtlijsten. In U16 verband wordt gewerkt aan het uitvoeringsprogramma beschermd wonen 2025-2026 in lijn het regionaal plan Beschermd Wonen U16. Zo zetten we meer in op het scheiden van wonen en zorg en zo zelfstandig mogelijk in eigen huis en in eigen omgeving. Vaststelling van de uitvoeringsprogramma's door het college is voorzien voor Q4 2024/Q1 2025.
- Voor de centrumgemeentetaak Maatschappelijke opvang voeren we het programma "Utrecht Onderdak" uit. Daarnaast wordt er een regionale aanpak daklooshеid opgesteld, waarin we gezamenlijk binnen de U16 koers bepalen met betrekking tot de lokale inzet op het voorkomen van daklooshеid. Deze aanpak, gericht op preventie en het toevoegen van woonplekken, wordt in Q4 2024 ter besluitvorming aan de verschillende U16 colleges voorgelegd. Naar verwachting vindt besluitvorming in de Utrechtse raad in Q2 van 2025 plaats.
- Zoals eerder aan uw raad gecommuniceerd zijn we voornemens om geen gebruik te maken van de laatste verlengingsoptie (2027-2028) voor de contracten met onze Wmo aanbieders voor aanvullende zorg. We starten met de voorbereidingen voor een nieuwe marktuitvraag, die moet leiden tot nieuwe overeenkomsten per 1 januari 2027 voor in ieder geval de gemeentetaken Wmo. De door uw raad aangenomen Beleidsnota Wmo 'Samen leven, samen zorgen' beschrijft de keuzes hiervoor, zoals meer inzet van blended care en e-health, maar ook vereenvoudiging van het zorglandschap op gebied van bijvoorbeeld ambulante begeleiding. Het gaat daarnaast veel nadrukkelijker over dat professionele zorg en ondersteuning aanvullend zijn op wat er ergens anders al passend geboden kan worden ('voorliggend') en dat

specialistische ondersteuning alleen ingeschakeld wordt als de ondersteuning vanuit basiszorg en sociale basis ontoereikend is. De voorbereiding van de marktuitvraag voor de aanvullende zorg Wmo vindt om die reden plaats in nauwe afstemming met de voorbereiding van de herziening van de regelingen in de sociale basis en tevens in nauwe afstemming op de ontwikkelopgaven in de opdrachten van de basiszorg. Een nota van uitgangspunten ontvangt u ter informatie uiterlijk in Q2 2025.

- Lobby: Er lopen vanuit het Rijk twee trajecten over de toekomst Wmo. Er is een onderzoek naar de houdbaarheid van de Wmo waarvoor nu rondetafelgesprekken worden georganiseerd. Wij sluiten daarop aan. Daarnaast is er een kwartiermaker die zich richt op de meerjarenagenda Wmo. Ook hier zullen wij, mogelijk in G4-verband, deelnemen aan de gesprekken. Beide trajecten komen medio 2025 bij elkaar en de verwachting is dat dan keuzes worden gemaakt over de invulling van de Wmo in de toekomst.

<u>Basiszorg en aanvullende zorg Jeugd</u>

- In de opdracht voor 2025 voor het buurtteam Jeugd en Gezin is het oppakken van enkelvoudige opvoed- en opgroei vragen als kader meegegeven. In een leerfase van een half jaar gaan we samen met verschillende partners uit de sociale basis (o.a. de Jeugdgezondheidszorg, het Nizu, het Jongerenwerk) en de buurtteamorganisatie in de praktijk beproeven hoe deze toeleiding het best kan worden georganiseerd, wat de impact van deze beweging is en wat de effecten voor kinderen zijn.
- Voor het (jonge) kind niet uit de context hebben we gekeken of een andere werkwijze in de voorschoolse educatie kan helpen om de instroom in dagbehandeling en dagbesteding te verkleinen. We verwachten van deze werkwijze dat het de voorschoolse educatie in staat stelt om kinderen een betere plek te bieden (normaliseren en passende ondersteuning). De komende periode gaan we samen met partners deze werkwijze inzetten maar we verwachten op korte termijn weinig financieel effect van deze werkwijze.
- We zetten samen met onze partners in op een beter begrip en gedeeld beeld van de aard en omvang van de dagbehandeling en dagbesteding. Op basis van deze analyse verwachten we keuzes te kunnen maken voor een gerichte inhoudelijke inzet die bijdraagt aan voorkomen van instroom dan wel bevorderen van uitstroom uit deze vormen van jeugdhulp. Intussen zijn we bij andere gemeenten aan het kijken hoe zij hulp/ondersteuning aan (jonge) kinderen organiseren om hen zoveel mogelijk in eigen context te laten opgroeien.
- Op basis van de positieve ervaringen met de BuKoJoU- en BONO-groepen[6] in de stad wordt de inzet van groepsgerichte ondersteuning aan jongeren over het thema mentale gezondheid opgeschaald. Vanaf januari 2025 wordt er stadsbreed groepsondersteuning ingezet voor deze doelgroep, waarbij het jongerenwerk, het buurtteam Jeugd en Gezin en zo nodig de aanvullende zorg samenwerken. Deze fase wordt ook gebruikt om met elkaar ervaring op te doen in het borgen van het aanbod en een beter zicht te krijgen op de kosten en opbrengsten. Ook zullen in 2025 twee nieuwe thema's worden opgepakt en uitgewerkt tot groepsgerichte ondersteuning, namelijk 'opvoeden en opgroeien' en 'collectief aanbod na een individueel traject'. Met KOOS en Spoor030 worden afspraken gemaakt over de inzet van groepsgericht werken. Het doel van groepsgericht aanbod is o.a. normaliseren.
- Reikwijdte Jeugdwet: hierop spelen verschillende ontwikkelingen. In de Hervormingsagenda is afgesproken dat het Rijk de reikwijdte van de jeugdhulpplicht in de Jeugdwet gaat afbakenen; niet alle problemen van jeugdigen of ouders vallen onder de jeugdhulpplicht. Hierover wordt een maatschappelijke dialoog gevoerd waarbij de focus ligt op het versterken van het dagelijkse

[6] Collectief aanbod in samenwerking tussen buurtteam, aanvullende jeugdhulp en jongerenwerk

leven. Het Rijk is hierin echt aan zet, maar concrete voortgang op dit onderdeel is hierin nog niet door het Rijk gerealiseerd. In Utrecht werken we samen met de partners aan scherpte op de reikwijdte van de Jeugdwet in relatie tot andere wettelijke kaders. Samen met partners hebben we een wegwijzer 18-/18+ opgesteld. Deze wegwijzer helpt professionals om – in het geval ook na het bereiken van de leeftijd van 18 jaar nog zorg nodig is - samen met de cliënt, ouders en andere betrokken professionals tijdig een gedeeld beeld te creëren van de meest passende zorg. Dit kan zorg zijn vanuit de Wmo, de Wet langdurige zorg of de Zorgverzekeringswet. Komende periode wordt gewerkt aan andere wegwijzers en handreikingen.

- Zoals uw raad bekend is een andere maatregel dat er geen Utrechts jeugdhulpbudget meer wordt benut voor inzet van het MBO-team voor jongeren die niet uit Utrecht komen. In aanloop naar de verwachte start van een nieuwe landelijke regeling (regionaal programma, voorheen regionaal programma voortijdig schoolverlaten) is er eenmalig een dekking geregeld bij andere gemeenten uit de regio en vanuit de programmadoelstelling ‘eigen pad in het onderwijs’. De invoering van de landelijke regeling is echter van september 2025 uitgesteld tot januari 2026, waarmee er voor 2025 een incidentele financiële uitdaging is. Daarvoor zijn we op zoek naar een oplossing, waarbij het uitgangspunt is dat ook dit incidentele gat niet vanuit Utrechts budget wordt gedekt.
- Complexe scheidingsproblematiek: we willen maatregelen inzetten die leiden tot minder schade bij betrokken kinderen, minder last voor professionals in jeugdhulp en jeugdbescherming en minder druk van scheidingsproblematiek op de keten. Belangrijke onderdelen in de aanpak zijn een training voor betrokken professionals (gericht op enerzijds het helpen uit de conflictdynamiek te blijven en anderzijds het bieden van een meer constructief perspectief op het traject aan ouders) en een pilot met inzet van een triage-/screeningsinstrument (gericht op het identificeren van onderliggende vraagstukken in een complexe scheiding). In de vergadering van de commissie JWCS van 7 maart 2024 is toegezegd terug te komen op de voortgang en wijze waarop effect wordt gemeten. Vanwege de concrete bezuinigingsmaatregel op de inzet op (vecht)scheidingen in de Voorjaarsnota 2024 en het daaropvolgend aangenomen amendement ‘Liever voorkomen dan genezen, deel 1 vechtscheidingen’ is er toch dekking, maar is de uitvoering van de gezamenlijke training vertraagd. Het voornemen is om in 2025 te starten met de training. Het triage-instrument is wel in de praktijk beproefd (met positieve ervaringen) maar ook is duidelijk geworden dat effectieve inzet op een grotere schaal als basis een gedeelde visie/taal vraagt. Wij gaan hierover in gesprek met onze partners. Zowel de gezamenlijke training als het triage-instrument worden inhoudelijk met deelnemers geëvalueerd. Een kwantitatieve effectmeting is ingewikkeld omdat er onvoldoende harde data beschikbaar zijn over het aantal complexe scheidingen en er geen benchmark bestaat voor de aanpak van complexe scheidingen.
- Digitalisering: De jeugdpartners zetten al op verschillende manieren in op digitalisering en e-health. Ze richten erop dat professionals minder tijd kwijt zijn bij de start van een traject, ouders en jongeren worden geactiveerd, meer zelfstandig thuis aan de slag kunnen en dat er meer duidelijkheid is over de verwachtingen van de aanvullende jeugdhulp. De partners voor aanvullende jeugdhulp ontwerpen modules voor onder andere wachttijd, de aanmeldprocedure en ondersteuning tijdens het behandeltraject. De planning is gericht op (gefaseerde) implementatie in de cliëntroute per 1 januari 2025.
- Lobby richting het Rijk: We werken hierbij nauw samen met de G4. Utrecht zet hierbij een sterk inhoudelijk gedreven verhaal neer met de voorgestelde beleidsnota Jeugd 'samen opgroeien, samen opvoeden' als basis: We willen graag door op de ingeslagen weg van de transformatie, maar de financiële kaders van de landelijke hervormingsagenda zetten deze focus onder druk.

Het te verwachten besparingspotentieel uit de hervormingsagenda moet immers voortkomen uit maatregelen die Utrecht al heeft doorgevoerd. Die hebben wat ons betreft hun succes bewezen, maar vragen wél om een lange adem. We zien in de domeinen die nodig zijn om samen om kinderen en opvoeders te gaan staan, toenemende schaarste. Deze schaarste zet de succesvolle samenwerking en aanpak onder druk. Terwijl daar juist ruimte nodig is om samen grondoorzaken van het beroep op jeugdhulp weg te kunnen nemen (bestaanszekerheid, gezondheid, problemen bij ouders,etc). Kortom: de korte termijn focus op besparen staat op gespannen voet met de inhoudelijke ambitie, maar ook met de wettelijke jeugdhulpplicht. Het vraagt veel inspanning om onder druk van de taakstelling niet af te breken wat afgelopen jaren is opgebouwd. Binnen deze context is het zoeken naar de ruimte om onze inhoudelijke agenda te blijven voeren en de lange termijn koers vast te houden.

Bijlage II: Belangrijke informatie- en beslismomenten

Onderwerpen	Planning (aanbieding door B&W aan raad)	Categorie / rol raad
Nota van Uitgangspunten sociale basis en basiszorg	Q4 2023 *Aangeboden november 2023*	Vaststellen *Vastgesteld februari 2024*
Beleidsnota Wmo	Q4 2023 *Aangeboden november 2023*	Vaststellen *Vastgesteld maart 2024*
Beleidsnota financiële bestaanszekerheid	Q1 2024 *Aangeboden januari 2024*	Vaststellen *Vastgesteld maart 2024*
Beleidskader Samen Stad Maken	Q1 2024 *Aangeboden april 2024*	Vaststellen *Vastgesteld juni 2024*
Beleidsnota werk en re-integratie	Q1 2024 *Aangeboden februari 2024*	Vaststellen *Vastgesteld juni 2024*
Technische sessie beleidsnota Jeugd	16 april 2024	Bespreken
Beleidsnota Volksgezondheid 2024-2027	Q2 2024 *Aangeboden februari 2024*	Vaststellen *Vastgesteld juni 2024*
Beleidsnota Utrecht Onderdak	Q2 2024 *Aangeboden april 2024*	Vaststellen *Vastgesteld juni 2024*
Technische sessie hervormingen sociaal domein	4 juni 2024	Bespreken
Voorjaarsnota 2024	Q2 2024 *Aangeboden mei 2024*	Integrale afweging en vaststelling *Vastgesteld juli 2024*
Aanpassing verordening leerlingenvervoer	Q2 2024 *Aangeboden juli 2024*	Vaststellen
Beleidsnota Jeugd	Q3 2024 *Aangeboden september 2024*	Vaststellen
Technische sessie Programmabegroting 2025 (incl. hervormingen sociaal domein)	17 september 2024	Bespreken
Programmabegroting 2025, inclusief bijlage hervormingen sociaal domein	Q3 2024 *Aangeboden september 2024*	Integrale afweging en vaststelling *Vastgesteld november 2024*
Beleidsnota Sport en bewegen	Q4 2024	Vaststellen
Beleidsnota regionale aanpak dakloosheid	Q4 2024	Vaststellen
Raadsbrief stand van zaken hervormingen sociaal domein	Q4 2024	Informeren
Tussenevaluatie jongerenwerk	Q1 2025	Informeren
Uitvoeringsprogramma's Wmo	Q1 2025	Informeren
Sociale Visie Utrecht 2040	Q1 2025	Vaststellen
Technische sessie in het kader van de hervormingen sociaal domein over dilemma's ondergrens bereik, beschikbaarheid en kwaliteit	Q2 2025	Informeren en bespreken

jeugdhulp en Wmo, met voorafgaand een raadsbrief		
Beleidsnota wonen	Q2 2025	Vaststellen
Voorjaarsnota 2025	Q2 2025	Integrale afweging en vaststelling
Strategie voor het contracteren van aanvullende zorg Wmo (gemeentetaken)	Q2 2025	Informeren
Herziening subsidies/inkoop sociale basis	Q2-3 2025	Informeren
Programmabegroting 2026	Q3 2025	Integrale afweging en vaststelling
Raadsbrief stand van zaken hervormingen sociaal domein	Q4 2025	Informeren
Voorjaarsnota 2026	Q2 2026	Integrale afweging en vaststelling
Enzovoort…		

Aandachtspunten Sociale Visie Utrecht 2040

Inleiding
Er zijn grote bezuinigingen en hervormingen bezig binnen het sociaal domein. De agenderende fracties willen graag met verschillende partijen uit de stad in gesprek om boven te halen:

- In hoeverre er een continuerende werkbare situatie is voor de partijen en hoe zij naar de toekomst kijken;
- Waar zij tegenaan lopen rondom de bezuinigingen;
- Hoe de nieuwe manier van werken: 'groepsgericht tenzij' bevalt en waar zij in hun manier van werken tegenaan lopen;
- Hoe zij naar de toekomst kijken van de sociale basis;
- Of er zaken zijn die zij missen binnen het huidige beleid en welke zaken dit zijn.

Waar maken de Wmo CR (inclusief U op Leeftijd en Solgu) en FNV zich zorgen over?

- In deze Sociale Visie ligt geen nadruk op het VN-verdrag Handicap en de Lokale Inclusie Agenda (LIA). Waarom worden deze niet genoemd?
- Ook de 'kwetsbare groepen' staan niet gedefinieerd. Deze groepen zijn het 'laaghangend fruit' die gemakkelijk benadeeld worden en weinig terug kunnen doen.
- Er staat dat er 'voldoende woningen' zijn voor kwetsbare groepen. Er staat niet of het hier gaat om aangepaste woningen. Daklozen en wonen worden vaak genoemd, maar alleen een dak boven het hoofd is onvoldoende. Het gaat bij hen juist vaak om aangepaste woningen.
- Gezondheid staat bovenaan in de Sociale Visie. Hoe valt dit te rijmen met het afschaffen van de U polis?
- De bezuinigingen. Bezuinigen op het sociaal domein betekent vaak meer kosten later. Bijv.: mensen moeten langer thuis blijven wonen, waardoor ze vaker en met ernstiger letsel in het ziekenhuis belanden. Als het gaat om de hulp bij het huishouden (HbH) krijgen Wmo cliënten in Utrecht momenteel al te weinig uur HbH. Hierop kan naar onze mening niet nog meer bezuinigd worden. Aanbieders geven het personeelstekort als reden, de Wmo CR is ervan overtuigd dat een betere beloning hierop een positief effect zal hebben.
- In het verlengde daarvan: het inkomen en de arbeidsomstandigheden van de hulpen. De werkdruk en de fysieke en mentale zwaarte van het werk zijn zodanig toegenomen dat het ziekteverzuim toeneemt, medewerkers hun contracturen naar beneden bijstellen of stoppen met het werk.
- Het groepsgericht werken, hoe ziet de gemeente dat?
- Aanvullende zorg is gespecialiseerde zorg. Dat kan niet zomaar overgenomen worden door niet-professionals of, nog erger, afgeschaft. Mensen die gespecialiseerde zorg krijgen, hebben dat echt nodig. Behandeling in een groep is lang niet voor iedereen geschikt.
- De (helaas afgeschafte) U polis vergoedde ook de eigen bijdrage voor de Wmo; dat is nu dus vervallen. Hoe gaan de laagste inkomens dit opvangen?
- Meer naar elkaar omkijken: wat is daarvoor nodig (ontmoetingsplekken, woonvormen)? Waarvan wordt dit betaald?
- Onder Verantwoording: wat is de visitatiecommissie en wat doet zij?
- Pag. 32, par. 2.1.3: de Wmo CR roept de gemeente op ook om te zien naar alleenstaanden met een beperking.

- Pag. 34: '*Laagdrempelig: de komende jaren staat het sociaal domein onder druk door verschillende vormen van schaarste, terwijl de vraag naar zorg en ondersteuning toeneemt. Dit betekent dat we duidelijk moeten zijn voor wie welke zorg en ondersteuning toegankelijk is en hoe Utrechters hier een beroep op kunnen doen. Daarbij is het belangrijk dat de geboden zorg en ondersteuning (onze dienstverlening) goed vindbaar is en begrijpelijk georganiseerd is op die plekken waar Utrechters graag komen en zich thuis voelen: in hun eigen buurt en wijk (zoals een school)*'.
  Hoe gaat de gemeente dit concreet vormgeven?
- Pag. 34: '*Eenvoud*': hoe denkt de gemeente te gaan zorgen voor minder regeldruk? Daar vraagt de Wmo CR al jaren om.

Waar zijn de Wmo CR en FNV het mee eens?

- ✓ Pag. 8: Onderscheid ruimtelijk en sociaal gaan samen.
- ✓ Pag. 30: Belangrijk hierbij zijn laagdrempelige ontmoetingsplekken in de buurt die zowel aan homogene groepen (bonding/casa) als heterogene groepen (bridging/plaza) een plek bieden. Waar nodig worden deze plekken ondersteund met sociale activiteiten of sociaal beheer. Een leefomgeving die uitnodigt tot gezonde leefgewoonten, zoals bewegen, sporten, spelen, cultuurparticipatie, gezond eten en drinken en het gezond samen leven versterkt. Bij grootschalige nieuwbouw en transformatie bevorderen we gemeenschapsvorming in de buurt, bijvoorbeeld door collectieve ruimten te realiseren en daar waar mogelijk stimuleren we het bouwen van woonvormen die het zorgen voor en omkijken naar elkaar versterken, zoals coöperatieve woonvormen, geclusterde woonvormen en gemengd woonprojecten.
- ✓ Pag. 31: Gemeente is verantwoordelijk voor: Voorzieningen dragen onder andere bij aan ontmoeting, preventie, ontplooiing, meedoen, cultuurparticipatie, educatie, sporten en bewegen, zorg en ontspanning. Bovendien bieden maatschappelijke voorzieningen in de wijk veel werkgelegenheid, wat bijdraagt aan financiële bestaanszekerheid.
- ✓ Pag. 34: Eenvoud: we vallen Utrechters niet lastig met onze systeemkeuzes.
- ✓ Pag. 49: Ontschotten. Meer samenhang aanbrengen in zorg/ondersteuning/ dienstverlening. Zelf zo weinig mogelijk schotten maken of ontschotten waar kan.

Gemeenteraad

Dossiernummer	4498
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 februari 2025
Agendapunt	27
Titel	Afrondende besluitvorming Raadsbrief tijdelijke en definitieve invulling Ravellaan 96
ID	4718
Behandelend ambtenaar	
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder De Vries
Beleidsveld	Wonen en Volkshuisvesting
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	20 februari 2025

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Mees ten Hooven, Gijs van Velzen	**Datum**	9 december 2024
Doorkiesnummer	14030	**Kenmerk**	12898751
E-mail	mees.ten.hooven@utrecht.nl gijs.van.velzen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Vaststellen Startdocument, nieuwe tijdelijke invulling Ravellaan 96 en Motie ‘hand in eigen boezem’
Bijlage(n)	2 (1 GEHEIM)	**Beleidsveld**	Ruimtelijke ordening, Wijk West, Vastgoed

Geachte leden van de raad,

Zoals u weet is de Ravellaan 96 met naastgelegen parkeerterrein gemeentelijk eigendom. Het pand ligt in het gebied Welgelegen. Tot 2014 werd het gebouw gebruikt als kantoorruimte voor gemeenteambtenaren, waarna het tijdelijk voor tien jaar is ingezet voor studentenhuisvesting. Het gebouw stamt uit 1970 en moet opnieuw ontwikkeld worden. Hiervoor hebben wij het startdocument voor de Ravellaan 96 in Welgelegen vastgesteld.
Omdat het op dit moment nog onvoldoende duidelijk is welke rol Ravellaan 96 binnen de gebiedsontwikkeling speelt en de huidige overeenkomst met de exploitant afloopt, is een nieuwe tijdelijke invulling nodig. In deze brief informeren wij u over de tijdelijke invulling, het startdocument en het vervolgtraject.

Geheimhouding

We hebben op de bijlage ‘Overzicht uit te geven panden' tijdelijke geheimhouding opgelegd op grond van artikel 87 Gemeentewet om redenen genoemd in artikel 5.1 lid 2 sub b Woo totdat de overeenkomsten tot uitgifte in erfpacht zijn gesloten. Openbaarmaking kan de economische en financiële belangen van de gemeente negatief beïnvloeden doordat derden inzicht krijgen die zij kunnen gebruiken bij aanbestedingen of onderhandelingen.

Tijdelijke invulling

Omdat er geen leegstandwetvergunning meer van toepassing is en de huidige concessie-overeenkomst met de huidige exploitant in 2025 afloopt is er, nadat het pand Ravellaan 96 tien jaar lang is ingezet voor studentenhuisvesting, een nieuwe tijdelijke invulling nodig. In 2015 heeft de gemeente Utrecht deze concessieovereenkomst gesloten voor de tijdelijke transformatie van kantorencomplex naar studentencomplex en het tijdelijk verhuren op grond van de Leegstandwet. Voor de tijdelijke verhuur aan studenten is een leegstandsvergunning verleend met een maximale looptijd van tien jaar. De maximale vergunningstermijn loopt in mei 2025 af en kan niet worden

verlengd. Deze einddatum is opgenomen in iedere individuele tijdelijke huurovereenkomst die de exploitant met de studenten heeft afgesloten.

Er is uitvoerig onderzocht of het toch mogelijk is dat de huidige studenten op deze locatie tijdelijk kunnen blijven huren. Dit is helaas niet mogelijk, omdat dit in alle gevallen leidt tot huurbescherming. Met het oog op een toekomstige herontwikkeling van de Ravellaan 96 is huurbescherming onwenselijk, omdat dit een herontwikkeling belemmert. Daarnaast is het gebouw in de huidige staat niet geschikt om er (permanent) langdurig in te wonen. Dit betekent dat de huidige studenten uiterlijk in mei 2025 hun woning aan de Ravellaan 96 zullen moeten verlaten. Ondanks dat de einddatum in iedere individuele tijdelijke huurovereenkomst tussen exploitant en studenten is opgenomen, beseffen we heel goed dat het voor de huidige bewoners – in de huidige woningmarkt – niet makkelijk zal worden om vervangende woonruimte te vinden. Helaas kunnen we als gemeente geen kamers bieden aan studenten die een nieuwe kamer zoeken, hoe graag wij dat ook zouden willen. We begrijpen hun zorgen en dat zij vragen zullen hebben. Daarom organiseren wij samen met de exploitant, de verhuurder van de kamers, een inloopbijeenkomst, waar de studenten met hun vragen of zorgen terecht kunnen.

Terwijl de plannen voor het gebied en pand verder worden uitgewerkt willen we het gebouw functioneel, binnen de bestemming en huidige inrichting blijven inzetten. Dit betekent dat we het tijdelijk gebruik als studentencomplex willen voortzetten en de intentie hebben om opnieuw een overeenkomst te sluiten met de exploitant. Het contract voor tijdelijke verhuur zal voldoende flexibiliteit bieden indien veranderende omstandigheden daar om vragen. De inzet is namelijk dat de gemeente een huurovereenkomst sluit met een exploitant met een looptijd van twee jaar met de mogelijkheid tot verlenging van twee jaar en daarna nog eens met één jaar.
De exploitant kan tijdelijke huurovereenkomsten sluiten binnen de kaders van de nieuwe Wet vaste huurcontracten met nieuwe studenten die afkomstig zijn van buiten de gemeente Utrecht met een looptijd van maximaal twee jaar per huurovereenkomst[1].

Zo komt het gebouw niet leeg te staan, kunnen we het gebouw opnieuw tijdelijk inzetten voor 180 studenten en behoudt de gemeente de mogelijkheid tot herontwikkeling van het gebouw en het naastgelegen parkeerterrein.

Definitieve invulling
Met de motie ‘Tempo is nodig’ heeft uw raad gevraagd *“Om voor de behandeling van de Voorjaarsnota te komen met een uitwerking van de versnellingsopgave betreffende dit pand/terrein, een concreet actieplan hieromtrent”*. Ondanks het uitblijven van een tussentijdse terugkoppeling van de stand van zaken, en een concreet actieplan voor de behandeling van de Voorjaarsnota 2024 is er veel werk verricht om de herontwikkeling Welgelegen inclusief de locatie Ravellaan 96 te versnellen. Zo is er voor de vaststelling van de uitwerking visie Welgelegen een uitgebreid samenwerkingsproces doorlopen met belanghebbenden en omwonenden. Dit heeft er onder andere voor gezorgd dat er een gedragen en gedegen raamwerk ligt aan ontwikkelmogelijkheden. Belangrijk was de positie van de buurt, de omwonenden en belanghebbenden. Deze hebben we serieus genomen en alhoewel dit voor vertraging heeft gezorgd, is eerst de uitwerking van de visie afgerond. De vervolgstap is het opstellen

1 Wettekst luidt als volgt: “woonruimte die wordt verhuurd aan personen die voor hun studie tijdelijk in een andere gemeente binnen Nederland willen wonen of afkomstig zijn uit het buitenland en in Nederland studeren;

van een ruimtelijk kader, het Stedenbouwkundig Plan van Eisen (SPvE), voor de locatie Ravellaan 96. De formele stap is gemaakt doordat wij het startdocument hebben vastgesteld. Hierna zal ook het gesprek verder gevoerd worden met omwonenden en belanghebbenden.

Parallel aan het opstellen van de uitwerking visie Welgelegen zijn wij aan het werk gegaan met de herontwikkeling van Ravellaan 96. Daartoe hebben wij:

- Een pandverkenning opgesteld.
- Diverse onderzoeken gedaan naar de bouw- en installatietechnische staat van het pand.
- De mogelijkheden en beperkingen inzake de overeenkomst met de exploitant, de studenten en de overige huurders uitgezocht.
- Meerdere indelingsvarianten onderzocht van het huidige pand, na een eventuele herontwikkeling.
- Een startdocument opgesteld als start voor het maken van een SPvE.
- Actief het gesprek gevoerd met alle eigenaren van de te mogelijk herontwikkelen panden in Welgelegen.
- Gestart met een verkeersstudie om te bezien hoe zowel de woningbouw in Welgelegen als het rondje stadseiland met een autovrije onderdoorgang onder de Sowetobrug te realiseren zijn.

Met name het uitzoeken van de mogelijkheden inzake de overeenkomst met de exploitant, en het juiste moment voor communicatie naar belanghebbenden en huurders noodzaakte ons om niet eerder naar buiten te treden. We kunnen niet communiceren over de definitieve invulling van het pand voordat duidelijk is wat er met de tijdelijke invulling staat te gebeuren. De huidige bewoners van de Ravellaan 96 willen wij informeren over het vervolg voordat wij naar buiten gaan over wat de definitieve plannen zijn. Dat hebben wij nu met een gelijktijdig verspreid wijkbericht gedaan.

Omdat de locatie gemeentelijk eigendom is zijn er kansen en mogelijkheden voor een groot sociaal woonprogramma en sociale functies. Hierin sluiten wij aan op de onlangs aangenomen moties ‘De Renaissance van de Ravellaan’ en ‘Welgelegen is ook studenten wel gelegen’ (zie alinea Moties en raadsvragen). Dit startdocument hebben wij in het college van 3 december 2024 vastgesteld, snel na de vaststelling van de uitwerking visie Welgelegen in uw raad. Richting buurt en uw raad was het niet gewenst geweest om dit al voor vaststelling van de uitwerking visie Welgelegen te doen.

UPP traject
Voor dit project wordt het Utrecht Planproces (UPP) doorlopen. Dit betekent dat er een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) gemaakt wordt. Het vastgestelde startdocument is de opmaat voor het maken van een SPvE voor zowel het pand als het naastgelegen parkeerterrein. Een SPvE is het best passend omdat er veel synergie is met de omringende gebieden en veel openbare ruimte in het plangebied aanwezig is.

Moties en raadsvragen
Door te starten met het project Ravellaan 96 geven we uitvoering aan de verschillende moties en vragen die door uw raad hierover gesteld zijn.

In het kader van de bespreking Rachmaninoffplantsoen op 22 december 2022 heeft u als raad de motie ‘Vervolg Rachmaninoffplantsoen’ aangenomen waarin u het college opdracht geeft om de visie Welgelegen leidend te maken voor nieuwe woningbouwontwikkelingen in Welgelegen en om kansen voor woningbouw te benutten voor Ravellaan Noord en Ravellaan 96.

Daarnaast hebben wij uw raad in antwoord op schriftelijke raadsvragen (jaargang 2023 nummer 6 d.d. 17 januari 2023 over ‘Aan de slag in Welgelegen’) gemeld dat er een samenhang is tussen de ontwikkeling van Ravellaan 96 en het naastgelegen parkeerterrein. Voor beide ontwikkelingen wordt één SPvE opgesteld en de ontwikkelingen zouden gefaseerd uitgevoerd kunnen worden.

In het kader van de bespreking Programmabegroting 2024 is de motie ‘Tempo is nodig’ aangenomen waarin u het college opdraagt zich uit te spreken dat in vliegende vaart zal worden begonnen met de plannen voor Ravellaan 96 en om voor de behandeling van de Voorjaarsnota (zomer 2024) te komen met een uitwerking van de versnellingsopgave betreffende dit pand/terrein, een concreet actieplan hieromtrent. Dit startdocument is het begin van het UPP proces en dat is ons plan van aanpak.

Bij de behandeling van de Voorjaarsnota 2024 is de motie ‘Hand in eigen boezem’ aangenomen. Met deze motie draagt u het college op om een taakstelling uit te werken voor de verkoop van vastgoed, met als eerste optie de verkoop van de Ravellaan 96. In de brief van 24 september 2024 “Uitvoering M315 Hand in eigen boezem” hebben wij u geïnformeerd dat er nog geen programma is geformuleerd ten aanzien van de Ravellaan 96. Naast dat de maatschappelijke potentie van het pand met naastgelegen parkeerterrein nog niet in kaart is gebracht heeft het programma ook invloed op de waarde van het gebouw in de toekomst. Het ontbreken van een programma betekent onzekerheid voor een koper en zal dit in negatieve zin in zijn bieding meenemen, immers het is onbekend welke opbrengsten het gebouw dan kan genereren. Daarbij geldt dat een gemengd toekomst vast (woon-) programma in economische zin doorgaans al 10-35% meer oplevert dan het huidige tijdelijke programma. Zo zien we dus dat een gebouw zich steeds positiever ontwikkelt qua waarde als een mogelijke invulling duidelijker wordt en er ruimte wordt geboden voor een commerciële invulling.

Omdat deze uitgangspunten voor een programma nog niet zijn vastgesteld, hebben wij voor de Voorjaarsnota 2025 nog geen zicht op een realistische verkoopwaarde van dit pand en is verkoop op korte termijn niet wenselijk. De Ravellaan 96 met naastgelegen parkeerterrein is in dit gebied een van de weinige objecten die eigendom zijn van de gemeente waarmee direct invloed uitgeoefend kan worden op de maatschappelijke invulling. Zoals gevraagd in de overgenomen motie ‘De Renaissance van de Ravellaan’ bij de behandeling van de uitwerking visie Welgelegen zullen wij in het haalbaarheidsonderzoek ook meenemen of een gevarieerd aanbod aan mogelijk te realiseren maatschappelijke functies mogelijk is. Naar aanleiding van de onderzoeksvragen zoals gesteld in het startdocument zal in het op te stellen SPvE opgenomen worden wat de mogelijkheden zijn voor een gevarieerd aanbod aan maatschappelijke functies. Als uit het haalbaarheidsonderzoek blijkt dat het niet mogelijk is of niet leidt tot een rendabele situatie wordt alsnog de verkoop Ravellaan 96 in gang gezet en wordt u als raad hierover geïnformeerd. Na de ter visie legging van het concept SPvE zullen wij u verder informeren over de voortgang van de gebiedsontwikkeling. Mocht er tussentijds veranderingen optreden in het voorgenomen proces dan zullen wij u daarover berichten.

Om uitvoering te geven aan de motie 'Hand in eigen boezem' hebben wij parallel hieraan onderzocht welke alternatieve vastgoedobjecten (nu en) in de toekomst niet (meer) bijdragen aan gemeentelijke doelstellingen en daarom uit gegeven kunnen worden. Op dit moment hebben we een drietal andere panden die in aanmerking komen voor uitgifte in erfpacht op korte termijn. In de geheime bijlage 'Overzicht uit te geven panden' geven we u een overzicht van deze locaties en de verwachte opbrengsten. Naar verwachting zouden we met deze panden gezamenlijk ongeveer een derde deel van de taakstelling kunnen realiseren. Daarnaast hebben we een voorselectie gemaakt van panden die we op een later moment zouden kunnen uitgeven. Hiervoor brengen we nu de mogelijkheden in beeld, waarover we u in Q1 2025 verder kunnen informeren.

Ook heeft u in uw vergadering van 14 november 2024, middels de motie 463 ‘Welgelegen is ook studenten wel gelegen’ aan ons opgedragen bij de herontwikkeling van Welgelegen te streven om het huidig aantal studentenwoningen te behouden en tevens uiterste inspanning te leveren om dit aantal te verhogen. U verzoekt ons in te zetten op onzelfstandige woningen bij de realisatie van studentenwoningen en u uiterlijk in Q3 2025 of voor de volgende fase van de gebiedsontwikkeling u te informeren over de wijze waarop het behoud of uitbreiding van de studentenwoningen in de herontwikkeling wordt geborgd. In het startdocument zijn deze ambities opgenomen om te onderzoeken. Ook hierover zult u na de ter visie legging van het concept SPvE verder over worden geïnformeerd.

Het vervolg
We doorlopen het UPP-proces met de eventuele aanpassingen vanuit het onlangs vastgestelde UPG. De eerste stap daarin is het vastgestelde startdocument. Dat is nu gebeurd. Hierna zullen wij een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) opstellen. Al bij het maken van de uitwerking visie Welgelegen waren wij blij met de zeer betrokken omwonenden, Belangenoverleg Buurt Welgelegen en het Ondernemerscollectief Welgelegen. De gesprekken met de buurt en belanghebbenden zullen we doorzetten bij het maken van het SPvE. Omwonenden worden via een wijkbericht geïnformeerd over de tijdelijke en de definitieve planvorming. Het streven is het op te stellen SPvE, in het eerste kwartaal van 2026, na ter inzagelegging, aan u voor te leggen ter vaststelling.

We vertrouwen er op u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Startdocument Ravellaan 96

Behorende bij

Initiatief: Ravellaan 96 en naastgelegen parkeerplaats

Initiatiefnemer(s): VGU & Ontwikkelorganisatie Ruimte

Inhoudsopgave

STARTDOCUMENT

Deel I. Het initiatief 2

a. Omschrijving van het initiatief 2

b. Omschrijving van het plangebied 5

c. Inschatting Kansrijkheid en Wenselijkheid 10

d. Onderzoeksvragen voor de definitiefase 11

Onderzoeksvragen: 11

Deel II. Proces 16

e. Te doorlopen proces 16

f. Afspraken rondom rolverdeling, samenwerking en participatie 16

g. Planning 17

Deel III. Financiële afspraken 17

h. Plankosten 17

i. Erfpacht/Economische meerwaarde/Leges/Bijdrage Bovenwijks/Diversen 18

Deel I. Het initiatief

a. Omschrijving van het initiatief

Wie

Zowel Ontwikkelorganisatie Ruimte (OOR) als Vastgoedorganisatie Utrecht (VGU) zijn initiatiefnemer. Gemeente Utrecht is eigenaar van het bestaande gebouw Ravellaan 96 en de naastgelegen parkeerplaats (in beheer bij Stadsbedrijven).
VGU heeft, als initiatiefnemer, een interne pandverkenning vastgesteld in welke richting is aangegeven voor tijdelijk gebruik en een herontwikkelingsmogelijkheid van het gebouw. VGU zal bij de planontwikkeling nauw samenwerken met de Ontwikkelorganisatie Ruimte.

Wat

In de “Visie Welgelegen 2014” en de bijbehorende “Uitwerking visie Welgelegen” is aangegeven dat we in dit gebied, Welgelegen Zuid, gaan verdichten met de hoofdfunctie wonen. Maar ook sociale- en werkfuncties moeten in het gebied en wellicht ook aan de Ravellaan 96 een plaats krijgen. In de door de raad vastgestelde uitwerking van de visie Welgelegen zijn de bebouwingsmogelijkheden aangegeven. In de “Uitwerking visie Welgelegen” is een gebouw voorzien op of gekoppeld aan de bestaande laagbouw behorende bij Ravellaan 96, en een ontwikkelmogelijkheid op de naastgelegen parkeerplaats.
In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 staat ‘verdichten in balans’ en ‘een gezonde stedelijke ontwikkeling waarbij toevoegen van kwaliteiten van belang is’ centraal. Ook wordt bij de ontwikkeling aangesloten op bewonersvisie 2022 en het Ontwikkelkader Rondje Stadseiland 2022.
Ravellaan 96 wordt nu tijdelijk verhuurd als studentenhuisvesting via Socius wonen. Voortzetting van het tijdelijk gebruik in afwachting van de definitieve herontwikkeling van het pand wordt nu door VGU onderzocht en uitgewerkt. Een aanpak hiertoe is bestuurlijk goedgekeurd.
De parkeerplaatsen ten behoeve van de herontwikkeling van Ravellaan 96 en de eventuele toe te voegen bouwmassa op de laagbouw kunnen wellicht worden gerealiseerd in een te realiseren gebouwde voorziening of multifunctioneel gebouw op de huidige parkeerplaats. Bij het project 'herinrichting Welgelegen Den Hommel' is namelijk geen ruimte vrijgehouden op de openbare weg voor parkeren op de openbare weg voor een nieuwe ontwikkeling. Dit moet op eigen terrein worden opgelost. Onder de Ravellaan 96 zit nog een kleine parkeergarage, die wellicht voldoende gaat zijn voor de parkeerbehoefte van het bestaande gebouw.
Het College heeft aan de Raad in antwoord op schriftelijke vragen gemeld dat er een samenhang is tussen de ontwikkeling van Ravellaan 96 en de parkeerplaats. Voor beide ontwikkelingen wordt één SpvE opgesteld, waarbij de insteek is dat de beide

deelontwikkelingen pand en parkeerterrein niet nodeloos op elkaar behoeven te wachten. Flexibiliteit in de planning wordt ingebouwd.

Waarom

Omdat er stadsbreed een grote behoefte aan woningen is willen wij meer woningen bouwen in Welgelegen. Daarnaast is het gebouw en de parkeerplaats eigendom van de gemeente. Hierdoor hebben we de mogelijkheid om deze bouwvlek te ontwikkelen met een sociaal programma.

Deze ontwikkeling past in de door de raad vastgestelde "Visie Welgelegen 2014" en in de "Uitwerking visie Welgelegen" (Raadsbesluit dd. 14 november 2024).

Bovendien heeft de raad (overgenomen) moties ingediend en is er geantwoord op schriftelijke vragen:
-Motie Vervolg Rachmaninoffplantsoen van 22 december 2022 draagt het college op om de visie Welgelegen leidend te maken voor nieuwe woningbouwontwikkelingen in Welgelegen en om kansen voor woningbouw te benutten voor Ravellaan Noord en Ravellaan 96.
-Motie Tempo is nodig van 9 november 2023 draagt het college op uit te spreken dat in vliegende vaart zal worden begonnen met de plannen voor Ravellaan 96 en om voor de behandeling van de Voorjaarsnota te komen met een uitwerking van de versnellingsopgave betreffende dit pand/terrein, een concreet actieplan hieromtrent.

-Bij de behandeling van de Voorjaarsnota 2024 is de motie 315 'Hand in eigen boezem' aangenomen. Met deze motie vraagt de raad om een taakstelling uit te werken voor de verkoop van vastgoed, met als eerste optie de verkoop van de Ravellaan 96. In de raadsbrief 24 september 2024 is de raad geïnformeerd dat verkoop op korte termijn niet realiseerbaar is, omdat door onder andere het ontbreken van een programma er geen realistische verkoopwaarde te bepalen is. Wanneer het programma bekend is kan een gedegen afweging worden gemaakt. Tenzij op termijn anders wordt bepaald zullen de planvormingen doorgang blijven vinden en daarbij wordt een eventuele verkoop buiten beschouwing gelaten. Mede om vertragingen in dit proces te voorkomen.

-In de vergadering van 14 november jl, ter bespreking van de uitwerking van de visie Welgelegen, heeft de Raad middels de motie 460 'De Renaissance van de Ravellaan' het college opgedragen in het haalbaarheidsonderzoek voor de gebiedsontwikkeling rondom Ravellaan 96 aandacht te besteden aan het bewerkstelligen van een gevarieerd aanbod maatschappelijke functies waarin ruimte is voor : ontmoetingsplekken, buurtgerichte horeca, studentenhuisvesting en ruimte voor creatieve initiatieven. Als uit het haalbaarheidsonderzoek blijkt dat het niet mogelijk is of niet leidt tot een rendabele situatie alsnog de verkoop Ravellaan 96 in gang te zetten en de raad te informeren. Daarnaast verzoekt de Raad om regelmatig de voortgang te monitoren en periodiek te informeren over de ontwikkelingen en waardeontwikkeling van het pand. Naar aanleiding van de onderzoeksvragen zoals gesteld in het startdocument zal in het op te stellen SPvE

opgenomen worden wat de mogelijkheden zijn voor een gevarieerd aanbod aan maatschappelijke functies. Na de ter visie legging van het concept SPvE wordt de Raad verder geïnformeerd over de voortgang van de gebiedsontwikkeling.

-Ook heeft, in de vergadering van 14 november jl, de raad middels de motie 463 'Welgelegen is ook studenten wel gelegen' opgedragen bij de herontwikkeling van Welgelegen te streven om het huidig aantal studenten woningen te behouden en tevens uiterste inspanning te leveren om dit aantal te verhogen. Zij verzoeken in te zetten op onzelfstandige woningen bij de realisatie van studentenwoningen en. In het stardocument zijn deze ambities opgenomen om verder te onderzoeken.

De visie Welgelegen 2014 is nog steeds leidend voor de nieuwe woningbouwontwikkelingen in Welgelegen maar biedt onvoldoende duidelijkheid voor concrete bebouwingsmogelijkheden. Daarom is de uitwerking "Uitwerking visie Welgelegen" gemaakt in samenwerking met de buurt. Deze uitwerking is in de raadsvergadering 14 november 2024 unaniem vastgesteld. De visie is dan tezamen met de uitwerking het kader voor de herontwikkeling van Ravellaan 96 en de naastgelegen parkeerplaats.

-In de uitwerking van de visie is ook een mobiliteitsstudie aangekondigd. Hieruit moet blijken of het realiseren van de nieuwe woningen in Welgelegen samen kan gaan met een autovrije onderdoorgang onder de Sowetobrug ter realisering van het Rondje Stadseiland. Dit mobiliteitsonderzoek is naar verwachting begin 2025 gereed.

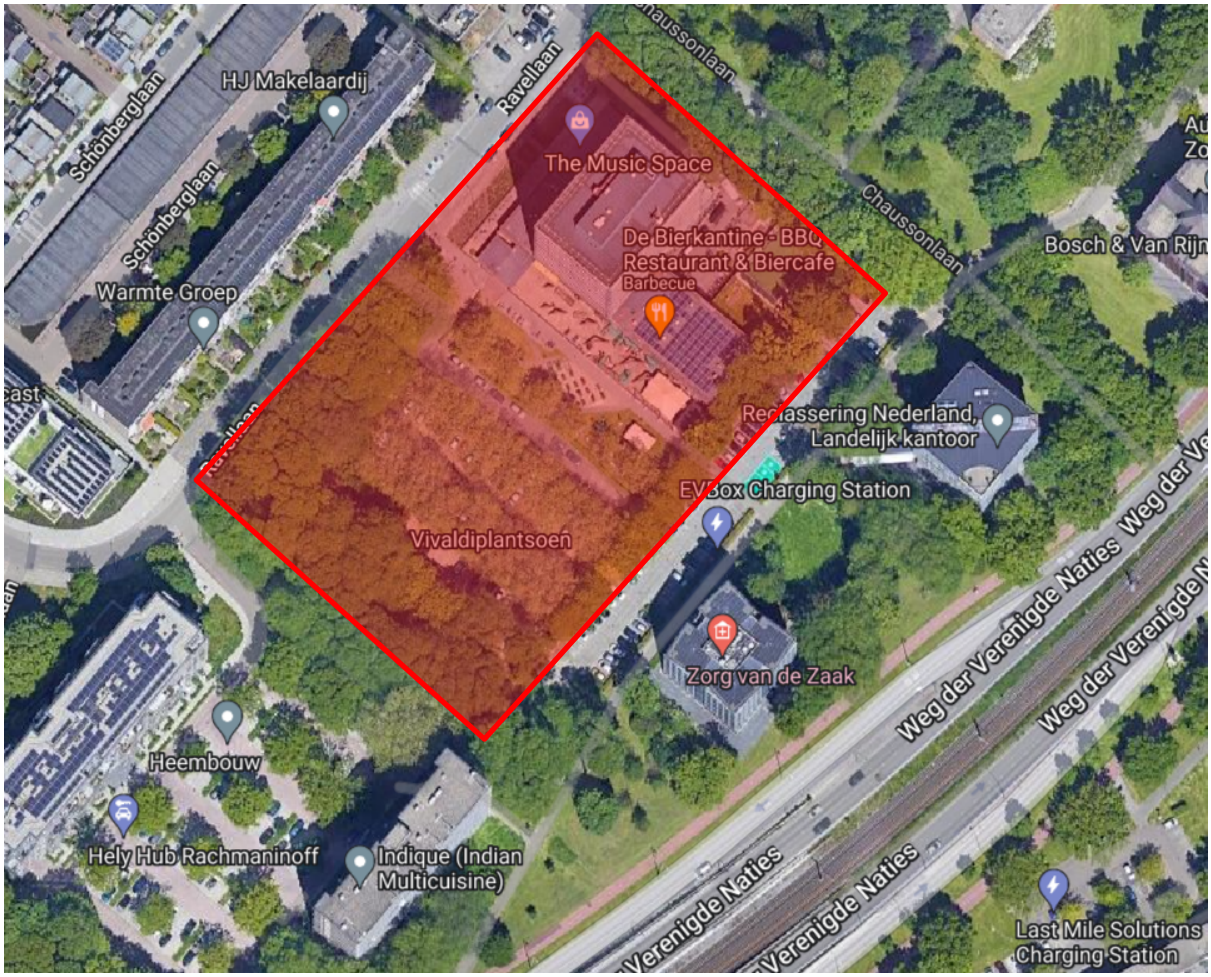
Ook zijn er schriftelijke vragen gesteld op 17 januari 2023.
Aan de slag in Welgelegen van 17 januari 2023:
Vraag 6.
Direct rondom Ravellaan 96 is een hoop extra ruimte, met name een parkeerplaats en groen. In hoeverre gaat specifiek de parkeerplaats betrokken worden bij de herontwikkeling van het pand? En deelt het college de ambitie het groen hieromheen te behouden?
Antwoord 6
Wij willen de omliggende ruimte inclusief de parkeerplaats betrekken bij de ontwikkeling van Ravellaan 96. Wij willen de ontwikkeling laten aansluiten bij de visie Welgelegen.

Dit startdocument richt zich inhoudelijk op beide initiatieven: de herontwikkeling van het pand Ravellaan 96 én invulling van de bijbehorende parkeerplaats. Omdat de beide ontwikkelingen met elkaar verbonden zijn wordt uitgegaan van één SPvE.

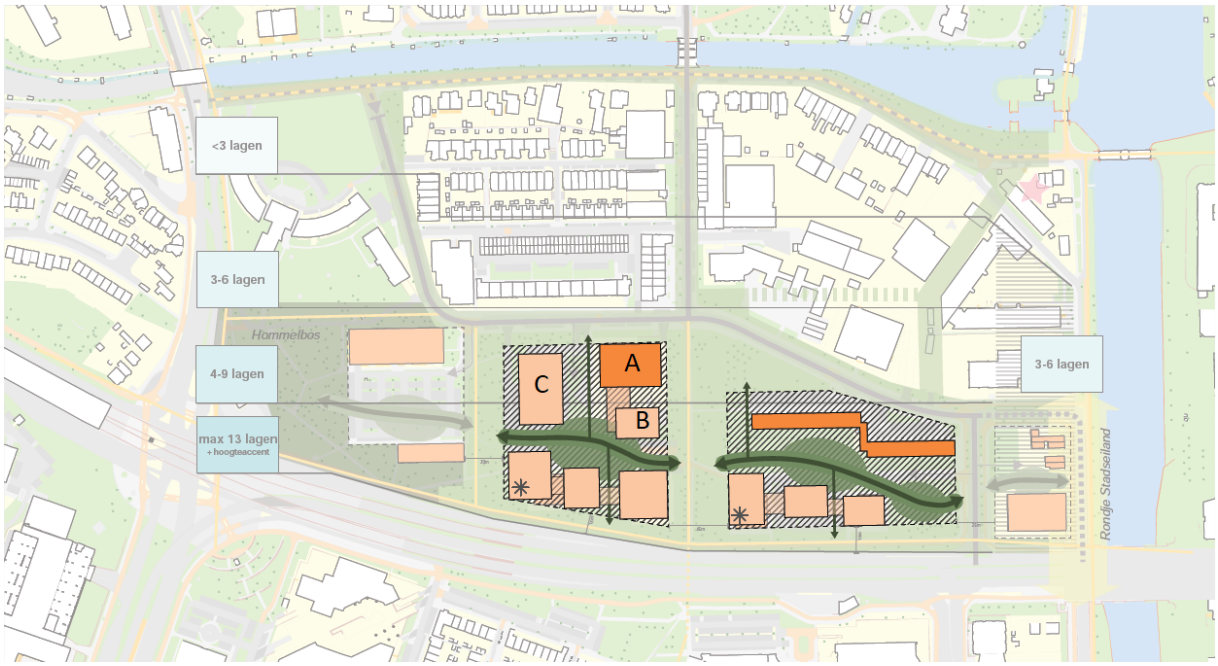
b. Omschrijving van het plangebied

Waar

Het project is gelegen aan de Ravellaan 96 met de daarnaast gelegen parkeerplaats.



Luchtfoto bestaande situatie met rode omkadering van het plangebied.



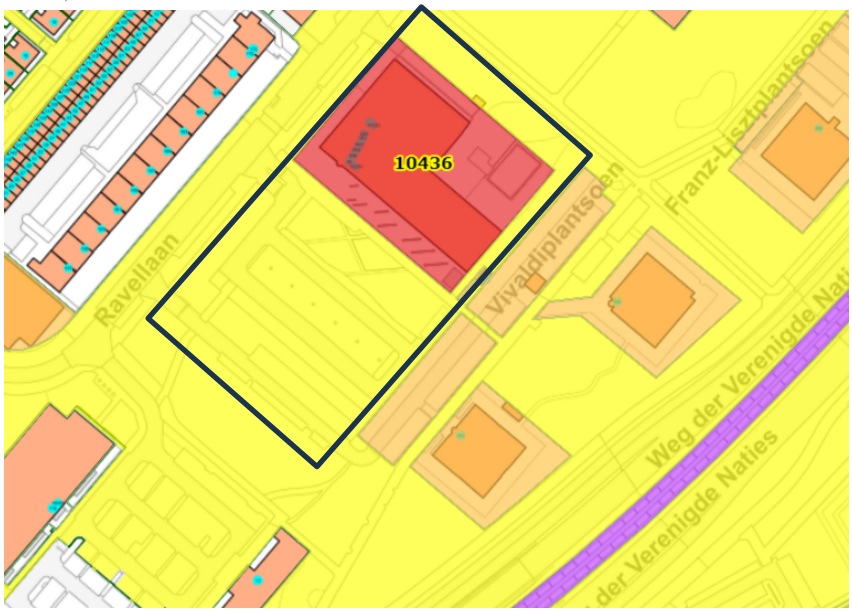
Proefverkaveling, het betreft de bovenste 3 gebouwen in het middelste bouwveld. A: Ravellaan 96, B: Eventueel gebouw op/aan laagbouw Ravellaan 96 C: gebouw op parkeerplaats.

Eigendomssituatie en plangebied

Het hele grondgebied is in eigendom van de gemeente Utrecht. Ook het gebouw Ravellaan 96 is in eigendom van de gemeente. De bestaande twee kantoorgebouwen aan het Vivaldiplantsoen zijn eigendom van een Franse belegger en maken vooralsnog geen onderdeel uit van het plan. Deze belegger heeft voorlopig geen plannen tot herontwikkeling, maar we blijven wel met hen in gesprek over de inrichting van de openbare ruimte en eventuele parkeeroplossingen. Zuidwest van de Ravellaan 96 is het Franz-Lisztplantsoen, de eigenaar heeft aangegeven de gebouwen te willen herontwikkelen. Deze ideeën komen niet terug in dit plan, maar we gaan ook met hen in gesprek.

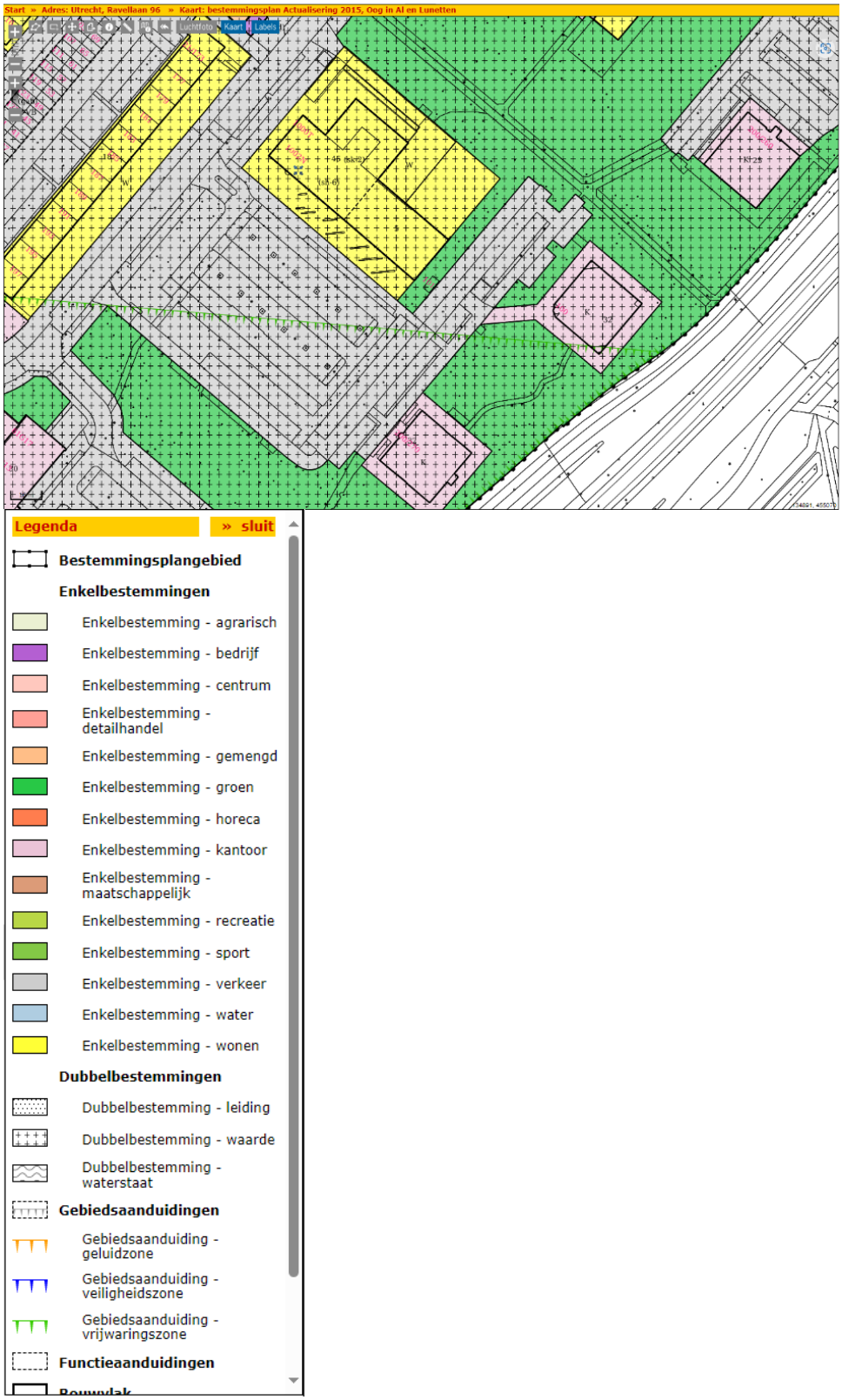
In de planvorming wordt het zwart gearceerde bouwvlak (inclusief de twee kantoorgebouwen) van de bovenstaande proefverkaveling meegenomen in de analyse en in de afweging voor de ontwikkeling van Ravellaan 96.

Onderstaande kaart toont dat het plangebied (zwart omkaderd) van de gemeente is (geel en rood).



(bron: Stroomlijn)

Planologisch juridische kaders



Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Vanaf dat moment heeft de gemeente Utrecht één omgevingsplan voor Utrecht. De bestaande bestemmingsplannen

maken onderdeel uit van het zogenaamd ‘tijdelijk deel‘. Het geldende vigerend bestemmingsplan voor het plangebied is “Actualisering 2015, Oog in Al en Lunetten”. In dat plan is de huidige functie (bestemming) van de kavel ‘wonen’ en de aanduidingen ‘specifieke vorm van horeca-6' en ‘specifieke vorm van kantoor-2'. De gronden met de functie wonen mogen gebruikt worden voor de functie wonen met eventueel een aan-huis-verbonden bedrijf of een bed & breakfast. Dat betekent het volgende: Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van horeca - 6', mogen de gronden, uitsluitend op de begane grond met een brutovloeroppervlak van maximaal 450 m2, ook voor horeca behorend tot categorie D1, D2 en C van de bij deze regels behorende Lijst van Horeca-activiteiten gebruikt worden. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van kantoor - 2', mogen de gronden ook voor kleinschalige kantoren met een maximum brutovloeroppervlak van in totaal 650 m2 gebruikt worden. De gronden mogen daarnaast voor voorzieningen en activiteiten die bij de functie (bestemming) horen worden gebruikt, zoals bestaande (ondergrondse) gebouwde parkeervoorzieningen, ongebouwde parkeervoorzieningen, bergingen, garageboxen, tuinen, erven en terreinen. Het pand Ravellaan 96 zou dus ook gerenoveerd kunnen worden met globaal het huidige gebruik, de bestemming staat dat toe.

Het aangrenzende parkeerterrein heeft de functie (bestemming) ‘Verkeer-Verblijfsgebied’ en hier is onder andere het volgende toegestaan: verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer, waterberging, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen en bestaande ondergrondse parkeervoorzieningen.

Voor een deel van het parkeerterrein geldt de gebiedsaanduiding ‘vrijwaringszone-straalpad’. Dit betekent dat deze gronden mede bestemd zijn voor een straalverbinding en hier mag niet hoger gebouwd worden dan 35 meter, tenzij voor eventueel hoger bouwen een omgevingsvergunning wordt verleend waarbij een advies benodigd is van de beheerder van de straalverbinding.

Hoofdgebouwen moeten in het bouwvlak worden gebouwd. Ter plaatse van de rode cursor in onderstaande afbeelding mag tot een maximale bouwhoogte van 45 meter gebouwd worden. In het naastgelegen deel van het bouwvlak is een maximale bouwhoogte van 5 meter toegestaan. Daarnaast is van belang dat de bestaande kapvorm of dakafdekking moeten worden gehandhaafd, dan wel in die vorm moet worden vernieuwd.

Voor het grootste deel van het plangebied geldt ‘archeologische verwachting-5' en voor een kleiner deel ‘archeologische verwachting-3'. Afhankelijk van de werkzaamheden is hier op grond van het omgevingsplan een omgevingsvergunning voor nodig.

Relatie met andere projecten (fysiek)

Naast Ravellaan 96 zijn er ook plannen voor

- Het kader voor de plannen in dit gebied is de Visie Welgelegen uit 2014 en de bijbehorende Uitwerking visie Welgelegen uit 2024. Verdere beleidsdocumenten die van belang zijn voor deze ontwikkeling zijn de Ruimtelijke Strategie 2040 en het beleidskader van het Rondje Stadseiland. Waarvan een gedeelte van het plangebied ten oosten van de Ravellaan 96 ligt.
- Rondje Stadseiland
- Het Franz-Lisztplantsoen, waar nu een tweetal kantoorpanden staan. De eigenaar wil middels sloop/nieuwbouw woningen realiseren.
- Daarnaast zijn er ook ontwikkelplannen voor de Ravellaan Noord.
- Speelplek 8+ op grasveld tussen Ravellaan en Deliuslaan en in het bosplantsoen langs Chaussonlaan; er is concept ontwerp (planning uitvoering eind 2024).
- Rioleringsproject Welgelegen/Den Hommel met forse aanpassingen en herinrichting straten als Ravellaan en aangrenzende openbare ruimte (planning uitvoering 2025-2027).

Niet fysiek

Er is een actief buurtcomité, het Belangenoverleg Buurt Welgelegen (de BBW). Samen met hen is de “Visie Welgelegen 2014” en de bijbehorende “Uitwerking visie Welgelegen” opgesteld. In deze twee documenten wordt de ontwikkeling van de gehele buurt Welgelegen en de uitwerking in Welgelegen Zuid beschreven. Dit startdocument focust zich alleen op Ravellaan 96 en het parkeerterrein dat daarbij hoort.
In het kader van de ‘Uitwerking visie Welgelegen’ wordt een mobiliteitsonderzoek gedaan om te bezien hoe zowel de beoogde extra woningbouw in Welgelegen (ca 1000 woningen) als het Rondje Stadseiland met in het bijzonder een autovrije onderdoorgang onder de Sowetobrug gerealiseerd kan worden

c. Inschatting Kansrijkheid en Wenselijkheid

Wenselijkheid

De herontwikkeling van dit grotere gebied is al langer wenselijk en stapsgewijs in gang gezet conform de visie uit 2014. De meer recente oproepen vanuit de politiek om snelheid te maken ondersteunen dat we hier nu aan mee aan de slag gaan.

Kansrijkheid
Een herontwikkeling van Ravellaan 96 is kansrijk omdat we zelf eigenaar zijn van de locatie en de herontwikkelingsplannen goed passen in ons beleid. Allereerst moet het gewenste programma worden onderzocht en vervolgens de (financiële) haalbaarheid hiervan binnen de gemeentelijke beleidskaders. Ook zal een ontwikkelstrategie worden opgesteld. Zoekrichting voor het programma zijn o.a. wonen waaronder huisvesting kwetsbare doelgroepen, school, sociale functies, werkfuncties, gebouwde parkeervoorziening en andere functies. Opbrengsten en kosten moeten in evenwicht zijn, en dat kan met onze ambities een uitdaging worden.

Met een plan voor Ravellaan 96 c.a. wordt invulling gegeven aan de uitwerking van de Visie Welgelegen 2014 en 2024.

d. Onderzoeksvragen voor de definitiefase

Onderzoeksvragen:
Stedenbouwkundig onderzoek op basis van “Uitwerking visie Welgelegen”.
Belangrijkste vraag is: Wat betekent deze uitwerking voor het plan Ravellaan 96?

- Hoe ga je om met het grote bouwcluster, waar meerdere partijen eigendom/belang in hebben (o.m. binnentuin, parkeeroplossing, beeldkwaliteit, bomencompensatie)?
- (Hoe) kunnen we een groot bouwcluster gefaseerd aanleggen? Dus zonder de twee kantoorgebouwen van de Franse investeerder.
- De openbaarheid/toegankelijkheid van het binnenterrein is belangrijk voor wandelroutes en ecologische verbindingen: wat zijn haalbare scenario’s?
- Wat is de relatie tussen de verschillende bouwclusters die er komen (programmatisch en ruimtelijk)?

Programma (definitief).

- Welk programma (kwalitatief en kwantitatief) willen wij een plaats geven in de verschillende gebouwen (dus in relatie tot bestaande én nieuwe bouwmassa?
- Welk programma in bestaande gebouw Ravellaan 96, de laagbouw van de plint, de bouwmassa op c.q. aan de laagbouw, het gebouw op de parkeerplaats?
- Welke stadsbrede functies moeten hier een plek krijgen rekening houdend met de evenwichtige groei van de stad (denk bijvoorbeeld aan scholen, zorgvoorzieningen of andere stadsbrede voorzieningen, die een groter gebied dan alleen Welgelegen bedienen)?
- Wat is de relatie tussen de verschillende bouwblokken die er komen?
- Zoekrichting voor het programma zijn o.a. wonen waaronder huisvesting asielzoekers, school, werkfuncties, gebouwde parkeervoorziening.
- Op welke manier kunnen woningen worden gerealiseerd passend in onder andere de kaders van de woonvisie, het Actieplan middenhuur, actieplan betaalbare koop, het coalitieakkoord 2022-2026 en eventueel het actieplan studentenhuisvesting?

- Voor welke doelgroepen worden woningen ontwikkeld (denk aan studenten, jongeren, senioren, gezinnen et cetera). En hoe wordt er bij de ontwikkeling gezorgd voor aantrekkelijke woningen met een goede woonkwaliteit voor alle beoogde doelgroepen met ruimte voor ontmoeting?
- Wat wordt de precieze verhouding tussen sociaal, middelduur en duur?
- Hoe wordt invulling gegeven aan sociale huur = corporatiehuur (zie Coalitieakkoord 2022-2026)?
- In hoeverre is er ruimte voor een coöperatief woonproject?
- Welke werkfuncties en voorzieningen zijn hier mogelijk, waarbij het uitgangspunt is het een gemengd programma wordt?
- Hoe kan er invulling worden gegeven aan publieksgerichte en maatschappelijke voorzieningen en/of bedrijfsfuncties zijn passend op deze locatie? En hoe verhoudt zich dat tot dergelijke functies op wijk- en stedelijk niveau? Wat is de marktruimte hiervoor?
- Hoe maken we het woon-, maatschappelijke- en werkprogramma financieel haalbaar/uitvoerbaar?
- Welke bijdrage kan deze ontwikkeling bieden aan de huisvesting van kwetsbare doelgroepen?
- Welke mogelijkheden zijn er voor toevoeging van levensloopgeschikte woningen? Komt er in elk segment een rolstoelgeschikte woning?

Parkeren en bereikbaarheid

- Hoe wordt het parkeren voor de herontwikkeling van Ravellaan 96 c.a. opgelost (in een gebouwde voorziening)?
- Hoe wordt het fietsparkeren opgelost bij de ontwikkeling?
- Hoe wordt rekening gehouden met de nieuwe inrichting van de openbare ruimte in Welgelegen (voortkomend uit het project ‘herinrichting Welgelegen/Den Hommel)?
- Hoe kan de parkeeroplossing in de toekomst worden gecombineerd met het parkeren van het Vivaldiplantsoen?
- Onderzoek of het wenselijk/mogelijk/inpasbaar is om (een deel van) het parkeren op te lossen op afstand, in een mobiliteitshub, dan wel een grote parkeergarage in de omgeving?
- Is een krappere parkeernorm te realiseren, en zo ja hoe?

Rondje Stadseiland

- Het ‘Rondje Stadseiland’ geeft een impuls aan het voetgangers/fietsersnetwerk van de wijk. Hoe kan de ontwikkeling ‘Ravellaan 96’ hier zo goed mogelijk aan bijdragen (o.m. terugdringen van parkeren) of juist van profiteren (o.m. fijnmazige routes door de buurt naar het Rondje Stadseiland)?
- In vervolg op de mobiliteitsstudie zoals aangekondigd in de uitwerking Visie Welgelegen onderzoeken of en hoe verdichting op Ravellaan 96 samen kan gaan met realiseren van het rondje Stadseiland, o.a. door parkeernormen en bereikbaarheidsprofiel nu en in de toekomst en afspraken hierover.

Groen en ecologie

- Onderzoeken hoe, in lijn met de uitwerking Visie Welgelegen, de herontwikkeling kan bijdragen aan versterken van de groenstructuur, behoud van belangrijke bomen en ecologie en vermijden hittestress.
- Onderzoeken hoe, in lijn met de uitwerking visie Welgelegen, de herontwikkeling kan bijdragen aan versterken van de groenstructuur, met behoud van belangrijke bomen en ecologie en het vermijden van hittestress. Om zo te komen tot robuuste verbindingen aan de noord -en zuidzijde van de wijk waardoor er een veerkrachtig groen/blauw raamwerk ontstaat, met de Ravellaan als centrale as.
- Onderzoeken hoe in lijn met de uitwerking visie Welgelegen het groen kan meegroeien, zodat de vergroening en de verdichting van de stad gelijk opgaan (75 m2 openbaar groen per huishouden)? Welke mogelijkheden zijn er om het gebied te vergroenen en de hoeveelheid verharding conform ‘groen tenzij’ terug te dringen?
- Onderzoek doen naar de huidige ecologische waarden van het gebied? Zo is het bekend dat er in het plangebied gebouw bewonende soorten zitten (onder andere gierzwaluwen) en de bomen tussen de parkeerplaatsen gebruikt worden als verblijfplaatsen door onder andere groene spechten en spreeuwen.
- Onderzoeken hoe er invulling gegeven kan worden aan de ambities van gemeente om de lokale biodiversiteit bij elke ruimtelijke ontwikkeling te versterken?

Nb. Uitgangspunt is behoud van bestaande bomen, dus hoe kunnen bomen in het gebied behouden blijven. Bij eventuele kap is beleidsregel Herplant naar waarde van toepassing.

Nb. Natuurinclusief en diervriendelijk bouwen als uitgangspunt opnemen in het SPvE.

Nb. Op een bouwontwikkeling, waarvoor bomen moeten wijken, zoals op de parkeerplaats, is de kapvergunning en herplantplicht van toepassing.

De uitkomsten hiervan opnemen in het SPvE, in een paragraaf groen en ecologie

Milieu en geluid

- Hoe kunnen we het leefklimaat, zowel binnen als buiten zo gezond mogelijk krijgen (uiteraard binnen onze eigen wetten en ambities op het gebied van geluid en lucht).
- Onderzoeken bodemkwaliteit.

Gezonde Leefomgeving

- Nagaan welke toekomstige behoefte er is aan zorgvoorzieningen in omliggende omgeving (West, Welgelegen, Defensieterrein, Beurskwartier) en welke voorzieningen kunnen landen in dit gebied. Denk hierbij aan huisartsen, kinderdagverblijven, etc.
- Onderzoeken hoe woningen en functies zo ontwerpen en ontwikkelen dat de gezondheidsdruk zo laag mogelijk is (denk hierbij aan geluidsoverlast, afstand tot de grote wegen i.v.m. luchtkwaliteit, hitte en de aanwezigheid van groen).
- Hoe kan de ontwikkeling bij dragen aan het behoud van de huidige en toevoegen van sport, spel en kwalitatief verblijfsgroen in het gebied.

Stedelijk water en riolering

- Hoe gaat de verwerking van afvalwater en hemelwater er op locatie uitzien?
- Hoe kan het gebied zo ingericht worden dat een regenbui van 80mm geen schade veroorzaakt en dat er berging binnen het plangebied plaats vindt?
- Wat is initiatiefnemer van plan om met het afvalwater en hemelwater te doen?
- Hoe gaat de afvoer of verwerking van afvalwater en hemelwater er op locatie uit zien, en in welke volgorde?
- Welke bouw- en milieuregels gaat de initiatiefnemer raadplegen?
- Hoe wordt de afvoer of verwerking van afvalwater en hemelwater gerelateerd aan openbare voorzieningen voor afvalwater?

Klimaatadaptatie

- Wat betekenen de beleidskaders voor hittestress en hemelwater van uit de visie Water en Riolering en van de visie Klimaatadaptatie voor deze ontwikkeling?
- Hoe kan het uitgangspunt “geen dak onbenut” (voor waterberging, groene daken of opwek van duurzame energie) in deze ontwikkeling worden meegenomen?

Nb. De uitkomsten hiervan opnemen in het SPvE, in een paragraaf klimaatadaptatie.

Circulair (ver)bouwen en slopen

- Wat is per variant (waaronder in ieder geval ook een variant zonder volledige sloop) de milieu-impact van ingaand materiaal in beeld brengen op basis van:
    - MPG en massapercentage biobased (nieuwbouw vastgoed) of;
    - MKI en massapercentage biobased (renovatie vastgoed en openbare ruimte).

Nb. Eerst globaal bij het SpvE, dan in detail bij het VO en DO van gebouw en openbare ruimte. Deze milieu-impact gebruiken voor de afweging van varianten?
De uitgangpunten van circulair bouwen meegeven bij de uitgifte of aanbesteding van de evt. sloop, (ver)bouw van het vastgoed en aanleg van de openbare ruimte.

De uitkomsten hiervan opnemen in de bouwenvelop, in een paragraaf circulair (ver)bouwen en slopen.

Energie

- Op welke manier is het project uitvoerbaar voordat netcongestie is verminderd (naar verwachting in of na 2029)?
- Hoe kan het uitgangspunt “geen dak onbenut” (voor waterberging, groene daken of opwek van duurzame energie) in deze ontwikkeling worden meegenomen?
- Hoe kan een goede ruimtelijke inpassing van nutsvoorzieningen (o.m. trafohuisjes) worden gerealiseerd?

Nb. de uitkomsten hiervan opnemen in het SPvE, in een paragraaf energie. Voor de bouwenvelop een energievisie opstellen cf. Het Utrechts EnergieProtocol (UEP).

Gemeente Utrecht wil bodemenergie benutten (WKO) en is bezig met een publiek warmtebedrijf.

- Kan worden aangehaakt op het publiek warmtebedrijf en wordt bodemwarmte benut?

Ondergrond

- Wat is de impact van het project op (de ordening van) de ondergrond, en vice versa?

Toekomstige bebouwing

- Wat moet er met het gebouw van de Ravellaan 96 gebeuren? Is strippen de beste optie (zie de interne pandvisie VGU)?
- Wat wordt, binnen de kaders van de uitwerking visie Welgelegen, de locatie, footprint en bouwhoogte van de nieuw te realiseren gebouwen?

Ontwikkelstrategie

- Onderzoeken hoe we het gewenste programma gaan realiseren. Zoekrichtingen voor de ontwikkelstrategie zijn: 1 op 1 uitgifte aan STUW woningbouwcorporatie, tender voor marktpartijen (die mede ontwikkelen voor een corporatie) of zelf ontwikkelen dan wel een combinatie van deze opties.

Grond van stadsbedrijven naar OOR

- Onderzoeken hoe en met welke voorwaarden de grond van de parkeerplaats over kan gaan naar OOR.

Aanpassen omgevingsplan

- Onderzoeken welke aanpassingen van het omgevingsplan nodig zijn.
- Onderzoeken hoe wij de warmte- en koudevoorziening en elektriciteitsaansluitingen kunnen realiseren. Voorkeur gebruik bodemenergie (WKO) c.q. aansluiting op publiek warmtebedrijf.
- Hoe kan er gebruikt worden gemaakt van de bestaande aansluitingen?

Samenwerking buurt

- Onderzoeken hoe de buurt, in het bijzonder de BBW, op de juiste momenten wordt betrokken bij de planontwikkeling.
- Welk participatieniveau is gewenst?

Financiële haalbaarheid

De financiële haalbaarheid van het project inclusief het gewenste programma zal onderzocht worden.
Elementen hierbij zijn: de boek-/inbrengwaarden van de gronden en opstallen, de investeringen in de gebouwen en openbare ruimte, de inzet van de gemeente (plankosten), de opbrengsten van het programma. Naar verwachting moet het initiatief ook een bijdrage doen op grond van de Nota Kostenverhaal Bovenwijkse voorzieningen.

Deel II. Proces

e. Te doorlopen proces

UPP

-Het meest voor de hand liggende proces is het UPP 1 proces (Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE)).

Planologische juridische procedure

Het Utrechts Plan Proces zal doorlopen worden en voor een dergelijke ontwikkeling is UPP 1 (SPvE) passend omdat in het plangebied veel openbare ruimte zit, en er om dit plangebied heen ook veel ontwikkelingen die met elkaar samenhangen. Zoals het het Vivaldiplantsoen.

Het SPvE stelt randvoorwaarden voor deze ontwikkeling, waarbij een verdiepingsslag gemaakt zal worden en draagvlak onderzocht zal worden. De onderzoeksvragen zullen beantwoord worden en het plan wordt op VO-niveau uitgewerkt. In het SPvE wordt vastgelegd of én onder welke voorwaarden een ontwikkeling daadwerkelijk wenselijk en haalbaar is en vindt een integrale afweging van de relevante thema's plaats.

Het SPvE wordt vastgesteld door Raad via College. Na besluitvorming zal het omgevingsplan gemaakt worden, gevolgd door een aanvraag omgevingsvergunning.

Tegelijk met het SPvE zal afhankelijk van het programma en de eventuele externe partijen een overeenkomst gesloten worden met afspraken over onder andere aankoop/verkoop/ruil van grond, inrichting openbare ruimte.

f. Afspraken rondom rolverdeling, samenwerking en participatie

De gemeente (VGU en OOR) is initiatiefnemer. Binnen onze kaders, in het bijzonder de visie en uitwerking Visie Welgelegen, zullen wij dit gebied herontwikkelen. Afhankelijk van het te realiseren programma volgt een ontwikkelingsstrategie, waarin wij bepalen hoe OOR en VGU

verder samenwerken, met welke partners en hoe wij de uitvoering van de herontwikkeling gaan realiseren.

Participatie: het startdocument wordt besproken met belanghebbenden en omwonenden. Direct na vaststelling van het startdocument wordt in nauwe samenwerking met de gemeente het participatie- en communicatietraject met omwonenden en andere stakeholders gestart. Het participatieniveau is raadplegen.

Ook de herinrichting zal onderdeel uitmaken van het participatietraject met bewoners.

De mate van draagvlak zal onderdeel zijn van de integrale afweging in de SPvE- fase.

Wij willen bewoners en andere belanghebbenden raadplegen bij het maken van de plannen. Door het traject van de uitwerking visie Welgelegen en de bouwplannen op Ravellaan Noord zijn de (belangrijkste) stakeholders en hun belangen in beeld.

g. Planning

Streefplanning ontwikkeling parkeerplaats
- Mogelijke invullingen plangebied onderzoeken ca. 4 maanden (november 2024-maart 2024).
-vaststellen startdocument Ravellaan 96 college. November- december 2024
- uitwerken tot concept SPvE incl. participatie ca. 9-12 maanden (januari 2025-januari 2026).
- ter inzagelegging en participatie concept en besluitvorming definitieve SPvE door staf en college: ca. 3 maanden (januari 2026-april 2026).
- Uitschrijven tender en/of ontwikkelovereenkomst met een woningcorporatie 10 maanden (april 2026-februari 2027).
- uitwerking inrichtingsplan openbare ruimte en ontwerpen gebouwen: 6 maanden (april 2026-november 2026).
- goedkeuring inrichtingsplan conform BING.
- Aanpassingen omgevingsplan 9-12 maanden (november 2026-november 2027).
- omgevingsvergunning: 3-4 maanden (november 2027-februari 2028).

In de vervolgfase wordt een gedetailleerdere planning opgesteld.

Deel III. Financiële afspraken

h. Plankosten

Het project Ravellaan 96 betreft een integrale ontwikkeling die bestaat uit twee deelgebieden: het bestaande pand van VGU en het naastgelegen parkeerterrein. De helft van de initiële plankosten ad € 100.000,- wordt gedekt uit het programma Ontwikkelen en

wonen voor iedereen, doelstelling Stedelijke omgeving, en de andere helft (€ 100.000,-) uit het programma Levendige en gezonde stad, doelstelling Vastgoed.

i. Erfpacht/Economische meerwaarde/Leges/Bijdrage Bovenwijks/Diversen

Mogelijk dient op grond van de Nota Kostenverhaal Bovenwijkse voorzieningen 2023 een bijdrage voldaan te worden voor de realisatie van bovenwijkse voorzieningen.

Leges: mogelijk dienen Leges afgedragen te worden.
Voor de omgevingsvergunning en het planologisch besluit:
Verordening Leges Omgevingsvergunning 2017 gemeente Utrecht legesverordening Utrecht
https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2016-188312.html

.

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN TOEKOMST VAN RAVELLAAN 96 EN BEWONERS, NUMMER 217

Datum	15 januari 2025
Van	College B&W
Behandeld door	Gijs van Velzen
Doorkiesnummer	14 030
E-mailadres	gijs.van.velzen@utrecht.nl
Kenmerk	30104797
Beleidsveld	Vastgoed, Ruimtelijke Ordening

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2024 nummer 217 van Ruben Snijder (Student & Starter) van 16 december 2024 over Toekomst van Ravellaan 96 en bewoners.
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Gezien de krapte op de woning markt, heeft het college overwogen een alternatief te zoeken voor de bewoners?
***Antwoord* 1**
We zijn ons zeer bewust van de krapte op de woningmarkt en begrijpen ook dat het op individueel niveau heel vervelend is. In onze afwegingen hebben wij ons gerealiseerd dat de opgave om alternatieven te vinden voor deze studenten niet haalbaar is. De gemeente heeft zich daarbij onder andere te houden aan het gelijkheidsbeginsel. Deze studenten genieten geen voorrang en staan dus op gelijke voet met andere zoekende studenten. Daarnaast heeft de gemeente zelf geen eigendommen die als alternatief kunnen dienen. Wij zijn dus van mening dat de gemeente geen rol hierin kan vervullen. Het is aan de bewoners zelf om een nieuwe woonruimte te zoeken. De verhuurder van de kamers, Socius Wonen, heeft bij het aangaan van huurcontracten gewezen op de tijdelijkheid en de afloopdatum van het contract. Deze bewoners kunnen, net als alle andere woningzoekenden in de stad, via verschillende aanbieders zelf een nieuwe woonruimte zoeken. Nogmaals, we realiseren ons dat dit, in deze tijd met een krappe woningmarkt, een moeilijke opgave zal zijn.

Vraag 2
Zo ja, kan het college een gedetailleerd overzicht geven van de alternatieven die zijn overwogen? Zo nee, waarom niet?

***Antwoord* 2**
We hebben hier als gemeente geen rol in en geen ook mogelijkheid toe.
Wat we wel hebben gedaan is:

- *uitvoerig onderzocht of het toch mogelijk was om de huurovereenkomsten tussen Socius Wonen en de huidige bewoners na 19 mei 2025 tijdelijk te verlengen. Dit is helaas niet mogelijk, omdat dit in alle gevallen leidt tot huurbescherming, wat een herontwikkeling van het gebouw in de weg staat;*
- *we hebben onze exploitant Socius Wonen gestimuleerd om de bewoners op tijd te herinneren aan het aflopen van de huurcontracten in mei 2025, dat is begin december 2024 gebeurd;*
- *en we hebben op verzoek van verschillende bewoners via Socius Wonen informatie verzonden aan alle bewoners van de Ravellaan 96 over andere woningaanbieders in (de regio) Utrecht. Ook zijn we aanwezig geweest op de informatiebijeenkomsten georganiseerd door Socius om persoonlijk in gesprek te gaan met de bewoners.*

Vraag 3
Welke maatregelen zijn er tot nu toe genomen om de bewoners te ondersteunen bij het vinden van vervangende woonruimte en om te voorkomen dat hun kwetsbare positie verder wordt ondermijnd?
***Antwoord* 3**
We hebben Socius Wonen gevraagd de bewoners tijdig te herinneren aan het aflopen van de huurcontracten. Socius Wonen heeft tweemaal een inloopbijeenkomst georganiseerd voor bewoners (dec 2024 en jan 2025). Daar is de gemeente bij aanwezig geweest om vragen van bewoners te beantwoorden. Het zoeken van een vervangende woonruimte is aan de bewoners zelf. Kwetsbare urgente woningzoekers in de stad kunnen aanspraak maken op (stadvernieuwings)urgentie. Huurders met een huurcontract op basis van de Leegstandwet hebben hier geen recht op. In het geval dat er aan de Ravellaan 96 mensen wonen met een bijzondere (kwetsbare) situatie, zoals bijvoorbeeld medische problemen, dan kunnen zij zelf een aanvraag voor urgentie doen.

Vraag 4
Wat kan de gemeente nu nog doen om hen te helpen een passend alternatief te vinden?
***Antwoord* 4**
We kunnen (helaas) niks doen om een passend alternatief te vinden. We helpen door samen met Socius Wonen helder en tijdig te communiceren, zodat de bewoners met hun vragen terecht kunnen en weten waar zij aan toe zijn. We zijn ons ervan bewust dat Utrecht nog steeds veel studenten telt zonder (passende) woonruimte. Daarom blijft betaalbare studentenhuisvesting onze prioriteit. Samen met de Stichting Studentenhuisvesting (SSH) willen we het tekort aan studentenwoningen inlopen. Dankzij de inzet van de SSH en onze inzet worden de komende jaren veel studentenwoningen opgeleverd. Afgelopen november hebben we u hierover geïnformeerd via onze raadsbrief *Ontwikkelkansen Stichting Studentenhuisvesting (SSH) van 21 november 2024.*

Vraag 5
Kan het college een uitgebreide toelichting geven op de redenen waarom het pand niet geschikt is voor permanente bewoning?
***Antwoord* 5**
Het pand is gebouwd voor een kantoorfunctie (en dus niet voor een woonfunctie). Voor de levensduur van kantoorgebouwen wordt gemiddeld uitgegaan van vijftig jaar. Met bouwjaar 1970 is het pand inmiddels meer dan vijftig jaar oud.
In 2014 heeft de exploitant geïnvesteerd om het pand geschikt te maken voor kamergewijze verhuur door studenten. De investering was beperkt tot het hoognodige, vanwege de terugverdientijd van tien jaar. Ook het onderhoud, uitgevoerd door de exploitant, was hierop gebaseerd.

Het geheel aan bouwkundige en installatietechnische voorzieningen is gedateerd, voor een deel van de installaties is de technische en economische levensduur verlopen en het (voormalige kantoor)pand als geheel is toe aan grootschalige transformatie/renovatie waardoor het voldoet aan alle moderne eisen voor permanente bewoning (op het moment dat voor de functie permanente bewoning wordt gekozen in het SPvE).

Vraag 6
Wat zou er volgens het college nodig zijn om het pand wel geschikt te maken voor langdurig gebruik?
***Antwoord* 6**
Zie de beantwoording van vraag 5.

Vraag 7
Herkent het college dit signaal?
***Antwoord* 7**
Nee dit signaal herkennen we niet. We hebben nauw contact met de verhuurder Socius Wonen over heldere communicatie naar bewoners. Socius Wonen heeft op maandag 9 december 2024 in de ochtend alle bewoners herinnerd aan het aflopen van hun contract. In dat bericht zijn alle bewoners uitgenodigd voor de inloopbijeenkomst op dinsdagmiddag 10 december 2024. Tijdens de bijeenkomst waren circa 40 bewoners aanwezig. Sommigen gaven aan dat medebewoners niet aanwezig konden zijn. Er zijn door aanwezigen bewoners vragen gesteld namens degenen die er niet waren. Dit wekt bij ons de indruk dat de bijeenkomst goed bekend was onder bewoners. Aanvullend heeft Socius Wonen op verzoek van alle aanwezige studenten een vervolgbijeenkomst georganiseerd op 16 januari 2025. Voor bewoners die eerder niet aanwezig konden zijn en voor vervolgvragen.

Vraag 8
Zo ja, hoe gaat de gemeente de communicatie met de bewoners verbeteren, vooral met de bewoners die in de overgangsperiode zitten en hun woning moeten verlaten?
***Antwoord* 8**
Zoals in de beantwoording van vraag 7 aangegeven herkennen wij het signaal niet.

Vraag 9
Welke maatregelen worden er genomen om een meer transparante en persoonlijke benadering te bieden en hoe wordt er gezorgd voor de noodzakelijke ondersteuning bij het vinden van vervangende woonruimte?
***Antwoord* 9**
De gemeente heeft de exploitatie en verhuur uitbesteed aan Socius Wonen. Socius Wonen is de verhuurder en informeert de bewoners over zaken met betrekking tot het aflopen van hun huurcontract. Bewoners kunnen dus bij Socius Wonen terecht met hun vragen. Dat kan direct bij de twee pandbeheerders van Socius Wonen, die regelmatig in het pand aanwezig zijn. Of via één van de gangbeheerders, die zelf ook in het pand wonen. Op iedere verdieping woont één gangbeheerder die eerste contactpersoon voor bewoners is. Het zoeken van een vervangende woonruimte is aan de bewoners zelf.Naast deze vaste contactpersonen in het gebouw, zijn er door Socius Wonen twee informatiebijeenkomsten georganiseerd voor bewoners (dec 2024 en jan 2025). Als gemeente zijn we aanwezig geweest om persoonlijk in gesprek te gaan met bewoners. En we hebben op verzoek informatie nagestuurd.

Vraag 10
Kan het college toelichten waarom er nu studenten, werkenden en kwetsbare jongeren weg moeten uit het pand, terwijl in de toekomst weer tijdelijke verhuurcontracten worden afgesloten voor dezelfde functie?

***Antwoord* 10**
Het gebouw is economisch afgeschreven en aan renovatie en een nieuwe bestemming toe. Uw raad heeft in december 2022 de motie 'Vervolg Rachmaninoffplantsoen' aangenomen waarin de raad het college opdracht geeft om de visie Welgelegen leidend te maken voor nieuwe woningbouwontwikkelingen in Welgelegen en om kansen voor woningbouw te benutten voor Ravellaan Noord en Ravellaan 96.
Deze plannen werken we verder uit en zijn nog niet klaar, zoals toegelicht in de Raadsbrief 'tijdelijke en definitieve invulling Ravellaan 96' van 9 december 2024. Samen met Socius Wonen hebben we de afgelopen periode verschillende mogelijkheden onderzocht. De conclusie is dat het verlengen van de bestaande huurovereenkomsten helaas niet mogelijk is.
De huurovereenkomsten met de huidige bewoners zijn tijdelijk en op basis van de Leegstandwet gesloten en kunnen niet worden verlengd zonder dat er huurbescherming ontstaat. Dit is gezien de toekomstige herontwikkeling niet wenselijk.

Nieuwe tijdelijke verhuur is alleen toegestaan aan personen die voor hun studie tijdelijk in een andere gemeente binnen Nederland willen wonen of afkomstig zijn uit het buitenland en in Nederland studeren. Dit komt voort uit de nieuwe wet "Wet vaste huurcontracten" die per 1 juli 2024 is ingegaan. De hoofdregel is een vast contract, maar in deze wet zijn ook een aantal uitzonderingen geformuleerd. In dit geval betekent dit dat alleen studenten die afkomstig zijn van buiten de gemeente Utrecht en in Utrecht (willen gaan) studeren en tijdelijk in Utrecht willen wonen op basis van de nieuwe regelgeving een contract voor korte termijn aangeboden zouden kunnen krijgen.

Vraag 11
Hoe ziet het college de balans tussen de tijdelijke verhuur van het pand en de toekomstige herontwikkeling van Ravellaan 96?
***Antwoord* 11**
De Uitwerking visie Welgelegen heeft uw raad afgelopen november vastgesteld. Op basis daarvan werken we plannen voor de Ravellaan 96 verder uit, de eerste stap is een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE).
Terwijl de plannen voor het pand verder worden uitgewerkt willen we het gebouw functioneel, binnen de bestemming en huidige inrichting blijven inzetten. Dit betekent dat we het tijdelijk gebruik als studentencomplex willen voortzetten en de intentie hebben om opnieuw een overeenkomst te sluiten met de huidige exploitant Socius Wonen. Het contract met Socius Wonen zal voldoende flexibiliteit bieden indien veranderende omstandigheden daar om vragen. Hierdoor kan snel worden ingespeeld bij concretisering van de herontwikkeling en wordt leegstand voorkomen.

Vraag 12
Wat gaat het college doen op het moment dat de bewoners weigeren het pand te verlaten?
***Antwoord* 12**
Wij zullen bevorderen dat Socius Wonen het verlaten van het pand door de bewoners op een minnelijke manier laat plaatsvinden, maar uiteindelijk schrijven wij Socius Wonen aan met de sommatie het pand leeg op te leveren. Waar nodig wordt dit zelfs via de rechter en de deurwaarder afgedwongen, maar wij gaan er nadrukkelijk van uit, dat het zover niet gaat komen.

Vraag 13
Gezien de beperkte opbrengst van deze andere panden, is de verkoop van Ravellaan 96 nog steeds een reële optie om de taakstelling te realiseren?
***Antwoord* 13**
Op dit moment nog niet want er is nog geen zicht op het programma wat wenselijk is op deze locatie. Daarvoor wordt een SPvE opgesteld. Dit programma bepaalt of het wenselijk is om het gebouw te

verkopen en heeft ook invloed op de waarde van het gebouw in de toekomst. In de raadsbrief van 9 december jl staat dit meer uitgebreid toegelicht.

Vraag 14
Hoe kijkt het college aan tegen de verkoop van dit pand, gezien de maatschappelijke waarde van het pand en de dringende behoefte aan betaalbare huisvesting?
***Antwoord* 14**
Primair willen wij (via het SPvE) bezien hoe wij het pand Ravellaan 96 en de naastgelegen parkeerplaats zo goed mogelijk kunnen benutten, mede gelet op de dringende behoefte aan betaalbare huisvesting. De maatschappelijke waarde van het pand is nu groot, en als eigenaar hebben wij invloed op het behoud en de versterking van deze maatschappelijke waarde.
Vervolgens is verkoop van het (te renoveren) pand of de naastgelegen parkeerplaats een reële mogelijkheid, bijvoorbeeld aan een woningbouwcorporatie. Dit met het te zijner tijd vastgestelde SPvE als kader.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen: Toekomst van Ravellaan 96 en bewoners

12-12-2024

Inleiding

Naar aanleiding van de brief[1] die het college op 9 december 2024 aan de gemeenteraad heeft gestuurd over de tijdelijke invulling van Ravellaan 96, stellen wij onderstaande vragen. Deze zijn bedoeld om meer duidelijkheid te verkrijgen over de keuzes met betrekking tot de tijdelijke en toekomstige invulling van het pand en om inzicht te krijgen in de maatregelen die genomen worden om de belangen van de huidige bewoners te waarborgen.

Gezien de toenemende druk op de woningmarkt willen wij er zeker van zijn dat er adequate maatregelen worden getroffen om de zorgen van studenten, werkenden en kwetsbare jongeren te verlichten. Het verlies van hun woning, zonder alternatieven of ondersteuning, is bijzonder vervelend, vooral gezien de lange geschiedenis van De Ravel als maatschappelijke hub en de kwetsbare positie van veel bewoners.

Vragen:

Alternatieven voor de huidige bewoners

In de brief wordt aangegeven dat de huurovereenkomst voor de bewoners van Ravellaan 96 in mei 2025 afloopt en dat een verlenging niet mogelijk is door het vervallen van de Leegstandwetvergunning.

1. Gezien de krapte op de woning markt, heeft het college overwogen een alternatief te zoeken voor de bewoners?
2. Zo ja, kan het college een gedetailleerd overzicht geven van de alternatieven die zijn overwogen? Zo nee, waarom niet?
3. Welke maatregelen zijn er tot nu toe genomen om de bewoners te ondersteunen bij het vinden van vervangende woonruimte en om te voorkomen dat hun kwetsbare positie verder wordt ondermijnd?
4. Wat kan de gemeente nu nog doen om hen te helpen een passend alternatief te vinden?

Onderzoek naar bewoning na 2025

De brief stelt dat er uitvoerig is onderzocht of het mogelijk was voor de huidige bewoners om na mei 2025 in het pand te blijven wonen, maar dat het gebouw niet geschikt is voor langdurige bewoning. Toch constateren we dat de bewoners er al meer dan 10 jaar wonen.

[1] Document Utrecht - Raadsbrief tijdelijke en definitieve invulling Ravellaan 96 - iBabs Publieksportaal

1. Kan het college een uitgebreide toelichting geven op de redenen waarom het pand niet geschikt is voor permanente bewoning?
2. Wat zou er volgens het college nodig zijn om het pand wel geschikt te maken voor langdurig gebruik?

Communicatie met bewoners
Er wordt in de brief gesproken over een inloopbijeenkomst voor de bewoners. Studenten hebben echter aangegeven dat de communicatie rondom de bijeenkomst onvoldoende was.

1. Herkent het college dit signaal?
2. Zo ja, hoe gaat de gemeente de communicatie met de bewoners verbeteren, vooral met de bewoners die in de overgangsperiode zitten en hun woning moeten verlaten?
3. Welke maatregelen worden er genomen om een meer transparante en persoonlijke benadering te bieden en hoe wordt er gezorgd voor de noodzakelijke ondersteuning bij het vinden van vervangende woonruimte?

Tijdelijke verhuur en herontwikkeling
De brief geeft aan dat de tijdelijke verhuur van het pand wordt voortgezet, met de intentie om opnieuw tijdelijke huurovereenkomsten af te sluiten. Wij vinden dit merkwaardig.

1. Kan het college toelichten waarom er nu studenten, werkenden en kwetsbare jongeren weg moeten uit het pand, terwijl in de toekomst weer tijdelijke verhuurcontracten worden afgesloten voor dezelfde functie?
2. Hoe ziet het college de balans tussen de tijdelijke verhuur van het pand en de toekomstige herontwikkeling van Ravellaan 96?
3. Wat gaat het college doen op het moment dat de bewoners weigeren het pand te verlaten?

Verkoop van Ravellaan 96
Bij de behandeling van de Voorjaarsnota 2024 is de motie ‘Hand in eigen boezem’ aangenomen, waarmee het college is opgedragen om een taakstelling voor de verkoop van vastgoed uit te werken, met als eerste optie de verkoop van Ravellaan 96. In de brief wordt aangegeven dat er andere panden beschikbaar komen voor uitgifte in erfpacht, wat naar verwachting een derde van de taakstelling zal dekken.

1. Gezien de beperkte opbrengst van deze andere panden, is de verkoop van Ravellaan 96 nog steeds een reële optie om de taakstelling te realiseren?
2. Hoe kijkt het college aan tegen de verkoop van dit pand, gezien de maatschappelijke waarde van het pand en de dringende behoefte aan betaalbare huisvesting?

Gesteld door:

- Ruben Snijder, Student & Starter

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Michiel Hollestelle	**Datum**	14 februari 2025
E-mail	michiel.hollestelle@utrecht.nl	**Kenmerk**	30183078
Type brief	voortgangsbrief	**Onderwerp**	Scenario's Ravellaan 96
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Vastgoed

Geachte leden van de raad,

U ontvangt deze brief naar aanleiding van de toezegging in het commissiedebat van 6 februari 2025 over de toekomst van Ravellaan 96 en de huidige bewoners. Hierin hebben we gesproken over de situatie van de bewoners van de Ravellaan 96. De Ravellaan 96 heeft een lange geschiedenis. In tien jaar tijd is er veel veranderd, zoals de woningmarkt, de vastgoedmarkt en ons beleid ten aanzien daarvan, maar ook de buurt en onze visie daarop. Zonder twijfel een hele vervelende situatie voor een groep jonge Utrechtse bewoners. Juist omdat wij het ook zeer betreuren dat het contract van de studenten nu afloopt, terwijl de ontwikkeling nog niet fysiek aanstaande is. We hebben intensief gezocht naar mogelijkheden om hen tot aan de start van de gebiedsontwikkeling te laten blijven. En een lastig bestuurlijk vraagstuk dat, linksom of rechtsom, om een keuze vraagt.

In deze brief gaan we in op de verschillende scenario's die in het debat besproken zijn. Per scenario schetsen we wat het effect van dit scenario is en brengen we de juridische, financiële en ruimtelijke gevolgen in beeld. Daarnaast gaan we in op een mogelijk precedent dat het uitvoeren van dit scenario zou kunnen scheppen. Nadat we alle scenario's hebben behandeld eindigen we met een samenvatting.

Eerdere besluitvorming
In aanloop naar het aflopen van de mogelijkheid tot verhuur onder de leegstandswet in mei 2025 hebben we de mogelijkheden voor het gebouw aan de Ravellaan 96 grondig bestudeerd.

Sinds enkele jaren verkopen we geen maatschappelijk vastgoed meer. Coalitieakkoord 2018 (vastgoed alleen verkopen als er geen gebruikswaarde meer is). Daarom is het uitgangspunt nu om het gebouw te herontwikkelen tot een mooi programma voor de stad dat past in de buurt.

Na het vertrek in 2014 van de ambtenaren uit het pand Ravellaan 96 is gekozen om het pand voor 10 jaar in te zetten voor studentenwoningen (onder de leegstandwet). Deze keuze was in lijn met de visie Welgelegen 2014, om het gebied te transformeren naar een gebied met hoofdzakelijk wonen. Uw raad heeft in de motie "vervolg Rachmaninoffplantsoen" (december 2022), opgeroepen om te stoppen met de plannen voor het Rachmaninoffplantsoen, kansen te benutten voor woningbouw op Ravellaan 96 en de visie Welgelegen 2014 leidend te maken voor nieuwe woningbouw.

Tijdens de totstandkoming (en het stoppen) van de plannen voor het Rachmaninoffplantsoen bleek dat de bouwmogelijkheden in het gebied onvoldoende duidelijk waren. Daarom werd door uw raad aangedrongen op het samen met de bewoners uitwerken van de visie Welgelegen als kader voor de nieuwe ontwikkelingen. Daarbij leefde ook, gelet op schriftelijke vragen, de wens om de herontwikkeling van Ravellaan 96 tegelijk te laten lopen met herontwikkeling van het parkeerterrein naast Ravellaan 96, dat eveneens in bezit is van de gemeente. Met het vaststellen van het Startdocument leggen we vast één Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) te maken voor zowel het gebouw als het naastgelegen parkeerterrein. Daarin baseren we ons op de uitwerking van de visie Welgelegen, die in november 2024 is vastgesteld door uw raad.
Deze focus op herontwikkeling in de gewenste richting hebben we ook aangegeven in de raadsbrief over de motie “hand in eigen boezem”. In deze motie wordt opgeroepen om vastgoed te verkopen en hierbij specifiek aandacht te schenken aan de Ravellaan 96. Echter, nu verkopen en het zelfstandig herontwikkelen van Ravellaan 96 staan de ambities voor het gebied in de weg.

Aflopen tijdelijkheid
Wij hebben u geïnformeerd over de uitwerking van de plannen voor gebouw en parkeerterrein en de tijdelijke invulling totdat de plannen gereed zijn. Wij volgen daarmee de opdracht van uw raad. U roept op tot herontwikkeling, tot samenhang en tot tempo. Tijdelijke huurcontracten zorgen voor flexibiliteit én voor maatschappelijke meerwaarde van het pand tot het starten van de herontwikkeling.
De leegstandsvergunning loopt af op 18 mei 2025 waardoor ook de onderhuurovereenkomsten van de studenten met Socius eindigen. Bij het ondertekenen van de huurovereenkomst wisten ze dat het eindig zou zijn. Dit staat volgens de bewoners zelf ook niet ter discussie.

Utrechts Planproces Gebiedsontwikkeling
Het programma voor de Ravellaan 96 en het omliggende gebied is nog niet bepaald. Dat betekent dat er nu nog geen keuze gemaakt kan worden over hoe het gebouw aan de Ravellaan 96 met naastgelegen parkeerterrein het beste ingezet kan worden. Om tot die tijd leegstand te voorkomen kiezen we voor een nieuwe tijdelijke invulling voor een periode van naar verwachting twee tot vijf jaar. Deze tijd is nodig om het Utrechts Planproces Gebiedsontwikkeling (UPG) te doorlopen. Het startdocument voor Ravellaan 96 en het parkeerterrein, waarover uw raad is geïnformeerd, is eind vorig jaar vastgesteld. Wij zijn nu bezig met het opstellen van een SPvE. De planning van het vervolgproces is in onderstaande tabel weergegeven.

Wij doorlopen dit proces zo snel als mogelijk. Echter, in de procedures (omgevingsplan en vergunningsaanvragen) en door externe factoren zoals netcongestie, stikstofproblematiek en geluidsproblematiek kan vertraging optreden. Daarnaast kiezen we voor Samen Stad Maken wat een stevig participatietraject inhoudt wat ook wat extra tijd kan vergen.

Tijd	**Activiteit**
Januari 2025 - maart 2025	Inventariserende fase inhoudelijk en met buurt
April - augustus 2025	Schrijven, rekenen en tekenen van het SPvE
September-oktober 2025	Ter inzagelegging concept SPvE
Oktober - november 2025	SPvE in college
Q1 2026	SPvE Ravellaan 96 in commissie en raad ter besluitvorming
Q2 2026 – Q2/Q3 2027	Tender/ Selectie marktpartijen
Q2 2026 – Q2/Q3 2027	Aanpassing omgevingsplan
Q3 2027-Q2 2028	Voorlopig Ontwerp- Definitief Ontwerp
Q2/Q3 2028	Aanvraag omgevingsvergunning Ravellaan 96
Q3 2028	Omgevingsvergunning Ravellaan 96

Omdat het uitgangspunt gebiedsontwikkeling is, hebben we gezocht naar een nieuwe tijdelijke invulling van de Ravellaan 96 na mei 2025. Hierover hebben we uw raad geïnformeerd in de raadsbrief “Vaststellen Startdocument, nieuwe tijdelijke invulling Ravellaan 96 en Motie ‘hand in eigen boezem’” op 9 december 2024.

Aansluitend hierop zijn er in het commissiedebat van 6 februari 2025 alternatieve scenario’s besproken. Deze in totaal zeven scenario’s hebben we ingedeeld in drie groepen:

1. **Hoe zouden de huidige bewoners wel kunnen blijven wonen op de Ravellaan 96?**
    - Scenario 1: vast huurcontract na tijdelijke contract
    - Scenario 2: bruikleen
    - Scenario 3: verkopen
    - Scenario 4: alternatieve huurcontracten
2. **Als de huidige bewoners niet op de Ravellaan 96 kunnen blijven, wat zijn dan de alternatieven?**
    - Scenario 5: aanbieden alternatieve locaties
    - Scenario 6: onkostenvergoeding
3. **Als er geen alternatieven zijn, wat zijn dan de scenario’s om leegstand van Ravellaan 96 te voorkomen?**
    - Scenario 7: andere groepen

Deze scenario’s worden hieronder verder uitgewerkt, telkens met een uiteenzetting van de gevolgen op de volgende onderwerpen: juridisch, financieel, ruimtelijke flexibiliteit, organisatorische en praktische zaken en precedentwerking.

Scenario’s

(1) Scenario vast huurcontract na tijdelijke contract

Scenario ‘vast huurcontract’ houdt in dat na het aflopen van de huidige tijdelijke huurcontracten (onderhuur) de huidige bewoners een nieuw huurcontract voor onbepaalde tijd aangeboden krijgen. Het beoogde effect is dat de huidige bewoners op de Ravellaan 96 kunnen blijven wonen en zekerheid hebben over de toekomst ten aanzien van hun (studenten)kamer.

Juridische gevolgen
Het sluiten van een huurovereenkomst voor onbepaalde tijd betekent dat de huidige onderhuurders van Socius huurbescherming krijgen. Dat betekent dat de huurovereenkomsten alleen nog kunnen worden opgezegd op basis van de in de wet genoemde opzeggronden en met inachtneming van een opzegtermijn.

Op voorhand staat niet vast dat de gemeente alle huurovereenkomsten rechtsgeldig zal kunnen beëindigen. In scenario ‘vast huurcontract’ zal de gemeente de huurovereenkomsten mogelijk willen opzeggen op het moment dat de gemeente het gebouw wil herontwikkelen. Bij een herontwikkeling kan de gemeente in de volgende situaties een beroep doen op “dringend eigen gebruik”:

- als de verhuurder het gehuurde zo dringend nodig heeft voor eigen gebruik, dat rekening houdend met de belangen van de verhuurder, de huurder en eventuele onderhuurders, niet van de verhuurder kan worden verlangd dat de huurovereenkomst wordt voortgezet; en
- als de verhuurder aantoont dat andere passende woonruimte beschikbaar is voor de onderhuurders.

Voor een herontwikkeling geldt niet in alle gevallen dat een beroep op dringend eigen gebruik kan worden gedaan. Ten eerste kan er alleen worden opgezegd op grond van dringend eigen gebruik als sprake is van een renovatie die zonder beëindiging van de huurovereenkomst niet mogelijk is. Hiervan is in beginsel geen sprake als het gehuurde alleen wordt opgeknapt, de aard en functie van het gebouw gelijk blijven en de huurders na de uitvoering van de renovatiewerkzaamheden zouden kunnen terugkeren in het gehuurde. Ten tweede dient de gemeente aan te tonen dat voor huurders andere passende woonruimte beschikbaar is. Dit betekent niet dat de gemeente huurders zou moeten herhuisvesten, maar wel dat zij moet aantonen dat er andere passende woonruimte beschikbaar is. Als dit niet aangetoond kan worden, dan zal de rechter geen toestemming geven tot het beëindigen van de huurovereenkomst; de huurders kunnen dan blijven zitten. Wanneer de huurovereenkomst wordt beëindigd, moet de gemeente de huurders een verhuiskostenvergoeding betalen.

Huurovereenkomsten voor onbepaalde tijd zijn erg moeilijk te beëindigen. Als partijen onderling geen overeenstemming kunnen bereiken, kunnen deze alleen door de rechter worden beëindigd. Totdat de rechter de huurovereenkomst beëindigd heeft, loopt de huurovereenkomst door. Dit geldt in beginsel ook als huurders in hoger beroep gaan (dit kan tot circa 6 jaar duren). Omdat er bij de opzegging een individuele afweging plaatsvindt, zijn het individuele procedures voor alle huurders. Dit zorgt voor grote onzekerheid en kan veel tijd, geld en inzet van medewerkers van de gemeente en advocaten vergen.

Bij de uitvoering van dit scenario ‘vast huurcontract’ speelt tevens juridisch complexiteit. De huidige bewoners zijn al herinnerd aan de einddatum van de huurovereenkomst door de huidige exploitant/hoofdhuurder Socius. Om de bewoners een huurovereenkomst voor onbepaalde tijd te geven zijn er drie opties, te weten:
1) het laten voortduren van de huidige huurovereenkomst tussen de huidige exploitant en de bewoners. Dit wordt dan een huurovereenkomst voor onbepaalde tijd.
2) het sluiten van een nieuwe huurovereenkomst tussen een huidige exploitant en de bewoners. Dit wordt dan een huurovereenkomst voor onbepaalde tijd.
3) het sluiten van een nieuwe huurovereenkomst tussen de gemeente en de bewoners. Ook dit wordt dan een huurovereenkomst voor onbepaalde tijd.

Bij de hierboven genoemde deelopties 1 en 2 is het onbekend of zo’n verlenging van de exploitatie met Socius in lijn is met de aanbesteding van de concessie destijds en daarmee juridisch houdbaar. Daarnaast gaat in deze opties de exploitant de huurrelatie aan met de bewoner en dus ook de huurbescherming. De gemeente zal de exploitant op een of andere manier voor deze bescherming moeten vrijwaren anders zal de exploitant dit niet willen.

Didam-arrest
Als de gemeente een huurovereenkomst aangaat met de bestaande bewoners, dan is het Didam-arrest van toepassing. Uitgangspunt van het Didam-arrest is dat de gemeente iedereen een gelijke kans moet geven op het kunnen aangaan van een huurovereenkomst. Hiervoor zou de gemeente een openbare selectieprocedure moeten starten. De gemeente mag alleen rechtstreeks met de huidige bewoners een huurovereenkomst aangaan als zij op grond van objectieve, toetsbare en redelijke criteria de enige serieuze gegadigden zijn. Op grond van de nu geldende jurisprudentie is niet zeker of dit het geval is. De argumenten die hiervoor pleiten zijn dat de huidige bewoners al hebben geïnvesteerd in het gehuurde, onderlinge relaties hebben opgebouwd en verhuiskosten moeten maken om te verhuizen. De argumenten die hiertegen pleiten is dat zij niet van de gemeente huurden, een tijdelijk huurcontract hadden en wisten dat dit huurcontract zou eindigen. In Utrecht zijn veel bewoners met aflopende contracten die graag een (nieuwe) kamer zouden willen huren. De gemeente neemt een juridisch risico wanneer zij één-op-één huurovereenkomsten sluit met de huidige

bewoners. Het voornemen tot het sluiten van die huurovereenkomst moet op grond van het Didam-arrest in ieder geval tijdig worden gepubliceerd.

Het is mogelijk dat zich na publicatie een derde meldt die het hier niet mee eens is. Dan moet de gemeente aan de hand van de onderbouwde reactie van die derde een afweging maken. Indien de gemeente vasthoudt aan haar eerdere besluit en de derde een gerechtelijke procedure start, dan is het op grond van de huidige rechtspraak lastig om de gevolgen hiervan in deze situatie op voorhand in te schatten, dit hangt namelijk sterk af van de feiten en omstandigheden van de zaak. Het nadeel van een procedure is vooral dat dit tijd in beslag neemt en dat het besluit van een rechter pas na de einddatum van de huidige huur komt. Indien de gemeente in de tussentijds toch een één-op-één huurcontract aangaat waarvan de rechter de onderbouwing in het kader van Didam niet sterk genoeg vindt, is het risico dat de rechter kan oordelen dat dit onrechtmatig is geweest. De gemeente zou dan onrechtmatig kunnen hebben gehandeld jegens de derde en kan dan schadeplichtig zijn.

Met Socius is in 2015 een concessieovereenkomst gesloten. De concessieovereenkomst eindigt op 30 september 2025, maar de concessieovereenkomst is op bepaalde punten voor meerdere uitleg vatbaar. De gemeente loopt het risico dat zij in een juridisch geschil belandt met de huidige exploitant als de gemeente geen overeenstemming bereikt met Socius over het beëindigen van de overeenkomsten.

De gemeente heeft al, onder voorbehoud, onderhandelingen gevoerd met Socius over het aangaan van een nieuwe overeenkomst. Er is een risico dat Socius zich op het standpunt stelt dat zij erop mocht vertrouwen dat er een overeenkomst met de gemeente tot stand zou komen. Ook ten aanzien hiervan loopt de gemeente het risico dat er een juridisch geschil met Socius ontstaat indien de gemeente geen overeenstemming bereikt met Socius over een nieuwe overeenkomst.

Financiële gevolgen
De rechten die huurders in scenario 'vast huurcontract' hebben, hebben ook financiële gevolgen. In het beste geval is er met alle huurders onderlinge overeenstemming te bereiken over het eindigen van hun huurcontract, Dan geldt alleen de eerstgenoemde kostenpost. Wanneer huurders niet instemmen met de beëindiging, dan komen er proceskosten bij:

- Verhuiskostenvergoeding: deze vergoeding is onderhandelbaar. In het geval van studenten zal het gaan om ongeveer € 650 per huurder. Voor 180 studenten betekent dat een bedrag van € 117.000.
- Ondersteuning bij het vinden van een nieuwe woning: deze kosten zijn moeilijk in te schatten, maar mogelijk zou 1 a 2 FTE aan capaciteit daar een jaar lang mee bezig kunnen zijn. En dan nog lopen we een risico dat bewoners niet akkoord gaan met het geboden alternatief. Kosten € 100.000,- tot € 200.000,- per jaar. Juridische proces- en advocaatkosten: deze kosten zijn lastig in te schatten, aangezien dit afhankelijk is van het aantal procedures. Deze procedures kunnen lang duren, tot wel circa 6 jaar.
- Ook betekent het een daling in huuropbrengsten tijdens de planontwikkeling.

Wanneer ten tijde van het starten van de herontwikkeling niet aannemelijk gemaakt kan worden dat er alternatieve woningen beschikbaar zijn kan geen beroep gedaan worden op dringend eigen gebruik. Om dan toch te kunnen herontwikkelen moet met iedere huurder individuele overeenstemming bereikt worden over het beëindigen van de huurovereenkomst. Omdat we de woningmarkt niet binnen nu en een paar jaar zo zien veranderen dat dit makkelijk aannemelijk gemaakt kan worden, moeten we rekening houden met de capaciteit (en kosten) die nodig zijn om te zoeken naar alternatieve woonruimte voor deze huurders.

In scenario ‘vast huurcontract’ beschrijven we ook de kosten van vertraging. Wanneer één huurder niet instemt met beëindiging, blijft dat huurcontract tijdens eventuele procedures doorlopen. Bij scenario vast huurcontract moeten we er daarom ook vanuit gaan dat de gebiedsontwikkeling vertraagt, aangezien bewoners met huurrechten niet zonder meer het gebouw hoeven te verlaten. Dit betekent dat ook de herontwikkeling van Ravellaan 96 nog verdere vertraging oploopt. Daarnaast moeten de kosten binnen het project verrekend worden. De hogere kosten bij aanvang van de herontwikkeling hebben gevolgen voor het uiteindelijke programma. Zoals staat beschreven in het coalitieakkoord willen we betaalbare woningen realiseren, in het bijzonder voor groepen die dat het hardste nodig hebben. Maar wij streven, zeker in deze tijd, ook naar financieel haalbare plannen. Als er hoge kosten ten laste van deze herontwikkeling worden gebracht, beperkt dat de mogelijkheden van een substantieel deel betaalbaar wonen.

Tempo maken op de herontwikkeling betekent dat we tijdens de bewoning ook met de herontwikkeling aan de slag gaan. Wanneer er met een aannemer afspraken zijn gemaakt om op een bepaald moment te starten en de gemeente het gebouw niet tijdig beschikbaar kan stellen, bijvoorbeeld omdat er nog juridische procedures lopen, dan kan ook dat leiden tot financiële schade. De aannemer zal de verloren tijd in rekening brengen bij de gemeente. Tijdens de looptijd van de juridische procedures zal het gebouw voor het grootste deel leeg staan in afwachting van de herontwikkeling. Of er zouden opnieuw tijdelijke huurovereenkomsten moeten worden afgesloten.

Scenario vast huurcontract betekent dat de jaarlijkse huuropbrengsten dalen. Als het programma en de planning duidelijk zijn, kan door een sterfhuisconstructie de bezettingsgraad in fases worden afgebouwd. Dit betekent dat het gebouw in deze overgangsperiode steeds leger wordt, waardoor de huuropbrengsten verminderen. Als indicatie: de huuropbrengst bedraagt ongeveer € 580.000 per jaar (prijspeil 2025). Verdeeld over 3 jaar daalt de bezettingsgraad bijvoorbeeld in jaar 1 naar 80%, in jaar 2 naar 50% en in jaar 3 naar 20%, dan is de huuropbrengst over deze 3 jaar circa (€ 870.000) lager. Tijdens deze laatste jaren wonen de dan nog aanwezige bewoners in een leeglopend pand, of het moet opgevuld worden met weer tijdelijk contracten/leegstandsbeheer.

Ruimtelijke flexibiliteit
Wij willen de buurt Welgelegen, en in het bijzonder de Ravellaan 96 en het naastgelegen parkeerterrein, optimaal en toekomstbestendig herontwikkelen. In het SPvE wordt duidelijk met welk programma en op welke plek we zoveel mogelijk van onze ambities op het gebied van wonen kunnen realiseren. We streven naar een stevig sociaal programma. Daarom is het in dit stadium belangrijk om flexibiliteit te behouden.
Als scenario vast huurcontractal haalbaar zou zijn, dan zijn de effecten: Vertraging, kostenverhoging waardoor minder betaalbaar wonen en minder flexibiliteit in de programmering

Organisatorische en praktische gevolgen
Om uitwerking te geven aan scenario vast huurcontract is tijdige en adequate medewerking van de exploitant vereist. Door de complexiteit wordt er meer gevraagd van onze middelen, mensen en geld.

In de praktijk zal een aantal van de huidige bewoners die in scenario een huurovereenkomst voor onbepaalde tijd krijgt, hun huurovereenkomst opzeggen voordat een herontwikkeling gestart is. Dan ontstaat opnieuw hetzelfde vraagstuk: worden er tijdelijke contracten of contracten voor onbepaalde tijd aangeboden.

Precedentwerking
Voor precedentwerking moet er sprake zijn van gelijke gevallen en gelijke omstandigheden. In het algemeen kan het voorbeeld van de Ravellaan 96 leiden tot precedentwerking. De gemeente zet bij verschillende projecten in op tijdelijke invulling, al dan niet via de leegstandwet. Als we tijdelijke

huurders bij de Ravellaan 96 een contract voor onbepaalde tijd (met bijbehorende huurrechten) geven, dan moeten we dit bij andere projecten met gelijke omstandigheden ook overwegen. Dat gaat dan ook op voor toekomstige projecten en kan tevens invloed hebben op de inzet van tijdelijke invulling. Door het kostprijsverhogende effect zou inzet wellicht niet meer mogelijk kunnen zijn. Met als gevolg meer leegstand in onze gebouwen.

(2) Scenario bruikleen

Scenario bruikleen houdt in dat, na het aflopen van de huidige huurcontracten, de huidige bewoners een bruikleenovereenkomst aangeboden krijgen. Het beoogde effect hiervan is dat de huidige bewoners op de Ravellaan 96 kunnen blijven wonen en de bewoners geen huurrechten opbouwen (blijkt uit jurisprudentie).

Juridische gevolgen
Van een bruikleenovereenkomst is sprake als de gemeente de woningen in gebruik geeft zonder dat hier een tegenprestatie (zoals betaling van een vergoeding) tegenover staat. Er kan wel een vergoeding voor bijvoorbeeld levering van gas, water en elektra worden gevraagd. Als de gemeente wel een vergoeding in rekening brengt voor het gebruik, ook als die vergoeding heel laag is, dan is er een groot risico dat de rechter oordeelt dat er geen sprake is van bruikleen, maar dat sprake is van huur. Dit risico is extra groot omdat de bewoners hiervoor een huurovereenkomst hadden. Als in zo'n geval geoordeeld wordt dat er sprake is van huur dan hebben de bewoners huurbescherming en gelden de risico's die onder scenario 1 zijn genoemd.

Een bruikleenovereenkomst kan in beginsel worden opgezegd. Wel kan de rechter toetsen of deze opzegging redelijk en eerlijk is. Als bewoners niet vrijwillig vertrekken nadat de bruikleenovereenkomst is opgezegd, moet de gemeente de rechter inschakelen om de bewoners hun kamer te laten verlaten. Ook dit kan veel tijd, geld en inzet van medewerkers van de gemeente en advocaten kosten.

Bij het sluiten van bruikleenovereenkomsten is het Didam-arrest van toepassing. Wij verwijzen hierbij naar de risico's die onder scenario 1 zijn genoemd.
Het is binnen scenario bruikleen noodzakelijk om binnen de huidige overeenkomst met Socius naar oplossing te zoeken om vanaf 19 mei bruikleenovereenkomsten sluiten.

Bij het sluiten van bruikleenovereenkomsten is ook medewerking van Socius vereist. Wij verwijzen hierbij naar de risico's die onder scenario 1 zijn genoemd.

Tot slot is een bruikleenovereenkomst in beginsel niet de bedoeling volgens de Wet Markt en Overheid. Op grond hiervan dient namelijk in beginsel minimaal een kostprijsdekkende huur in rekening te worden gebracht, tenzij er bijvoorbeeld sprake is van een uitzondering die in een algemeen belang besluit door de gemeente is genomen. In deze situatie lijkt er zo snel geen sprake te zijn van een dergelijk algemeen belang besluit. Het is niet expliciet duidelijk of de raad met algemeen belang besluit 8 ook het sluiten van bruikleenovereenkomsten in dit soort situaties heeft bedoeld. De gemeente Utrecht heeft in het verleden wel bruikleenovereenkomsten gesloten, maar kan er dan mogelijk wel op aangesproken worden.

Financiële gevolgen
In verband met het hierboven omschreven risico is het aan te raden om in het scenario bruikleen geen vergoeding voor gebruik te vragen. Hierdoor ontvangt de gemeente geen huurinkomsten, wat financiële gevolgen heeft. Dit is op te splitsen in een aantal punten die in onderstaande tabel zijn weergegeven:

Bruikleen	*2 jaar*	*5 jaar*
Gemiste huurinkomsten € 580.000/jr	€ 1.160.000,-	€ 2.900.000,00
Onderhoudskosten € 180.000/jr	€ 360.000,00	€ 900.000,00
Beheerkosten € 180.000/jr*	€ 360.000,00	€ 900.000,00
Totale kosten	**€ 1.880.000,00**	**€ 4.700.000,00**
% van ontwikkelingskosten	**%5 - 8%**	**14% - 22%**

** Beheerkosten: vergoeding aan een partij die namens de gemeente het dagelijkse beheer uitvoert. Denk aan: sluiten overeenkomsten, in en uit huizingen, huismeester, begeleiden onderhoud etc.*

Ruimtelijke flexibiliteit
Bij bruikleen kan het gebouw op tijd leeg worden opgeleverd. Bruikleen levert voldoende flexibiliteit op voor de herontwikkeling. Echter de hoge kosten van scenario bruikleen die ten laste van deze herontwikkeling worden gebracht beperken de mogelijkheden met veel betaalbaar wonen.

Organisatorisch en praktisch
Om uitwerking te geven aan scenario bruikleen is tijdige en adequate medewerking van de exploitant vereist.

De gemeente Utrecht heeft geen capaciteit en infrastructuur om een dergelijk gebouw met bruikleen op dagelijkse basis te beheren. Daarvoor zal een partij gecontracteerd moeten worden. Hiervoor is een aanbesteding nodig. Gezien de omvang van het bedrag zal dit een openbare en waarschijnlijk een Europese aanbesteding worden. Doorlooptijd is daarvoor 6-12 maanden.

Precedentwerking
Voor precedentwerking moet er sprake zijn van gelijke gevallen en gelijke omstandigheden. In het algemeen kan het voorbeeld van de Ravellaan 96 leiden tot precedentwerking. In dit scenario betekent dit dat er ook bij andere woningen die door een exploitant en niet door de gemeente verhuurd worden onder de leegstandwet en waarbij sprake is van gelijke omstandigheden, na het aflopen van de termijn van 10 jaar, overgegaan kan (of moet) worden tot bruikleen. Dit betekent wat voor de projecten waar we dit nu al doen (zoals de Piramidedreef en de Croeselaan), maar ook voor projecten in de toekomst.

(3) Scenario verkopen

Dit scenario houdt in dat we gebouw Ravellaan 96 verkopen aan een woningcorporatie aangesloten bij de Stichting Utrechtse Woningcorporaties (STUW). Het beoogde effect is dat de huidige bewoners in het gebouw kunnen blijven wonen, voor langere tijd zekerheid hebben over hun (studenten)kamer en de gemeente eenmalig opbrengst heeft uit de uitgifte van het gebouw.

Juridische gevolgen
De huurovereenkomsten met de huidige bewoners lopen af in mei 2025. De gemeente kan het gebouw alleen verkopen inclusief de bestaande huurcontracten van de huidige bewoners als:
1) de huidige hoofdhuurder/exploitant de huurovereenkomsten met de huidige bewoners voortzet of nieuwe huurovereenkomsten met de bewoners aangaat. Hiervoor is medewerking vereist van Socius. We verwijzen hierbij naar de risico's die onder scenario 1 zijn genoemd, of
2) de gemeente nieuwe overeenkomsten aangaat met de bewoners. In dit laatste geval geldt het Didam-arrest. Wij verwijzen hierbij naar de risico’s die onder scenario 1 zijn genoemd.

Als de gemeente het gebouw in verhuurde staat verkoopt, dan geldt de regel ‘koop breekt geen huur’ en is de koper ook gebonden aan de huurovereenkomsten. De bewoners worden dan ook niet slechter van een verkoop van het gebouw.
Het pand is nog steeds afgeschreven en moet gerenoveerd of herontwikkeld worden. In dit scenario is het vervolgens aan de corporatie om een sociaal plan te maken voor de huurders van de kamers.

Indien de gemeente het gebouw Ravellaan 96 wil verkopen, dan is de gemeente gebonden aan de regels uit het Didam-arrest. Zij dient het gebouw dan in beginsel openbaar in de markt te zetten. Indien het gebouw bestemd is voor sociale huur, dan kan de gemeente op grond van de Beleidsregel Selectieproces bij uitgifte, verkoop, verhuur en ingebruikgeving gemeente Utrecht en op grond van de geldende jurisprudentie in beginsel één op één contracteren met een woningcorporatie. Het voornemen tot het aangaan van de koopovereenkomst dient wel gepubliceerd te worden.

Financiële gevolgen
Als bij de verkoop van het gebouw nog geen SPvE vastgesteld is door uw raad, heeft dit een negatief effect op de opbrengst van de verkoop. Een koper koopt dan namelijk een gebouw zonder te weten wat er in de toekomst wel of niet met het gebouw kan en mag. Een gemengd toekomstbestendig (woon-)programma in economische zin levert doorgaans al 10-35% meer op dan het huidige tijdelijke programma. Ook het feit dat er huurovereenkomsten voor onbepaalde tijd zijn aangegaan heeft een negatieve invloed op de opbrengst, een sociaal plan voor herontwikkeling kost meer geld en wordt in mindering gebracht op de koopsom. Verkopen met de huidige bewoners erin betekent verkopen met een volledig sociaal programma. Om tot een goed sociaal programma te komen is het misschien nodig om een deel van de woningen te ontwikkelen in de vrije sector om daarmee sociale woningen te kunnen betalen. Bij het uitgeven van het gebouw in verhuurde staat is dit niet meer mogelijk. Des te meer kosten er ten laste van het project (als gevolg van vaste huurcontracten) worden gebracht des minder ruimte is ervoor betaalbaar wonen.

Ruimtelijke flexibiliteit
We moeten het programma nog bepalen. Dat gebeurt bij de totstandkoming van het SPvE. Als we het gebouw verkopen aan een STUW woningcorporatie leggen we daarmee het programma voor het gebouw van tevoren vast, namelijk 100% studentenkamers. Het heeft de voorkeur om eerst te bepalen welk programma waar het beste kan komen. Daarna ligt verkoop aan een woningcorporatie in het geval van realiseren van sociale woningen of studentenwoningen alsnog voor de hand.
In antwoord op schriftelijke raadsvragen jaargang 2023 nr 6 hebben wij aangegeven dat wij de omliggende ruimte inclusief de parkeerplaats willen betrekken bij de ontwikkeling van Ravellaan 96, In dit scenario blijft het parkeerterrein in bezit van de gemeente, dit willen we alsnog ontwikkelen. Bijvoorbeeld met een gebouw en het realiseren van openbare ruimte daaromheen. De mogelijkheden om dit te ontwikkelen zijn vervolgens financieel beperkt door een kleinere verkoopopbrengst van het gebouw Ravellaan 96. Datzelfde geldt voor de bouwmassa die conform de uitwerking visie Welgelegen mogelijk gerealiseerd zou kunnen worden op of naast de laagbouw van het pand Ravellaan 96. De realisatie van dit laatste gebouw zou bij verkoop van het bestaande gebouw bemoeilijkt worden.

Organisatorisch en praktisch
Om uitwerking te geven aan dit scenario is tijdige en adequate medewerking van de exploitant vereist. Zij hebben er minder belang bij aangezien zij de exploitatie niet kunnen voortzetten. Daarbij zouden zou zij wellicht ook het gebouw willen kopen.

Precedentwerking
Dit scenario leidt niet tot precedentwerking.

(4) Scenario alternatieve huurcontracten

Dit scenario houdt in dat we andere huurcontracten aanbieden aan de huidige bewoners, bijvoorbeeld campuscontracten of andere flexibele contracten. Het beoogde effect van deze alternatieven is dat de huidige bewoners kunnen blijven wonen op de Ravellaan 96 maar geen huurrechten opbouwen.

Juridische gevolgen
Het is juridisch niet mogelijk om met de huidige bewoners nieuwe tijdelijke of flexibele huurovereenkomsten aan te gaan. Op grond van de Wet Vaste huurcontracten mogen er alleen nog vaste huurcontracten worden aangegaan. Alleen voor specifieke categorieën gelden uitzonderingen.

Campuscontracten zijn huurovereenkomsten waarin wordt vastgelegd dat de woonruimte is bestemd voor studenten. Deze woonruimte wordt na beëindiging van de bestaande huurovereenkomst opnieuw aan een student verhuurd. Campuscontracten kunnen worden opgezegd op het moment dat de huurder niet meer studeert. Als de huurder niet instemt met de opzegging van de huurovereenkomst, dan moet de huurovereenkomst worden beëindigd door de rechter. Bij beëindiging moet een verhuiskostenvergoeding worden betaald.

Een campuscontract heeft de volgende juridische gevolgen:

- Ten eerste zijn niet alle bewoners studenten. Dit betekent dat niet met alle huidige bewoners een campuscontract kan worden aangegaan.
- Ten tweede kunnen campuscontracten, vanuit de verhuurder, alleen worden opgezegd als een bewoner niet meer studeert en de verhuurder het opnieuw aan een student wil verhuren. Dit betekent dat de huurovereenkomst niet persé kan worden beëindigd op het voor de gemeente wenselijke moment. De gemeente mag een campuscontract opzeggen om opnieuw aan een student te verhuren.
- Ten derde genieten huurders ook bij een campuscontract huurbescherming en moet de rechter de huurovereenkomst (het campuscontract) beëindigen als niet met de huuropzegging wordt ingestemd. Als de gemeente wil herontwikkelen, komen dezelfde juridische en financiële gevolgen kijken bij het beëindigen van campuscontracten als huurcontracten voor onbepaalde tijd. De gevolgen zijn gelijk aan de beschreven gevolgen in scenario 1.

Bij het sluiten van campuscontracten/huurovereenkomsten is het Didam-arrest van toepassing. Wij verwijzen hierbij naar de risico’s die onder scenario 1 zijn genoemd. Er lijken juridisch geen andere mogelijkheden te zijn om flexibel te verhuren aan de bewoners van Ravellaan 96.

Financiële gevolgen
In dit scenario moet een verhuiskostenvergoeding worden betaald aan de bewoners van de Ravellaan, we gaan hierbij uit van een bedrag van € 650, voor 180 studenten betekent dit een totaalbedrag van € 180.000. Bij het beëindigen van campuscontracten gelden dezelfde financiële gevolgen als onder scenario 1.

Ruimtelijke flexibiliteit
In dit scenario is het onduidelijk of het gebouw op tijd leeg opgeleverd kan worden, dit heeft dan ook dezelfde ruimtelijke gevolgen als bij scenario 1.

Organisatorisch en praktisch
Om uitwerking te geven aan dit scenario is tijdige en adequate medewerking van de exploitant vereist. Voor het beheer van de alternatieve contracten en het pand zal een partij gecontracteerd moeten worden. Hiervoor is een aanbesteding nodig. Gezien de omvang van het bedrag zal dit een openbare

en waarschijnlijk een Europese aanbesteding worden. Doorlooptijd is daarvoor 6-12 maanden. Verhuur risico en onderhoudsrisico komen te liggen bij de gemeente Utrecht.

Precedentwerking
Dit scenario leidt niet tot precedentwerking.

(5) Scenario aanbieden alternatieve locaties

Dit scenario houdt in dat de huidige bewoners van de Ravellaan 96 het gebouw op 18 mei 2025 moeten verlaten, maar wel alternatieve woonruimte aangeboden krijgen. Bijvoorbeeld in woningen waar de gemeente eigenaar van is of in andere (studenten)woningen in Utrecht. Het beoogde effect hiervan is dat de huidige bewoners geholpen worden aan vervangende woonruimte wanneer zij de Ravellaan moeten verlaten.

Hieronder is een overzicht opgenomen van het vastgoed dat de gemeente als woning of onzelfstandige kamer verhuurt:

Adres	**Soort huurovereenkomst**	**Huurder**	**Looptijd huurovereenkomst / leegstandsvergunning**
Woningen Croeselaan (Project Beurskwartier)	Huurovereenkomst onder leegstandswet	Verschillende doelgroepen	Leegstandsvergunningen eindigen tussen medio 2027 en 2032
Piramidedreef 5	Huurovereenkomst onder leegstandswet	Stichting Studentenhuisvesting (SSH)	Leegstandsvergunning eindigt in 2034*
Maliebaan 59-61	Tijdelijke huurovereenkomst	Stichting Sociaal Vastgoed Beheer Utrecht (SSVBU)	Tot 30 november 2026

* voor het noodgebouw (12 kamers) geldt dat de bewoners in september 2026 het gebouw moeten verlaten.

Voor al deze locaties is onderzocht of er mogelijkheden zijn om de bewoners van de Ravellaan 96 alternatieve woonruimte te bieden. Dit blijkt niet het geval. Omdat er sprake is van lopende huurovereenkomsten met de exploitanten, kunnen we deze niet zomaar opzeggen. Daarnaast zijn de huurovereenkomsten voor deze locaties ook allemaal van tijdelijke aard. Dit zou het vraagstuk van het zoeken naar een nieuwe woning vooruitschuiven in de tijd.

De gemeente en woningcorporaties zijn separate organisaties, de gemeente heeft alleen samenwerkingen en kan niet het beleid bepalen bij deze organisaties. Wij hebben een verkennend gesprek gevoerd met een van de studenten coöperaties, deze werkt met geen enkele vorm van urgentie/voorrang. Al deze kamers worden toegewezen op basis van inschrijfduur. Alleen in uitzonderlijke situaties, zoals een renovatie die niet in bewoonde staat uitgevoerd kan worden, bieden ze eigen huurders een andere kamer aan.

Juridische gevolgen
De bewoners van Ravellaan 96 hebben geen huurovereenkomst met de gemeente. Er is daarmee geen rechtsgrond voor de gemeente om vervangende woonruimte aan te bieden. De gemeente is daarnaast gebonden aan het gelijkheidsbeginsel. Dit betekent dat iedereen in een vergelijkbare situatie, mocht er plek zijn op alternatieve locaties, een gelijke kans moet hebben. We kunnen in beginsel geen voorrang geven aan bewoners van Ravellaan 96. Ook op grond van het Didam-arrest wordt gemeentelijk vastgoed altijd openbaar in de markt gezet.

Huurders van onzelfstandige woningen hebben voor het overige in beginsel geen recht op urgentie (zie huisvestingsverordening). Huurders met een huurcontract op basis van de leegstandwet hebben

geen recht op urgentie. Bij het tekenen van het contract was de tijdelijke situatie al bekend, de behoefte aan een nieuwe woning was te voorzien. Alleen recht op urgentie bij zelfstandige woningen en in deze gevallen:

a. Bij dreigende dakloosheid;
b. Bij relatiebeëindiging;
c. Door financiële omstandigheden;
d. Op medische gronden;
e. Bij mantelzorg;
f. Op volkshuisvestelijke gronden;
g. Op maatschappelijke gronden;
h. Voor statushouders;
i. Voor gedupeerden van het aanbodsysteem.

Bewoners zouden zelf moeten kijken of ze in aanmerking komen. Collectief is er geen grondslag. De twee individuen die reeds begeleid worden door Vluchtelingenwerk en Youké worden door hen begeleid naar een andere woning.

De bewoners van Ravellaan 96 hebben een tijdelijk contract onder de leegstandwet, dat automatisch eindigt op de einddatum (18 mei 2025). Er zijn geen gronden waarop een urgentieverklaring afgegeven kan worden, aangezien de bewoners van Ravellaan 96 niet onder een van de urgentiecategorieën vallen. Deze bewoners hebben daarmee geen voorrang op andere woningzoekenden in Utrecht. Daarnaast is urgentie alleen mogelijk voor woonruimte die onder de Huisvestingsverordening valt. Onzelfstandige woonruimtes vallen hier niet onder.

Financiële gevolgen
Dit scenario heeft financiële gevolgen, het zal capaciteit vragen om alternatieve locaties aan te bieden, zeker aangezien er in eigen vastgoed geen ruimte is en de bewoners van de Ravellaan geen recht hebben op urgentie.

Ruimtelijke flexibiliteit
Dit scenario biedt ruimtelijke flexibiliteit, omdat het gebouw op tijd leeg komt om te starten met de gebiedsontwikkeling.

Organisatorisch en praktisch
Het zal capaciteit vragen van de gemeentelijke organisatie om alternatieve locaties te zoeken aan te bieden. Dit proces zal ook voor 18 mei 2025 afgerond moet worden. Als de huurders nog in het pand zitten dan zal er een huurovereenkomst voor onbepaalde tijd ontstaan. Socius zal gezien de verplichtingen uit de huidige overeenkomst naar de gemeente dit niet zelfstandig laten ontstaan.

Precedentwerking
Bij dit scenario geldt dat als we de bewoners van Ravellaan 96 begeleiden naar een andere woning, de gemeente dit in andere gelijke gevallen ook moet doen. Hierbij kan gedacht worden aan woningen in het Beurskwartier of aan de Piramidedreef, die we ook onder de leegstandwet verhuren. Daarnaast zijn er mogelijk in de toekomst nog andere gemeentelijke projecten waar tijdelijke verhuur onder de leegstandwet wordt toegepast. Ook kan beargumenteerd worden door bewoners met een tijdelijke huurovereenkomst met derden, dat ook zij recht hebben op begeleiding naar alternatieve woonruimte. De huurders van de Ravellaan huren immers ook niet van de gemeente, maar van een andere huisvester. De financiële gevolgen die we hierboven hebben omschreven zullen dan ook van toepassing zijn.

(6) Scenario onkostenvergoeding

Dit scenario houdt in dat de huidige bewoners het gebouw moeten verlaten op 18 mei 2025, zoals in hun huurcontract is opgenomen, maar dat ze wel een onkostenvergoeding krijgen in de vorm van een geldbedrag. Het beoogde effect hiervan is dat de studenten een tegemoetkoming krijgen als vergoeding voor gedane investeringen in hun kamer.

Juridische gevolgen
Er lijkt geen huurrechtelijke rechtsgrond te zijn om een vergoeding te betalen aan de huidige bewoners. De huidige bewoners hebben geen overeenkomst met de gemeente, maar met hun verhuurder (Socius). Bovendien eindigt die huurovereenkomst van rechtswege, zodat er geen verhuiskostenvergoeding of schadevergoeding is verschuldigd. Indien er uit coulance een betaling wordt gedaan, dan kan dit precedentwerking hebben.

Er moet verder juridisch worden onderzocht of en op welke wijze er op andere manieren, zoals bijvoorbeeld via een subsidie, een eventuele vergoeding ter beschikking zou kunnen worden gesteld.

Financiële gevolgen
Het enige financiële gevolg in dit scenario is, dat de gemeente eenmalig een onkostenvergoeding betaalt aan de bewoners. Hierbij kan gedacht worden aan een bedrag ter hoogte van de eerder genoemde verhuisvergoeding van € 650 per bewoner. Voor 180 bewoners zou dit neerkomen op een bedrag van in totaal € 117.000.

Ruimtelijke flexibiliteit
Vanuit ruimtelijk oogpunt heeft dit scenario geen gevolgen, de gebiedsontwikkeling kan doorgaan zoals gepland.

Organisatorisch en praktisch
Vanuit organisatorisch oogpunt zijn er geen consequenties van dit scenario, praktisch zijn er wel consequenties. Er zal namelijk nader onderzocht worden in wat voor vorm deze betaling gedaan zal worden. En er moet besloten worden voor welke periode dit aanbod geldt. Geldt dit daarnaast ook voor de bewoners die hun huurcontract in de afgelopen paar maanden al opgezegd hebben?

Precedentwerking
Huurders die elders huren en zich in een vergelijkbare situatie bevinden als de bewoners van de Ravellaan zouden een beroep kunnen doen op het gelijkheidsbeginsel.

(7) Scenario andere groepen

Dit scenario houdt in dat de huidige bewoners het gebouw moeten verlaten op 18 mei 2025, zoals in hun huurcontract is opgenomen. In de periode die nodig is om de plannen voor de herontwikkeling te maken, huisvesten we geen studenten maar andere doelgroepen, die onder de uitzonderingsgrond vallen en aan wie voor maximaal twee jaar kan worden verhuurd. Het beoogde effect van dit scenario is dat er voor andere doelgroepen meer tijdelijke woonruimte beschikbaar komt.

Op grond van de Wet Vaste huurcontracten mogen er alleen nog vaste huurcontracten worden aangegaan. Alleen voor specifieke categorieën gelden uitzonderingen. Deze categorieën/doelgroepen zijn bijvoorbeeld:

- studenten die in Utrecht studeren maar niet in Utrecht wonen,
- statushouders,
- mensen die als gevolg van een echtscheiding tijdelijke woonruimte zoeken.

Juridische gevolgen
Hiervoor is medewerking vereist van Socius. De juridische gevolgen hiervan zijn benoemd onder scenario 1.

Voor het overige lijken de juridische gevolgen beperkt te zijn.

Financiële gevolgen
Andere groepen dan studenten zitten mogelijk in een andere financiële situatie, waardoor hun draagkracht anders is. Hier zouden we rekening mee kunnen houden in de huurprijs van de tijdelijke contracten. Dit zou kunnen betekenen dat de gevraagde huurprijs lager ligt, als we kiezen voor groepen waarvan we op voorhand kunnen weten dat hun financiële draagkracht minder is.

Ruimtelijke flexibiliteit
Voor de gebiedsontwikkeling heeft dit scenario geen gevolgen. De huurcontracten zijn tijdelijk, waarbij we in de gebiedsontwikkeling rekening kunnen houden met het moment waarop de contracten aflopen en daarmee ook het gebouw leegkomt.

Organisatorisch en praktisch
Voor het beheer van het pand zal een partij gecontracteerd moeten worden. Hiervoor is een aanbesteding nodig. Gezien de omvang van het bedrag zal dit een openbare en waarschijnlijk een Europese aanbesteding worden. Doorlooptijd is daarvoor 6-12 maanden. Verhuur risico en onderhoudsrisico komen te liggen bij de gemeente Utrecht.

Precedentwerking
Een alternatieve doelgroep zal geen precedentwerking hebben.

Samenvattend
Als college ontwikkelen we op basis van de bestaande opdracht(en) vanuit uw raad in samenhang voor de Ravellaan 96 en het naastgelegen parkeerterrein één SPvE. Daarbij baseren we ons op de kaders zoals gesteld in de uitwerking Visie Welgelegen. In het SPvE beantwoorden we de vraag of studentenwoningen een plek kunnen houden in dit gebied. We streven ernaar begin volgend jaar een SPvE gereed te hebben.
In de tussentijd loopt de huidige tijdelijke invulling van de Ravellaan 96 ten einde. Dit zijn huurovereenkomsten onder de leegstandswet waarbij de einddatum is opgenomen in de huurovereenkomst. Socius heeft in samenwerking met de gemeente een herinneringsbrief gestuurd aan de huurders. Om flexibiliteit te hebben in de herontwikkeling bieden nieuwe tijdelijke huurovereenkomsten een uitkomst: we geven het pand een waardevolle maatschappelijke invulling én we kunnen zo snel mogelijk aan de slag met de herontwikkeling als de plannen gereed zijn. Wij zijn er hierbij van uitgegaan dat we binnen het mandaat uitvoering geven aan deze casus waarbij we niet de noodzaak hebben gevoeld om uw raad eerder hierover te informeren. Wij zijn, op basis van bestaande afspraken en wet- en regelgeving, niet in de gelegenheid om af te wijken van gemaakte afspraken met deze bewoners. Te meer omdat dit serieuze gevolgen kan hebben voor hoe we omgaan met tijdelijke verhuur in de rest van de stad.
Dit betekent dat de einddatum van de tijdelijke contracten van de huidige huurders eraan komt. Zij moeten op zoek naar nieuwe woonruimte. In een hele krappe woningmarkt. En dat is zuur. En de nieuwe tijdelijke huurders moeten dat over twee jaar ook. En degene na hen twee jaar later weer.

Er kunnen andere keuzes gemaakt worden. Die keuzes hebben consequenties op juridisch, financieel, ruimtelijk en organisatorisch vlak en effecten in de toekomst voor het gebied Welgelegen.

Ook kunnen die keuzes een precedentwerking hebben. We hebben geprobeerd de complexe gevolgen in de bovenstaande scenario's inzichtelijk te maken. Wij hebben alle scenario's gewogen en zijn op een keuze uitgekomen. Aan u nu de lastige taak om te beoordelen of u een andere keuze wilt maken. Als gemeente staan we voor een grote bezuinigingsopgave. Extra kosten moeten binnen het nog te ontwikkelen gebied verrekend worden. Dit zorgt voor hogere kosten voor de gemeente en heeft gevolgen voor het programma, in het bijzonder de hoeveelheid betaalbaar wonen.

Naast de uitgebreide uiteenzetting van scenario's benoemen we nog een aantal andere overwegingen, van heel uiteenlopende aard, die we u willen meegeven:

- Tijdelijke verhuur van vastgoed dat later herontwikkeld wordt, biedt voor een bepaalde periode hoognodige extra woonruimte in de stad.
- Tijdelijke verhuur aan onder andere studenten gebeurt vaker. Studenten met een campuscontract moeten na het beëindigen van hun studie ook op zoek naar nieuwe woonruimte.
- Studenten wonen vaak, meer dan andere doelgroepen, in verhouding kort of tijdelijk op een plek.
- Ruim 60 bewoners van de Ravellaan 96 hebben sinds de herinnering aan het aflopen van hun huurcontract, op 9 december vorig jaar, hun contract al vroegtijdig beëindigd. Andere besluitvorming werkt ongelijkheid in de hand tussen de huurders die er nog zitten en inmiddels een andere oplossing hebben gevonden.
- Urgentieverklaringen worden in Utrecht alleen ingezet voor mensen in moeilijke situaties, met een medische urgentie, wanneer sprake is van scheidingen waarbij jonge kinderen betrokken zijn en voor mensen die vanuit de maatschappelijk opvang komen. We zien dat studenten die klaar zijn met hun studie doorstromen naar woningen in de betaalbare huur, een woning gaan delen of weer bij hun ouders gaan wonen.
- De hoeveelheid woningzoekenden in Utrecht is groot. Het evenwichtig verdelen van woonruimte kan op basis van de Huisvestingswet. Uw raad heeft hierover keuzes gemaakt die staan in de Huisvestingsverordening. Onzelfstandige woonruimte valt hier niet onder.

Zoals gezegd, een complexe situatie waarin het uiteindelijk aan u als raad is om de richting te bepalen.

Deze brief bevat veel specifieke juridische en financiële informatie. Indien u voor de raadsbehandeling nog ambtelijke toelichting wenst, dan bieden we u naast de gebruikelijke weg hiervoor ambtelijke toelichting aan op het stadhuis op dinsdag 18 februari 2025 van 20:45 tot 21:45. Mocht u behoefte hebben aan specifieke expertise tijdens deze sessie dan horen wij dit graag vooraf.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,